L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI, 19 JUIN 1879.

VAPEURS.

COMPAGNIE [illegible] TRANSATLANTIQUE.

Service entre la Nouvelle-Orléans et Marseille, via Havane, Cadix et Barcelone.

SUSPENDU PENDANT LA QUARANTAINE.

Cette ligne prend aussi du fret pour GENES.

Pour fret, passage, s'adresser à L. GRAND, agent.
26 jan—1an Cour Gallier, lettre B.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne favorite pour le continent (cabines pourvues de sonnettes électriques) partiront de la jetée n. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme suit:

LABRADOR, Sangier, mercredi, 18 juin.
SAINT LAURENT, Jouin, mercredi, 25 juin.
AMERIQUE, Delord, mercredi, 2 juillet.

Prix du passage en or, pour le Havre.

Première cabine (via [illegible]) ... $100
Deuxième — ... [illegible]
Troisième — ... [illegible]

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec aménagements supérieurs, comprenant vin, literie et ustensiles, $35 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

Les paquebots marqués d'une astérique ne prennent pas de passagers d'entrepont.

L. GRAND, Agent, Gallier Court, No 2,
4 avril—1m Nouvelle-Orléans.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

STEAMERS ENTRE BRÊME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.

Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier comme suit:

De Brême — De la Nlle-Orléans
Braunschweig..26 avril environ 21 mai.

Ces steamers font escale, en venant ici, au Hâvre et à la Havane, et, en allant en Europe, à la Havane et à Southampton.

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 | Entrepont...$36.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre...$150 | Entrepont...$45.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre...$30 | Entrepont...$15.

Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Eichard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston ... $42 00
De à Indianola ... 45 50

La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers, leurs jours de départ annoncés et les prix des passages.

Pour plus de détails, s'adresser à Ed. F. SCHMIDT & CO., Agents.
13 [illegible] No. 42 de la rue de l'Union.

HONDURAS.

Le rapide steamer en fer de première classe E. B. WARD, JR. Capitaine S. PIZZATI.

Pour Belize, Honduras, touchant à Amor, Port Cortes, Truxillo, Ruatan et Utilla, partira positivement pour les ports ci-dessus le JEUDI, 5 juin 1879, à 8 heures du matin (du Picayune Tier, vis-à-vis le marché à la viande.)

Pour fret et passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à S. OTERI & BRO. 23 et 24 rue Front et 24 et 26 rue Fulton, entre les rues Gravier et Poydras.

N.B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goélettes sur la même ligne. 2 mars—79—1an

Pour New-York directement.

Ligne des steamers Cromwell entre New-York et la Nouvelle-Orléans.

CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants:
KNICKERBOCKER, NEW ORLEANS, HUDSON, COSMOS.

Le steamer HUDSON, E. V. Gager, commandant,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse Mercredi 25 juin, à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est pris par cette ligne à 1/2 pour cent.

Passage—Cabine ... $40
Entrepont ... 20
Billet d'excursion 75

Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour LIVERPOOL, BREMEN et le HAVRE.

Pour fret ou passage, s'adresser à ALFRED MOULTON,
4mai—1an Rue Carondelet, No 41.

BELFAST & GLASGOW STATE LINE.

De New-York à Belfast et à Glasgow, TOUS LES JEUDIS.

Cabines de première classe, salon, une seule dénomination.

BILLETS, $55 à $70, pour tous les points de l'Europe, aux prix les plus bas. Billets de retour bons pour 12 mois $100 à $120. Seconde cabine, une seule couchette $40, billets de retour $80.

Pour billets, informations, etc., s'adresser à AUSTIN, BALDWIN & CO., 72 Broadway, New-York, ou à A. K. MILLER & CO., 35 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route. 13 mars—6m.

For New York direct. Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers: NEW ORLEANS, COSMOS, HUDSON, KNICKERBOCKER.

Steamship will leave her warf, foot of Toulouse street, HUDSON, Capt. E. V. Gager, Wednesday, June 25th, at 8 A. M.

Insurance on cargo by ship line 1/2 per cent.

Cabin Passage ... $40
Steerage ... 20
Excursion tickets ... 75

Freight for LIVERPOOL, BREMEN, HAVRE taken by this line, and through Bills of Lading given for the same.

For freight or passage apply to ALFRED MOULTON.

VAPEURS.

Paquebot [illegible] pour Vicksburg, [illegible] à 5 h. P. M. Pour Vicksburg, Natchez et tous les points intermédiaires. [illegible] en remplacement du NATCHEZ. R. S. Leathers, Capitaine, J. F. Muse, Commis.

Se rend à Vicksburg à la ligne Packet pour les rivières Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St-Louis. Le capitaine se réserve le droit de passer tous les débarcadères qu'il jugera convenable. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à [illegible], 108 Commune et [illegible] 17 rue Tchoupitoulas.

Paquebot régulier des Opelousas, [illegible] tous les Mardis à 5 h du soir. [illegible] Pour Washington, Opelousas, [illegible] et tous les débarcadères sur les [illegible] Atchafalaya et le bayou Courtableau. Le nouveau [illegible] W. CRAWFORD [illegible] F. E. SCHMIDT, [illegible] Partira [illegible]. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à [illegible].
21 déc— 46 rue de la Commune.

Paquebot de la Côte jusqu'à Donaldsonville. [illegible] F. AUCOIN, Capitaine, [illegible] LANDRY, Commis. Départ de la Nouvelle-Orléans tous les [illegible] à 10 heures du matin, JEUDIS et SAMEDIS à midi. Retour: Partira de Donaldsonville tous les MERCREDIS, VENDREDIS et DIMANCHES. Le HENRY TETE prendra du fret pour tous les points du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux. [illegible] 16 juillet—1 an

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur [illegible] partira de la tête de la rue [illegible], tous les [illegible] et transportera les passagers [illegible] Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera [illegible] à 1 1/2 P. M. Le bateau qui se rallie au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 8 heures du matin [illegible]. [illegible] C. A. FAYE [illegible]
4 déc—

ARRANGEMENT D'ÉTÉ. Pour Mandeville et Covington.

Les bateaux à vapeur [illegible] NEW CAMELIA et ABITA, partant du [illegible] comme suit:

NEW CAMELIA—Les Lundis et Jeudis à 11 M. et les Samedis pour Mandeville et Madisonville à 6 P. M.
ABITA—Les Mardis, Mercredis et Vendredis à 4 P. M., et les Samedis pour Covington directement, à 4 P. M.

RETOUR.

NEW CAMELIA—Les Lundis de Madisonville, à 6 A. M., de les Mardis et Vendredis de Covington, à 6 A. M.
ABITA—Les Lundis, Mercredis, Jeudis et Samedis de Covington, à 6 A. M.

Prix du passage pendant la semaine:
CAMELIA—A Mandeville, 50 sous; à Covington, 75 sous.
ABITA—A Mandeville, 25 sous; à Covington, 50 sous.

EXCURSION DU DIMANCHE.

LE NEW CAMELIA part pour Mandeville à l'arrivée des trains de 7 h. A. M., 3 h. P. M. et 8:30 h. P. M.

A l'arrivée du CAMELIA, l'ABITA part pour Mandeville et Covington à 10 A. M., et à 6 P. M.

RETOUR.

Le NEW CAMELIA part de Mandeville à 11 A. M., et 6 P. M., et l'ABITA, de Covington, pour faire sa jonction avec le CAMELIA, à 7 A. M. et à 3 P. M.

PRIX DE L'EXCURSION DU DIMANCHE.

Traversée, aller et retour, de n'importe quel côté, entre la Nouvelle-Orléans et Mandeville, 50 sous.

Prix de la Nouvelle-Orléans à Covington, de n'importe quel côté, 75 sous.

Prix entre Mandeville et Covington, n'importe quel côté, 25 sous.

Deux lignes de voitures feront connexion avec les vapeurs à l'ancien débarcadère (Old Landing.)

Le frêt sera reçu tous les jours, à son débarcadère, Nouveau Canal, près le Pont Magnolia.

Les bagages (seulement) sont reçus à l'entrepôt des rues Canal et Carondelet, au départ du train précédant immédiatement le départ du bateau.

Le service se fera régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus amples informations, s'adresser à C. M. SORIA.
23 av.79—6m Au No 20 de la rue de l'Union.

Pour la Baie St-Louis, la Passe Christian, Mississippi City et Biloxi

NEW CAMELIA

Part de la ville les mercredis, à l'arrivée du convoi de 8 heures du matin; les vendredis, à l'arrivée du convoi des chars de 11 heures du matin, chaque de la rue du Canal.

