L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.
VENDREDI 19 AOUT 1881.

Dentistes

C. E. KELLS & M. VIET,
CHIRURGIENS-DENTISTES
No 12 rue Dauphine, immédiatement après le édifice formant l'angle de la rue du Canal.
Opérations de tout genre dans le ressort de leur art.
Pose de palais artificiels.

AVIS.

Le Dr GEORGE P. MALONEY informe respectueusement ses nombreux amis et clients qu'il n'a pas de successeur en cette ville, mais qu'ils peuvent le trouver à toute heure à son quartier-général qu'il occupe depuis nombre d'années.

N.B.—Les opérations dentaires de première classe, comprenant toutes les dernières améliorations de l'art, sont exécutées à moitié des prix généralement demandés. Tous les anesthésiques en usage par la profession de médecine sont administrés pour l'extraction des dents. Afin d'être agréable aux personnes ayant besoin de travaux dentaires mécaniques dans un peu de temps, je me suis assuré les services d'un des professeurs les plus compétents dans la profession au Sud, pour m'aider.

GEORGE P. MALONEY, D. D. S.
Nlle-Orléans, saloon, 150 rue du Canal, coins Carondelet et Baronne. 13 sept—

EXCELSIOR.

Dr. J. H. MALONEY, Dentiste,

SALONS: 116 rue du Canal, près St-Charles, et coin des rues Joséphine et Camp. Jolies Dents artificielles faites à qualité meilleur marché qu'ailleurs. Orifications des dents sans douleur; travail garanti comme excellence; extraction des dents sans souffrance. Consultez vos intérêts en allant examiner les spécimens de son travail et les médailles qu'ils lui ont values. Vieux rateliers acceptés en échange ou comme paiement partiel de neufs. Travail exécuté à très bas prix. Ne vous trompez pas d'adresse.
Pose de dents........................$7 00
Sept—1an

JOSEPH BAUER,
DENTISTE,
130 - - - Esplanade - - - 130
Près Remparts.
31mai—1an D Ma J

Le docteur C. B. White, pensionné ... nées, du Bureau de Santé de l'Etat de la Louisiane dit: " Ce CORN HUSK TIP est le seul bout pour la bouche qui ait jamais été inventé."

MARQUES.

Little Brown Jug,
La Belle Périque,
Pocahontas,
My Uncle Toby,
Pelican,
A vendre par tous les marchands.
BOYER & ADAMS, Fabricants,
79 & 81 rue Gravier, Nlle-Orléans.
31 juil—

Dr. J. B. PEREZ,

Médecin et chirurgien d'une expérience de 25 ans dans le traitement et la guérison de tous les maux des

ORGANES GENITO-URINAIRES,

et des maux provenant soit des NERFS, soit d'une DEBILITE PHYSIQUE, causée par l'âge ou des abus prématurés. Maladies chroniques traitées avec succès. La maladie de Bright, la gravelle, le catarrhe de la vessie, les écoulements, la spermatorrhée et tous les désordres d'une NATURE PRIVEE, traités sans l'usage du mercure ni d'aucune drogue nuisible. Guérisons garanties et remèdes fournis. Le rétrécissement de l'Urètre guéri par un simple mécanisme, sans douleur.

Les maladies de femmes, suppression, rétention et toutes les irrégularités PROMPTEMENT GUERIES. Le FEMALE REGULATING ELIXIR du Dr Perez N'ECHOUE JAMAIS On ne peut l'avoir qu'à son bureau. Consultations strictement confidentielles et prix raisonnables. Cabinet No 6 rue Sud-Remparts, près la rue du Canal Nlle-Orléans. 16 sept. 80—1 an.

BODLEY BROTHERS

ONT l'assortiment le plus complet de wagons à cannes, charrettes à cannes à 3 et 4 mulets, charrettes à bœufs, do. pour logs, wagons à coton, charrettes à bagasse, charrettes pour fermes, charrettes à riz, petites charrettes de toutes dimensions, rais, jantes, brancards, colliers de chevaux, matériaux pour voiture, graisse pour essieux, moyeux. Nous appelons l'attention sur nos essieux durcis, nos moyeux forgés à froid et tous les ferments extra dont est fabriqué dans nos propres usines, à Wheeling, W. Va., avec des matériaux supérieurs et par de très habiles ouvriers. Nous garantissons tout, ne craignons aucune concurrence et répondons aux plus fortes demandes.

Dépôt 18 et 20 rue Union.
2mai 1881—1an

LA MERVEILLE DU MONDE:
Le Destructeur de Vermine
DU PROF. HERMAN,
Renommé dans le monde entier,

qui est reconnu comme étant bien supérieur à tout ce qui a été découvert jusqu'ici pour tuer les rats, les souris, les insectes sur les volailles, les fourmis, punaises, blattes, bêtes noires, puces sur les chiens, mouilles et insectes sur les plantes mites dans les fourrures, tiques ou gales sur les moutons, chèvres, bestiaux, etc. Il a été fait usage avec grand succès de cette composition contre les insectes qui attaquent les plantes.
A VENDRE, UN PAQUET POUR 25c, OU SIX POUR $1,25.

La poudre est libre de toute odeur désagréable et se conserve dans tout climat. On peut la répandre partout sans danger; elle ne fait de mal ni aux chats ni aux chiens, qui d'ailleurs ne la mangent pas. La façon d'en faire usage est indiquée sur les paquets.

Cette découverte a valu au prof. Herman une médaille d'argent aux expositions entre colonies à Victoria, en Australie. Fabrique Gravel Lane, Houndsditch, Londres, Angleterre.

F. FREDERICKSON,
Importateur et marchand de drogues en gros et au détail, 139 rue du Canal, Bâtisse Touro, Nlle-Orléans, seul agent en Louisiane.
1erdéc—1an

LEON QUEYROUZE. OSCAR BOIS
QUEYROUZE & BOIS,
MARCHANDS EN GROS DE
GROCERIES, VINS, LIQUEURS
—ET—
Toutes sortes de Produits de l'Ouest,
AUX MAGASINS BLEUS,
Coin Vieille-Levée et Bienville.
19 juil. 81—1an. Nlle Orléans.

WASHBURN,
Salons de Photographie et Galerie d'Art,
209 RUE DU CANAL, NOUVELLE-ORLEANS, LNE.

Le plus grand et le plus bel établissement de Photographie des Etats Unis. Une invitation cordiale est faite au public pour le venir visiter. Le travail exécuté en cet établissement est supérieur à tout ce qui se fait au Sud et égal sous tous les rapports à celui des célèbres galeries de New York, Paris et Berlin. Un studio additionnel récemment érigé sur le toit de notre bâtisse, nous met à même de remplir les ordres de copier ou d'agrandir les portraits dans de brefs délais. Les peintres de portraits peuvent avoir l'usage de notre Grand Camera Argent, pour faire des croquis ou des dessins.

