L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureaux, No 73 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS,
MARDI 30 AVRIL 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE 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 il suit:

VILLE DE PARIS, Durand, mercredi, 1er mai.
SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi 8 mai.
LABRADOR, Sanglier, mercredi, 15 mai.

Prix du passage (en or) pour le Havre.
Première cabine (vin compris)....$100
Deuxième — $65
Troisième — $35

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $35 en currency y compris le chemin de fer de la Nouvelle-Orléans à New-York.

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

L. GRAND, Agent,
Gallier Court, No 3,
4mai—1a Nouvelle-Orléans.

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

Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier l'automne prochain comme ci-dessous—

De Brême.		De la Nlle-Orléans.
Nurnberg...	20 mars.	1 mai.
Hannover...		12 mai.
Braunschweig	17 avril	environ 22 mai.

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

PRIX DU PASSAGE:
De Brême, Southampton ou le Havre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre... $150 en or. | Entrepont $36, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Havre ou Brême:
Chambre... $150 en or. | Entrepont... $45, en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre... $35 en or. | Entrepont... $15, en or.
Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

EXCURSION
A l'Exposition de Paris.
RÉDUCTION DE PRIX.

Pour chambres de 1re classe seulement.

De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à la Nouvelle-Orléans par un steamer de cette ligne.
$250, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à New York par un steamer de cette ligne,
$230, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à Baltimore par un steamer de cette ligne,
$210, en or.

Les billets pour le passage de $210 en or (Baltimore) ne seront bons que jusqu'au 31 octobre 1878.

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

Les soussignés vendent des billets de passage de Brême, Southampton ou le Havre à la Nouvelle-Orléans.

Pour plus de détails, s'adresser à
Ed. F. STOCKMEYER & CO., Agents,
12 nov— No. 42 de la rue de l'Union.

POUR LIVERPOOL.
LIGNE PAPAYANNI.
Pour Liverpool directement.
Passagers de chambre seulement.
Partiront, ainsi qu'il est dit ci-dessous:
LES MAGNIFIQUES STEAMERS
LACONIA, capitaine Earle
vers le 5 mai
AGIA SOFIA capitaine
suivra vers le 31 Mai
Pour passage, s'adresser à
E. J. FORSTALL'S SONS, Agents,
Au No 30 de la rue Carondelet.
Les steamers de cette ligne ont une femme de chambre à bord. 26 mars—1 p

STATE LINE.
De New York à Belfast et à Glasgow, TOUS LES JEUDIS.
Confort, Rapidité, Sécurité.

BILLETS aller et retour pour tous les points de l'Europe aux prix les plus bas.

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

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

C'est la seule ligne avant des secondes cabines, elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.
21 mars—9 mois 1 l 2 sem

Ligne de Belize et Honduras.
Le steamer en fer américain de 1ere classe,
E. B. WARD, Jr.,
Capt. G. PIZZATI, partira de son quai en face de la place Jackson pour Belize Honduras touchant à Amors, Port Cortos, Truxillo, Ruatan et Utilla le LUNDI ... avril à 10 heures A. M.

Pour frêt ou passage, avant des emménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & BRO.
23 et 25 Front Levée, 24 et 26 Fulton, entre Gravier et Poydras.
N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus concurremment avec nos goëlettes régulières.
2 mars—1 an

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.
18 juil 77—1 an. Nlle Orléans.

VAPEURS.

Pour New-York directement.
Ligne des steamers Cromwell entre New-York et la Nouvelle-Orléans.
CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants:
KNICKERBOCKER,
NEW ORLEANS,
HUDSON,
CORTES.
Le steamer
HUDSON,
E. V. Gager, commandant,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse,
MERCREDI, 1er mai, à 8 h. A. M.
L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 3½ pour cent.
Passage—Cabine....$50
— Entrepont....25
— Billet d'excursion....90