Au retour, il partira de Biloxi le même soir et de la Passe Christian les samedis 6 heures du matin et de la Baie St-Louis à 7 heures [illegible].

Le frêt sera reçu au débarcadère du New Camelia au Bassin Neuf, côté de la rue Delord, tout le jour le mardi et le mercredi jusqu'à 7 heures du matin, aussi le jeudi et jusqu'à 8 heures vendredi matin.

Passage pour la Baie et la Passe, $1; Biloxi, $1 25, chaque [illegible]. Repas 50 cents. Il y aura un restaurant à bord.

Le frêt sera reçu à très bas prix.

Pour plus amples renseignements, s'adresser à C. M. SORIA, Agent, 14, rue de l'Union.

N. B.—Le service dont il est question sera fait régulièrement, à moins que le mauvais temps ou les eaux basses ne l'empêchent.
10avril—6m

POUR MANDEVILLE.

Le steamer en fer, rapide et bati sur la Clyde,

HÉROÏNE.

NOUVEL ARRANGEMENT, COMMENCANT DIMANCHE, 15 JUIN 1879.

Départs de l'extrémité du nouveau Canal:
Excursions du DIMANCHE à l'arrivée des trains de 7 A. M. et de 6 et 8 P. M.
LUNDI, à l'arrivée du train de 4 P. M.
MARDI,
Excursions du MERCREDI à l'arrivée des trains de 9 A. M. et de 2:30 et 6 P. M.
Excursions du JEUDI, à l'arrivée des trains de 9 A. M. et 2:30 et 6 P. M.
VENDREDI, à l'arrivée du train de 9 A. M.
Excursions du SAMEDI, à l'arrivée des trains de 9 A. M. et de 4 P. M.

RETOUR: Partira de Mandeville;
Excursion du DIMANCHE, à midi et à 6 P. M.
LUNDI, à 7 A. M.
MARDI, à 7 A. M.
Excursions du MERCREDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6 P. M.
Excursions de JEUDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6 P. M.
VENDREDI, à 7 A. M.
Excursions du SAMEDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6:30 P. M.

Prix pour Mandeville et Lewisburg
Cinquante (50) cents.

PRIX POUR LES JOURS D'EXCURSION: (Des deux côtés du Lac)
Le matin, aller et retour, pour toute la tournée ... 50 cts
Le soir, aller et retour ... 50 cts

Le frêt sera reçu au pont Magnolia, Nouveau Canal, côté de la rue Delord, tous les jours, le Dimanche excepté, jusqu'à 6 P. M.

Pour frêt et passage, s'adresser à W. G. COYLE, 35 rue Carondelet, coin Gravier.

Repas [illegible] HOTEL [illegible]. Près le débarcadère du "Héroïne," à Mandeville.
28 mai—

QUEYROUZE & BOIS

MARCHANDS EN GROS DE GROCERIES, VINS, LIQUEURS

Toutes sortes de Produits de l'Ouest

Aux magasins bleus, Coin Vieille-Levée et Bienville,
26juil 78—1 an. Nlle Orléans.

CHEMINS DE FER.

Grande Route de Jackson.

Chicago, St-Louis & New-Orleans R. R.

LA ROUTE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

A partir du 8 avril 1879, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPART.	ARRIVEE.
Express No 1, 5.15 P. M.	Express No 2, 9.30 A. M.
Mixed No 3—7 h. A. M.	Mixed No 4—7.10 P. M.

Nos 1 et 2 partent tous les jours; Nos 3 et 4 tous les jours, excepté le dimanche.

Le train d'excursion du SAMEDI pour McComb City part à 3.30 P. M.

L'EXCURSION DU DIMANCHE pour McComb City part à 7 heures A. M.

WAGONS-DORTOIRS PULLMAN VONT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O., et CHICAGO, sans changement. Pour St-Louis, un wagon-dortoir est adjoint au train, à Milan, ce qui permet aux passagers de faire tout le voyage sans laisser le train. UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW-YORK et les VILLES de L'EST.

Wagons-dortoirs jusqu'à CHATTANOOGA, pour les SOURCES DE LA VIRGINIE, tous les jours, sans changement.

Billets en vente, places retenues et renseignements fournis au No. 22 rue du Camp, coin Commune.

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers. 10nov—

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans R. R.

THE QUICKEST ROUTE EAST.

Trains will leave and arrive at the Calliope Depot, on and after April 8th 1879, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1. 5:15 p. m.	Express No 2. 9.30 a. m.
Mixed No 3...7:00 a. m.	Mixed No 4...7:10 p. m.

Nos 1 and 2 runs daily, 3 and 4 daily, except Sunday.

SATURDAY accommodation for McComb City leaves at 3.30 P. M.

SUNDAY EXCURSION to McComb City leaves at 7 A. M.

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS —RUN— LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O. AND CHICAGO WITHOUT CHANGE AND FOR ST-LOUIS A SLEEPER IS ATTACHED AT MILAN, enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Sleeping Cars, through to CHATTANOOGA, for the VIRGINIA SPRINGS, daily without change.

Tickets for sale, berths secured and information given at No 22 Camp street, corner of Common.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent. 10nov—

New-Orleans and Mobile Rail Road

(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.) La route la plus courte pour toutes les villes de l'Est. Trains-poste. La malle et l'Express du Sud.

A partir de DIMANCHE, 25 MAI 1879, les trains arriveront à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partiront comme suit:

Départ	Arrivée.
No 1, Express, tous les jours 7:30 a.m.	No 2, Express, tous les jours 7:41 a.m.
No 3, Express, tous les jours 5:00 p.m.	No 4, Express, tous les jours 9:14 p.m.
No 5, Train d'agrément, tous les jours, excepté le dimanche ... 3:30 p.m.	No 6, Train d'agrément, tous les jours, excepté le dimanche ... 8:25 a.m.

Seule ligne qui ait des wagons-dortoirs de Pullman sur toute la route, sans changement, jusqu'à Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, et St-Louis. Un changement seulement jusqu'à New-York et jusqu'aux autres villes de l'Est.

On peut se procurer des billets et retenir d'avance des places dans les SLEEPING CARS au bureau, coin Camp et Commune, vis-à-vis le City Hotel.

D. E. ROBINSON, Surintendant.
J. W. COLEMAN, Agent de billets. 23nov—

NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD

(MOBILE FAST LINE.) THE SHORTEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES.

CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS.

On and after SUNDAY, MAY 25th 1879, trains will arrive and leave depot, foot of Canal Street, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
No 1 Express daily ...7:30 a. m.	No 2 Express daily ...7:41 a. m.
No 3 Express daily ...5:00 p. m.	No 4 Express daily ...9:14 p. m.
No 5, Coast accom. daily, except Sunday, 3:30 p.m.	No 6, Coast accom. daily, except Sunday, 8:25 a. m.

Only line running Pullman Palace Sleeping Coaches through without change to Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery and St. Louis. Only one change to New York and other Eastern cities.

Tickets may be obtained and Sleeping Car Berths secured in advance on application at the office corner Camp and Common streets, opposite City Hotel.

D. E. ROBINSON, Superintendent.
J. W. COLEMAN, Ticket Agent. 23nov—

GRAND CHEMIN DE FER

Portant la malle des États-Unis entre la Nlle Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

LE FERRY partira du pied de la rue Ste-Anne tous les jours, à HUIT HEURES A. M. et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 8 h. 25 A. M.

Le frêt pour tous les points du Bayou Lafourche, entre [illegible] et Lockport, sera transporté aux taux des [illegible] à vapeur [illegible].

Le taux du frêt, pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour frêt sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition, avec [illegible] agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le frêt pour tous les points doit être payé d'avance. [illegible] à nos clients réguliers des taux spéciaux, [illegible] des billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui n'expédient que par ce chemin de fer.

Afin que le frêt soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le frêt reçu après cette heure partira par les bateaux suivants.

Billets "commutation"—500 milles pour $15.—Ces billets ne sont émis qu'en faveur des personnes à qui la compagnie juge convenable de ce [illegible].

GEO. PANDELY, Surintendant.

Pour frêt et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magazine.

Il ne sera point reçu de frêt après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.

A la station Terrebonne le chemin se relie au chemin d'embranchement de Thibodeaux, allant à Thibodeaux et Houma.