AGRANDISSEMENTS FAITS POUR LE COMMERCE.
PRIX TRES MODERES.
WASHBURN,
Artiste Photographe—109 rue du Canal, N. O.
19juin—

PHARMACIE DUCONGE.
30—RUE DE CHARTRES—30
NOUVELLE-ORLEANS.
A. CARROUCHE,
SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie et favorablement connue un assortiment complet de:
MEDICAMENTS PATENTES, FRANCAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que de DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, en un mot, tout ce qui généralement un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris tous les médicaments patentés dont nous donnons chaque jour l'énumération complétée dans une autre colonne. La maison sollicite des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec exactitude. Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Ducongé.
Agence pour la vente du Willet's Dysentery Remedy. 1 sept 80—1 an

EAGLE ECLIPSE COTTON GIN AND HULLER
MACHINE A EGRENER LE COTON.

W. L. CUSHING, Agent,
166 RUE GRAVIER, VIS-A-VIS L'HOTEL St-CHARLES,

Cette machine Eclipse sert à séparer du coton la partie sale et impropre. S'adresser à W. L. Cushing, Agent, 166 rue Gravier, vis à-vis l'Hôtel St-Charles pour des circulaires.

PLUS DE 21,000
Machines à éplucher le Coton
ONT ETE VENDUES.
LE MEILLEUR COTON GIN.

La meilleure machine pour éplucher le coton et la plus sûre et celle sur le mécanisme de laquelle il ne saurait y avoir de doute. Tous les planteurs qui ont fait usage des Eagle Cotton Gins les recommandent comme bien supérieurs à tous les autres. Ils les achètent sachant que ce sont les meilleurs qui aient jamais été faits. Ils envoient leur coton sur le marché confiants qu'ils se vendront aux plus hauts prix, et leur rapporteront un demi sou par livre de plus que les cotons égrenés sur toute autre machine. La solidité avec laquelle le Eagle Coton Gin est construit permet au planteur de s'en servir pendant vingt-cinq ans. Les scies du Eagle Cotton Gin sont faites du meilleur acier anglais. Durant les dernières vingt-cinq années, M. W. L. Cushing a eu l'agence à la Nlle-Orléans, du Eagle Cotton Gin, et en a vendu des milliers de ces Gins favoris; il n'a, cependant, jamais reçu de plaintes de ses clients en un quart de siècle, et a, au contraire, reçu de partout, des témoignages affirmant que le Eagle Cotton Gin est le meilleur qui ait jamais été fabriqué. A neuf expositions annuelles de St-Louis le coton préparé sur le Eagle Cotton Gin a toujours remporté le premier prix. Il a été accordé jusqu'à $1000 à une exposition. Les planteurs peuvent se procurer le Eagle Cotton Gin de toutes les grandeurs chez M. W. L. CUSHING, qui est en mesure de faire des envois de la Nouvelle-Orléans à tout moment, sur un avis.

TRENTE SOUS LA LIVRE POUR DU COTON

La Bourse au coton de la Nlle-Orléans a payé trente sous la livre pour une balle de coton préparé sur le Eagle Cotton Gin, et a envoyé le coton à l'exposition du centenaire, comme le meilleur coton vu à la Nouvelle-Orléans.

$1000 de Prix à St. Louis.

La balle de coton qui a obtenu le prix de $1000 à St. Louis a été égrené par un Eagle Cotton Gin.

W. L. CUSHING,
AGENT,
No, 166 RUE GRAVIER,
En face l'Hôtel St. Charles.
NOUVELLE-ORLEANS.
29 juil—1an

Moulins à Sucre de Victor.
Grands Moulins à Sucre de l'Ouest
Moulins à Sucre de Niles.
Evaporateurs de Cook.
Moulins à Mais de Staub.
Tous les Moulins ci-dessus à très bas prix.

MACHINES DE STEDMAN.

Machines et bouilloires portatives et stationnaires de Stedman. Moulins à scie de Stedman, Puissances de chevaux de Stedman, Vices Newell de Stedman, Shaftings, Couteles et Poulies de Stedman.

Les noms de 267 planteurs peuvent être donnés qui, depuis plus de vingt ans, font usage des machines de Stedman.

Poitevant et Favre, les propriétaires du plus grand moulin à scie du Sud, font usage des machines Stedman.

J. J. White, le plus heureux des marchands de bois de charpente sur le Jackson Railroad, a fait une grande fortune avec les machines et scies de Stedman, à McComb City.

PRESSES A COTON.

Les meilleures Presses à coton sont offertes à prix réduits, telles que:
Brook's Revolving Press, Paxton's Patent Steam Press, Reynold's Celebrated Horse and Steam Presses, Stedman's Portable Self-supporting Newell Screw Press, Schofield's Steam and Horse Power Screw Press, Beasley Steam Power Press, Stedman's Heavy 800 pound Steam Press, Newell Batton Screws, Ball's Cheap Hand Press, Eagle Hand Press, Ingersoll Hand Press, Planters' Botton Press, Hart's Patent Press
Toutes ces Presses sont vendues garanties.

MACHINES PORTATIVES ET STATIONNAIRES DE BLYMER.
Toutes les machines sont vendues à des prix de manufacturiers.
W. L. CUSHING, Agent.
166 RUE GRAVIER,
(En face de l'Hôtel St. Charles.)
Nlle-Orléans.

Brasseries.

Marais Street Steam Brewery
H. F. STURCKEN,
30, 32, 34 et 36 RUE MARAIS,
Entre Conti et St-Louis,
1er fév—81.1 an.DMJ

PELICAN STEAM BREWERY,
EUGENE ERATH,
383.....RUE VILLERE.....383
Entre Esplanade et Chemin du Bayou
11 jan—81, 1anDMenJ

Mme HONORE, sage-femme, et médecin pour dames, 140 St Louis et 101 Bourgogne, se recommande pour toutes les maladies de femmes et comme sage-femme. Elle promet une guérison assurée pour toutes les maladies, telles que douleur à la matrice, dentition difficile chez les enfants, les vers chez les femmes et les enfants, les plaies aux jambes. Chambres pour les dames sur le point d'accoucher, avec un bon traitement et à des prix en rapport avec les temps. Visible à toute heure. Exerçant sa profession depuis 25 ans, elle se recommande au public. 16 déc 1 an

Biscontau Frères,
L'angle des rues Bayou et Broad.
GROCERIE, liqueurs et magasin de fourrage des meilleures qualités, ainsi que foin, maïs, avoine, son et graine de coton, etc., à des prix bien réduits.
Toutes marchandises délivrées à domicile.
14 nov—1an.

VAPEURS.

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:

ST-LAURENT, Servan, mercredi, 17 août,
AMERIQUE, Santelli, mercredi, 24 août.
FRANCE, Trudelle, mercredi, 31 août.
Prix du passage pour le Havre.
Première cabine (vin compris)..$100, et $120
Deuxième classe.........................$60
BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.
Entrepont, $26, avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles.
Pour fret et passage, s'adresser à
L. GRAND, Agent.
Sailler Court, lettre K,
Nouvelle-Orléans.
4mai—

Service entre Marseille et la Nouvelle-Orléans via Havane et Vera Cruz, avec retour direct sur le Havre.
Ce service mensuel sera desservi par les paquebots ci-après:
FLACHAT...................Capt. Lebuby
LE CHATELIER..............Lepardrix
ALEXANDRE BIXIO...........Fiado
FOURNEL...................Kerzelin
partant de Marseille le 20 de chaque mois et de la Nouvelle-Orléans vers le 15.
Pour fret s'adresser à
L. GRAND, Agent.
Lettre H. Cour Gallier.

