L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureau, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

VENDREDI 26 AVRIL 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

[illegible]

Prix du passage en or pour le Havre.

Première cabine (vin compris) $100
Deuxième ..... $ 65
Troisième ..... $ 35

[illegible]

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

[illegible]

De Brême. — De la Nlle-Orléans.
Nuremberg 20 mars — [illegible]
Hannover — [illegible]
Braunschweig 17 avril — [illegible]

[illegible]

Pour chambres de 1re classe seulement.

$250. en or.

$150. en or.

$210. en or.

105 rue Decatur, près St. Louis.

EXCURSION A l'Exposition de Paris.

[illegible]

Pour chambres de 1re classe seulement.

$250. en or.

$150. en or.

$210. en or.

105 rue Decatur, près St. Louis.

POUR LIVERPOOL.

Pour Liverpool directement.

[illegible]

AU No 30 de la rue Carondelet.

STATE LINE.

De New-York à Belfast et à Glasgow.
TOUS LES SAMEDIS.
Confort, Rapidité, Sécurité.

[illegible]

Salon, Secondes Cabines et Entrepont.

[illegible]

E. D. WARD, Jr.

[illegible]

Avis aux Contribuables.

[illegible]

JOHN T. DETORE

[illegible]

VAPEURS.

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,
CORTES.

Le steamer

HUDSON,

E. V. Gager, commandant,

Partira de son wharf au pied de la rue Toulouse,

MERCREDI, 1er mai, à 3 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est prix par cette ligne à 3/4 pour cent.

Passage—Cabine $30
— Entrepont 25
— Billet d'excursion 50

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

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

Paquebot de la malle, pour Vicksburg.
Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Vicksburg, Davis Bend, Natchez et tous les ports ci-après intermédiaires.

Le bateau à vapeur

NATCHEZ,

T. P. Leathers, Capitaine.
J. F. Muse, Commis.

Se rendant à Vicksburg à la ligne Parient pour ports ci-après: Lachlatchie et à la ligne Anchor pour Memphis Cairo et St. Louis.

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à JAN ELL & WOLK, 106 Commune et BITE & CARLIN, 1 rue Tchoupitoulas.

Le soussigné prend le fret et engage les connaissements pour Lyradon, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.

W. B. BROCKETT, Agent.
25sept—1 an No 38 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

Départ, tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandrie, les débarcadères de Natchez, Harbin, Ware, et tous les ports intermédiaires de la Rivière Rouge. Le beau bateau à vapeur

NEW HART ABLE,

Capitaine R. SINNOT
Commis: E. O. C. HAMILTON.

[illegible] qui est sur les appels. Pour fret ou passage s'adresser à R. W. ADAMS,
1 mai—1 an No 24 Commercial Place.

BAYOU SARA.

Deux voyages par semaine. Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M.

Pour Bayou Sara, Bayou Remitage, Port Hudson, Turnbull Stores, Baton Rouge. Plusieurs stations intermédiaires, le paquet

OUACHITA BELLE,

[illegible] capitaine J. H. Mossop commis [illegible] Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à

BELTON & EPTELER, 32 Gravier.
[illegible] ROBERT & PEARCE, 4 Camp.
[illegible]

Paquebot de la Côte jusqu'à Thibodeaux. Deux fois par semaine.

HENRY TETE.

J. J. VALLON, capitaine.
M. H. LANDRY, Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans les LUNDIS et MARDIS et les SAMEDIS matin à 10 heures.

Le soussigné se charge de [illegible] les LUNDIS et MARDIS et les SAMEDIS matin à [illegible]

Le H. H. prendra du fret pour tous les ports de la Côte.

[illegible]

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas.

A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira de la rue Mazeille, à sept heures et demie du matin, pour West-wego, et transportera les passagers qui se rendent aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5-45 P. M.

Le bateau qui se relèvera au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 8 heures du matin et sera de retour le même jour à 5 heures 45 m. du soir.

Le fret reçu au même endroit, à 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
4 déc—— Surintendant

Chemin de fer de la Nlle-Orléans et Mobile.

LIGNE DE MOBILE.

LA GRANDE ROUTE DE LA MALLE POUR L'EST ET LE NORD.

Deux trains express par jour arrivent à la gare au pied de la rue du Canal, et en partent comme suit:

Départ	Arrivée.
Express, le dimanche seulement. 7.30 A.M.	Express, le dimanche seulement. 9.30 P.M.
Express ..... 7.50 P.M.	Express ..... 8.35 A.M.
Train à passagers, dimanche excepté 7.50 A.M.	Train à passagers, dimanche excepté 8.45 P.M.