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

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

Paquebot de la malle, pour Vicksburg.
Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M.
Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.
Le bateau à vapeur
NATCHEZ,
T. P. Leathers, Capitaine,
J. F. Muse, Commis.
Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Talahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St.-Louis.
Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à
JANNEY & WORK, 106 Commune et
HITE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas.
Le soussigné prend le frêt et signe les connaissement pour Trenton, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.
W. B. BROCKETT, Agent.
25sept— Au No 38 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.
Départ, tous les SAMEDIS, à 5 h. P.M.
Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandria, les débarcadères de Norman, Barbin, Ware, et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière-Rouge. Le beau bateau à vapeur
NEW BART ABLE,
Capitaine R. SINNOT.
Commis GEO. C. HAMILTON,
partira ainsi qu'il est dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour frêt ou passage, s'adresser à
R. W. ADAMS,
17nov— No 21 Commercial Place.

BAYOU SARA.
Deux voyages par semaine. Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M.
Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Lobdell Store, Bâton Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe,
OUACHITA BELLE,
J. C. Libano, capitaine, J. H. Mossop, commis, partira comme ci-dessus. Pour frêt ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 82 Gravier.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—

Paquebot de la Côte jusqu'à Thibodeaux. Deux fois par semaine.
HENRY TETE.
J. F. AUCOIN, Capitaine,
M. H. LANDRY, Commis.
Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS soir à 5 heures et tous les VENDREDIS matin à 10 heures.
Retour: il partira de Donaldsonville tous les DIMANCHES et MERCREDIS matin.
Le TÊTE prendra du frêt pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux.
Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à
B. RIVET,
105 rue Decatur, près St. Louis.
16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.
Jusqu'à nouvel ordre, le steamer
NEW CAMELIA,
partira du Lac, comme suit:
Le LUNDI et le JEUDI, à l'arrivée du train de 11 heures du matin; le SAMEDI, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi, du N. O. City Railroad, partant de la rue du Canal.
Retour: il quittera Madisonville le LUNDI, à 4 heures et demie du matin, le MARDI et le VENDREDI, à 7 heures et demie du matin. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing."
Il se reliera, à chaque voyage, avec le steamer Ruby, pour Covington.
FRET.
Le "New Camelia" recevra le frêt, à chaque voyage, au Pont Magnolia, près du Bassin.
Ces voyages se feront tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.
Les bagages (seulement) sont reçus à l'encoignure Canal et Carondelet, au départ du train correspondant avec le départ du bateau.
Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA,
25sept— Au No 20 de la rue de l'Union.

Pour la Baie St-Louis et la Passe Christian,
Passage, 75 cents.
Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA
à basse pression et portant les malles des Etats-Unis, Capitaine WM. HANOVER, fera à partir du 24 avril, un service régulier DE LA NOUVELLE-ORLEANS A LA BAIE St-LOUIS, et à la PASSE CHRISTIAN.
Il partira du Lac, à l'extrémité du City Rail Road TOUS LES MERCREDIS, à l'arrivée du train de 8 heures du matin, et sera de retour le soir du MEME JOUR, à temps pour le train spécial de 9 heures.
On recevra le FRET, à son débarcadère, au Nouveau Bassin, côté de la rue Julia, près Magnolia, TOUS LES MARDIS.
Pour les taux du frêt et les autres détails, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent,
Au No. 20 de la rue de l'Union.
Le service sera régulier, à moins de mauvais temps ou basses eaux. 24m—

Excursion du Dimanche.
Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.
Le beau steamer neuf,
NEW CAMELIA,
très fin marcheur, à basse pression et portant la malle des Etats-Unis,
capitaine Wm. HANOVER.
Commencera ses **Excursions du Dimanche** à Mandeville, Louisbourg et Madisonville, le **dimanche** 7 avril.
Il partira du Lac, à l'extrémité du City Rail Road, à l'arrivée du train de 7 heures du matin, et sera de retour le soir du même jour, à temps pour le train de 7 heures du soir.
Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou de basses eaux.
Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA, agent,
24 mar— au No 20 de la rue de l'Union.