Ligne Régulière pour Bordeaux.
COMPAGNIE BORDELAISE DE NAVIGATION A VAPEUR.
Les steamers suivants partiront de New York directement pour Bordeaux:
CHATEAU LAFITE, 4,000 tonneaux, 1er sept
CHATEAU LEOVILLE, 4,000 tonneaux 29 sept
Prix du passage 1re cabine.........$60
Entrepont.........$24
Pour plus amples détails, s'adresser à l'agent général des passages L. W. Morris, 50 Broadway, ou aux agents généraux, FUNCH, EDYE & CO., 27 South William street 31juil—1m

Lloyd de l'Allemagne du Nord.
STEAMERS ENTRE BREME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.

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

LES steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier l'automne prochain, comme suit:

	Pour Brême.	Pour Nlle-Orléans
Kronprinz	14 sept.	Vers le—
Habsburg	5 oct.	Vers le—
Salier	26 oct.	Vers le—
Frankfurt	6 nov.	Vers le—
Habsburg	4 déc.	Vers le—

PRIX DU PASSAGE:
De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 | Entrepont...$38.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre...$150 | Entrepont...$45.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre...$60 | 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. J. Weido, à Houston, est autorisé à délivrer des passages d'émigrants, aux conditions suivantes:
Brême à Galveston.....................$44 00
Do à Indianola.........................47 50
La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers, leurs jours de départ ainsi que les prix du passage.
Les agents vendent des billets de passage de Brême, Southampton ou le Hâvre à la Nouvelle-Orléans.
Aussi de et pour New York et des ports européens ci-dessus.
Pour plus de détails s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & CO.
Agents.
1er mai— No. 48 de la rue de Poydras

LIGNE CROMWELL.
POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.
Partant MERCREDI 24 août, à 8 h. A. M.
Cette ligne se compose des steamers suivants—
KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.
Le steamer
LOUISIANA,
Capt. Gager.
Partira de son quai, au pied de la rue Toulouse.
ASSURANCE PAR CETTE LIGNE 1/2 P.0/0.
Passage—Cabine..........................$40
Entrepont.............................20
Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour Liverpool, Brême et le Hâvre.
Pour fret ou passage s'adresser à
ALFRED MOULTON,
4 mai—1an Rue Carondelet No 41.

THE CROMWELL LINE.
FOR NEW-YORK DIRECT
To sail on WEDNESDAY, August 24 at 8 A. M.
This line is composed of the following steamships—
KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.
The steamship
LOUISIANA,
Capt. Gager,
will leave her warf, foot of Toulouse street.
INSURANCE BY THIS LINE 1/2 PER CENT
Cabin passage...........................$40
Steerage.................................20
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,
4 mai—1an 41 Carondelet street.

Paquebot de la malle, pour Vicksburg
Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M.
Pour Vicksburg, Davis Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.
Le bateau à vapeur
E. J. GAY, remplaçant le
NATCHEZ,
R. S. Leathers Capitaine,
J. F. Muse, Commis.
Se rattant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Caire 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 JOHN ANNEY, 106 rue Commune.
On signe des connaissements pour les stations sur le Vicksburg, Shreveport and Pacific Rail Road au même taux que les autres bateaux.
11 sept—

LAFOURCHE.

3 fois par semaine pour DONALDSONVILLE.
Partant MARDI à 11 a. m., et JEUDI 1er SAMEDI à 12 m.
Pour DONALDSONVILLE et tous les débarcadères intermédiaires. Le bateau neuf et élégant à passagers, (roues à aubes)
BELLE OF THE COAST.
J. F. Aucoin, capit. Edw. Nicolle, commis, partira comme ci-dessus, descendant la côte chaque MERCREDI, VENDREDI et DIMANCHE au point du jour.
Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à E. RIVET, No 105 rue Décatur.
20 oct—

POUR LA BAIE ST. LOUIS, PASSE CHRISTIAN, MISSISSIPPI CITY,
"Pier head" passagers et bagages seulement.
BILOXI,
OCEAN SPRINGS.
Le steamer
HEROINE
W. H. Biddle, Capitaine,
J. Kittredge, Commis.
partira de Milneburg à l'arrivée du train de la gare du chemin de fer de Mobile, au pied de la rue du Canal:
Mardi, Jeudi, Samedi, } A l'arrivée du train de 7:30 heures du matin.
Pour revenir, il quittera Biloxi:
Lundi, Mercredi, Vendredi, } A 6 heures du matin.
Prix du Passage:
Pour la Baie St-Louis.......................50 cts
" Passe Christian.........................75 cts
" Mississippi City......................$1 00
" Biloxi.................................$1 00
Le fret sera reçu tous les jours au dépôt du Louisville and Nashville Railroad, au pied de la rue Girod.
Les bestiaux seront reçus les jours de départ jusqu'à 7 h. a. m. Les bagages seront reçus aux dépôts à la tête de la rue du Canal et à la tête de la rue des Champs Elysées par le train de 7:30 heures du matin.
W. G. COYLE, Agent.
22mai— 33 Carondelet.

Mandeville et Covington.
STEAMER DE LA MALLE DES ETATS-UNIS
NEW CAMELIA.
Arrangement d'été, commençant le 1er mai 1881
Laissera Milneburg à l'arrivée des trains du Mobile Passenger Depot, à la tête de la rue Canal.
TRAINS.
Lundis et Jeudis, pour Mandeville, Lewisburg, Madisonville, Old Landing...1 p. m.
Mardi, Vendredi et Samedi, pour Mandeville, Lewisburg et Madisonville, aussi le samedi jusqu'à Old Landing.....4 p. m.
EXCURSIONS:
Mercredis pour Mandeville et Old Landing......................................8 a. m.
Dimanche, pour Mandeville et Old Landing......................................7 a. m.
Mercredis, pour Mandeville et Madisonville......................................6 p. m.
Dimanche, directement pour Madisonville......................................6 p. m.
RETOUR:
Laissera Madisonville lundis, mercredis, jeudis et samedis.....................5 a. m.
Laissera Old Landing, mardis et vendredis.....................................6 a. m.
Laissera Old Landing, Excursions du mercredi et dimanche......................3 p. m.
Passage, chaque voyage, $1. Pour les jours d'excursion, aller et retour, $1. Enfants, moitié prix.
Fret reçu tous les jours au dépôt de Louisville & Nashville à la tête de la rue Girod.
W. G. COYLE, Agent.
27 oct— 33 rue Carondelet.

COMPAGNIE D'ASSURANCES MUTUELLES DU SUD.

Capital payé..........$500,000

Vingt-cinquième Etat Annuel.

BUREAU DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCES DU SUD, 52 rue du Camp, Nouvelle-Orléans, 1er Janvier 1881.

