L'ABEILLE DE LA N. ORLEANS

NOUVELLE-ORLEANS :
VENDREDI MATIN, 8 MAI.

FEUILLETON.

LES

INVISIBLES DE PARIS.

PAR GUSTAVE AIMARD.

SECONDE PARTIE.

PASSE-PARTOUT.

IX.

DANS LA CHALOUPE.

Le soleil se levait.

Il sortait du sein de l'Océan dans des nuages d'un rouge sanguinolent.

La brise était presque entièrement tombée.

Se balançant lourdement sur les eaux de l'Atlantique endormi, la chaloupe qui contenait les révoltés de la *Rédemption* restait presque stationnaire.

Aussi loin que la vue pouvait s'étendre, l'horizon était vide et libre.

Aucune voile blanche, nul panache de fumée ne tranchait sur les bandes bleuâtres.

Les deux faux négocians espagnols, Marcos Praya et sa maîtresse, dona Hermosa de Casa-Real, toujours vêtue de ses habits masculin, se tenaient assis dans la chambre d'arrière de la chaloupe.

Le second timonier du bord dirigeait la marche.

On nageait doucement.

Les matelots ramaient, non pas en hommes qui cherchent à gagner une rade ou un port quelconque, mais en gens qui attendent.

Ils se maintenaient le plus possible dans les eaux qui recouvraient à jamais le brick incendié et coulé bas.

En somme, la chaloupe et son équipage croisaient sur le passage des navires allant d'Europe en Amérique ou d'Amérique en Europe.

Les bandits au service des deux Espagnols avaient pris toutes leurs précautions pour que nul soupçon ne vint les entacher.

Ils avaient changé de vêtements avant d'abandonner le pont de la *Rédemption*.

Des ablutions nombreuses avaient effacé toute trace de sang versé par eux.

Ceux qui, blessés dans la lutte précédente, n'étaient point parvenus à cacher leurs blessures, leur donnaient un caractère honnête en répérant le désordre de leur toilette.

Ils comptaient dire qu'ils avaient été blessés en cherchant à éteindre l'incendie, en luttant contre le progrès des flammes.

Leur prudence alla jusqu'à jeter par-dessus le bord toutes les armes offensives.

A force de soins et d'adresse, ils s'étaient bien donné tous les dehors de pauvres malheureux naufragés.

Vers huit heures du matin, après une nuit de calme plat, Marcos Praya fit une distribution de vivres.

Chaque homme reçut une galette de biscuit, un morceau de lard salé mais cru, et un *boujarron* d'eau-de-vie.

Maigre pitance pour des estomacs affamés.

Mais la prudence exigeait qu'il en fut ainsi.

Les révoltés, ou plutôt les prétendus naufragés pouvaient rester plusieurs jours sans qu'un navire vint les recueillir.

Bronzés par leur vie d'aventures contre les remords de leur dernier attentat, les matelots reçurent gaîment leur portion de vivres et la firent disparaître de bon appétit.

Seul, le petit mousse ne toucha pas à ce qu'on mit devant lui.

On pensa que la fatigue était la cause naturelle de son abstinence.

Il était pâle, triste, pensif.

Parfois une larme coulait sur ses joues amaigries.

Mais personne n'y faisait attention.

En se souvenant de toutes les horreurs qui venaient de se passer sous ses yeux, l'enfant ne se sentait ni le courage ni la force de manger.

Pour ne pas faire crier son équipage, la comtesse de Casa-Real et son majordome prirent exactement la même nourriture que les matelots.

Seulement, la créole remplaça le *boujarron* d'eau-de-vie par un verre d'eau pure, et elle se contenta de sa galette de biscuit.

Ce repas frugal, mais suffisant pour soutenir leurs forces, achevé, le majordome de la comtesse de Casa-Real pria ses compagnons de tuerie de l'écouter avec la plus scrupuleuse attention.

— Mes agneaux, leur dit-il de son ton froid et péremptoire qui ne l'abandonnait pas plus dans les petites que dans les grandes circonstances de la vie, nous allons maintenant convenir en détail de nos faits et gestes, afin de ne pas commettre de bévues, l'heure des explications une fois arrivée.

— Allons, senor, nous vous écoutons religieusement, répondit le maître d'équipage, qui armait le premier aviron de l'arrière.

— Vous le savez, je suis pour les moyens les plus simples et les plus expéditifs.

— C'est connu ! fit l'autre en riant.

— Les raisons les plus courtes sont les meilleures. Elles sautent aux yeux, n'éveillent aucun soupçon et sont comprises tout de suite. Voici ce que j'ai imaginé.

— Voyons ça ! dit le maître d'équipage enjoignant à ses hommes de se reposer.

Et pour prêcher d'exemple, il se mit à tordre délicatement une cigarette entre ses doigts bruns par le hâle et pleins de callosités.

Les nageurs se reposèrent sur leurs avirons assujettis sous le plat-bord, afin d'écouter à leur aise.

Rien ne les pressait.

Ils prenaient leur temps.

Le majordome reprit entre dix nuages de fumée :

— Qu'on ne perde pas une seule de mes paroles. Si quelqu'un ne me comprend pas bien, qu'il le dise ; je recommencerai mon explication afin de ne pas nous *couper* les uns les autres.

On redoubla d'attention.

— Nous sommes, continua-t-il, l'équipage d'un brick-goëlette mexicain nommé le *Santiago*.

— Le *Santiago*, qui fait le grand cabotage entre la Vera Cruz et les Antilles françaises, anglaises et espagnoles ! demanda le maître d'équipage.

— Lui même.

— Bon. On n'en a donc pas de nouvelles, de ce brick goëlette, senor ?

— Non. Parti de la Martinique il y a trois semaines, pour Matanzas, ce navire n'a pas paru dans le port. Jusqu'ici, on suppose qu'il s'était perdu corps et biens, ce qui doit être, par parenthèse.

— C'est évident. D'autres bateaux qui ont appareillé après lui de la Martinique viennent d'arriver à Cuba ces jours derniers.

— Vous saisissez la situation à merveille, mon garçon, je continue. Trois jours après notre départ de la Martinique, le gros temps nous a brusquement jetés hors de notre route. Après une heure de manœuvres, nous avons perdu notre gouvernail.... Vous m'entendez bien ?

— Parfaitement.

— Pendant un assez long temps, nous nous sommes vus les jouets de la tempête, des vents et des flots réunis contre nous.

— Après ?

— Un gouvernail de fortune est mis en place par nous. Le navire reprend sa marche. Mais avant hier, on ne sait pas comment, le feu se déclare à fond de cale vers les sept heures du soir.

— Vers sept heures. Qu'on se le dise, répéta le maître d'équipage à ses hommes, cherchant à retenir depuis le premier jusqu'au dernier mot du récit inventé par Marcos Praya.