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas.
A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendront aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5.45 P. M.
Le bateau qui se reliera au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 8 heures du matin et sera de retour le même jour à 5 heures 45 m. du soir.
Le frêt reçu au même endroit, à 2 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.
G. S. PAYNE, Surintendant
4 déc—

Chemin de fer de la Nlle-Orléans et Mobile.
LIGNE DE MOBILE.
LA GRANDE ROUTE DE LA MALLE POUR L'EST ET LE NORD.
Deux trains express par jour arrivent à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partent comme suit:

Départ	Arrivée
Exprès, le dimanche seulement....7:55 A.M.	Exprès, le dimanche seulement....9:30 P.M.
Exprès....5:00 P.M.	Exprès....8:35 A.M.
Train à passagers, dimanche excepté 7:50 A.M.	Train à passagers, dimanche excepté 8:45 P.M.

Les wagons-palais de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Philadelphie, Washington et Baltimore, sans changement de voiture, et jusqu'à New-York et les villes de l'Est avec un seul changement.
Les billets se vendent au bureau, angle des rues Camp et Commune, en face du City Hôtel.
J. W. COLEMAN, Agent de billets.
D. B. ROBINSON, Surintendant.
21 nov

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.
GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.
Double Daily Express Trains arrive and depart from depot, foot of Canal street, as follows:

DEPART	ARRIVE
Express, Sunday only, ...7:55 A.M.	Express, Sunday only, ...9:30 P.M.
Express......5:00 P.M.	Express......8:35 A.M.
Passenger, except Sunday....7:50 A.M.	Passenger, except Sunday....8:45 P.M.

Pullman Palace Cars daily to Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Washington, Baltimore and Philadelphia, without change, and only one change to New-York and Eastern cities.
Ticket office corner of Camp and Common streets, opposite City Hotel.
D. H. ROBINSON, Supt.
J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

Grande Route de Jackson.
Ligne de chemin de fer de Chicago, St-Louis et Nouvelle-Orléans.
A partir du 13 novembre 1877, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS.	ARRIVEES.
Express No 1..6:00 P M	Express No 2..10:30 A M
Express No 3..7:00 A M	Express No 4..10:00 P M

Les Nos 1 et 2 partent tous les jours; les Nos. 2 et 4, tous les jours excepté le dimanche.
CHARS PULLMAN ALLANT, SANS CHANGEMENT, JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI ET CHICAGO. Pour St. Louis un char Pullman est attaché au train à Milan, ce qui permet aux voyageurs en destination de St. Louis de s'y rendre sans quitter le train. Un seul changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.
Le train de vendredi soir ne se relie pas pour Chicago.
Les trains d'agrément entre la Nlle-Orléans et McComb City partent de la Nlle-Orléans à 3 h. 45m. P. M., le samedi, et à 7 heures, le dimanche. Ils arrivent à 9 h. 20 m. A. M., et à 10 h. P. M. le lundi.
Billets en vente et renseignements fournis au No. 22 rue du Camp, coin Commune.
A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.
14 jv.

Great Jackson Route.
Chicago, St-Louis & New Orleans Rail Road Line.
Double Daily Through Trains.
Will arrive at and depart from the Calliope St. Depot from Nov. 13th 1877, as follows:—

DEPART.	ARRIVE.
Express No 1 6:00 P M	Express No 2 10:30 A M
Express No 3 7:00 A M	Express No 4 10:00 P M

No. 1 and 2 run daily, 3 & 4 daily, except Sunday.
PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE,
and for St. Louis a sleeper is attached at MILAN enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.
Friday evening train makes no connection for Chicago.
Accommodation trains between New Orleans and McComb City.
Leave New Orleans 3:45 P. M. Saturday, and 7:00 A. M. Sunday.
Arrive at New Orleans at 9.20 A. M., and 10:00 P. M. Monday.
Tickets for sale and informations given at 22 Camp street, corner Common.
A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja'y14

GRAND CHEMIN DE FER
—DE LA—
Louisiane et du Texas, de Morgan.
Route de la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.
LE FERRY partira du pied de la rue Ste Anne tous les jours, à HUIT HEURES ET DEMIE A. M., et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 9 heures A. M.
Le frêt pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Labadieville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.
Le taux du frêt, pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour frêt sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition, avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le frêt 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 n'expédieront que par ce chemin de fer.
Afin que le frêt soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le frêt reçu après cette heure partira par les trains suivants.
GEO. PANDELY, Surintendant.
Pour frêt et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasins.
Il ne sera point reçu de frêt après 5 heures.
CHAS. A. WHITNEY & CO., Agents.
27mai—

ASSURANCES.