CONFORMEMENT aux prescriptions de sa charte, la Compagnie publie l'état de situation ci-après pour l'année prenant fin le 31 décembre 1880:

Montant des primes pour l'année expirant le 31 décembre 1880—		
Risques d'incendie $225,149 75		
Risques de rivières. 135,204 12		
Risques maritimes.. 61,377 94		$421,731 81
A ajouter—		
Risques non-échus, 1879		99,322 00
		$521,054 81
Risques non-échus, 1880	$98,251 00	
Primes remboursées	14,598 54	112,849 54
Primes nettes		$408,205 27
A déduire:		
Pertes, etc., payées durant la même période—Sur les risques d'incendie	$44,397 66	
Sur les risques de rivières	79,635 77	
Sur les risques maritimes	29,169 21	$153,402 64
Réserve pour les pertes non ajustées et non-acquittées		31,200
		$184,602 6
A ajouter—		
Réassurances	$63,464 45	
Dépenses	33,030 30	
Bureau des Assureurs	5,810 36	
Taxes	8,592 25	
Loyers	2,000 00	$112,897 36
Fonds de réserve, 2 pour cent sur le capital		10,000 00
Dividende sur le capital actions payées	$49,582 91	
A déduire—L'escompte et l'intérêt	38,815 18	20,767 73
		$328,269 22
Profits nets actuels		$79,937 04

La compagnie possède les valeurs ci-après énumérées, estimées aux taux du marché:

Actions et Bons	$351,560 13
Prêts et Hypothèques	22,610 00
Prêts sur nantissements	26,510 40
Billets à recevoir	5,366 07
Propriété foncière	35,000 00
Primes en voie de perception	23,500 66
Argent en caisse	173,318 35
Total des valeurs	$670,984 21

L'exposé qui précède est une copie juste, vraie et exacte des livres de la compagnie.
JAS. I. DAY, Président.
H. CARPENTER, Secrétaire.
Assermenté et signé par-devant moi, ce dixneuvième jour de janvier 1881.
A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil des Directeurs, à une réunion tenue le dix-neuvième jour du mois de janvier 1881, après avoir mis de côté Dix Mille Piastres des profits nets de l'année, comme fonds de réserve, et payé les Dix Pour Cent de Dividende aux actionnaires, a résolu de payer un Dividende Comptant de VINGT POUR CENT sur les primes nettes gagnées de l'année expirant le 31 décembre 1880, le dit dividende payable à partir du LUNDI, 24 janvier 1881.

DIRECTEURS.

R. J. Hart	Julius Weis,	Ashton Phelps,
H. Renshaw	R. C. Hamilton,	D. Fatjo,
H. Pierce,	J. O. Morris,	T. L. Airey,
A. Baldwin,	James I. Day,	R. E. Craig,
C. Macready,	Thos. Simms,	Sam'l L. Boyd,
W. B. Seymour,	Chas. Roberts,	J. G. Gaines,
D. A. Chaffraix,	J. A. Blanc,	J. S. Flower,
J. L. Harris,	E. Newman,	

22 janv—1an

LIVERPOOL and LONDON and GLOBE INSURANCE COMPANY.
Département du Sud.
Bureau: coin Carondelet et Gravier.

Le capital de cette Compagnie est de DIX MILLIONS DE DOLLARS, auquel doit s'ajouter la responsabilité illimitée des propriétaires.
Actif provenant des incendies,

à l'exclusion du capital payé.$ 9,881,426 21	
Capital payé	1,228,200 00
Total de l'actif	$11,109,626 21
Montant réservé pour couvrir les réassurances et les pertes	3,944,358 23
Excédent pour les porteurs de polices	$ 7,165,267 9
Pertes par l'incendie de Chicago, en 1871	$3,239,091
Pertes par l'incendie de Boston, en 1872	1,420,780

On sollicite des assurances pour risques de toutes sortes. Le Bureau des Directeurs, est pleinement autorisé à régler et payer toutes les pertes survenant en cette ville, ce qui place la Compagnie sur un pied d'égalité avec les compagnies locales, opérant en vertu de chartes considérées par les lois de l'Etat.

Bureau de Directeurs.

J. F. SCHRODER, Esq. Chairman, de la maison L. Christ & Co.
NEWTON BUCKNER, Esq., de la maison Buckner & Co.
PERRY NUGENT, Esq., de la maison Nugent & Lallande.
PETER ANDERSON, Esq., de la maison Anderson & Simpson.
HENRY V. OGDEN, Secrétaire Résident
JULES P. ROUX, Assistant Secrétaire Résident.
Nlle-Orléans, 20 octobre 1880. 24 oct—1an

CHEMINS DE FER

Star and Crescent Route.
VOIE FERREE
—ENTRE—
La Nlle-Orléans et Houston,
—COMPOSEE—
DU CHEMIN DE FER MORGAN LOUISIANE ET TEXAS, CHEMIN DE FER DE L'OUEST DE LA LOUISIANE, CHEMIN DE FER DU TEXAS ET DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

DEPARTS.	ARRIVEES.
Nlle Orléans à (midi) 12	A Houston 6:50 A. M
Houston .. 7:25 P. M.	Nlle-Orléans 3:00 P. M

Chars dortoirs entre la Nlle-Orléans et San Antonio.
Jonctions à Houston avec tous les chemins de fer de l'endroit. Durée du voyage à Galveston par cette voie, 23 HEURES. Billets à vendre et chars-dortoirs à retenir tous les jours au bureau, au coin des rues Magazine et Natchez.
C. A. WHITNEY & CIE.,
11mai—1an Directeurs.

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAIL ROAD.
La route la plus courte et la plus rapide à toutes les villes de l'Est.
ALLANT SANS CHANGEMENT JUSQU'A NASHVILLE, LOUISVILLE, LYNCHBURG, WASHINGTON, CINCINNATI, COLOMBUS, O., ET ST. LOUIS
TRAINS COMPLETS DE LA NOUVELLE-ORLEANS A LOUISVILLE

	Départ.	Arrivée.
Express	7:02 a. m.	10:02 p. m
Coast accommodation	3:33 p. m.	9:12 a. m.
Malle rapide	5:00 p. m.	10:02 a. m.

UN SEUL CHANGEMENT DE CARS JUSQU'AUX VILLES DU NORD ET DE L'EST.
Bureau des billets, coin St Charles et Commune, J. W. SMITH, agent de tickets, où l'on peut s'assurer d'avance des places dans les sleeping cars.
C P. ATMORE,
Agent général pour les passagers;
J. H. SMITH,
Agent pour les billets,
J. T. HARAHAN,
Surintendant.
12 mai—

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAIL ROAD.
Shortest and Quickest Route to all Eastern Cities.
THROUGH WITHOUT CHANGE TO NASHVILLE, LOUISVILLE, LYNCHBURG, WASHINGTON, CINCINNATI, COLUMBUS O. AND ST. LOUIS.
ENTIRE TRAINS THROUGH FROM NEW-ORLEANS TO LOUISVILLE.

	Leave.	Arrive.
Express	7:02 a. m.	10:02 p.m.
Coast Accomodation	3:33 p. m.	9:12 a. m.
Fast Mail	5:00 p. m.	10:02 a. m.