— Notre chargement consistant en spiritueux, toiles et cotons de fabrique anglaise, tous nos efforts sont vains pour éteindre le feu. L'incendie fait de rapides progrès. A minuit, tout espoir de sauver notre cher navire est perdu.

— A minuit, camarades, répéta le maître d'équipage pour bien leur inculquer les heures dans la cervelle.

— Le capitaine nous fait mettre la chaloupe et le canot à la mer. Il s'embarque dans le canot avec quatre hommes et une dame passagère.

— Quatre hommes et une passagère, c'est convenu. Retenez bien ça, vous autres. Après, senor ?

— Le reste de l'équipage descend dans la chaloupe, et le *Santiago* reste abandonné à son triste sort. Comprenez vous bien tout cela ? Faut-il que je vous le répète ?

— Inutile, répliqua le maître d'équipage. Nos hommes vont vous répéter la chose à tour de rôle. Comme ça, nous serons bien sûrs que rien ne leur a échappé dans le coulage et dans l'incendie de ce bon *Santiago*.

Ce qu'il venait de dire fut fait.

Chaque révolté, chaque bandit répéta, avec une exactitude et une mémoire dignes d'un meilleur emploi, la fable inventée par le métis.

Seul le mousse se tut quand vint son tour.

— Parle, petit, dit le maître d'équipage.

— Je ne peux pas, répondit l'enfant.

— Comment ! tu ne peux pas ? Pourquoi ça ?

— Parce que je ne sais pas.

— On a répété la chanson sept fois devant toi, marmaille du diable, et tu ne peux pas la chanter comme les autres ? Attends, attends, je vas te donner de la voix moi.

Et le brutal matelot allongea au mousse, qui ne s'y attendait pas, une bourrade assez forte pour l'envoyer rouler à l'autre extrémité de la chaloupe.

L'enfant se releva.

Il essuya le visage et épongea silencieusement le sang qui en coulait.

Mais il ne répondit rien.

Le maître d'équipage allait se précipiter sur lui, pour renouveler la correction et l'amener à résipiscence.

Marcos Praya l'arrêta et s'entremit entre le mousse et le reste des matelots, qui, à l'exemple du maître d'équipage, lui lançaient des regards menaçans.

— Laissez cet enfant, dont je fais mon affaire, et écoutez ce qui me reste à vous apprendre.

— Dites, senor.

— Notre capitaine se nommait don Pedro Sallazar.

— Pedro Sallazar. Allez.

— Le brave et digne homme, reprit Marcos, ne pouvait se décider à quitter son navire. Nous n'avons pu l'empêcher d'y rester jusqu'au dernier moment. Malheureusement, en prenant sa distance pour sauter dans le canot, il se trompa de quelques pieds. Il tomba à l'eau. Le canot, se trouvant pris dans le remous, chavira, avec tous ceux qui le montaient. Tout le monde y passa, excepté cette dame.

— Quelle dame ? demanda sournoisement le maître d'équipage.

— Le négociant qui m'accompagne.

— Bon ! Vous nous rendrez la justice de reconnaître que jusqu'à présent nous avons respecté son incognito.

— Oui, mon brave. Seulement dès maintenant vous voudrez bien le traiter selon son rang et son sexe.

— Quand on paie comme elle, senor, on n'a besoin ni de sexe ni de rang pour se faire respecter, répondit le bandit.

— Bien, voilà, mes agneaux, toute l'histoire du naufrage et de l'incendie du *Santiago*. Ne sortez pas de là, et du diable si cette affaire vous cause jamais l'ombre d'un désagrément.

— On s'arrangera pour que tout le monde ici dise la même chose, repartit le maître d'équipage en lançant un regard féroce du côté du mousse.

L'enfant demeura immobile et recueilli.

Tous ces crimes, tous ces mensonges entassés les uns sur les autres répugnaient à sa jeune nature.

Il était le fils d'une catholique fervente.

On lui avait appris à ne jamais trahir la vérité.

Or, ne pas mentir, n'était pas chose facile dans la circonstance présente.

Il se demandait, dans son for intérieur, comment il allait se tirer de cette situation pénible.

Trahir ceux qui l'avaient épargné, sauvé même, ne lui semblait pas possible.

D'autre part, répéter le conte inventé par Marcos Praya, il ne le voulait pas.

Toutes ces appréhensions, ses hésitations se lisaient clairement sur son jeune visage.

Après s'être concerté avec ses matelots, le maître d'équipage se pencha vers Marcos Praya, qui s'occupait de sa maîtresse, et il lui dit de façon à ce qu'elle l'entendit sans être forcée de paraître l'écouter.

— Senor, toutes vos instructions seront suivies de point en point.

— Tant mieux pour tout le monde, répondit le métis.

— Rien de plus simple et de plus croyable, comme vous nous l'aviez annoncé.

— Nous serons crus sur parole, je jurerais, et l'on n'ira pas aux preuves.

— Certes..... et nous disions tous de même.

— Nous le disons.

Le marin hocha la tête.

— Non.

— Comment ! non ?

— Le mousse nous vendra.

— Le mousse ?

— Oui. Regardez-le.

Marcos Praya jeta les yeux sur l'enfant.

C'était le moment où celui-ci, toujours plongé dans ses réflexions, se demandait ce qu'il lui fallait dire et faire.

— C'est vrai ! murmura le métis. Comment nous y prendre ?

— Dame ! j'ai essayé de la douceur, répliqua le matelot avec un sourire narquois. Vous venez de voir que ça ne m'a guère réussi. Il faudrait chercher autre chose.

Marcos ne disait rien.

Tuer un enfant répugnait à sa vigoureuse nature.

Le maître d'équipage répéta sa demande.

Voyant que le métis ne se décidait pas, il se tourna vers la comtesse de Casa-Real.

Dona Hermosa, penchée sur le bord de la chaloupe, trempa machinalement sa main dans l'eau et l'y laissa quelques instants.

— La mer est bien profonde loin des côtes, murmura-t-elle.

Ce fut tout.

Le maître d'équipage n'eut pas l'air d'avoir entendu, et il se retira sur son banc.

Marcos avait frissonné à cet ordre indirect.

Mais l'affaire ne le regardait pas personnellement, il chassa la pensée qui venait de l'assiéger, et, s'approchant de la créole, il lui dit :

— Vous paraissez fatiguée, senora ?

— Je le suis, en effet. Le sommeil m'écrase.

L'Espagnol étendit des voiles et des couvertures dans le fond du bateau.

— Essayez de vous reposer. Je vais recommander qu'on ne fasse en sorte de ne pas troubler votre sommeil.

La créole sourit à l'idée de l'étrange tranquillité qu'elle prévoyait, et elle s'étendit sur ce lit improvisé par son serviteur.