VINGT-HUITIÈME ÉTAT DE SITUATION ANNUEL DE LA
Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 19 mai 1877.
Les Directeurs, conformément à sa Charte amendée, présentent l'état suivant des affaires de la Compagnie au 30 avril 1877:

Primes d'incendie....$168,056 51
Primes maritimes.... 39,315 95
Primes de rivières.... 91,934 35
$299,306 81

Primes acquises, moins ré-assurances et primes rendues.... $236,395 15
Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir:
Pertes d'incendie....$67,335 60
Pertes maritimes.... 7,285 41
Pertes de rivières.... 25,510 20 — $100,131 21
$136,108 94
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc....$51,902 58
Moins loyers, sauvetage, épargne, etc.... 11,766 72 — $40,135 86
Profits bruts.... $97,978 08

Dont $56,587 36 appliquées à balancer l'intérêt et la liquidation des créances douteuses.

La Compagnie possède l'actif suivant:
Billets à recevoir....$68,648 38
Prêts sur bons et sur hypothèques.... 55,942 32 — 124,591 70
Prêts remboursables sur demande....$74,554 15
Argent.... 63,846 71 — $138,400 86
Bons de ville.... 72,055 00
Actions de banques et autres.... 33,415 62
Propriétés foncières.... 130,544 66
Primes en voie de collection et suspense account.... 33,415 94
Total de l'actif.... $381,423 79

L'exposé précédent est une copie véritable et correcte et des livres de la Compagnie.
THOS. A. ADAMS, Président.
HENRY V. OGDEN, Secrétaire.
Juré et signé devant moi, ce 19ème jour de mai 1877.
W. B. KLEINPETER, Notaire Public.

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

Thos. A. Adams,	Fred'k Camerden,
Sam'l B. Newman,	J. L. Harris,
Sam'l H. Kennedy,	Reuben G. Bush,
John Phelps,	Joseph Stone,
Adam Thomson,	George Martin,
Henry Abraham,	Alfred Moulton,
Victor Meyer,	L. C. Jurey,
Joseph Bowling,	Edward Nalle,
Edward J. Gay,	Geo. W. Sentell,
Simon Hernsheim,	A. Levy,
Simon Forcheimer,	Wm. H. Matthews,
Jos B. Wolfe,	Paul E. Mortimer,
R. B. Post,	John V. Moore,
Edward Pilsbury,	W. B. Conger,
Jno. E. King,	Henry M. Preston,

J. J. Irby.
22 mai—

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans.
Jusqu'à décembre 31 1877.
(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu....$266,881 02
Primes maritimes.... 84,632 42
Primes de rivière.... 29,246 04
Total des primes.... $380,759 48
Moins
Primes sur risques non expirées....$86,057 66
Primes remboursées.... 12,190 18
Ré-assurances.... 20,742 89 — 118,990 73
Primes nettes.... $261,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage.... 41,823 54
$303,592 29

A déduire:
Pertes par le feu....$66,417 85
Pertes maritimes.... 17,722 00
Pertes de rivières.... 12,320 85 — $96,460 70
Réfaction (rebate) 15 o/o.... 46,499 04
Dépenses générales.... 34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville.... 10,242 70
Board of underwriters.... 6,759 55 — $194,176 45
Profits pour l'année 1877.... 109 415 84
A déduire:
Profits et pertes....$58,606 38
Dividende 30 juin 1877.... $25,000 00
Dividende 31 décembre 1877.... 25,000 00 — 50,000 00
Balance.... 909 56 — $109,415 84