ONLY ONE CHANGE OF CARS TO NORTHERN AND EASTERN CITIES.
Ticket office, corner St. Charles and Common streets, J. H. SMITH, Ticket Agent, where Sleeping Car accommodations may be secured in advance.
C. P. ATMORE,
General Passenger Agent,
J. H. SMITH,
Ticket Agent,
J. T. HARAHAN,
Superintendent.
12 mai—

Chemin de Fer Pontchartrain.
Station à l'extrémité de la rue des Champs-Elysées, près la levée, 3me District.
Excursions au Lac, aller et retour le même jour 15 cts, pour les enfants au dessous de douze ans, 10 cts.
Prix du trajet jusqu'à Gentilly, aller et retour, 15 cts.
Les convois partent du pied de la rue du Canal à 7:50 a. m.; 1 p. m.; 4:47 p. m.; 6:17 p. m.; 7:47 p. m. et 9:17 p. m.
De la gare de la rue des Champs-Elysées, ils partent à 6:05 a. m.; 9:15 a. m.; 3:25 p. m.; 5:45 p. m.; 7:15 p. m. et 8:45 p. m.
DE MILNEBOURG.
Ils partiront à 4:42 a. m.; 6:22 a. m.; 8:52 a. m.; 1:12 p. m.; 2:37 p. m.; 4:07 p. m.; 4:52 p. m.; 5:37 p. m.; 6:37 p. m.; 7:07 p. m.; 7:52 p. m.; 8:37 p. m.; 9:22 p. m. et 10:07 p. m.
Les départs se feront d'après les heures de la ville.
17 fév— J. T. HARAHAN, Président.

Great Jackson Route.
Chicago, St. Louis & New Orleans R. R.
The Standard gauge trunk line between the North and the South.
The ONLY LINE running PULLMAN PALACE SLEEPING CARS THROUGH from NEW ORLEANS TO CINCINNATI, ST. LOUIS AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE of trucks.
ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.
The ONLY DIRECT ROUTE to ST. LOUIS, CHICAGO and ALL POINTS NORTH AND WEST. Many miles shorter, and many hours quicker than any other line.
DOUBLE DAILY TRAINS leave and arrive at Calliope Street Depot, as follows:

LEAVE	ARRIVE
Express No 1. 7:45 A.M.	Mail No 2...7:15 A. M.
Mail No 3...4:30 P.M.	Express No 4 11:35 A.M
Mixed No 9...3:30 P.M.	Mixed No 10..8:45 P.M.

Nos 1, 2, 3 and 4 run daily—Nos 9 and 10 daily, except Sunday.
Ticket office, 22 Camp street, corner Common
A. D. SHELDON, Ticket Agent.
J. W. COLEMAN, Acting Gen. Pass. Agent.

Grande Route de Jackson.
Chicago, St. Louis & New Orleans R. R.
LIGNE "STANDARD GAUGE" ENTRE LE NORD ET LE SUD.
L'UNIQUE LIGNE faisant usage DES WAGONS-DORTOIRS PULLMAN de la NLLE-ORLEANS JUSQU'A CINCINNATI, ST. LOUIS ET CHICAGO, sans changement de trucks.
UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW YORK ET LES VILLES DE L'EST.
L'UNIQUE ROUTE DIRECTE pour ST. LOUIS, CHICAGO et TOUS LES POINTS DU NORD ET DE L'OUEST. Plusieurs milles plus courte et plusieurs heures plus rapide que les autres lignes.
DOUBLE TRAINS QUOTIDIENS qui partent et arrivent à la gare de la rue Calliope comme suit:

DEPART	ARRIVEE
Express No 1. 7:45 A.M.	Malle No 2...7:15 A. M.
Malle No 3...4:30 P.M.	Expr No 4 11:35 A. M.
Mixed No 9...3:30 P.M.	Mixed No 10..8:45 P.M.

Nos 1, 2, 3 et 4 partent tous les jours—Nos 9 et 10 partent tous les jours, excepté le dimanche.
Bureau des Billets, 22 rue du Camp, coin Commune.
A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
J. W. COLEMAN, Agt't Agent Gén. des Pass.

GRAND CHEMIN DE FER
Portant la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.
LE FERRY partira du pied de la rue des Champs-Elysées tous les jours, à HUIT HEURES A. M., et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 8 h. 30 A. M.
Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Labadieville et Lockport, sera transporté aux taux du bateau à vapeur pour toute la route.
Le taux du fret pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits avant l'expédition avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui expédient par ce chemin de fer.
Afin que le fret soit promptement expédié il doit être délivré avant 2 heures; le fret reçu après cette heure partira par les trains suivants.
Billets "commutation"—500 milles pour $15.—Ces billets ne sont émis qu'en faveur des personnes à qui la compagnie juge convenable de se donner.
GEO. PANDELY,
Surintendant.
Pour fret et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magazine.
Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.
CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.
A la station Terrebonne le chemin se relie chemin d'embranchement de Lafourche, allant à Thibodaux et Raceland.

ASSURANCES.

Etat Annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans
Pour l'année expirant le 31 décembre 1880.

Primes de feu	$207,798 10	
Primes maritimes	104,810 45	
Primes de rivières	47,872 05	$460,480 59
Moins—		
Primes sur risques non-expirées	$102,601 26	
Primes remboursées	16,909 96	
Réassurances	29,501 41	$149,012 63
Primes nettes		$311,467 96
A ajouter—		
Montant provenant des intérêts, sauvetages et loyers	$41,406 56	
Contingent	15,679 65	857,086 15
		$368,554 11
A déduire—		
Pertes par le feu	$54,525 07	
Pertes maritimes	51,499 74	
Pertes de rivières	17,917 81	123,942 62
Réduction (rebate et commissions)	58,057 26	
Contributions charitables	1,191 75	
Taxes d'Etat, de ville licences	7,333 95	
Bureau des assureurs corps de sauvetage et Babcock	6,607 16	
Dépenses générales, frais de bureau et d'agence	36,380 02	$233,512 79
Profits nets		$135,041 32
A déduire—		
Dividende de Juillet 1880	$25,000 00	
Dividende de Décembre 1880	25 000 00	
Surplus	85 041 32	135,041 32

ACTIF DE LA COMPAGNIE:

Argent en banque	$ 67,101 27	
Bons des Etats Unis	200,000 00	
Propriétés foncières, estimation faite au plus bas prix du marché	89,640 00	
Billets garantis par première hypothèque sur des propriétés de ville	101,600 00	
Billets garantis par nantissement de gages réalisables	42,550 00	
Billets, prêts sur demande, garantis par des gages réalisables	32,000 00	
Billets pour primes	16,527 38	
Bons du N. O. Waterworks	26,500 00	
Bons de la Compagnie du chemin de fer de la Nlle-Orléans	26,575 00	
Actions de banque, d'assurances et autres actions estimées au pair	14,665 26	
Primes en voie de collection	76,690 29	
Du par des agents	2,318 83	$715,498 00

PASSIF.

Capital	$500,000 00	
Réserve pour réassurances	102,601 26	
Dividendes non réclamés	2,855 56	
Dividende du 31 décembre 1880	25,000 00	
Surplus	85,041 32	$715,498 00

L'état ci dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
J. W. HINCKS, Secrétaire. J. TUYES, Président.
Fait et assermenté devant moi, ce 12 janvier 1881.
JAS. FAHEY, Notaire.

Nous, soussignés, comité spécial désigné par le Conseil de Direction de la Compagnie d'Assurance de la Nouvelle-Orléans, pour évaluer l'actif de ladite Compagnie, déclarons par le présent avis, qu'après un examen minutieux, l'évaluation du dit actif, comme il est spécifié ci-dessus, est vraie et correcte.
ANT. CARRIERE.
W. A. BELL.
A. SCHREIBER.
R. GALLY.