Le majordome jeta un châle sur elle pour la garantir des rayons du soleil, qui déjà avaient acquis une certaine intensité.

Les matelots reprirent la nage.

Rien encore à l'horizon.

Une demi heure s'écoula sans qu'une parole fût prononcée à bord de la chaloupe.

Ce fut le maître d'équipage qui rompit ce silence de commande.

— La senora dort.

— Comme un enfant, répondit Marcos Praya. Les fatigues de cette nuit l'ont accablée ; on se reposerait à moins, mon camarade.

— C'est une vraie femme, fit le grossier matelot en jetant sur elle un regard de convoitise.

— Par tous les saints ! regarde-la une seconde fois comme tu viens de le faire, et je te plante ce couteau dans le cœur.

Le maître d'équipage se retourna, ne sachant à qui le métis en avait, et ne voyant personne autre que lui même, et considérant avec stupeur la rage qui se peignait dans les traits de Marcos Praya, il se recula prudemment en grommelant :

— Par tous les diables ! comme vous y allez, senor ! Vous n'avez qu'à parler, on se tiendra pour averti.

Marcos se repentait déjà de son emportement. Il revint le premier, il tendit la main au marin, qui se laissa faire.

— Voyons, laissons cela. J'ai été un peu vif.

— Un peu, oui.

— Que me voulez vous ?

— Dame ! Je venais pour.... répondit l'autre avec une légère hésitation.

— Eh bien !.... n'est ce pas le moment ?

— Quel moment ?

— Vous savez......

— Non.

— Le mousse......

— Eh bien ?

— Il nous trahira.

— Pourquoi nous trahirait-il ? C'est une brave et naïve créature. Faisons-lui jurer sur la Sainte-Vierge qu'il n'ouvrira jamais la bouche sur ce qui s'est passé cette nuit. Il ne parlera pas plus contre nous qu'il n'a voulu s'engager à parler comme nous.

— Hum ! fit le maître d'équipage...... vous vous contenteriez de sa promesse ?

— Oui.

— Ma foi ! moi, non. Il nous vendra, sans le vouloir...... Mais le mal n'en sera pas moins grand, et nous n'en serons pas moins pendus.

— C'est une dure alternative, murmura Marcos Praya.

— Vous avez l'âme tendre, ce matin, senor, ricana le bandit. Décidez vous. Vous avez entendu la senora, elle l'a dit : la mer est profonde. Ajoutons qu'elle est muette, et nous ne tromperons ni elle ni nous.

— Un enfant !

— Lui ou nous ! reprit nettement le marin. C'est une question de vie ou de mort.

— Pauvre petit diable !

— Pauvre ! oui ; petit ! oui encore ; mais diable aussi. Or, il est un proverbe qui prétend que tuer le diable est préférable à se faire tuer par lui.

— Faites ; mais je ne me mêle de rien.

— A votre aise.

— Je m'en lave les mains.

— Vous vous les lavez avant, senor, moi, je me les laverez après le coup, et tout ira le mieux du monde. Ce mousse tient la vie de huit personnes au bout de sa langue, laissez-moi arranger ça.

— Il le faut bien !

— Voyez... que risquons-nous ! Aucun navire n'est en vue.

— Tant pis !

— Partout le ciel et l'eau.

— L'eau engloutira l'enfant et cachera sa mort, mais le ciel nous verra, lui, fit le métis avec un frémissement intime.

— Amen, dit le bandit.

(*A continuer.*)

MOUVEMENT DU PORT.

BUREAU DE "L'ABEILLE,"
Vendredi matin, 8 mai 1868.

La journée hier a été belle. Nous avons éprouvé moins de chaleur que les jours précédents, grâce à une bonne brise du Sud.

Les affaires étaient à peu près nulles en exportations excepté avec l'Ouest, et celles-là n'étaient pas considérables.

ARRIVAGES.—L'Indiana, avec 11,579 sacs de maïs et 169 boucauts de tabac ; Belle Lee avec 528 boucauts de tabac et 3,152 sacs de maïs—tous deux de Louisville : Bee et barges, de St-Louis, avec 28,269 colis se composant de 10,303 barils de farine, 9,825 sacs de maïs, 3,415 sacs d'avoine, 3,100 sacs de son, 610 sacs de blé, 161 tierçons de graisse et 17154 boisseaux de blé en grenier ; le Quitman, de Vicksburg, avec 227 balles de coton ; le Vicksburg, de Ouachita, avec 56 balles de coton ; et Aloe, du bas de la côte.

DÉPARTS.—Le Bee et barges, et Pauline Carroll pour St Louis ; John Kilgour, pour Louisville, et Hetti Gilmore, pour Bayou Lafourche.

Les 17 154 boisseaux de blés en grenier, arrivés hier par le Bee et barges, constitue la première consignation de céréales directe de St-Louis à un port européen, passant par la Nouvelle-Orléans. On s'attend à ce que d'autres du même genre suivront cette première consignation.

TRAFIC DE TABAC.—Le commerce de tabac, par la voie du fleuve, était perdu pour la Nlle-Orléans dès le commencement de la guerre. Nous voyons avec plaisir que le trafic de cet article important nous revient. Les 528 boucauts par le Belle Lee est la plus forte consignation de tabac depuis nombre d'années. Le capitaine McGill pense en apporter 800 boucauts dans son prochain voyage.

Le Robert E. Lee a quitté Louisville mercredi soir.

LE PAQUEBOT SEMI-HEBDOMADAIRE NINA SIMMS, capitaine W R Greathouse, commis Jos Dalferès, partira ce matin, à 10 heures précises, pour Lafourche et tous les ports intermédiaires. Ce bateau a une cabine des plus confortables ; la table ne laisse rien à désirer, et les officiers du bord sont aimables et prévenants, que peut-on désirer de mieux ?

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Bureau de la Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun Nlle-Orléans, 23 janvier 1868.

DOUZIEME ETAT ANNUEL

De la Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun, de la Nlle Orléans, pour l'Année expirée le 31 décembre 1867.