Les wagons-salons de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St Louis, Philadelphie et Washington et Baltimore sans changement de voiture, et jusqu'à New-York et les villes de l'Est avec un seul changement.

Les billets se vendent au bureau single des rues Camp et Commune, en face du City Hôtel.

J. W. COLEMAN, Agent de billets.
D. R. ROBINSON
21 mar—1an Surintendant.

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.

GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

Double Daily Express Trains arrive and depart from depot, foot of Canal street, as follows:

DEPART	ARRIVE
Express, Sunday only 7.55 A.M.	Express, Sunday only 9.30 P.M.
Express ..... 5.00 P.M.	Express ..... 8.35 A.M.
Passenger, except Sunday ..... 7.00 A.M.	Passenger, except Sunday ..... 8.45 P.M.

Pullman Palace Cars daily for Cincinnati, Louisville, Nashville, St Louis, Washington, Baltimore and Philadelphia without change, and only one change to New York and Eastern cities.

Ticket office corner of Camp and Common streets, opposite City Hotel.

H. H. ROBINSON, Supt.
J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

Grande Route de Jackson.

Ligne de chemin de fer de Chicago, St-Louis et Nouvelle-Orléans.

A partir du 13 novembre 1877, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et arriveront comme suit:

DEPARTS.	ARRIVES.
Express No 1 6.00 P.M.	Express No 2 10.30 A.M.
Express No 3 7.00 A.M.	Express No 4 10.00 P.M.

Les Nos 1 et 2 partiront tous les jours, les Nos 3 et 4 tous les jours, le dimanche excepté.

CHAIS PULLMAN PALACE SLEEPERS SANS CHANGEMENT DE VOITURE ENTRE LA NOUVELLE-ORLEANS ET CHICAGO.

Les trains de Jackson et Canton se joignent au Pullman et attache au train Mexicain qui prend aux voyageurs en destination de St. Louis de s'arrêter à Jackson pour le train Unionville, changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.

Le train de vendredi soir ne se rend pas plus loin que Jackson.

Les trains d'arrivée entre les Nlle-Orléans et Jackson se joignent à ceux du Nord et de l'Est.

Pour fret ou passage s'adresser au bureau de la compagnie, rue Carondelet, No 20.

[illegible]

Grande Route de Jackson.

Chicago, St-Louis & New Orleans Rail Road Line.

Double Daily Through Trains.

[illegible]

DEPART — ARRIVE

[illegible]

PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO CHICAGO WITHOUT CHANGE.

[illegible] at MILAN [illegible] TO NEW YORK AND EASTERN CITIES [illegible] CHANGE.

[illegible] connection for Chicago.

[illegible] between New Orleans and Memphis.

[illegible] P. M. Sundays.

[illegible] P. M. Monday.

[illegible]

[illegible] Agent.
[illegible] Passenger Agent.

GRAND CHEMIN DE FER DE LA Louisiane et du Texas, de Morgan.

[illegible]

LE FERRY partira d'ici à la rue Ste Anne [illegible] MORGAN CITY, CONVOI DES PASSAGERS [illegible] A M.

[illegible]

Pour [illegible] Lafourche [illegible] Morgan City [illegible] Bateau à vapeur pour toutes les stations.

[illegible]

NEW CAMELIA.

[illegible]

Excursions se Excursions du Dimanche [illegible] Mississippi [illegible] dimanche.

[illegible] RANGUER

[illegible]

ASSURANCES.

VINGT-HUITIÈME ÉTAT DE SITUATION ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans 19 mai 1877.

Les Directeurs, conformément à la Charte amendée, présentent l'état suivant des affaires de la Compagnie au 30 avril 1877:

Primes d'incendie	$188,068 51	
Primes maritimes	29,315 95	
Primes de rivières	81,924 35	
	$299,308 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		228,235 15
Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir:		
Pertes d'incendie	$67,335 60	
Pertes maritimes	7,345 41	
Pertes de rivières	25,510 20	
		$100,131 21
		$128,103 94
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation	$51,892 58	
Moins loyers sauvetage épargne, etc.	11,766 72	
		$ 40,125 86
Profits bruts		$87,978 08

Dont $56,587 35 appliquées à balancer l'actif et la liquidation des créances douteuses.

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$68,648 38	
Prêts sur bons et sur hypothèques	55,943 32	
		124,591 70
Prêts remboursables sur demande	$73,551 15	
Argent	63,848 71	
		$138,400 86
Bons de ville		72,055 00
Actions de banques et autres		83,415 63
Propriétés foncières		139,544 66
Primes en voie de collection		30,415 94
Bons à usage courant		
Total de l'actif		$341,423 79

L'exposé précédent est une copie véritable et correcte et des livres de la Compagnie.