A un meeting du Conseil de Direction tenu le 11 janvier 1881, il a été résolu de payer, sur demande, le dividende-intérêt semi-annuel de cinq pour cent sur le fonds capital aux actionnaires ou à leurs ayant-droit.
Nouvelle-Orléans, 12 janvier 1881
—DIRECTEURS—

JULES ALDIGE.	R. GALLY.
THEO. BRIERRE.	CHAS. LAFITTE.
W. A. BELL.	PIERRE POUTZ.
ANT. CARRIERE.	A. SCHREIBER.
CHAS. T. DUGAZON.	CHAS. E. SCHMIDT
D. FATJO.	JULES TUYES.

14 ss—1an

Merchants' Mutual Insurance Company, of New Orleans.
104 Canal street.
TWENTY SEVENTH ANNUAL STATEMENT.

In conformity with the requirements of their Charter, the company publish the following statement:

Premiums received during the year ending May 31, 1881, including unearned premiums of the previous year—		
On Fire Risks		$265,530 92
On Marine Risks		26,453 71
On River Risks		26,518 80
Total Premiums		$318,503 43
Less Unearned Premiums		84,003 00
Net Earned Premiums May 31, 1881		$234,500 43
Losses paid—		
On fire risks	$54,282 80	
On marine risks	5,182 37	
On river risks	6,931 58	
Taxes and expenses less interest	25,233 87	
Reinsurances and return premiums	16,943 41	108,574 03
Profit		$125,928 40
The Company has the following Assets:		
Real Estate (market value)		$228,989 93
City Bonds ($42,650)		12,000 00
Bank, railroad and other Stocks		71,687 12
Notes secured by mortgage and pledge		145,853 65
1442 shares New Orleans Water Works Co.		46,215 00
Bills receivable		59,803 55
Premiums in course of collection		35,225 28
City Time (86,279 39)		2,600 00
Judgments		7,990 00
Cash on hand		73,671 72
		$687,546 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 the 11th day of June, 1881.
MICHEL V. DEJEAN, N.P.

At a meeting of the Board of Directors, held on the 11th day of June 1881, it was resolved to declare a cash dividend of 25 per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May 1881, payable on the third Monday of July next.
Ten per cent interest on the capital stock for the year ending 31st May, 1881, is payable on demand.

Directors.

P. MASPERO,	J. J. FERNANDEZ,
PAUL FOURCHY,	JOHN GEDDES,
JNO. B. LALLANDE,	D. FATJO,
EDWARD TOBY,	D. A. CHAFFRAIX
M. W. SMITH,	CHS. LAFITTE,
	R. W TAYLOR

16 juin —

Avis aux Contribuables.

LE soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il réglera également toutes les données d'Etat 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 madame Gaines.
JOHN T. DUFOUR
Bureau de la Bourse

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

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, 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 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.

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 elles tournent dans la rue Poydras pour entrer dans la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près du 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 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 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 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 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 courses. 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 Peters, qui devient ensuite 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 Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal et 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 Laharpe.—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 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, Claiborne, Claiborne à Perdido, Perdido à Carroll et Poydras, Poydras à Fulton, Fulton à Canal.

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 la 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.

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 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 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 Dryads cars vont de Triton Walk à la rue Dryades, passent 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 Dryads 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.

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 la State House (ancien Hôtel St.-Louis).

FEUILLETON.

Com. le 3 août.

A COTE DU BONHEUR

All our life is mixed with death
And who knoweth which is best
E. BROWNING.

Troisième Partie.

—Joseph, lui dit-elle; je connais votre dévouement, il faut que vous m'en donniez une nouvelle preuve; il s'agit de sauver M. Georges.

—Madame sait que j'irai au feu pour lui.

—Eh bien, vous allez partir immédiatement pour la Bécourde; il en est temps encore. Vous direz à Francillon que j'ai besoin de lui, qu'il revienne aussitôt me trouver ici. Je sais qu'il est en état de le faire et il le fera volontiers pour son commandant. Vous pouvez, là-bas, reprendre un train qui vous ramènera à Bordeaux de grand matin. Voilà de l'argent, partez tout de suite. Je veillerai auprès du comte.

—Madame va se fatiguer!

—Non! je suis bien. Hâtez-vous.

Joseph obéit et Sténie s'établit auprès du pauvre père, qu'une potion calmante plongeait dans un sommeil réparateur. Elle prit plusieurs rouleaux d'or qu'elle avait apportés et après avoir consu solidement les uns dans la ceinture de sa robe, caché les autres dans son sac; puis, elle écrivit à ses excellents hôtes, pour leur confier le comte et attendit le matin, avec la force d'une résolution bien arrêtée.

La nuit fut longue pour la jeune femme, malgré tous ces préparatifs. Elle savait que Joseph et Francillon pouvaient arriver à Bordeaux vers six heures du matin, grâce à la coïncidence des trains; mais, si ces fidèles serviteurs en manquaient un! si un accident quelconque empêchait son plan de réussir.

—Alors, je partirais seule! se disait-elle.

Le comte dormait paisiblement et Sténie veillait, l'oreille et les nerfs tendus. Enfin, il faisait encore nuit, un léger coup frappé à la porte la fit tressaillir. Elle se hâta d'ouvrir; Joseph était là!

—Francillon attend en bas, dit-il à demi-voix; on nous a dit, au chemin de fer, que le train pour le Mans partirait dans une heure.

Madame d'Ericey alla dans sa chambre mettre son chapeau, un voile de laine épais et un manteau de fourrures, puis revint au lit du malade. Là, elle s'agenouilla un instant. Dieu sait de quelle ardente prière elle appela la bénédiction du ciel sur son vieil ami et sur le voyage qu'elle allait entreprendre! en se relevant elle embrassa le vieillard sur le front. Il fit dans son sommeil un léger mouvement et murmura le nom de Georges.

—Pauvre père! dit Sténie tout bas, j'aurai du moins tout tenté pour vous le rendre.

Doucement, elle prit son sac et ses couvertures, et fit un signe de tête à Joseph qui pleurait; en bas de l'escalier, Francillon l'attendait, une lanterne à la main. Il ferma sans bruit la porte de la maison et tous deux se dirigèrent, à travers l'air glacé du matin, vers la gare du chemin de fer.

Là, il fallut attendre assez longtemps; Sténie le savait et avait préféré cet ennui, à l'idée d'affronter le réveil du comte ou les objections de ses amis.

Elle parla pour la première fois, alors, à Francillon.

—Te sens-tu assez fort pour supporter ce qui nous attend? lui demanda-t-elle.

—Oh! oui, madame, répondit Francillon avec empressement. Nous allons chercher le commandant?

—Oui; et j'ai pensé que je te ferais de la peine, si j'emmenais un autre que toi.

Le pauvre garçon eut des larmes dans les yeux.

—Nous aurons probablement bien du mal! reprit-elle.

Oh! je suis solide maintenant! Madame m'a si bien soigné!

Sténie prit des billets pour le Mans, on n'allait plus au delà.

Il n'y avait pas foule dans le train, madame d'Ericey se trouva presque seule. Toute la journée se passa dans ce trajet; la fatigue morale, l'agitation des plus cruelles inquiétudes, éprouvèrent plus notre voyageuse que la fatigue physique. Et, cependant, le désir de garder ses forces la faisait lutter énergiquement contre les pensées qui l'assaillaient.