Montant de primes pour l'année expirée le 31 décembre 1867, savoir :

Sur les risques d'incendie	$166,471 53	
Sur les risques de mer	65,930 94	
Sur les risques de rivières	85,402 24	
	$317,804 71	
Plus, les risques non expirés pour 1866	66,885 00	
		$384,689 71
En moins, les risques non expirés pour 1867	$ 60,418 00	
Primes remboursées pour 1867	2,596 04	
		$ 63,014 04
Montant net des primes le 31 déc. 1867		$321,675 67
Pertes payées dans la même période,		
Sur les risques d'incendie	$32,061 15	
Sur les risques de mer	39,641 76	
Sur les risques de rivières	35,022 94	
		$106,715 82
Plus, réassurances	$ 5. 75	
Escompte de prime	46 46 67	
		50,974 68
Dépenses, taxes, loyer, profits et pertes, etc., escompte et intérêt en moins		71,810 31
Réserve pour paiement d'intérêt sur scrips dûs en 1868 y compris les balances		55,213 10
		$284,619 85
Bénéfice net		$ 37,161 82

L'actif de la Compagnie est comme suit :

Deux cent neuf bons consolidés de la ville, évalués à 80 c	$167,200 00
Cent vingt quatre bons de la ville du Grand chemin de fer de la N.-O., de Jackson et du Nord, à 70 c	86,800 00
Cent deux bons de la ville du Grand chemin de fer de la N.-O., des Opelousas et de l'Ouest évalués à 70 c	71,400 00
Vingt-cinq bons de la ville du chemin de fer de Pontchartrain, évalués à 70 c	17,500 00
Quatre bons de l'Etat du chemin de fer des Opelousas, évalués à 50 c	2,000 00
Six bons de l'Etat du chemin de fer du Mexique, évalués à 50 c	3,000 00
Neuf bons de l'Etat du chemin de fer de Vicksburg, S. et Texas, évalués à 50 c	4,500 00
Actions de Banque et de la Compagnie du Gaz, etc	163,456 00
Prêts sur garantie	25,000 00
Prêts sur hypothèque	53,000 00
Effets à recevoir	11,396 35
Primes dues et en voie de la perception	47,183 02
Scrips d'autres Compagnies d'assurances	12,460 00
Monnaie n'ayant pas cours	4,000 00
Coupons de la ville, dûs et non recouvrés	13,800 00
En caisse	84,974 41
	$767,768 81

Le tableau qui précède est une copie exacte tirée des livres de la Compagnie.

THOMAS SLOO, Président.
THOS. ANDERSON, Secrétaire.

ETAT DE LA LOUISIANE.

Paroisse d'Orléans, ville de la Nouvelle-Orléans.
Assermentés et signé par devant moi, ce 23 janvier 1868.
PARIS CHILDRESS,
Deuxième Juge-de-Paix de la Paroisse d'Orléans.

Les Directeurs ont résolu de payer, à partir du deuxième mardi de février prochain, six pour cent d'intérêt sur les certificats de payement non encore payés. Ils ont, en outre déclaré un dividende—scrip de trente-cinq pour cent sur le montant net des primes pour l'année expirée le 31 décembre 1867—dividende sur lequel il sera émis des certificats à partir du 16 mars prochain.

THOMAS SLOO, Président,
JOHN G. GAINES, Vice-Président.
THOS. ANDERSON, Secrétaire.

DIRECTEURS :

Jno. G. Gaines,	E. J. Hart
Henry Renshaw,	Jno. C. Ricks,
H. T. Lonsdale,	J. H. Stauffer,
B. Bisco,	J. B. Bres,
J. C. Barelli,	Thos. Sloo,
Theo A. James	

25 janv—1an

SPECTACLES.

THEATRE DE L'OPERA.

PAUL ALHAIZA et EDOUARD CALABRESI .... Directeurs

Vendredi, 8 mai

REPRESENTATION EXTRAORDINAIRE

Offerte par MM. les abonnés et habitués du Théâtre de l'Opéra au BENEFICE de M. CALABRESI.

1o LA CRAVATE BLANCHE. Comédie en 1 acte du Gymnase.

2o LA MARCHE AUX FLAMBEAUX, Grande symphonie de Meyerbeer.

3o 3me acte de FAUST, Grand opéra de Gounod.

4o 4me acte des HUGUENOTS, Grand opéra de Meyerbeer.

5o Ouverture et 2me acte de GUILLAUME TELL, Grand opéra de Rossini.

6o 5me acte de L'AFRICAINE. Grand opéra de Meyerbeer.

On commencera à 7 heures et demie.

Samedi 9, L'AFRICAINE.

Dimanche 10, Bénéfice de M. ALBERT MARY, Le Roman d'un Jeune Homme Pauvre.

ACADEMIE DE MUSIQUE.

RUE ST.-CHARLES.

SPALDING & BIDWELL, Propriétaires et Directeurs

J. KITTREDGE .... trésorier
W. B. CAVANAUGH .... régisseur

Salle parfaitement aérée.

MERCREDI soir, 6 mai.

Mlle EVA BRENT chante ce soir.
Début de Mlle JENNIE ENGEL et de M. W. B. CAVANAUGH.

Les portes s'ouvriront à 7 heures du soir. Le spectacle commencera à 8 heures moins un quart. Le contrôle est ouvert de 9 heures du matin à 4 heures de l'après-midi. 5mai

Fair Grounds. Fair Grounds.

GRANDE FETE CHAMPETRE,

Au bénéfice de la Société Française de Bienfaisance et d'Assistance Mutuelle.

Avis.

Le conseil d'administration informe messieurs les sociétaires que dans l'impossibilité de pouvoir jouir comme autrefois de la salle de l'Opéra pour le bal annuel de la Société, il a cru de son devoir de prendre une initiative en dehors des usages établis jusqu'alors, mais qui, il l'espère, remplira le double but de réunir d'abord les sociétaires comme de coutume, de combler ensuite le vide qu'a laissé dans notre caisse la dernière épidémie et de faire face enfin aux exigences que pourrait nous apporter la saison prochaine ;

Comptant plus que jamais sur le zèle des sociétaires et sur le concours du public en général, le conseil a décidé qu'une fête champêtre sera donnée le DIMANCHE, 10 mai, au FAIR GROUNDS, au profit de la Société Française. Toutes les précautions de décence et de bon ordre qu'exigent le nom qu'elle porte et la bonne réputation dont elle jouit dans notre communauté seront prises par le comité. Le prix des cartes d'entrée est fixé à 50 cents par cavalier. On pourra se les procurer jusqu'au jour de la fête, chez

MM. Moulon & Dumestre 13, Chartres ;
J. L. Rével, rue de Chartres, No 210 ;
J. Leblanc, Vieille-Levée 265 ;
B. Masquère, encoignure Poydras et Circus ;
J. Hollober 226, Chartres ;
J. Biais, No 27, Jefferson ;
J. Bonnaffé, 47 Levée, 3me District ;
A. Seasac, No 4, Promenade Carondelet ;
J. Schweitzer, 166, rue Royale ;
B. Lacabère, encoignure Orléans et Villeré ;
F. Dauty, grande halle à la viande ;
J. Bouchoux, 14, rue St-Pierre,
P. P. CHABERT collecteur de la Société.

Pour la location des buvettes et restaurants s'adresser verbalement à M J. SCHWEITZER, 166 rue Royale.

Par ordre du président. Le secrétaire
30avril— BARBIER.

PROGRAMME

De la Grande Fête Champêtre donnée le 10 mai 1868 au profit de la Société Française de Bienfaisance et d'Assistance Mutuelle.