NOUVELLES INVENTTION

Moulin rotatoire à farine perfectionné de Hunter. Onze combinaisons dans une. Plus de 250,000 maintenant en usage. Chaque famille devrait en avoir un. On demande des agents pour la Louisiane et la Géorgie. Envoyez $1 pour échantillon et poste. Conditions spéciales pour les agents.

JAMES H. REYNOLDS, Rue Baronne 90.

FOURS.

Les fours de cuisine de Robert E. Lee, fabriqués avec le meilleur fer; brûlant peu de combustible et excellents pour cuire le pain d'une manière égale. Garantis pour donner satisfaction complète ou l'argent est remboursé.

A chaque acheteur un tamis rotatoire sera donné.

FLAMBEAU.—Aucun danger des flambeaux; le vent ou la pluie ne peut l'éteindre; il ne peut faire explosion. Tous les bateaux à vapeur devraient en avoir un.

CLOCHES ELECTRIQUES.—Point de fils exposés ou de cranes et sujets à se déranger. Toujours [illegible]. Elles peuvent se placer partout. D'une valeur spéciale pour les familles et les bateaux à vapeur. Garanties pour un an. Venez les examiner.

JAMES H. REYNOLDS,
90 ... Rue Baronne ... 90

Entre les rues Union et Perdido,
1ermai—79—1 an NLLE-ORLEANS, LNE

Avis aux Contribuables.

L'E[illegible] consigné [illegible] de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'État, à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il réglera également toutes les [illegible] d'État à un escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de [illegible] Galles.

JOHN T. DUFOUR, Passage de la Bourse.

56

Manufacture de Tabac à la Vapeur.

A. DELPIT,

13 & 15 rue St. Louis.

ETABLIE EN 1868.

Célèbres TABACS à priser, PERIQUE, MACOUBA, VIRGINIE, NATCHITOCHES, [illegible]. FINE CUT supérieur, à fumer et à chiquer. CIGARES Havane et du pays. Grand assortiment de [illegible] FRANÇAISES et de PIPES AMERICAINES. Un beau choix de TABATIERES en Métal, Ecaille, Buffle, Papier-Mâché et autres. ARTICLES POUR FUMEURS, ETC., ETC., ETC.
— Le tout —
AUX PRIX LES PLUS MODERES.
En gros et en détail.

BILLETS DE CHEMINS DE FER

A un escompte de $9 à $10 sur tous prix à tous les points.

W. H. HARNETT,

Courtier de billets [illegible], 168 rue de la Commune, vis-à-vis [illegible] St. Charles. 24 mars au 1er oct—

BASSETTI & XIQUES.

CHOICE FRUIT SYRUPS.

(SIROPS DE FRUITS DE CHOIX.)

En caisses de Douze Bouteilles assorties sur commande.

ANANAS, FRAMBOISE, FRAISE, LIMON, FLEUR D'ORANGER, NATUREL, [illegible]

Nous recommandons nos Sirops de fruits pour leur pureté. Notre nom et notre marque de fabrique sont sur les étiquettes.

67 et 69 RUE DECATUR.

18[illegible]—3m.

BLADON SPRINGS,

(Sources de Bladon),

DANS L'ALABAMA.

L'HOTEL de ces fameuses Sources, qui sont considérées comme les premières du Sud, ouvrira depuis le 1er mai 1879. Les personnes atteintes de maux chroniques d'estomac et des intestins, de maladies des reins, de maladies chroniques du foie et de la rate, de la syphilis, scrofule, de rhumatisme; les femmes atteintes des affections dont elles souffrent habituellement, [illegible] ne pourraient avoir recours à un meilleur moyen de guérison, que l'usage de ces eaux dont les premiers médecins du Sud ont constaté l'efficacité. Un chimiste de premier ordre a fait l'analyse et a déclaré ces eaux sont les meilleures du monde.

Ceux qui cherchent le plaisir trouveront à l'établissement de la bonne musique, une salle de bal, des salles pour les amateurs de [illegible], à la buvette les liqueurs et les vins les plus fins. Les steamers qui transportent la malle des États-Unis partent de Mobile tous les mardis et samedis. Aller et retour, $17, et le billet est bon jusqu'à ce qu'on s'en serve.

Il y a une malle tous les jours, excepté le lundi.

Pour l'analyse et les certificats, s'adresser à J. CONNER & CO., Bladon Springs, Ala. Ou à B. WARD, Mobile, Ala., agent général pour la vente des eaux. 18 mai—3m.

H. J. RIVET,

PHARMACIEN-DROGUISTE

Importateur de Médicaments Patentés Français.

Agent du "TEXAS COTTON WORM DESTROYER." Propriétaire des célèbres Bitters [illegible], 56 rue de Chartres et [illegible] rue Bienville, Nlle-Orléans.
17 sept 79.—1 an.

PHARMACIE DUCONGE,

39 ... RUE DE CHARTRES ... 39
NOUVELLE-ORLEANS.

A. CARROUCHE,

SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie favorablement connue un assortiment complet de: MEDICAMENTS PATENTES FRANÇAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PARFUMS, PARFUMERIES, en un mot, tout ce qu'il généralement un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris tous les médicaments [illegible] l'énumération complète dans une autre colonne. Le [illegible] des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec exactitude. Dépôt du Sirop [illegible] de Ducongé.

Agence pour la vente du Wilson's [illegible] Remedy. 1 sept 78—1 an

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé ... $500,000

VINGT-TROISIÈME ETAT ANNUEL.

Bureaux No 50 rue du Camp.

Nlle-Orléans 1er janvier 1879.

CONFORMÉMENT aux prescriptions de sa Charte, cette compagnie publie l'état suivant de ses affaires pour l'année finissant le 31 décembre 1878.

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1878. Sur les—			
Risques de feu	$312,422 66		
Risques de rivière	85,373 39		
Risques maritimes	49,841 90		
		$347,637 97	
Ajoutez: Risques non terminés, 1877		$104,741 90	
			$452,379 87
Moins: Risques non terminés, 1878	94,739 00		
Primes remboursées	19,457 39		
			114,196 39
Primes notées			$338,183 56
Pertes, etc., payées pendant la même période sur			
Risques de feu	54,709 23		
Risques de rivière	37,307 98		
Risques maritimes	15,290 56		
	$107,307 77		
Pertes non ajustées et non payées	39,323 00		
		$146,630 77	
Ajoutez: Réassurances	35,045 25		
Taxes	6,547 94		
Loyer	2,000 00		
Board of Underwriters	6,596 20		
Dépenses	34,482 91		
		84,669 30	
Fonds de réserve		10,000 00	
Dividende sur le capital	49,568 29		
Moins escompte et intérêt	24,284 30		
		$25,283 99	
			$266,584 06
Profit net			$71,598 52

La compagnie possède l'actif suivant, estimé à la valeur du marché.

Actions et Bons	$257,974 39
Prêts sur hypothèques	13,900 00
Prêts sur nantissement	60,665 31
Billets à recevoir	5,402 92
Propriétés foncières	25,900 00
Primes en voie de collection	59,051 83
Argent en caisse	171,424 93
Total de l'actif	$591,319 31

L'Etat précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.

JAS. I. DAY, Président.
H. CARPENTER, Secrétaire.

Signé et assermenté devant moi, ce 25e jour de janvier 1879.

A. INGRAHAM, notaire.

Le Conseil de direction, à une réunion tenue le vingt-deuxième jour de janvier 1879, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, puisées dans les profits nets de l'année, et payé dix pour cent de [illegible], a déclaré un dividende en argent de vingt pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1878. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 27 janvier 1879.

Directeurs.

E. J. Hart,	J. Weis,	Scott McGehee,
Henry Renshaw,	B. W. Taylor,	D. Fatjo,
S. Bisco,	J. C. Morris	T. L. Airey,
A. Baldwin,	James I. Day,	R. E. Craig,
Chas Macready,	Lionel C. Levy,	Sam'l L. Boyd,
W. E. Seymour,	Emery Clapp,	Jno. S. Groves,
Jno. G. Gaines,	D. A. Chaffraix,	J. A. Blanc,
James S. Flower,	J. L. Harris.	H. Newman.

26fév—au 31 déc.

Annual statement of the New Orleans Insurance Company,

UP TO DECEMBER 31st 1878.