Actif de la Compagnie à la valeur actuelle de la place.
Argent en Banque....$58,065 76
Propriétés foncières.... 118,275 12
Gold Bonds des Etats Unis, N. O. City R. R. Co. Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et consolidés de l'Etat de la Louisiane.... 195,390 42
Billets à recevoir (pour primes).... 11,429 38
Billets de première hypothèque, billets avec garantie.... 166,523 84
Primes en voie de collection.... 70,210 94 — $619,895 46

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 16 janvier A. D. 1878.
JOHN L. LARESCHE, 3ème Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.
N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

DIRECTEURS:

ERNEST MERILH,	H. GALLY,
CHARLES LAFITTE,	ANT. CARRIERE,
CHS. E. SCHMIDT,	JULES ALDIGE,
CHARLES J. LEEDS,	W. A. BELL,
D. FATJO,	PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER.	JULES TUYES.

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle des Marchands de la Nouvelle-Orléans.
AU NO 104 DE LA RUE DU CANAL.
VINGT-TROISIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL.

Conformément à sa charte, la Compagnie publie l'état suivant:
Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1877, y compris les primes non expirées de l'année antérieure—
Sur les risques d'incendie....$361,296 52
Sur les risques de mer.... 24,473 93
Sur les risques de rivières.... 25,679 37
Total des primes.... 411,449 82
En moins primes non-expirées.... 118,115 00
Montant net des primes le 31 mai 1877.... 293,334 82
Pertes payées:
Sur risques d'incendie.... 117,957 96
Sur risques de mer.... 17,052 50
Sur risques de rivières.... 3,506 77
Taxes, dépenses, intérêts.... 28,693 38
Réassurances, primes remboursées.... 16,104 05 — 183,314 66
Bénéfice.... 110,020 16

L'actif de la Compagnie est comme suit:
Propriétés foncières.... 269,079 49
Bons de la ville.... 110,419 50
Actions de banques, de chemins de fer, autres actions et bons hypothécaires.... 169,235 56
Billets garantis par hypothèque.... 214,042 06
Billets garantis.... 42,307 97
Effets à recevoir.... 75,164 19
Primes en voie de recouvrement.... 49,097 93
En caisse.... 77,007 53
1,026,344 23

Ce qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la Compagnie.
PAUL FOURCHY, Président.
G. W. NOTT, Secrétaire.

Etat de la Louisiane.
Paroisse d'Orléans, Ville de la Nlle-Orléans.
Signé, sous serment, par devant moi, ce 7 juin 1877.
JAMES FAHEY, Notaire.

A une réunion des Directeurs, le 7 juin 1877, il a été résolu de déclarer un DIVIDENDE COMPTANT de vingt pour cent sur le montant net des primes participantes de l'année expirée le 31 mai 1877, dividende qui sera payable le troisième lundi de juillet prochain.
Il a été également résolu de payer aux actionnaires, sur demande, l'intérêt à raison de cinq pour cent par an sur leurs actions.

—DIRECTEURS—

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

J. J. FERNANDEZ.
6 juin—

THE TWENTY EIGHTH ANNUAL STATEMENT.
—OF THE—
CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.
New Orleans, May 19, 1877.

The trustees, in conformity with amended Charter, submit the following statement of the affairs of the Company on the 30th of April 1877:
Fire premiums....$168,056 51
Marine premiums.... 39,315 95
River premiums.... 91,934 35
$299,306 81
Earned premiums, less re-insurances and return premiums.... $236,395 15
Losses paid and estimated, including all known and unpaid, say
Fire losses....$67,335 60
Marine losses.... 7,285 41
River losses.... 25,510 20 — $100,131 21
$136,108 94
Taxes, expenditures, discount in lieu of participation &c....$51,902 58
Less rent, salvage, savings, etc.... 11,766 72 — $40,135 86
Gross profits.... $97,978 08
Of which $56,587 36 is appropriated to balance of interest and liquidation of doubtful assets.