OUVERTURE DE LA FETE A MIDI.

Grand Concert,
Course en sacs à 4 heures,
Jeu de l'Oie,
Joutes Polonaises.
Autre course intéressante.
Jeu de balançoire avec prix,
Départ d'une flotille de ballons.

Bal brillamment éclairé et décoré par M. E. Masson.

L'orchestre sera sous la direction de M. Chs. Jaeger, qui exécutera des quadrilles nouveaux qu'il a composés expressément pour cette circonstance.

CAFES ET RESTAURANTS.

Prix d'entrée .... 50 cents par cavalier.
Pour voitures franchissant l'enceinte .... 25 cents.
A. BARBIER, Secrétaire.
6 mai—5

Aux voyageurs.---Avis important.

PRIX DU PASSAGE REDUIT.

A partir du 10 avril,

Le prix du passage par le "Grand Chemin de Fer de la Nouvelle-Orléans, de Jackson et du Nord"

—ET—

Par le "Chemin de Fer Mississippi Central"

seront comme suit :

New-York	$55 00
Philadelphie	52 00
Baltimore	48 50
Washington	47 50

Pour les renseignements et les détails, s'adresser au bureau, au coin des rues Camp et Commune, au-dessous du City Hotel, et au depot, rue Calliope.

T. S. WILLIAMS,
Surintendant-général du Grand Chemin de Fer de la N.-O., de J. et du N.
E. D. FROST,
Surintendant-général du Chemin de Fer Mississippi Central.
avril—12

CHEMIN DE FER PONTCHARTRAIN

ARRANGEMENTS D'AUTOMNE ET D'HIVER.

A partir du 1er avril 1868, les convois partiront comme suit :

[Horaire : DE LA VILLE — DU LAC, trains de 4 h. A. M. à 9 h. P. M.]

Arrangement du Dimanche.

Il y aura des chars à vapeur au lieu de char à cheval partant de la ville tous les dimanches matin, à 4 heures. Un convoi extra partira de la ville tous les dimanches à 1 heure P. M.

A partir du 5 avril, les convois partiront des deux extrémités du chemin, LES DIMANCHES, toutes les demi heures, de 2 heures de l'après midi à 8 heures du soir.

Prix.—Aller et retour, le même jour, 25 cents.

Les passagers qui désirent s'arrêter à Gentilly doivent en prévenir le conducteur avant le départ du convoi.

Pour la station de Gentilly, 15 cents.

GEO PANDELY,
31mars Surintendant Général.

GRAND CHEMIN DE FER DE LA Nlle-Orléans, des Opelousas et de l'Ouest.

Route de la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

Le FERRY du chemin de fer partira, du pied de la rue Ste-Anne, en face de la Place Jackson, tous les jours, à SEPT HEURES ET DEMIE A. M. et se reliera au CONVOI DE PASSAGERS qui part d'Alger à 8 A. M.

Les expéditeurs et consignataires de fret, en prévenant la Compagnie de Transfert de la Nlle-Orléans, au soin des rues Camp et Commune, peuvent faire recevoir ou délivrer leurs marchandises, dans une partie quelconque de la ville, à des prix réduits.

Le fret pour les stations du chemin, pour les débarcadères du Tèche, et à livrer à la Nlle-Ibérie ou St-Martinville, est reçu tous les jours (les dimanches exceptés) de 7 heures du matin à 5 heures du soir, au pied de la rue Ste-Anne.

Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Labadieville et Lockport, pour le Canal Bélanger et pour Houma, sera reçu et transporté par les stations de Raceland, Lafourche et Terrebonne, aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.

Tout fret pour le Texas doit être payé au moment de l'embarquement, et le fret pour l'intérieur doit être payé sur livraison.

G. W. R. BAYLEY,
Surintendant.

Compagnie du Grand Chemin de fer de la Nelle-Orléans, de Jackson et du Nord.

TAUX DU FRET.

St Louis, Louisville, Cairo Columbus, Rome, Atlanta, Macon, Augusta et Charleston.

Département du Transport,
Nelle-Orléans, 1er janvier 1868.

Les expéditeurs sont informés que cette Compagnie donne maintenant des connaissements pour les susdits points.

Toutes les réclamations pour pertes, avaries ou excès de taux seront promptement réglées aux lieux de livraison.

Pour plus de détails, s'adresser au Dépôt, rue Calliope, ou au bureau de la Compagnie, rue Carondelet No 4.

JAMES YONGE, Agent pour le fret.
T. S. WILLIAMS, Surintendant général.
14janv—3ms

Compagnie d'Assurance Mutuelle de la Louisiane.

QUATORZIEME ETAT ANNUEL.

Conformément à sa Charte, la Compagnie publie l'état suivant de ses affaires :

Total des PRIMES de l'année expirée le 29 février 1868 .... $546,523 42

Savoir :		
Primes d'incendie	$256 272 57	
Primes de mer	183 153 70	
Primes de rivières	103,097 15	
		$542,523 42
En moins :		
Primes remboursées	$ 5,859 75	
Primes non expirées	40,145 00	
		$ 46,004 75
Montant net des primes		$502,518 67
Pertes payées :		
Pertes par l'incendie	$ 62,597 26	
Pertes sur mer	184,872 79	
Pertes sur les rivières	94,592 09	
	$342,062 14	
Escompte au lieu de scrip	54,348 55	
Taxes et Revenu intérieur	24,741 36	
Dépenses, loyer, etc, compte d'escompte	32,310 83	
Six pour cent d'intérêt sur le script non payé jusqu'au 1er mars 1868	37,777 80	
		$491,210 78
Réservé pour pertes non réglées		$ 11,277 89

La Compagnie a l'actif suivant qui, dans le rapport du Comité de Finance de la Compagnie, adopté à l'unanimité par les Directeurs, est déclaré, après amples déductions, être équivalant à un capital comptant de $620,000, savoir :

Placé en propriétés foncières	$46,898 13
Hypothèques sur propriétés foncières	79,019 00
Placé en bons de la ville et autres bons	51,229 00
Placé en actions de banques et autres actions	123,585
Placé en scrip de Compagnie d'assurance	135,302 00
Prêts garantis	16 200 00
Effets à recevoir	43,896 88
Primes en voie de perception	87 262 71
Encaisse	111,513 49
	$737,599 49

Le tableau qui précède est une copie exacte tirée des livres de la Compagnie.

CHAS. BRIGGS, Président.
J. P. ROUX, Secrétaire.

ETAT DE LA LOUISIANE.

Paroisse d'Orléans, ville de la Nouvelle-Orléans.
Assermentés et signé pardevant moi ce 23 mars 1868
PAUL W. COLLENS,
Troisième Juge de Paix.

Il sera payé, le deuxième lundi de mai prochain, aux porteurs légaux, six pour cent d'intérêt sur tout scrip non encore payé.