HENRY V. COLEN, Secrétaire.

Sous et signé devant moi, ce 19 mai jour de mai 1877.

W. B. KLEINPETER, Notaire Public.

Le Conseil de Direction a résolu aujourd'hui d'ajouter payer le dividende annuel de DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT serait payé comptant LUNDI, 11 juin, à ceux qui y ont droit.

[illegible]

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans.

Jusqu'à décembre 31 1877.

[illegible]

Actif de la Compagnie à la valeur actuelle de la place.

[illegible]

Excédant [illegible] $109,415 84

[illegible]

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle des Marchands de la Nouvelle-Orléans.

AU NO 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-TROISIÈME ÉTAT DE SITUATION ANNUEL.

CONFORMÉMENT à sa charte, la Compagnie publie l'état suivant:

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1877, y compris les primes non expirées de l'année antérieure—	
Sur les risques d'incendie	$61,206 56
Sur les risques de mer	24,479 98
Sur les risques de rivières	26,679 27
Totaux des primes	411,449 82
En moins primes non expirées	118,115 00
Montant net des primes le 31 mai 1877	293,334 82
Pertes payées	
Sur risques d'incendie	117,867 98
Sur risques de mer	17,052 50
Sur risques de rivières	3,596 77
Taxes, dépenses, intérêts	28,693 38
Réassurances, primes remboursées	16,104 03
	—183,314 66
Bénéfice	110,020 16
L'actif de la Compagnie est comme suit:	
Propriétés foncières	289,079 49
Bons de la ville	110,419 50
Actions de banques, de chemins de fer, autres actions et bons hypothécaires	169,235 56
Billets garantis par hypothèque	214,042 66
Billets garantis	42,307 97
Effets à recevoir	75,164 19
Primes en voie de recouvrement	49,087 93
En caisse	77,007 53
	1,026,344 23

Ce qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la Compagnie.

PAUL FOURCHY, Président.

G. W. NOTT, Secrétaire.

Etat de la Louisiane.
Paroisse d'Orléans. Ville de la Nlle-Orléans.

Signé, sous serment, par devant moi, ce 7 juin 1877.

JAMES FAREY, Notaire.

A une réunion des Directeurs, le 7 juin 1877, il a été résolu de déclarer un DIVIDENDE COMPTANT de vingt pour cent sur le montant des primes participantes de l'année expirée le 31 mai 1877, dividende qui sera payable le troisième lundi de juillet prochain.

Il a été également résolu de payer aux sociétaires sur demande l'intérêt à raison de cinq pour cent par an sur leurs sommes.

—DIRECTEURS—

P. MASPERO, E. TOBY,
S. Z. RELL, HY. BEEBE,
P. FOURCHY, M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX, J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE, D. PATIO,
J. J. FERNANDEZ.

8 juin—

THE TWENTY EIGHTH ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

NEW ORLEANS May 19 1877.

[illegible]

[illegible]

Sworn to and subscribed before me this 7th day of June, 1877.

JAMES FAREY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 7th day of June 1877, it was resolved to declare a Cash Dividend of TWENTY per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May 1877, payable on the third Monday of July next.

Also to pay to the Stockholders on demand interest at the rate of FIVE per cent per annum on their stock.

DIRECTORS.

P. MASPERO, E. TOBY,
S. Z. RELL, HY. BEEBE,
P. FOURCHY, M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX, J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE, D. PATIO,
J. J. FERNANDEZ.

[illegible]

ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

[illegible]

Fire Premiums	$256,841 02	
Marine Premiums	83,652 42	
River Premiums	20,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less Premiums on expired risks	$86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurance	20,742 89	—118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvages		41,823 54
		$303,592 29

Deduct—

Fire losses	$46,417 00	
Marine losses	17,722 00	
River losses	12,520 00	—$96,660 70
Reinsurance, 15 per cent		46,490 04
General expenses		34,214 46
State and city taxes and licenses		10,242 70
Board of Underwriters		6,759 55—184,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84

Deduct—

Profit and loss	58,606 28
Dividend Jan 30 1877	$25,000 00
Dividend October 31 1877	25,000 00—50,000 00
Balance	—$59,506-109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58,065 76
Real Estate	116,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42
Bills receivable for premiums	11,429 39
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84
Premiums in course of collection	70,210 94—619,895 46

[illegible]

THE NEW ORLEANS BEE,

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,

NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER,

The steamship

HUDSON,

Capt. M. U. GAGE,

will leave her wharf, foot of Toulouse street,

WEDNESDAY, May 1, at 3 A. M.