1805 ... ESTABLISHED IN ... 1805

Fire premiums	$252,437 39	
Marine premiums	65,697 74	
River premiums	36,923 63	
Total premiums		$356,058 76
Deduct—		
Premiums on risks not terminated	$92,675 43	
Return premiums	10,416 15	
Reinsurances	20,508 98—	123,599 56
Net earned premiums		$232,460 20
Interest on investments		36,242 08
		$268,702 28
Deduct—		
Fire losses	$30,546 19	
Marine losses	26,924 70	
River losses	6,700 88	
	$64,171 77	
Rebate in lieu of participation	41,464 78	
General expenses, taxes, board of underwriters, charitable donations and cancellations	56,806 31—	162,442 86
Net profit		$106,259 42
Deduct—		
Dividend of June, 1878	$25,000 00	
Dividend of december, 1878	25,000 00	
Surplus reserved fund	56,259 42	
		106,259 42

The Company has the following

ASSETS;

Cash in bank	$53,698 42
Premiums in course of collection	64,082 20
Premium notes	19,402 45
Due by agents	1,848 23
Real estate	143,326 43
First mortgage notes and pledge notes	170,877 08
United States gold bonds, New Orleans city railroads, Jackson and Great Northern railroad first mortgage bonds, Louisiana State consols, bank, insurance and waterworks stocks	237,372 07
Total assets	$685,455 84

LIABILITIES.

Capital stock	$500,000 00
Reinsurance reserve	92,675 43
Dividends unclaimed	9,520 99
Loss adjusted, not claimed	2,000 00
Dividend, semi-annual, December 1878	25,000 00
Surplus, reserve fund	56,259 42
Total liabilities	$685,455 84

The above statement is a true and correct transcript from the books of the company.

J. TUYES, President.

J. W. HINCKS, Secretary.

Sworn to and subscribed before me this fifteenth day of January, 1879.

TH. BUISSON, Third Justice of the Peace.

OFFICE OF THE NEW ORLEANS INSURANCE CO., Corner Camp and Canal Streets, New Orleans, January 13, 1879.

At a meeting of the Board of Directors held on the eleventh day of January, 1879, it was resolved to pay, on demand, the semi-annual interest dividend of FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders or their legal representatives.

DIRECTORS.

C. T. DUGAZON,	H. GALLY,
CHS LAFITTE,	W. A. BELL,
CHS E. SCHMIDT,	ANT. CARRIERE,
CHS J. LEEDS,	JULES ALDIGE,
D. FATJO,	PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER,	JULES TUYES.

17 jan—

AVIS—Nouvelle-Orléans, 6 juin 1879.—L'Association d'Assurances de la Nouvelle-Orléans a repris ses bureaux, No. 108, rue du Canal.

G. LANAUX, Secrétaire.
1n—79.

TÉLÉGRAPHE D'ALARME.

Indication, par les cloches d'alarme, de la localité où éclate un incendie.

Les cloches d'alarme annonçant un incendie indiqueront ainsi qu'il suit la localité où le feu s'est manifesté:

Par exemple, lorsque l'alarme est donnée par la boîte No. 123, les cloches frapperont 1 coup, puis, 5 secondes après, elles frapperont 2 coups, et 5 secondes après, 3 coups, indiquant ainsi 123. L'alarme ne sera répétée que de 10 en 10 secondes. Autre exemple, pour désigner la boîte No. 48, il y aura 4 coups de cloche, puis un moment après, 8 coups—ce qui indiquera que le feu a éclaté dans le voisinage de la boîte 48.

Si l'incendie s'étend, il y aura 15 coups de cloche; s'il devient général, 20 coups. Alors, toutes les pompes de la ville devront se porter à l'endroit où se trouve la boîte qui a signalé l'incendie.

Les boîtes désignées par une étoile sont automatiques.

5 Coin Harmonie et Levée.
6 Coin Washington et Chippewa.
7 Marché Nouveau.
8 Coin Carondelet et Huitième.
9 Coin Prytania et Neuvième.
12 Coin Magnolia et Washington.
*13 Coin Sixième et St-Denis.
*14 Pompe No. 22, rue Tchoupitoulas, près Philip.
15 Pompe No. 23, rue Washington, près Magazine.
16 Compagnie Lafayette No. 1, rue Jackson, entre St-Thomas et Rousseau.
17 Coin Live Oak et Première.
18 Coin Magazine et St-André.
19 Coin Rousseau et Ste-Marie.
21 Coin St-Charles et Première.
23 Coin Dryades et St-André.
*24 Marché Keller, rue Locust, entre Félicité et St-Andrew.
25 Coin Jackson et Coliseum.
26 Coin Jackson et Liberté.
27 Coin Seconde et Dryades.
28 Coin Market et Levée.
31 Coin Henderson et Levée.
32 Pompe No. 12, rue Tchoupitoulas, entre Race et Orange.
*34 Pompe No. 1, rue Hunter, entre Peters et Tchoupitoulas.
35 Coin Market et Chippewa.
36 Station de Police du 2nd Precinct, coin Terpsichore et Chippewa.
37 Coin Race et Magazine.
38 Coin Melpomène et Camp.
41 Station [illegible], rue St-Charles, près Félicity Road.
42 Pompe No. 20, rue Thalia, entre Dryades et Baronne.
43 Coin Franklin et Terpsichore.
47 Coin Gaiennié et Nouvelle-Levée.
*48 Pompe No. 6, coin Commerce et St-Joseph.
51 Coin Constance et Erato.
52 Coin Camp et St-Joseph.
53 Pompe No. 18, rue Calliope, entre St-Charles et Carondelet.
55 Coin Nouveau Bassin et Triton Walk.
56 Coin Howard et Clio.
57 Coin Magnolia et Erato.
61 Coin Erato et Franklin.
65 Coin Julie et Levée.
*71 Pied de la rue Julia.
72 Coin Canal et Levée.
73 Coin Magazine et Girod.
*74 Coin Natchez et Tchoupitoulas.
*81 Coin Canal et Camp.
82 Pompe No. 5 et à l'Hotel de ville
83 Pompe No. 13. No. 12 rue Perdido
84 Coin Carondelet et Commune.
121 Coin Remparts et Canal.
*123 Coin Remparts et Poydras.
*124 Pompe No. 14, rue Commune, entre Liberty et Howard.
*125 Workhouse, rue Girod.
*126 Coin Commune et Rocheblave.
*127 Coin Claiborne et Poydras.
141 Coin Bienville et Vieille-Levée.
142 Coin St-Louis et Royale.
143 Pompe No. 7, rue Dauphine, entre Dumaine et Bienville.
145 Coin Bourgogne et Toulouse.
146 Pelican H. & L. No. 4, rue du Bassin, près Conti.
*151 Canal et Robertson, Wood's Press.
*152 Coin Bienville et Johnson.
*153 Coin Derbigny et Conti.
214 Coin Vieille-Levée et St-Philippe.
215 Station de Police, Place Jackson.
216 Coin Hôpital et Dauphine.
*217 Pompe No. 10, rue Dumaine, entre Remparts et St-Claude.
231 Coin Tremé et Esplanade.
232 Coin Remparts et Quartier.
234 Marché Tremé et Prison de paroisse.
235 Pompe No. 21, rue Claiborne, coin St-Pierre.
236 Coin Chemin du Bayou et Claiborne.
*241 Pompe No 8, Chemin du Bayou, coin Galvez.
*242 Coin St-Anne et Miro.
243 Stern's Factory, Français et Broad.
252 Hook & Ladder No. 3, coin Marigny et Peters.
253 Pompe No. 9, rue Esplanade, entre Decatur et Français.
254 Pompe No 8, rue Victoire.
312 Station de Police, rue Champs-Elysées.
313 Coin Bagatelle et Esplanade.
314 Coin Bons-Enfants et St-Antoine.
315 Coin Bons-Enfants et Champs-Elysées.
316 Coin Claiborne et St-Bernard.
412 Coin Laharpe et White, R. R. Depot.
413 Coin Amour et Espagne.
*414 Coin Poëte et Urquhart.
*415 Coin Mandeville et Claiborne.
513 Levee Steam Cotton Press, Levée.
514 Marché Washington, rue de Chartres, entre Louisa et Piété.
*515 Coin Louisa et Remparts.
612 Pompe No 24, Grands-Hommes, près Port.
*613 Coin Dauphine et Indépendance.
*614 [illegible], Station des chars [illegible].
*615 Casernes des États-Unis.
*616 Coin Reynes et Dauphine.