— Directeurs —

Charles Briggs,	A. R. Montgomery,
Ant. Carrière,	A. Lecourt,
Geo. A. Fosdick	Frank Williams,
S. Brugier,	Thomas Byrne,
Chas Lafitte,	John Thornhill,
John S. Maunsell,	W. A. Violett,
P. Anderson,	Hugh M. Donald,
Alfred Kearny,	Wm. M. Pinckard,
A. Freiche,	John S. Wallis,
George W. Dunbar,	George Foster,
E. F. Stockmeyer,	Andrew Stewart,
Geo. W. Hynson,	L. S. Pothier,
Arch'd Montgomery,	John Nixon Jr,
Henry J. Vose,	R. Piaggio,
E. Marquese,	James Gaillier,
Chas. Wetshear,	Rudolph Sieg
H. F. Given.	

24 mars

LE BRESIL. LE BRESIL.

Avis important aux Emigrants.

L'ETABLISSEMENT d'une ligne de steamers, de la Nlle-Orléans à Rio Janeiro, en voie directe, ne m'étant pas possible en ce moment, j'ai conclu, avec le "New York and Brazil Line," un contrat par lequel cette Compagnie s'engage de transporter les personnes du Sud aux prix réduits suivants : Première classe $157 50 en or ; Seconde place ou entrepont, $78 50 en or.

Le prix résultant étant de $225 et $112 50 en or, on voit combien est grande la concession qui nous est faite.

J'ai conclu, en outre, un marché avec le "Cromwell Steamship Line" qui transportera les personnes du Sud à New York moyennant $50 en monnaie courante. En vertu du même règlement, on peut aller de Charleston à New York, par le "Garrison & Allen' Line," pour $15 en monnaie courante.

Pour obtenir des billets de passage à ces prix, il faudra produire un certificat portant une signature et garantissant qu'ils sont de véritables émigrants. Les passagers devront acquitter le prix du passage avant de s'embarquer.

J'ai dû faire cet arrangement parce que je n'ai pas pu avoir assez de capitaux pour établir une ligne directe que je pouvais consciencieusement recommander, et parce que je sais que les steamers de ces Compagnies sont sûrs et réguliers.

Les tribulations des familles du Sud qui ont essayé de se rendre au Brésil en partant des ports du Sud doivent nous porter à bien choisir les moyens de transport. Notre peuple a subi plus de désastres maritimes qu'aucun nombre égal d'expéditions.

D'abord, c'est l'expédition Hastings qui, partie de Mobile, fut obligée de revenir.

Puis la noble Compagnie de McMullan fit naufrage sur les côtes de Cuba et perdit tout, excepté les vêtements.

En troisième lieu, la seconde expédition Hastings eut des difficultés à St Thomas ; le paquebot régulier la recueillit.

Enfin, la "Catherine Whitney" resta quarante-sept jour en mer : il y eut à bord des souffrances et des abus qui amenèrent un procès et bien des récriminations entre les passagers et les propriétaires.

Nos deux expéditions,—celle du "Talisman" et celle du "Marmion"—sont les seules qui soient arrivées sans encombres. Si mes compatriotes me demandaient la cause de tous ces désastres, je leur répondrais que c'est parce que les chefs ne savaient pas choisir les navires et étaient les victimes d'hommes sans foi.

Pendant la guerre, un grand nombre de bâtiments furent construits, pour les Etats-Unis et dans le but de forcer le blocus ; faits en une nuit pour ainsi dire, ils ne sont pas en état de prendre la mer. Depuis la guerre, des spéculateurs essaient de se débarrasser de ces cercueils flottants en les envoyant vendre sur les côtes du Brésil.

Aucun de ces navires n'est arrivé en bon état dans l'Amérique du Sud ; ils ont été retardés, avariés ou perdus. La ligne régulière n'a eu à déplorer aucun accident. Il est inutile d'en demander davantage. Si les habitants du Sud continuent à se risquer sur des transports qui ne valent plus rien, que la responsabilité pèse sur eux.

M. ALFRED MOULTON (No 41 de la rue Carondelet) mon agent à la Nouvelle-Orléans, donnera les renseignements nécessaires aux émigrants et les expédiera pour New-York. Afin d'économiser, les passagers doivent faire en sorte de partir d'ici à temps pour arriver à New-York le 20 de chaque mois et prendre le paquebot régulier du 22 pour Rio-Janeiro. Ceux qui, après avoir eux-mêmes examiné les terres, voudront s'établir sur la concession connue sous le nom de "Lizzieland" obtiendront des certificats qui leur permettront d'avoir du gouvernement brésilien cent soixante mille reis (environ $87) pour chaque adulte—somme dont ils pourront avoir l'usage pendant quatre ans, sans intérêt.

Les personnes qui désireraient avoir plus de renseignements sont priées de s'adresser à moi, à la Nouvelle-Orléans, pendant vingt jours au bureau de M. Alfred Moulton, No 41 de la rue Carondelet.

8avril—1m BALLARD C. DUNN.

NOUVELLE-ORLEANS ET ST-NAZAIRE

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

LIGNE REGULIERE ENTRE LA NOUVELLE-ORLEANS ET ST-NAZAIRE.—Correspondant avec les Antilles et les ports de l'Océan Pacifique.

Passage dans une cabine 1er pont avant et arrière 2d pont arrière de la Nlle-Orléans Saint Nazaire $220 or
Passage dans une cabine 2d pont avant 193
Passage d'entrepont 100

Les enfans au-dessous de 3 ans ne paient pas.
Les enfants de 3 à 8 paient quart de place.
Les enfants de 8 à 12 paient demi-place.
Au-dessus place entière.
Les domestiques des passagers paieront les prix fixés par le tarif pour les passagers d'entrepont.

On délivre des billets d'aller et de retour aux passagers de chambre pour les voyages transatlantiques avec une diminution de $25 0/0 sur le prix de la double traversée, et le voyageur s'embarque pour le voyage de retour dans l'espace de six mois à partir du jour de son premier embarquement ; ces billets ne pourront être cédés et aucune bonification ne sera faite s'il ne fait le voyage de retour par les navires de la Compagnie.

La nourriture des passagers d'entrepont sera celle de maistrance.

Une cabine à deux couchettes retenue pour l'usage exclusif d'un passager sera payée à raison d'un passage et demi.

Le steamer à roues GUYANE partira de la Nouvelle-Orléans tous les 13 de chaque mois à partir du mois de février pour le port de la Havane, afin de correspondre avec l'arrivée des grands steamers de la Compagnie Générale Transatlantique faisant les voyages entre Saint-Nazaire et Vera-Cruz.

Pour passage s'adresser chez
VICTOR PERRILLIAT, agent,
16janv—1an 127, rue de la Commune.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

SEULE LIGNE DIRECTE POUR LA FRANCE.