Insurance on cargo by this line 3/4 per cent.

Cabin Passage $30
Steerage 25
Excursion tickets 50

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

For freight or passage apply to

ALFRED MOULTON,
may1—1y 41 Carondelet Street.

Merchant's Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

104 ..... CANAL STREET 104

2d ANNUAL STATEMENT.

IN conformity with the requirements of their Charter, the Company publish the following statement:

Premiums received during the year ending May 31, 1877, including unearned premiums of the previous year—

On Fire Risks	$261,296 52
On Marine Risks	24,473 93
On River Risks	25,679 37
Total Premiums	411,449 82
Less Unearned Premiums	118,115 00
Net earned premiums 31st May 1877	293,334 82
Losses paid—	
On Fire Risks	$117,867 98
On Marine Risks	17,052 50
On River Risks	3,596 77
Taxes and expenses, including interest	28,693 38
Reinsurances and returns Premiums	16,104 03—183,314 66
Profit	$110,020 16

The company has the following assets—

Real Estate	$289,079 49
City Bonds	110,419 50
Bank, Railroad and other Stocks and Mortgage Bonds	169,235 56
Notes secured by mortgage	214,042 66
Notes secured by pledge	42,307 97
Bills receivable	75,164 19
Premiums in course of collection	49,087 93
Cash on hand	77,007 53
Total	$1,026,344 23

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

PAUL FOURCHY, President.
G. W. NOTT Secretary.

STATE OF LOUISIANA
Parish of Orleans, City of New Orleans.

Sworn to and subscribed before me this 7th day of June, 1877.

JAMES FAREY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 7th day of June 1877, it was resolved to declare a Cash Dividend of TWENTY per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May 1877, payable on the third Monday of July next.

Also to pay to the Stockholders on demand interest at the rate of FIVE per cent per annum on their stock.

DIRECTORS.

P. MASPERO, E. TOBY,
S. Z. RELL, HY. BEEBE,
P. FOURCHY, M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX, J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE, D. PATIO,
J. J. FERNANDEZ.

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 Pelicans, 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-ORLÉANS.

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

LA CHIKE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE MELPOMENE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE DUBAN AVENUE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LONDON AVENUE.

Ces machines sont situées dans la partie inférieure de la ville, on celle qui est la plus éloignée du Mississipi, là où il n'y a point d'habitations. Les eaux pluviales et autres des quartiers de la partie supérieure de la ville par les rues ou par les égouts, s'y concentrent et sont refoulées par les roues des machines dans les 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. Le 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 Julie.

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, indique 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 Brasheur, 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 rive 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.

BOIS! BOIS!

De toutes sortes.

REÇU CONSTAMMENT PAR LES STEAMERS DE LA LIGNE DE HONEY ISLAND J. F. Fuger et Josephine, ainsi que des barges. En gros et en détail.

CHANTIERS DE BOIS DE HONEY ISLAND ET CHANTIERS de CHARTES No 527 rue Julie près du Pont Magnolia, au Nouveau Bassin, aussi, au coin de la Pousseraie Carondelet et de la rue Marais au Vieux Bassin. Bureau principal, rue de la Commune No 158. S'adresser par la poste. Lock box 1060.

Livraison de bois dans toutes les parties de la ville.

Bois de chêne de meilleur par corde	$5 50
Bois de chêne de deux pieds	5 50
Chêne et frêne mêlés de deux pieds	6 00

Escompte libéral fait aux marchands. Plus mesure garantie. Tout le monde sera satisfait.

10 déc—1an

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 Château de la Métairie commence au Half-way House; c'est un plateau qui domine de six à huit pieds les expriessa 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 le côté gauche de la statue de Clay, au coin 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, et 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 l'old 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.

A 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 Poydras pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près du Canal. A deux lieues 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 Napoléon 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 quelques expriessa séparant 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 Napoléon 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 vont jusqu'à ce qu'ils gagnent 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 de la 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 faubourg, 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 perçoit 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 Peters, qui devient ensuite Vieille-Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien. Le 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 Annonciation.

Station de départ: Rue du Canal, centre Camp et Magazine. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec la rue Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue, en continuant 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 l'arrêt 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 prennent 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, Gene district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue où 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 la place Lafayette, avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli où elles quittent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrêt située rue Hotelière. Les *Dryades cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passent devant le marché de ce nom, remontent la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivent St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Hotelière.

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 Hotelière, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

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

Ligne de la gare au 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 Decatur. 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 Pont-chartrain. Ils en sont proche 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 Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal, coin 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 jusqu'à Broad, mais 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 de Fair Grounds, qui est face à la rue Sauvage. Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St-Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'