Fabrique Andrieu.—Cette fabrique de chaussures, établie rue Poydras 159, est une des meilleures de la Nlle Orléans. Elle n'emploie que d'excellents matériaux et des ouvriers de premier ordre. Les chaussures de toutes qualités qui en sortent pour dames, cavaliers, jeunes garçons et enfants, sont fort estimées et sont conçues en à vie de manière à répondre à tous les goûts. Mais ce qui prouve que tous les articles que produit la fabrique Andrieu méritent l'attention du public c'est le nombre d'ouvriers qui sont constamment employés dans ses ateliers. Ce nombre est considérable.

TRAMWAYS OU CHEMINS DE FER URBAINS DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Point Central.

Tous les tramways ou chemins de fer urbains de la Nouvelle-Orléans, viennent aboutir à la rue du Canal, le grand et unique boulevard de la ville, dont la statue de Clay est le point central. C'est de ce point que rayonnent toutes les voies ferrées destinées au service intérieur de la cité.

Ligne de la rue du Canal.

Les cars portant l'inscription "Ridge Cemeteries" longent la rue du Canal, dans sa partie inférieure, sur un parcours de trois milles et demi jusqu'à l'endroit connu sous le nom de "Half-way House" et qui est situé à mi-chemin entre la ville et le lac Pontchartrain. Le Côteau de la Métairie commence au Half-way House; c'est un plateau qui domine de six à huit pieds les cyprières avoisinantes et sur lequel sont construits quelques uns des plus beaux cimetières de la Nouvelle-Orléans, entre autres le Cimetière Greenwood où l'on peut admirer le magnifique monument qu'une Association de dames a fait élever à grands frais à la mémoire des soldats morts au service de la Confédération. Un peu au-delà du Half-way House apparaît le nouveau Cimetière de la Métairie qui occupe la place de l'ancien hippodrome de la Métairie.

Un autre service de cars partant de la rue du Canal, relie la ville aux rivages du lac Pontchartrain, et aboutit à l'endroit où le nouveau Canal se jette dans ce lac. Le chemin est à deux voies à partir du "Half-way House," et les wagons, au lieu d'être traînés par des chevaux sont remorqués par une petite locomotive. La distance à parcourir est de sept milles. Le petit village bâti à la jonction du Nouveau Canal et du Lac est extrêmement agréable et, depuis l'établissement de la voie ferrée, est devenu un but général de promenade. Il s'y trouve d'excellents restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.

Le point de départ de ces deux lignes est à côté gauche de la statue de Clay, ou celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent; les cars de la ligne Prytania suivent la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, où la ligne Magazine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magazine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magazine, au-delà du Marché de ce nom.

En remontant la rue du Camp par l'une ou l'autre des lignes ci-dessus, on voit à sa droite la Place Lafayette, à sa gauche Odd Fellows' Hall, St-Patrick's Hall et la belle Eglise de St-Patrick.

Dans la rue Prytania se trouvent quelques-uns des plus beaux édifices de la Nlle-Orléans.

Au retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyfarre pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay: ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.

Il y a, à Napoleon Avenue, une station où s'arrêtent les wagons traînés par les chevaux pour être remplacés par des voitures dont la puissance motrice se compose d'une petite locomotive sans feu, qui se charge de vapeur à Carrollton. Cette ingénieuse invention est due à feu le Dr. Lamm. On gagne ainsi Carrollton que des cyprières séparaient autrefois de la Nlle-Orléans et qui en est maintenant un faubourg. La distance de la rue du Canal à Carrollton est d'environ sept milles. Aux stations de Louisiana Avenue et de Napoleon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.

Il y a aussi des cars qui partent de la rue Baronne, en face de Grunewald Hall, suivent la voie, par la rue Baronne et l'Avenue St-Charles, jusqu'à la rue Jackson dans laquelle ils s'engagent alors pour gagner le fleuve par un embranchement double.

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

Les cars de cette ligne partent de la rue du Canal, descendent la rue des Remparts et longent la rue de l'Esplanade jusqu'au pont du Bayou: distance, trois milles environ. Ils reviennent par le même chemin, la voie étant double.

La rue des Remparts et la rue de l'Esplanade sont deux des plus belles rues de la Nlle-Orléans: elles sont larges et bordées de maisons élégantes et en général fort bien construites.

En traversant le pont du bayou on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.

Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du Bayou, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

Point de départ: rue du Canal. La route se fait par la rue des Remparts jusqu'à la rue de l'Esplanade, celle-ci jusqu'à la rue Dauphine, et la rue Dauphine jusqu'à la rue Pologne, dans le 3e district, où se trouve la station. Le retour s'opère par la rue des Remparts et la rue du Canal.

A la station de la rue Pologne, il y a des cars qui vont jusqu'aux Abattoirs en passant devant les Casernes fédérales. Pour la route entière, de la rue du Canal aux Abattoirs, on ne paie que 5 cents.

Ligne de la Levée et des Casernes.

Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue [illegible] Vieille Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien, 3e district, qu'ils suivent jusqu'à la rue de Chartres pour gagner la rue Pologne où se trouve la station. Là, les personnes qui veulent se rendre au Couvent des Ursulines, aux Casernes ou aux Abattoirs, prennent le car affecté à ce service, comme ci-dessus.

Les voitures de cette ligne passent devant la Place Jackson, la Cathédrale, le Marché français et l'Hôtel des Monnaies.

Le retour à la rue du Canal s'opère par les rues Pologne, Royale, Enghien et Levée.

Ligne de la rue Claiborne.

Station de départ: rue du Canal, près de la Levée. Parcours: De Canal à Claiborne, de Claiborne aux Champs Elysées et à la rue Urquhart, de la rue Urquhart à la station d'arrivée, Avenue Lafayette. Retour: De l'Avenue Lafayette à Bons Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne (double voie) à la rue du Canal.

La rue Claiborne est la rue la plus large de la Nouvelle-Orléans et sera tôt ou tard une des plus belles avenues de la ville.

D'autres cars de cette ligne portant cette inscription "Canal and Common street" partent également du pied de la rue Canal qu'ils suivent jusqu'à la rue des Remparts. Ils remontent ensuite cette dernière rue jusqu'à Commune, et Commune jusqu'à la station située entre Tonti et Rocheblave. Ils reviennent par Commune, Bassin et Canal.

Ligne de la rue Girod.

Station de départ: Rue du Canal près de la Levée. Parcours: Front à Girod, Girod à Liberty, Liberty à Poydras, Poydras à Claiborne, Claiborne à Commune, Commune à la station entre Rocheblave et Tonti. Retour: Commune à Claiborne, Claiborne à Perdido, Perdido à Carroll et Poydras, Poydras à Fulton, Fulton à Canal.

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal, statue de Clay. Parcours: (cars verts) Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et de là à la station d'arrivée. Les cars bleus suivent la même route; seulement, au lieu de tourner dans la rue Broad, ils suivent la rue Dumaine jusqu'au Bayou St-Jean, longent les bords du Bayou jusqu'à la Grande Route St-Jean, d'où ils se rendent à la station d'arrivée, en passant devant la porte des Fair Grounds, qui fait face à la rue [illegible].—Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St-Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. De là, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.

Le retour s'opère par les Champs-Elysées, la rue Royale, la rue St.-Charles, Triton Walk, la rue Dryades et la rue Clio. On passe, rue Royale, devant le State House (ancien Hôtel St.-Louis).

Ligne de la rue Annonciation.

Station de départ: Rue du Canal, entre Camp et Magazine. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec les rues Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue, en contournant la Place Annonciation, jusqu'à la station d'arrivée, située dans Louisiana Avenue. Pour le retour, ils prennent la rue Chippewa jusqu'à la Place Annonciation et la rue de ce nom qu'ils descendent jusqu'à la rue Delord. Ils suivent ensuite la rue Delord jusqu'à la rue Peters et celle-ci jusqu'à la rue du Canal.

Ligne Tchoupitoulas.

Station de départ: Rue du Canal, près Camp. Les cars remontent la rue Tchoupitoulas jusqu'à Louisiana Avenue et reviennent par la rue Tchoupitoulas (double voie) jusqu'à Felicity Road qu'ils descendent jusqu'à la rue Peters et la rue du Canal. On peut voir sur le parcours de cette ligne la Fabrique de Glace et l'Ascenseur des Grains (Grain Elevator). En changeant de voiture à Louisiana Avenue, on se rend au City Park, 6ème district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue ou à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryades cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passant devant le marché de ce nom, remontant la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.

Le retour s'opère pour les *Baronne cars* par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *Dryades cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

Les cars de cette double ligne passent devant l'Hôtel St-Charles, le Masonic Hall, l'Académie de Musique, le Théâtre St-Charles, l'Hôtel de Ville, la Place Lafayette et l'Exposition Building.