Service des Paquebots-Poste de la Compagnie Générale Transatlantique, entre New York et le Havre, touchant à Brest.

Les nouveaux et splendides bâtiments de cette ligne favorite partiront comme suit de l'embarcadère No 50 rivière du Nord :

EUROPE,	capt. Lemarié	Samedi 4 avril.
ST-LAURENT,	" Bocandé	Samedi 18 avril.
VILLE-DE-PARIS,	" Surmont	Samedi 2 mai.
PEREIRE,	" Duchene	Samedi 16 mai

PRIX DU PASSAGE (compris le vin), payable en or ou son équivalent en papier.

POUR BREST OU LE HAVRE :

Première cabine, $140. | Seconde cabine, $85.

POUR PARIS :

Y compris le billet de chemin de fer délivré à bord,

Première cabine $145. | Seconde cabine, $88

Troisième cabine $35, et en comprenant le billet de chemin de fer, $37.

Les bagages seront marqués pour Paris.

Soins médicaux gratuits.

On peut obtenir ici, à la Nouvelle-Orléans, des billets de passage pour France, en s'adressant au soussigné, au lieu d'écrire ou de télégraphier à New-York.

VICTOR PERRILLIAT, 127, rue de la Commune.

Nouvelle-Orléans à St. Nazaire VIA HAVANE.

Le steamer Français GUYANNE,

Partira pour le port de la Havane, MERCREDI, le 13 mai, à huit heures du matin, recevra et signera des connaissements pour du coton et autre fret pour Saint Nazaire, Bordeaux, Havre, Paris, Liverpool, Londres, Anvers, Rotterdam, Brême et Hambourg.

Pour fret ou passage, s'adresser à
VICTOR PERRILLAT, agent,
6 mai—au 13 127 rue de la Commune.

LIGNE INMAN. Steamers de la Malle.

Départ du Pier No 45, North River, New York.

Tous les SAMEDIS, à midi.

Vitesse et excellents emménagements.

Passage de Première Classe, en or :

New York à Liverpool, $110.	Aller et retour	$175.
New York à Londres $115	Aller et retour,	$185.
New York à Paris, $125	Aller et retour	$200.

Billets de retour, bons pour six mois.

Pour plus de détails, s'adresser à
ELLIOT & McKEEVER,
9 mars—1an Rue Gravier No 109.

Pour New York, directement.

Ligne de Steamers Cromwell, entre New-York et la Nouvelle-Orléans.

CETTE LIGNE SE COMPOSE Des Steamers suivants :

GEO. CROMWELL,
GEO. WASHINGTON,
CORTES,
MARIPOSA.

Le steamer GEO. WASHINGTON, Commandant E. V. Gager,

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse, Le SAMEDI, 9 mai, à 5 heures P. M.,

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

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

Pour New York.

Ligne de Steamers des Marchands.

Comprenant les steamers suivants, qui sont de première classe :

GEN'L GRANT,	Capt. H. S. Quick,
CRESCENT CITY,	Capt. S. W. Holmes,
SHERMAN,	Capt. N. P. Henry,
GEN'L MEADE,	Capt. A. W. Sampson,
UNITED STATES,	Capt. Geo. L. Norton,

partant de New-York et de la Nlle-Orléans.

Le Steamer GEN. GRANT, Commandant H. S. Quick,

Partira de son wharf, en face de la rue St-Louis, le DIMANCHE, 10 mai, à 8 heures A. M.

Ces steamers ont d'excellents emménagements.

Chambres .... $50 00.

Pour fret ou passage, s'adresser à
WOOD, LOW & LUDWIGSEN,
Rue de la Commune, No 190.

Le steamer UNITED STATES suivra et partira DIMANCHE, 17 mai

Compagnie de paquebots quotidiens entre la Nlle-Orléans et Mandeville.—Pour Mandeville, Lewisbourg et Madisonville.—Le bateau à vapeur CAMELIA, très fin marcheur et à basse pression, capitaine W. L. Cozzens, commencera son service régulier LUNDI, 27 du courant, et partira TOUS LES JOURS, à l'arrivée du convoi du chemin de fer de Pontchartrain, qui part de la ville à 4 heures P. M. Retour : Il partira de Madisonville, tous les jours, à 5 1/2 heures du matin ; de Mandeville, do 6 1/2 do.

Et arrivera à l'extrémité du chemin de fer, au Lac, à temps pour le convoi de 8 heures et demie du matin.

Tous les dimanches matin, il y aura une EXCURSION. Le bateau quittera l'extrémité du chemin de fer pour Mandeville, Lewisbourg et Madisonville à l'arrivée du convoi de 6 heures et demie. Il partira de Madisonville, pour la Nouvelle-Orléans, à 3 heures et demie de Mandeville à 5 heures, et arrivera à temps pour le convoi de 7 heures et demie.

Le CAMELIA étant un grand bateau, offre tous les avantages qu'on peut désirer, et ayant été acheté spécialement pour ce service, il le fera en été et en hiver.

Pour plus de détails, s'adresser à
COHEN M. SORIA, agent,
25avril— Rue de l'Union, Nos 18 et 20

POUR MANDEVILLE LEWISBURG ET MADISONVILLE.

Tous les jours.

Le bateau à vapeur LAURA, fin marcheur et à basse pression, partira, tous les jours, de l'extrémité du chemin de fer Pontchartrain (au Lac) à l'arrivée du convoi de MIDI ; et le samedi, à l'arrivée du convoi de 3 heures de l'après-midi. Il commencera le 19 avril, ses excursions du dimanche—partant de l'extrémité du chemin de fer à l'arrivée du convoi de 6 heures et demie et de celui de huit heures du matin.

Le prix du passage est réduit comme suit : Pour Mandeville et Madisonville, 50 cents. Pour Covington, y compris le passage à bord du Dew Drop, $1. Les passagers sont débarqués au wharf de Covington.

LOUIS FRIGERIO, Jr.,
15 avril—3m Rue de Chartres, No 28.

POUR LES ATTAKAPAS—Départ, mercredi, 6 mai 1868, à 5 P. M.—Le bateau à vapeur J. D. HINDE, capitaine J. P. Forgey ; commis, L. P. Delahoussaye, partira pour les Attakapas, mercredi à 5 heures P. M. Il prendra du fret et des passagers pour Pattersonville, Centreville, Franklin, Charenton, Jeanerette, Hubertville, la Nouvelle Ibérie, Fausse Pointe, St. Martinville, Pont Breaux, et tous les ports intermédiaires du Bayou Têche. Il prendra également du fret pour Simsport, Churchville et tous les ports intermédiaires de la rivière Atchafalaya et du Bayou Chêne. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à

DUPRÉ, GREVEMBERG & CO,
No 69 Vieille-Levée.
JAS. LEAKE, Agent,
5 mai—2f No 10, Nouvelle-Levée.