The Company have the following assets—
Bills receivable....$68,648 38
Loans, Bond and Mortgage.... 55,942 32 — $124,591 70
Loans on Call....$74,554 15
Cash.... 63,846 71 — $138,400 86
City Bonds.... 72,055 00
Bank and other stocks.... 33,415 62
Real Estate.... 130,544 66
Premium in course of collection and suspense account.... 33,415 94
Total assets.... $381,423 79

The above statement is a true and correct transcript from the books of the company.
THOS A. ADAMS, President.
HENRY V. OGDEN, Secretary.
Sworn to and subscribed before me this 19th day of May 1877.
W. B. KLEINPETER, Notary Public.

The Board of Trustees this day resolved, That after paying the annual dividend of TEN PER CENT. Capital Stock of Company, a dividend of TWENTY PER CENT in cash be paid on MONDAY, June 11, to those parties entitled to receive the same.

Thos A. Adams,	Fred'k Camerden,
Sam'l B. Newman,	J. L. Harris,
Sam'l H. Kennedy,	Reuben G. Bush,
John Phelps,	Joseph Stone,
Adam Thomson,	George Martin,
Henry Abraham,	Alfred Moulton,
Victor Meyer,	L. C. Jurey,
Joseph Bowling,	Edward Nalle,
Edw'd J. Gay,	Geo. W. Sentell,
Simon Hernsheim,	A. Levy,
Simon Forcheimer,	Wm. H. Matthews,
Jos. B. Wolfe,	Paul E. Mortimer,
R. B. Post,	John V. Moore,
Edw'd Pilsbury,	W. B. Conger,
Jno. E. King,	Henry M. Preston,

J. J. Irby.
22 mai—

J. VERGNOLE,
65....Rue Decatur....65
—IMPORTATEUR DE—
VINS, COGNAC, LIQUEURS, FRUITS A L'EAU-DE-VIE, VERMOUTH, HUILE, SARDINES, ABSINTHE.
Seul agent pour le Sud et l'Ouest de W. H. CUBA & CO., Cognac; de la célèbre marque des vins de A. SELLIER & CO., Bordeaux, CHAUVET FILS. Un assortiment général de liqueurs du pays.

BITTER DES ARABES
Supérieur à tout autre.
Les propriétés toniques, stimulantes et digestives de ce bitter, agissent sur le système nerveux et en font une boisson extrêmement agréable et bienfaisante. Comme apéritif le BITTER DES ARABES fait le plus grand bien aux estomacs faibles et délicats et combat efficacement la dyspepsie.
J. VERGNOLE, Propriétaire, N. Orléans.
9 déc—77—1an

THE NEW ORLEANS BEE,
DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.
OFFICE:—No. 73, CHARTRES.
TERMS:
Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.
Price of the paper—Single copies, Five cents.
Weekly—Per annum, $5; half-yearly, $2 50; quarterly, $1 25; Single copy, 10 cents.

For New York direct.
Cromwell Line.
This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER.
The steamship
HUDSON,
Capt. E. U. GAGER,
will leave her warf, foot of Toulouse street,
WEDNESDAY, May 1, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 3½ per cent.
Cabin Passage.... $50
Steerage — 25
Excursion tickets.... 90
Freight for LIVERPOOL, BREMEN and HAVRE taken by this line, and through Bills of Lading given for the same.
For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
may1—1y 41 Carondelet Street.

Merchant's Mutual Insurance Company
OF NEW ORLEANS.
104.......CANAL STREET.......104
23d ANNUAL STATEMENT.