Enfin, bien avant dans la nuit, on arriva au Mans. Tout y était désorganisé; plus d'omnibus ni de voitures. Sténie gagna à pied l'hôtel le plus voisin. Il avait été fort bon, mais on commençait à y manquer des choses les plus nécessaires. Comme à Bordeaux, la ville était envahie; les habitants des campagnes, occupées par l'ennemi, y cherchaient un refuge. Un nombre infini de paysans chassés de chez eux, d'uniformes tout neufs ou en guenilles, donnaient à l'hôtel l'aspect le plus étrange.

Madame d'Ericey y fit peu d'attention; la nécessité de s'arrêter là, pour la nuit, lui était très pénible; elle voulut, au moins, s'assurer un moyen de transport pour le lendemain et fit appeler l'hôte.

—Je voudrais, lui dit-elle, me rendre à la petite ville de N...., et même à un village au delà.

—C'est impossible, madame. Les Prussiens tiennent tout ce côté-là. C'est à quatorze lieues d'ici, au moins, et il n'y a plus de diligence.

—Il faut pourtant que j'y arrive. Comment faire?

—Si vous le voulez absolument et si vous ne regardez pas au prix, je vous trouverez peut-être quelqu'un pour vous mener à la Ferté.

—Je paierai ce qu'il faudra, mais procurez-moi une voiture; et que je puisse partir demain.

L'hôtelier revint quelque temps après.

—L'homme est là, dit-il, voulez-vous le voir?

Sténie le suivit dans une salle basse; un cocher, à l'air niais et rusé à la fois, lui promit de lui amener, à cinq heures du matin, une voiture attelée d'un cheval et de la conduire à la Ferté, à huit ou dix lieues du Mans. Le prix fut vite convenu et elle retourna plus calme dans sa chambre.

A l'aurore, Francillon trouva sa maîtresse habillée et prête à partir. Elle s'installa dans une mauvaise voiture et le jardinier, enveloppé de bonnes couvertures, monta sur le siège auprès du cocher.

Le jour se leva, blafard et triste, sur une campagne couverte de neige; le pays devait être agréable dans la saison verdoyante. Mais, en ce moment, les squelettes desséchés des arbres et des haies noircies se détachaient lugubrement sur cette couche blanche uniforme et lui donnaient un air désolé. Sténie, du reste, n'y pensait guère, absorbée dans ses craintes pour la continuation de son voyage. Allait-elle trouver à la Ferté de plus grandes difficultés pour se faire conduire à son but? l'impossibilité, elle ne l'admettait pas. Elle était résolue à tout, pour arriver à Georges. Son cœur n'était que moins préoccupé du comte. Comment allait-il? quel effet lui aurait produit son départ? De quelque côté que la pauvre créature se tournât, tout était menaçant et douloureux. Par bonheur, la fatigue des derniers jours, le froid, le mouvement de la voiture l'engourdirent peu à peu; en arrivant à la Ferté, elle s'aperçut avec surprise qu'elle avait dormi une partie du chemin; ce sommeil lui avait fait grand bien et rendu toute son activité. Elle descendit à la petite auberge de l'endroit et demanda des renseignements. La maison était encombrée de troupes, chargées de garder ce passage, dont l'ennemi se rapprochait. Tandis que Sténie cherchait le maître de l'auberge afin de l'interroger, Francillon avisa des mobiles réunis autour du foyer; il eût vite fait connaissance, conté son histoire, sa blessure, qui ne lui permettait pas encore de porter un fusil. Les camarades, quoique d'un autre régiment, mirent la plus grande complaisance à lui donner des détails sur l'état du pays.

—Les Prussiens ne sont pas loin d'ici; lui dirent-ils, ils sont en force à Alençon; leurs bandes courent les environs et font des pointes de tous côtés. Jusqu'à présent, ils se replient sur l'Orne. Si vous allez à N...., vous pourrez bien les rencontrer, il n'y fera pas bon pour vous si vous êtes des mobiles de.... Notre régiment a joliment donné à quelques lieues d'Alençon; le commandant a été tué, ou enlevé, après une résistance bien crâne, tout de même.

Francillon tressaillit, mais se tut; il ne savait pas ce que sa maîtresse voudrait dire à ce sujet.

—Oui, continua le mobile qui portait la parole, mon officier en parlait encore ce matin, il est de ces côtés-là.

Madame d'Ericey revint désolée; on ne connaissait personne qui voulût aller par là; les Prussiens couraient la campagne et enlevaient tout sur leur passage.

Francillon tira sa maîtresse à part.

—Si madame voulait voir cet officier? demanda-t-il, après lui avoir conté ces nouvelles.

—Certainement, c'est à tenter.

Elle alla aussitôt au mobile ébahi.

—Ne pourrais-je pas parler à votre officier, mon ami? dit-elle. Cela me rendrait grand service.

Cette douce voix, cette physionomie charmante, mirent aussitôt le mobile à sa disposition.

—Je vais le chercher, madame, répondit-il très poliment, si vous voulez attendre ici.

Elle s'assit sur la chaise qu'il lui offrait, au milieu de l'odeur des pipes, du bruit et des éclats de voix de ces hommes. Que lui importait! elle n'avait qu'une pensée: continuer sa route!

Quelques minutes après, elle vit entrer un jeune homme blond, fort élégant d'tournure.

—Qui me demande ici? que me veut-on? dit-il d'un air cavalier.

—Je voudrais vous demander quelques renseignements, monsieur, si vous voulez bien me les donner, répondit Sténie, en allant à lui.

Le jeune homme la regarda, stupéfait et ôta son képi; il ne s'était pas attendu à trouver une personne de ce genre dans cette cuisine!

—Si vous voulez passer dans la pièce à côté, madame, je serai trop heureux.... Il balbutia devant cette jeune femme calme et digne, mais, il s'empressa d'ouvrir la porte d'une salle voisine, où brûlait un bon feu; il fit asseoir madame d'Ericey et elle commença aussitôt, simplement.

—J'ai besoin de me rendre au village de Cormé, monsieur; on m'assure qu'appartenant à cette partie du pays, vous pouvez me donner quelques détails sur cet endroit.

—Assurément, madame, l'habitation de ma famille n'est pas très éloignée de Cormé. C'est un très petit village, au bord de la forêt et sur la route d'Alençon.

—Et connaissez-vous la ferme du Rendez-vous de chasse?

—Oui, madame; elle est plus loin, enfoncée dans le cœur de la forêt. Vous ne pouvez y aller. L'ennemi occupe tous les alentours.

—Il faut pourtant que j'y parvienne, reprit-elle avec angoisse.

—Impossible, je vous assure; on s'est battu là, il y a peu de temps, les mobiles de....s'y sont défendus avec acharnement; ils y ont même perdu leur commandant.

Sténie devint si livide, que le jeune homme demeura tout saisi.

—Pardon, dit-il; vous le connaissiez peut-être?

—Je suis sa parente, répondit-elle; j'ai des motifs de croire qu'il n'est pas mort, qu'il a été recueilli dans cette ferme. Je vais tâcher de le retrouver et de le ramener, si je puis.