Paquebot indépendant de la Nouvelle-Orléans, de la Côte et de Lafourche.

Partant de la Nouvelle-Orléans tous les LUNDIS à 5 heures du soir, et tous les VENDREDIS, à 10 heures du matin.

Le bateau à passager, de première classe, NINA SIMMES, capitaine W. R. Greathouse, commis Jos. Dalferes, partira comme il est dit, et sera de retour tous les mercredis et dimanches, dans la journée. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à E. O. MELANÇON, 10 avril— 64 Vieille-Levée.

Bateau régulier de la Côte et du Bayou Lafourche.

Le bateau à vapeur FLICKER, capitaine Jos F. Aufoin commis P. A. Chartet, part de la Nouvelle-Orléans, tous les MARDIS à 5 heures du soir et les SAMEDIS à 10 heures du matin. Il est de retour les LUNDIS et les JEUDIS pendant le jour. Le Samedi le bateau ira jusqu'à Lockport.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord. 3 mai—1m

BAYOU SARA—Paquebot deux fois par semaine—Partant tous les DIMANCHES à 10 heures du matin, et tous les MERCREDIS à 5 heures du soir (commençant au 8 avril) pour le Bayou Sara, Baton Rouge et tous les points intermédiaires de la côte, le paquebot à passagers, fin marcheur, Grey Eagle, capitaine V. B. Baranco, partira comme il est dit ; et à SON RETOUR, quittera le Bayou Sara tous les LUNDIS et JEUDIS.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
JAMES LEAKE,
3 mai—1m 10, Nouvelle-Levée.

PAQUEBOT REGULIER DE LA NLLE-ORLEANS, DE LA COTE ET DE LAFOURCHE.—Le bateau à vapeur THOMAS POWELL, d'un faible tirant d'eau, capt. Max Blanchard, commis, T. Denvaut, part de la Nlle-Orléans tous les MARDIS, à 10 heures du matin, et les VENDREDIS, à 5 heures du soir. Il est de retour les LUNDIS et les JEUDIS, pendant le jour. Pour fret ou passage, s'adresser à bord.

Ce bateau est indépendant et n'appartient à aucune société. 11 avril—1m

VENTES JUDICIAIRES.

La Compagnie d'Assurance Mutuelle de l'Etat de la Louisiane vs la Veuve Anatole Musgrove.

DEUXIEME COUR DE DISTRICT de la Nouvelle-Orléans. No. 32,056.—En vertu d'un writ de saisie et vente à moi adressé par l'Honorable Deuxième Cour de District de la Nouvelle-Orléans, dans l'affaire ci-dessus, je procéderai le MARDI, neuf de juin 1868, à midi, à la Bourse des Négociants et des Encanteurs, rue Royale entre celles du Canal et de la Douane, dans le Deuxième District de cette ville, à la vente publique et adjudication de la propriété dont description suit :

Une certaine portion de terre composée de deux terrains désignés par les lettres A et B, d'après un plan dressé par J. A. D'Hémécourt, député voyer, le 23 de septembre 1866, et annexé à un acte en rapport de S. Magner, notaire public en cette ville, en date du 22 d'octobre 1866, portant vente par F. S. Charpeaux à L. W. Baquié.

Lesdits terrains sont situés dans le Deuxième District de cette ville, dans l'îlet borné par les rues de l'Hôpital, Roman, le Chemin du Bayou et la rue Dérbigny, et mesurent comme suit, savoir : Le terrain désigné par la lettre A, soixante-neuf pieds deux pouces et cinq lignes de face au Chemin du Bayou, sur une profondeur de vingt pieds, entre lignes parallèles ; et le terrain désigné par la lettre B, soixante-trois pieds quatre pouces et six lignes de face à la rue Roman, de là courant sur une ligne diagonale, cent deux pieds six pouces et cinq lignes ; soixante-neuf pieds deux pouces et six lignes sur la ligne du fond limitrophe du terrain désigné par la lettre A, et cent douze pieds dix pouces sur la ligne à l'opposé.

Ensemble avec toutes les bâtisses et améliorations qui s'y trouvent, dépendances et appartenances.

Cette propriété a été acquise par feu Anatole Musgrove de Leonidas Wm Baquié suivant acte en rapport du dit notaire Magner, en date du 18 mars 1867.

Saisie dans l'affaire ci-dessus.

Conditions—La somme de quatre mille six cent soixante-six piastres soixante six cents deux tiers ($4,666 66 2/3) montant de la réclamation de la demanderesse, avec intérêt sur la dite somme au taux de 8 0/0 l'an à compter du 18 mars 1867 jusqu'au jour de la vente, $3 80, coût de protêt, $4 50 frais de copie d'acte d'hypothèque, 5 0/0 pour honoraires d'avocat sur le montant intégral du capital et des intérêts et les frais d'instance, comptant au moment de l'adjudication. 2o L'acquéreur assumera (jusqu'à concurrence du montant de son enchère) le paiement d'un billet de pareille somme de quatre mille six cent soixante-six piastres soixante-six cents deux tiers ($4,666 66 2/3), garanti par hypothèque sur la dite propriété, échéant le 21 mars 1869, daté du 18 mars 1867 et portant intérêt au taux de huit pour cent l'an de la date jusqu'à parfait paiement. 3o Et la balance du prix de l'adjudication, s'il y avait, comptant, au moment de l'adjudication.

GEO. W. AVERY,
Shérif de la Paroisse d'Orléans.
8 mai—17 26—2 9 juin

[Les autres annonces judiciaires et ventes à l'encan des colonnes suivantes (M. A. Nugent vs J. Potter & als ; Sheppard, Abbott & Co. vs P. O. Reilly ; Laurent Uter vs H. Markham ; Aristide Hopkins vs Edw. Stapleton ; Jas. C. Maroney vs John Darras & Co ; La Ville de la Nouvelle-Orléans vs divers ; Successions diverses — F. E. O'Rorke, Greffier ; Par Eugène Tourné ; Par Charles E. Fortier ; Par Thomas & Spear ; Par E. Roger & Co ; Par Louis Stern & Bro ; Par B. Scott ; Par Gabriel Leaumont ; Par D. E. Morphy ; Par O. Valeton ; Par H. W. Palfrey ; Par Montgomery Bros. & Co ; Par S. Guinault ; Par Hoffman, Marks & Co ; Par Francis Fernandez & Co ; Par W. I. Hodgson ; Par Chs. T. Nash ; Par G. De Feriet ; Par Holz, Blohm & Co ; Par C. E. Girardey & Co ; Ventes de Constable ; Avis Judiciaires ; Traitement des maladies secrètes — E. Gaudoz) sont imprimées en très petits caractères et ne sont que partiellement lisibles sur cette reproduction.]