In conformity with the requirements of their Charter, the Company publish the following statement:
Premiums received during the year ending May 31, 1877, including unearned premiums of the previous year—
On Fire Risks....$361,296 52
On Marine Risks.... 24,473 93
On River Risks.... 25,679 37
Total Premiums.... 411,449 82
Less Unearned Premiums.... 118,115 00
Net earned premiums 31st May 1877.293,334 82
Losses paid:
On Fire Risks....$117,957 96
On Marine Risks.... 17,052 50
On River Risks.... 3,506 77
Taxes and expenses, less interest.... 28,693 38
Reinsurances and return Premiums.... 16,104 05 183,314 66
Profit....$110,020 16
The company has the following assets—
Real Estate....$269,079 49
City Bonds.... 110,419 50
Bank, Railroad and other Stocks and Mortgage Bonds.... 169,235 56
Notes secured by mortgage.... 214,042 06
Notes secured by pledge.... 42,307 97
Bills receivable.... 75,164 19
Premium in course of collection.... 49,097 93
Cash on hand.... 77,007 53
Total....$1,026,344 23

The above statement is a just, true and correct transcript from the books of the Company.
PAUL FOURCHY, President.
G. W. NOTT, Secretary.
STATE OF LOUISIANA,
Parish of Orleans, City of New Orleans.
Sworn to and subscribed before me the 7th day of June, 1877.
JAMES FAHEY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 7th day of June, 1877, it was resolved to declare a Cash Dividend of TWENTY per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May, 1877, payable on the third Monday of July next.
Also to pay to the Stockholders, on demand, interest at the rate of FIVE per cent per annum on their stock.

DIRECTORS.

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

J. J. FERNANDEZ.
6 juin—

ANNUAL STATEMENT.
—OF THE—
New Orleans Insurance Company.
Up to December 31, 1877.
ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums....$266,881 02
Marine Premiums.... 84,632 42
River Premiums.... 29,246 04
Total Premiums.... $380,759 48
Less—
Premiums on expired risks....$86,057 66
Return Premiums.... 12,190 18
Reinsurances.... 20,742 89—118,990 73
Net earned premiums....$261,768 75
Add interest and salvage.... 41,823 54
$303,592 29
Deduct—
Fire losses $66,417 85
Marine losses 17,722 00
River losses 12,320 85—$96,460 70
Rebate on 15 per cent. 46,499 04
General expenses 34,214 46
State and city taxes and licenses 10,242 70
Board of Underwriters 6,759 55—194,176 45
Profit for the year 1877 $109,415 84
Deduct—
Profit and loss 58,606 38
Dividend, June 30 1877 25,000 00
Dividend December 31, 1877 25,000 00—50,000 00
Balance 909 56—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.
Cash in bank....$58,065 76
Real Estate.... 118,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols.... 195,390 42
Bills receivable for premiums.... 11,429 38
First mortgage notes and pledge notes.... 166,523 84
Premiums in course of collection.... 70,210 94—619,895 46

The above statement is a true and correct transcript from the books of the Company.
JULES TUYES, President.
J. W. HINCKS, Secretary.
Sworn to and subscribed before me, this sixteenth January, A. D. 1878.
JOHN L. LARESCHE, Third Justice of the Peace.

At a meeting of the Board of Directors held on the tenth instant, it was resolved to pay the semi-annual interest DIVIDEND OF FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders, or their legal representatives, on and after the tenth instant.
J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS.

Ernest Merilh,	H. Gally,
Charles Lafitte,	Ant. Carrière,
Charles E. Schmidt,	Jules Aldigé,
Charles J. Leeds,	W. A. Bell,
D. Fatjo,	Pierre Poutz,
A. Schreiber.	Jules Tuyes.

GUIDE
—DE LA—
NOUVELLE-ORLÉANS.

Premier District.

Ce district comprend le premier, le second et le troisième ward.
Le premier ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et la rue Thalie.
Le second ward est borné par la rue Thalie, le Mississipi, la rue Julie et l'Avenue Carrollton.
Le troisième ward est borné par la rue Julie, le Mississipi et la rue du Canal.

Second District.

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

Troisième District.

Ce district comprend le septième, le huitième et le neuvième ward.
Le septième ward est borné par le bayou St-Jean, la rue de l'Esplanade, le Mississipi, les Champs-Élysées et le lac Pontchartrain.
Le huitième ward est borné par les Champs Elysées, le Mississipi, l'Avenue Lafayette et le lac Pontchartrain.
Le neuvième ward est borné par l'Avenue Lafayette, le Mississipi, le canal des Pêcheurs, le bayou Bienvenu, le lac Borgne, le bayou Chef Menteur et le lac Pontchartrain.