Chemin de fer de la rue du Canal, du City Park et du Lac.

Les wagons de cette ligne sont mus par une légère locomotive et vont de la rue du Canal au Fort Espagnol, sur le lac Pontchartrain: distance, environ sept milles. La voie est double d'un bout à l'autre, à l'exception de deux tronçons insignifiants. La station de départ est dans la rue du Bassin près de Canal. Les trains suivent la rue du Bassin jusqu'à la rue Bienville, la rue Bienville jusqu'à St-Patrick, St-Patrick jusqu'à la rive occidentale du Canal d'Orléans, à la jonction du Chemin de la Métairie et du Parc; ils longent ensuite le Canal d'Orléans (côté ouest) jusqu'au Lac Pontchartrain.

Pour le retour ils suivent la même route jusqu'au Parc, et le reste du parcours se fait ainsi: rue Bernadotte jusqu'à la rue Bienville, Bienville jusqu'à Claiborne, Claiborne jusqu'à Douane, Douane jusqu'à Bassin.

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

La station de départ est la même que celle de "Levee and Barracks," rue du Canal, vis-à-vis la Douane. La même voie sert également aux deux lignes jusqu'à la rue de l'Esplanade où se trouve une voie double conduisant en ligne droite jusqu'au Pont du Bayou. Le retour s'opère par la même route, la voie du Bayou à la rue des Remparts étant commune à la ligne "Esplanade and Bayou Bridge" et à la ligne "Bayou and French Market."

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

Station de départ: Levée près Dumaine. Parcours: Levée à Dumaine, Dumaine à Broad, Broad à la station de la rue Laharpe. Retour: Bayou à Broad, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

Upper Magazine Line.

Station de départ: coin lower Magazine et Harmony. Les cars traversent rue Magazine sur une double voie jusqu'à la rue St. Joseph.

Chemin de fer de Pontchartrain.

Ce chemin de fer est un des plus anciens de l'Amérique: il a été inauguré il y a environ 46 ans. La voie a cinq milles de longueur et se dirige en ligne droite du Mississipi au lac Pontchartrain.

GUIDE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Premier District.

Ce district comprend le premier, le second et le troisième ward.

Le premier ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et la rue Thalie.

Le second ward est borné par la rue Thalie, le Mississipi, la rue Julie et l'Avenue Carrollton.

Le troisième ward est borné par la rue Julie, le Mississipi et la rue du Canal.

Second District.

Ce district comprend le quatrième, le cinquième et le sixième ward.

Le quatrième ward est borné par la rue du Canal, le Mississipi, la rue St-Louis et le Nouveau Chemin de la Métairie.

Le cinquième ward est borné par la rue St-Louis, le Mississipi, la rue St-Philippe et le Nouveau Chemin de la Métairie.

Le sixième ward est borné par le Nouveau Canal, le Nouveau Chemin de la Métairie, la rue St-Philippe, le Mississipi, la rue de l'Esplanade, le bayou St-Jean et le lac Pontchartrain.

Troisième District.

Ce district comprend le septième, le huitième et le neuvième ward.

Le septième ward est borné par le bayou St-Jean, la rue de l'Esplanade, le Mississipi, les Champs-Elysées et le lac Pontchartrain.

Le huitième ward est borné par les Champs Elysées, le Mississipi, l'Avenue Lafayette et le lac Pontchartrain.

Le neuvième ward est borné par l'Avenue Lafayette, le Mississipi, le canal des Pêcheurs, le bayou Bienvenu, le lac Borgne, le bayou Chef Menteur et le lac Pontchartrain.

Quatrième District.

Ce district comprend le dixième et le onzième ward.

Le dixième ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et First street.

Le onzième ward est borné par First street, le Mississipi et la rue Toledano.

Cinquième District.

Ce district comprend le quinzième ward.

Le quinzième ward se compose du village d'Alger et de tout le territoire municipal sur la rive droite du Mississipi.

Sixième District.

Ce district comprend le douzième, le treizième et le quatorzième ward.

Le douzième ward est borné par la rue Toledano, le Mississipi et l'Avenue Napoléon.

Le treizième ward est borné par l'Avenue Napoléon, le Mississipi et Peters Avenue.

Le quatorzième ward est borné par Peters Avenue, le Mississipi, Lower Line de Carrollton et Washington Avenue.

Septième District.

Ce district comprend le seizième et le dix-septième ward, ou tout le village de Carrollton.

Le seizième ward est borné par cette partie du village de Carrollton qui est située entre Lower Line Street et Carrollton Avenue.

Le dix-septième ward est borné par cette partie du village de Carrollton qui est située entre Carrollton Avenue et Upper Line street.

DRAINAGE DE LA NLLE-ORLEANS.

Le drainage ou desséchement de la Nouvelle-Orléans s'opère au moyen de quatre machines à drainage, savoir:

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.
LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE MELPOMENE.
LA MACHINE A DRAINAGE DE DUBLIN AVENUE.
LA MACHINE A DRAINAGE DE LONDON AVENUE.

Ces machines sont situées dans la partie inférieure de la ville, ou celle qui est la plus éloignée du Mississipi, là où il n'y a point d'habitations. Les eaux pluviales et autres descendant de la partie supérieure de la ville par les ruisseaux et les égouts s'y concentrent et sont refoulées par les roues des machines dans des canaux qui les conduisent au lac Pontchartrain.

CHEMINS DE FER.

Chicago, St-Louis & New-Orleans Rail-Road—Chemin de Jackson.

La gare, les ateliers et les autres dépendances de ce chemin sont situés dans un faubourg du premier district, au coin des rues Calliope et Magnolia. Un embranchement établi dans Triton-Walk et la rue St-Joseph relie cette gare au Dépôt de Fret qui est situé dans Front street, près du Mississipi, et à l'Ascenseur à grains (Grain Elevator).

New-Orleans and Mobile.

La gare des voyageurs est située au pied de la rue du Canal, près de la Levée. La gare aux marchandises ou Dépôt de Fret est située sur la Levée, entre les rues Girod et Julia.

Morgan's Louisiana & Texas.

La gare aux marchandises ou Dépôt de Fret de cette voie est située à la Nouvelle Orléans, sur la Levée, entre les rues Girod et Lafayette.

Les wagons de voyageurs et de marchandises sont transportés par bateau à vapeur, de la rive droite du fleuve où est établi le railway, à la rive gauche, c'est-à-dire sur la Levée de la Nouvelle-Orléans, au pied de la rue Ste-Anne, et vice versâ. Cette voie, connue autrefois sous le nom de chemin de fer des Opelousas, relie Alger (rive droite) à Morgan City qui en est éloigné d'environ 80 milles. Elle a pour annexe une ligne d'excellents steamers, appartenant, comme le chemin de fer, à M. Morgan, et qui font un service régulier entre Morgan City, situé sur la Baie de Brashear, et Galveston (Texas).

New Orleans & Texas Railroad

Le point de départ de ce chemin est à Westwego, sur la rive occidentale du Mississipi, à environ cinq milles de la rue du Canal. Les voyageurs se rendent à Westwego par un bateau à vapeur qui part tous les jours du pied de la rue du Canal.

La voie est terminée jusqu'à Donaldsonville: sa longueur est d'environ 70 milles. C'est un tronçon du futur chemin de fer Nouvelle-Orléans-Pacifique.

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73 CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $16; half-yearly, $7; quarterly, $4.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

Weekly—Per annum, $5; half yearly, $2 50; quarterly, $1 25; Single copy 10 cents.

FEUILLETON.

Com. le 4 mai 1879.

LA QUITTANCE DE MINUIT

Par Paul Féval.

DEUXIÈME PARTIE.

LA GALERIE DU GÉANT.

VI

L'IVRESSE.

Le silence régnait depuis [illegible]. Mary Wood tenait ses grands yeux mornes fixés sur le lord. [illegible] saillait. Un tiers, pénétrant dans le salon à l'improviste, eût été frappé par le contraste qui existait entre le calme effronté de l'ancienne servante et l'émotion peinte sur tous les autres visages.

Un valet entra qui apportait sur un plateau un flacon de rhum et [illegible]. Lord George avait [illegible]

[illegible]

—A votre santé, milady! [illegible]

[illegible]

—A votre santé, miss! reprit-elle en s'adressant [illegible] à miss Frances.

Elle vida son verre d'un trait, et le domestique le remplit encore.