—C'est une entreprise bien aventureuse! je doute que vous réussissiez; vous ne pourrez même pas aller très loin.

—O monsieur, s'écria-t-elle, aidez-moi! son père se meurt de chagrin; il faut que je le lui rende!

L'accent déchirant de sa voix, ses yeux pleins de larmes, le charme de vérité et d'émotion profonde qui émanait de cette âme aimante, pénétrèrent le jeune homme jusqu'au fond du cœur.

—Alors, dit-il, je ne puis vous donner qu'un conseil. Quittez votre voiture, dans laquelle vous seriez arrêtée à quelque distance d'ici et tâchons de trouver un paysan retournant de ce côté. Il vous prendra dans sa carriole, de manière à ne pas attirer l'attention. Ces petites charrettes passent par les sentiers des forêts.

Vous pourrez peut-être arriver à la ferme. Les Prussiens redoutent les bois et ne s'y aventurent guère.

—Je ne demande pas mieux.

—Mais vous souffrirez horriblement du froid, des cahots; que de misères vous allez endurer!

—Ah! qu'importe! dit Sténie; où trouver le paysan?

—Puisque vous persistez, je vais envoyer un de mes hommes à la découverte.

Elle lui exprima sa reconnaissance; il sortit et revint quelque temps après.

—Nous n'avons rien trouvé pour vous mener à Cormé, mais, il y a ici un brave homme, que je connais et qui vous conduira jusqu'à N....; là, vous pourrez sans doute vous arranger avec quelque autre fermier, pour aller plus loin.

Sténie se hâta d'accepter et retournant dans la cuisine, conclut son marché avec le paysan; un homme d'une figure et d'un âge respectables. Elle congédia sa voiture du Mans et l'officier l'accompagna jusqu'à une grange, où le métayer avait attelé sa carriole. Le jeune homme y fit mettre de la paille, installer deux chaises et aida Francillon à y placer Sténie et à l'envelopper de couvertures et de plaids; elle sortit de cette espèce de maillot une main fluette, qui ne semblait pas faite pour de pareilles épreuves et la tendit à l'officier. Celui-ci se pencha et lui dit à voix basse:

—Ma famille habite un château peu éloigné du lieu où vous vous rendez; permettez-moi de lui recommander de vous être utile, si l'occasion s'en présentait; promettez-moi de recourir à elle si vous en aviez besoin; voici son adresse.

Il lui remit un papier sur lequel était écrit:

"M. et madame de la Chesnoye, à la Chesnoye, de la part de Christian."

—Merci, dit-elle très touchée, votre nom vous va bien; comme vous êtes bon pour une inconnue! j'accepte, demandez à vos parents de se montrer aussi charitables que vous, pour Sténie d'Ericey.

Le jeune homme resta ébahi; il était assez du monde, pour savoir à quelle reine de Paris il venait de prêter secours.

—Adieu! reprit madame d'Ericey, que Dieu vous rende ce dont je ne puis que vous remercier!

Francillon était déjà dans la carriole; le paysan fouette son cheval et l'animal partit d'un trot plus allongé que sa mine ne semblait le promettre.

Les trois heures que la pauvre femme passa dans cette voiture découverte et à peine suspendue, furent une rude épreuve; elle était peu habituée aux intempéries d'une pareille saison. Malgré le châle épais posé sur sa tête et serré contre son visage, son haleine se glaçait sur ses lèvres et le vent lui coupait la respiration. Elle fermait les yeux, pour ne pas trop souffrir, tandis qu'on montait lentement les côtes de ce pays accidenté, pour les redescendre au galop. Ses membres se paralysaient; elle ne les sentait plus et restait assise uniquement parce que l'angle de la carriole la maintenait ainsi. En vain Francillon accumulait-il la paille autour d'elle et le conducteur lui fit-il boire quelques gouttes d'eau-de-vie. Il fallut la descendre, comme un bloc, en arrivant à la petite métairie du brave homme, au bord du faubourg de Mamers.

On porta Sténie dans la cuisine; la métayère et sa fille se montrèrent vraiment serviables et la réconfortèrent de leur mieux; on lui donna de la soupe et même un œuf! Francillon fut aussi très bien traité.

A peine remise, Sténie pria son conducteur de lui trouver un moyen de se rendre à Cormé.

—Ce ne sera pas difficile, dit la femme; le gros Thomas était arrêté tout à l'heure à côté d'ici et il allait retourner à Cormé, il vous prendra bien si vous voulez.

Le métayer se gratta l'oreille.

—Tout de même, si vous pouviez attendre un peu que Coco soit reposé, je vous mènerais bien là-bas, dit-il, alléché par la récompense généreuse que Sténie venait de lui remettre.

Elle y consentit volontiers; au moins le métayer lui inspirait-il un peu de confiance!

—Et si tu rencontres les Prussiens et qu'ils prennent Coco? s'écria la femme terrifiée, ils sont venus hier à deux lieues d'ici et ils ont tout pillé.

—Hum! fit le mari, je passerai par des chemins de la forêt qu'ils ne connaissent pas; laisse faire, je m'en charge.

Deux heures de repos suffirent au bidet à courte queue pour avaler sa pitance et Sténie se retrouva dans la carriole, exposée à l'air de plus en plus glacé. Mais, l'espoir d'arriver, l'idée qu'elle approchait du but tant désiré, la soutenaient et la fièvre de sa pensée la tenait éveillée.

Dans l'intervalle du châle dont elle se couvrait la figure, elle entrevoyait vaguement une route blanche, traversant un plateau triste et nu. Après une demi-heure de trot, environ, le bonhomme se jeta à droite, dans un chemin creux. Coco ralentit le pas, la neige et les ornières forçaient à plus de précautions.

—Ce n'est pas bon! dit le conducteur à Sténie en guise d'explication, mais je n'ai pas envie de trouver sur la route des cavaliers blancs, ou des fantassins noirs; ils ne viendront pas nous chercher ici!

C'était peu probable en effet; ce chemin eût offert peu de sécurité à tout autre qu'un indigène. Cahotée, jetée de côté et d'autre, la jeune femme s'accrochait aux rebords de la carriole, pour garder l'équilibre; dans un endroit plus effondré, Francillon descendit pour aider le paysan à pousser la voiture; enfin, ils sortirent de ce rude chemin et entrèrent dans une route étroite, mais mieux entretenue; des taillis clairsemés indiquèrent à Sténie le voisinage de la forêt. Le métayer arrêta un instant, afin de laisser souffler Coco!

—Voyez-vous, là-bas, cette fumée qui monte? dit-il en indiquant l'horizon de son fouet, ce sont des maisons, près de Cormé, qui brûlent encore. Les Prussiens y ont mis le feu, la dernière fois qu'ils se sont battus avec les mobiles; on leur avait tué tant de monde qu'ils étaient enragés; s'ils en tenaient de ceux-là, il ne leur feraient pas quartier; heureusement, le régiment est près du Mans.

Sténie frémit et Francillon baissa la tête.

Les arbres s'épaissirent bientôt autour d'eux, les grands baliveaux se dressaient au milieu des taillis; puis vinrent de jeunes futaies, dont les chênes minces et droits s'élevaient comme une série de légères colonnettes: on était en pleine forêt.

(A Continuer)