[illegible] que vous avez du plaisir à me [illegible]

[illegible] de la nouvelle ville [illegible] qui est [illegible].

—Encore un coup, vieux Nick! dit-elle au domestique. Je boirai à votre santé comme à celle des autres, mon camarade. Qui sait si vous ne serez pas quelque jour un homme d'importance! Les valets de Montrath sont sujets à devenir maîtres.

Elle but, replaça le verre sur le plateau, et ajouta en se renversant sur son fauteuil:

—Allez au diable! Nick, vieux fou que vous êtes!

Le valet sortit précipitamment, non sans jeter à la dérobée un regard vers son maître, qui détournait les yeux.

Quand il eut regagné l'office, il raconta ce qu'il avait vu.

Chacun glosa, mais tout bas, parce que les grands laquais de l'ancienne camériste étaient là qui écoutaient.

La fugitive rougeur que le rhum avait apportée à la joue de Mary Wood n'avait fait que passer. L'éclair allumé dans son œil s'était éteint au bout de quelques secondes; elle était redevenue froide et morne.

Ses riches [illegible] étaient dans le [illegible] Diarmid, [illegible] des rubans [illegible].

[illegible] regards, [illegible] de loin, gardaient une apparence de [illegible], se montraient, vus de [illegible], et [illegible] tout ravagés. L'ivrognerie avait imprimé profondément son stigmate sur ce visage brutal. On eût dit qu'il n'y avait point d'âme derrière ces traits, tant leur ensemble [illegible] la stupéfaction pesante et [illegible] abrutissement.

Pendant quelques secondes elle resta [illegible] sur son fauteuil, savourant la chaleur que l'alcool développait au-dedans d'elle. Au bout de ce temps, elle [illegible] lentement et mit son regard sur Georgiana.

—L'autre doit être encore plus pâle que cela maintenant! murmura-t-elle d'une voix sourde et de manière à être entendue de lord George tout seul. A quoi pense-t-on quand on ne voit plus les vivants?

Elle eut un sourire et reprit tout haut:

—A bas les orangistes, de par le bon Dieu! Je suis la reine des bonnes gens de Galway, savez-vous, petite femme? Ils se sont attelés à ma voiture et l'ont traînée comme des chevaux! Ah! ah! c'est que je suis une femme riche, milady; j'ai quatre laquais ici, à Montrath, et quatre laquais à Galway. Qui donc serait assez fou pour tenter de m'assassiner?

Les deux jeunes femmes échangèrent un regard.

Montrath, en qui une réaction se faisait, haussa les épaules avec colère.

—Asseyez-vous là auprès de moi, Montrath, dit Mary Wood, et ne haussez point les épaules, car je ne veux pas me fâcher contre vous aujourd'hui. Asseyez-vous!

Lord George essaya de sourire, avança un fauteuil et s'assit.

—Où est Robert Crackenwall? demanda Mary Wood.

Et, sans attendre la réponse, elle [illegible]

[illegible] Vous [illegible] beaucoup pour savoir la fin de cette histoire, Montrath. Figurez-vous que le coquin a fêlé le crâne de deux de mes gens et m'a volé mon paquet de linge.... un paquet dont vous donneriez tout de suite mille guinées, milord!

Montrath, tout en gardant avec effort son air d'indifférence, écoutait attentivement. Quelques mots prononcés déjà sur ce sujet par l'ancienne camériste avaient éveillé [illegible].

—J'ai vu quelque chose de ce combat dont vous parlez, Mary, dit-il. Ces dames et moi, nous étions accoudés sur le parapet, au [illegible] de [illegible] Diarmid.

Mary le regarda, inquiète, puis elle se prit à sourire [illegible].

—Folle que je suis! murmura-t-elle; la montagne est trop haute pour que du sommet à la base vous ayez pu lire par dessus mon épaule, milord, comme ce beau garçon de Paddy. Ah! ah! vraiment, ajouta-t-elle, milady était là? et la jolie miss aussi? Ma foi! vous avez dû vous amuser tous les trois, car John et Patrick [illegible] sur le [illegible] comme deux [illegible] qu'ils sont, et leurs épées ne pesaient pas une plume contre le bon bâton du Paddy!

—Mais pourquoi ce combat? demanda Montrath timidement.

Frances et Georgiana tendirent l'oreille.

Mary regarda le lord en dessous, et secoua lentement sa tête empanachée.

—Si je vous disais ce cela, murmura-t-elle, vous en sauriez presque aussi long que moi, milord.... et c'est bien assez déjà que le Paddy m'ait surpris la moitié de notre secret!

Montrath ouvrit son œil avide.

—Notre secret! répéta-t-il, un homme a pu découvrir?...

—Et un bel homme, je vous en donne ma parole! grand, bien fait, œil vif, longs cheveux....

—Mais que sait-il? et de qui parlez-vous?

—Il sait ce que vous avez envie de savoir, Montrath; il est.... [illegible]

[illegible] croire [illegible] quel mois, y avait-il sur ces [illegible] toile! Morris, le coquin.

—Morris! s'écria le lord en tressaillant.

—Oui.... je crois bien que c'était Morris.... mais cela m'est égal.

—Et il sait quelque chose de....?

Milord n'acheva pas. Son regard glissa de côté jusqu'aux deux dames, dont les figures attentives semblaient guetter ses paroles au passage.

Frances surtout se penchait en avant et le dévorait des yeux. Elle semblait plus impatiente que Georgiana elle-même.

En elle, désormais, il y avait deux intérêts distincts, et celui de ces intérêts qui se rapportait à Morris Mac-Diarmid n'était pas le moins puissant.

Elle n'avait plus, à vrai dire, ce qu'il fallait de liberté d'esprit pour juger selon le vrai la position de Georgiana. L'idée de Morris l'absorbait. Ce qu'elle désirait avec ardeur et passion, c'était [illegible] qui avaient trait à Morris. Elle devinait un danger nouveau, suspendu au-dessus de la tête de Mac-Diarmid. Toute autre crainte disparaissait devant celle-là.

Cependant ces événements rapides et mystérieux qui s'étaient succédé autour d'elle depuis quelques heures, avaient nécessairement modifié son opinion sur lord George Montrath. Elle voyait maintenant ce qu'il y avait de fondé dans les craintes de Georgiana. Un crime était au fond de la conscience du lord, et le pouvoir inouï de cette bizarre créature, Mary Wood, ne pouvait évidemment avoir une autre origine.

Mais ce crime, au lieu de concentrer ses inquiétudes sur son amie, ramenait impérieusement sa pensée vers Morris.

Morris aussi était en face du lord! Son nom dans la bouche de Montrath avait un accent ennemi.

Il résultait d'ailleurs des paroles échangées entre Mary Wood et le lord que celui-ci avait des motifs tout récents de craindre Morris Mac-Diarmid. Et c'est chose mortelle que d'inspirer de la crainte à qui ne recule point devant l'assassinat! [illegible] Elle [illegible] voulait [illegible] que la position de Mac-Diarmid devenait plus critique, Frances se sentait [illegible] davantage. Il y avait dans son cœur un trésor de dévouement.

Ce regard de Montrath n'avait fait que glisser sur les deux jeunes femmes; mais il avait ramené leur attention, et son malaise s'en était augmenté. Entre Mary Wood, qu'il savait disposée à ne rien ménager, et ces regards qui l'épiaient ardemment, il subissait une véritable torture.

—Voyez, Fanny, murmura lady Montrath à l'oreille de sa compagne, comme il souffre et quel est sur lui le pouvoir de cette femme!

Frances ne répondit point et fit un geste qui demandait le silence, parce qu'on venait encore de prononcer le nom de Morris.

—Ce Morris, avait dit Montrath en baissant la voix jusqu'au murmure, j'ai vu cela. Au nom du ciel, Mary, en quoi cet objet peut-il tenir à nos secrets, et que dois-je craindre?

Mary bâilla.

—Parlez plus haut, dit-elle. Ces belles dames tendent le cou [illegible] peine à vous entendre.

Montrath se leva, pourpre de colère; sa bouche s'ouvrit tandis qu'il jetait à sa femme un regard irrité. Une parole brutale était sur sa lèvre. Mais il se retint par un effort violent, et marcha vers les deux dames en essayant de sourire.

Il prit la main de Georgiana et la baisa.

—Milady, lui dit-il avec douceur, je vous rejoindrai tout à l'heure dans votre appartement. Cette malheureuse, ajouta-t-il en se penchant rapidement à l'oreille de la jeune femme, cette malheureuse a des secrets qu'elle ne peut point révéler devant une étrangère;—son regard désignait Frances qui se leva aussitôt.—A bientôt, milady! Veuillez faire agréer mes excuses à miss Robert.

Georgiana quitta son siège sans mot dire et gagna la porte. Mary Wood éleva la voix comme si elle eût voulu donner au lord un démenti exprès.

—Eh bien! eh bien! dit-elle, [illegible] avec vous Montrath.

Les deux jeunes femmes franchirent le seuil, et la porte retomba sur elles.

Montrath cacha son visage entre ses mains. Il n'avait plus rien qui le forçât à se contraindre; sa poitrine rendit un gémissement sourd.

—J'en mourrai! dit-il. Mary! Mary! vous me tuez!

—Que dis-je? s'écria Mary. Il n'y a pas d'homme aussi ennuyeux que vous dans le tête-à-tête, Montrath! Que diable! je n'ai encore rien dit à cette petite femme, et vous devriez m'en savoir gré!

—Vous appelez cela ne rien dire! répliqua piteusement le pauvre lord, mais vos demi-mots valent une révélation tout entière!

—Alors, j'étais bien bonne de me gêner! dit mistress Wood tranquillement; je parlerai plus clairement une autre fois.

—Non, Mary! non! ayez pitié de moi! Que vous ai-je fait?

—Je n'en sais rien, mais qu'importe cela, milord? Votre cheval ne vous a rien fait non plus, pourtant vous ne vous faites point faute de le frapper à coups de cravache. Chacun a ses petits caprices.

La lèvre de Montrath saigna entre ses dents convulsivement rapprochées. Il se prit à arpenter la chambre à grands pas.

Mary le laissa faire pendant quelques secondes, puis elle frappa du pied avec impatience.

—Allons, Montrath! allons! dit-elle du ton d'un pédagogue qui morigène un enfant turbulent; venez vous asseoir auprès de moi, et faisons nos petits comptes.

Montrath obéit aussitôt.

—Vous ne voulez pas me dire ce que je dois craindre de ce Morris, demanda-t-il.

—Le Paddy? comment diable voulez-vous que je sache cela?

—C'est que ce Morris, reprit Montrath, était le fiancé de Jessy O'Brien.

—Ah! bah! fit l'ancienne servante dont l'œil alourdi exprima une manière d'intérêt, le pauvre bon garçon! eh! bien! alors, gare à vous Montrath!

—Au nom du ciel! dites-moi......

—Volontiers, je vais vous dire qu'il me faut mille livres à l'instant même. Je [illegible]

La figure de milord ne bougea pas. Elle ne pouvait aller plus loin dans l'expression de la détresse, mais ses deux mains, croisées sous sa veste de chasse, étreignirent sa poitrine.

—Sur mon honneur, Mary, répliqua-t-il, sur mon honneur de gentilhomme! je vous ai tout donné; je n'ai plus rien.

—Peuh! fit l'ancienne camériste; vous m'avez dit cela bien des fois, Montrath, et nous avons toujours fini par trouver quelque chose. Comment, diable, milord, ajouta-t-elle tout à coup en fronçant le sourcil, vous me faites faire des voyages et vous ne voulez pas les payer! Vous partiez pour l'Irlande: ne fallait-il pas bien que je vous suivisse, afin de voir un peu ce que deviennent nos domaines! Ne fallait-il pas bien fréter un paquebot pour moi toute seule, augmenter ma maison, jeter de l'or à ces bonnes gens de Galway, qui m'ont prise pour la Reine! car ils m'ont prise pour la Reine, Montrath! poursuivit-elle en se rengorgeant, je vous le jure sur l'honneur! J'ai de l'honneur, moi aussi! Qui n'en a pas? Ils criaient: Longue vie à Sa Majesté! Ah! ah! ah! ah! J'aurais voulu avoir la valeur de votre domaine en banknotes pour le jeter à ces bonnes gens qui me prenaient pour la Reine! Vous ne croiriez pas cela, vous Montrath, qui êtes un pince-mailles: rien que pour venir de Galway ici, il m'en a coûté cent guinées!

—Cent guinées! répéta le pauvre lord.

—Cent guinées, oui vraiment! et encore je n'ai pris qu'un sloop avec douze hommes d'équipage. S'il y avait eu dans le port un brick tout prêt, j'aurais préféré cela. J'aurais mieux aimé encore un trois-mâts, et si j'avais pu mettre la main sur un vaisseau de guerre....

—C'est de la folie furieuse! dit Montrath.

Mary haussa les épaules.

—Faites apporter du rhum, dit-elle; et, cette fois, qu'on ne remporte pas le flacon.

Lord George sonna. Le valet revint avec son plateau qu'il déposa sur un guéridon, auprès de Mary Wood.

—A la bonne heure! dit-elle en se versant un grand verre; nous allons pouvoir causer raisonnablement. Montrath, je bois à la santé de vos deux femmes!

(A continuer.)

La route des hommes d'affaires.—Les personnes que leurs affaires appellent au Nord et dans l'Est plusieurs fois pendant l'année prennent invariablement la route de Louisville, qui les conduit à leur destination beaucoup plus rapidement que par les autres voies et où elles échappent au double supplice des cahots et de la poussière. Il n'est pas de railway sur lequel on voyage avec autant de confort, et, détail essentiel, ce chemin vous conduit presque à l'entrée de la "Mammoth Cave," cette merveilleuse grotte qu'il faut avoir vue au moins une fois dans sa vie, et que Bayard Taylor, homme de lettres et diplomate, mettait au-dessus même des chutes du Niagara.

Pour obtenir tous les renseignements désirables sur la route de Louisville, on doit s'adresser, soit en personne, soit par lettres à M. Geo. L. Cross, agent général dans le Sud, qui a ses bureaux au rez-de-chaussée du City Hotel, à l'angle des rues Camp et Commune. C'est un parfait gentleman qui se met entièrement à la disposition de ceux qui ont besoin d'informations.

La grande route unie de la Nlle-Orléans à New-York.—Comme on ne veut plus voyager que très rapidement, les différentes lignes qui relient la métropole du Sud à celle du Nord se sont réunies pour accélérer le transit, de sorte que la distance qui sépare la Nlle-Orléans de New-York est maintenant franchie en soixante heures.

Les lignes entre lesquelles l'entente a été ainsi établie sont les suivantes: Chemin de fer de Jackson, Louisville and Great Southern railroad, Louisville and Cincinnati Short line, Pan Handle and Pennsylvania railroad. En se combinant elles ont rendu un immense service au public voyageur, car, c'est grâce à leur fusion que la Nlle-Orléans touche pour ainsi dire, à cette heure, à tous les grands centres de l'Ouest, du Nord et de l'Est.

En partant de la gare du chemin de fer de Jackson à 5 heures et quart de l'après-midi, on arrive à New-York, par la voie de Louisville, le troisième jour, à 6 heures 40 minutes, après n'avoir changé de Pullman qu'une fois, en plein jour, à Columbus, Etat de l'Ohio.

Le chemin de fer de Jackson a été entièrement reconstruit de la Nlle-Orléans à Caire; toutes les traverses ont été changées, les ponts ont été refaits et les rails en fer ont été remplacés par des rails en acier. Les hôtels où s'arrêtent les voyageurs pour prendre leurs repas sont tous tenus sur un excellent pied et n'ont de rivaux dans aucune autre partie des États-Unis.

Ajoutons que le chemin de Jackson, ainsi que celui de Louisville, qui est employé et équipé d'une façon splendide. Il n'y a pas de compagnie mieux administrée en Amérique. Le Pan Handle se relie à la voie de Louisville et forme le dernier chaînon de la ligne. Ce chemin traverse un pays de montagnes, admirable sous tous les rapports.

On voit qu'il n'est pas possible de se rendre à New-York par une voie plus sûre, plus rapide et plus agréable. C'est d'ailleurs celle que depuis longtemps on prend de préférence.

Montrose House.—Tous ceux qui vont aller à Biloxi connaissent l'hôtel de ce nom. Le propriétaire, M. P. J. Montrose, en homme qui vient de le restaurer complètement, qu'il a agrandi le wharf, construit de nouvelles cabanes à bains, et que le public y trouvera encore plus d'agréments que par le passé. Nous ajouterons que la table à Montrose House est excellente, et que les amateurs de pêche et de promenades sur l'eau pourront en tout temps et à fort peu de frais se livrer à ces distractions.