Quatrième District.

Ce district comprend le dixième et le onzième ward.
Le dixième ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et First street.
Le onzième ward est borné par First street, le Mississipi et la rue Toledano.

Cinquième District.

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

Sixième District.

Ce district comprend le douzième, le treizième et le quatorzième ward.
Le douzième ward est borné par la rue Toledano, le Mississipi et l'Avenue Napoléon.
Le treizième ward est borné par l'Avenue Napoléon, le Mississipi et Peters Avenue.
Le quatorzième ward est borné par Peters Avenue, le Mississipi, Lower Line de Carrollton et Washington Avenue.

Septième District.

Ce district comprend le seizième et le dix-septième ward, ou tout le village de Carrollton.
Le seizième ward est borné par cette partie du village de Carrollton qui est situéе entre Lower Line Street et Carrollton Avenue.
Le dix-septième ward est borné par cette partie du village de Carrollton qui est située entre Carrollton Avenue et Upper Line street.

DRAINAGE DE LA NLLE-ORLÉANS.

Le drainage ou dessèchement de la Nouvelle-Orléans s'opère au moyen de quatre machines à drainage, savoir:
LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.
LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE MELPOMÈNE.
LA MACHINE A DRAINAGE DE DUBLIN AVENUE.
LA MACHINE A DRAINAGE DE LONDON AVENUE.
Ces machines sont situées dans la partie inférieure de la ville, en celle qui est la plus éloignée du Mississipi, là où il n'y a point d'habitations. Les eaux pluviales et autres descendent de la partie supérieure de la ville par les ruisseaux et les égouts s'y concentrent et sont refoulées par les roues des machines dans des canaux qui les conduisent au lac Pontchartrain.

CHEMINS DE FER.

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

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

New-Orleans and Mobile.

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

Morgan's Louisiana & Texas.

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

New Orleans & Texas Railroad.

Le point de départ de ce chemin est à Westwego, sur la rive occidentale du Mississipi, à environ cinq milles de la rue du Canal. Les voyageurs se rendent à Westwego par un bateau à vapeur qui part tous les jours du pied de la rue du Canal.
La voie est terminée jusqu'à Donaldsonville: sa longueur est d'environ 70 milles. C'est un tronçon du futur chemin de fer Nouvelle-Orléans-Pacifique.

BOIS! BOIS!
De toutes sortes.
REÇU CONSTAMMENT PAR LES STEAMERS DE LA LIGNE DE HONEY ISLAND, "J. F. Fraser" et "Josephine," ainsi que des barges. En gros et en détail.
CHANTIERS DE BOIS DE HONEY ISLAND et CHANTIERS de CHARBON, No 375 rue Julia, près du Pont Magnolia, au Nouveau Bassin, aussi, au coin de la Promenade Carondelet et de la rue Marais, au Vieux Bassin. Bureau principal, rue de la Commune, No 158. S'adresser par la poste, Lock box 1080.
Livraison de bois dans toutes les parties de la ville.
Bois de chêne (le meilleur) par corde, $5 50
Bois de frêne, do do 6 50
Chêne et frêne mêlés do do 6 00
Escompte libéral fait aux marchands. Pleine mesure garantie. Tout le monde sera satisfait.
16 déc—

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

Les *cars* portant l'inscription "Ridge Cemeteries" longent la rue du Canal, dans sa partie inférieure, sur un parcours de trois milles et demi jusqu'à l'endroit connu sous le nom de "Half-way House" et qui est situé à mi-chemin entre la ville et le lac Pontchartrain. Le Côteau de la Métairie commence au Half-way House; c'est un plateau qui domine de six à huit pieds les cyprières avoisinantes et sur lequel sont construits quelques uns des plus beaux cimetières de la Nouvelle-Orléans, entre autres le Cimetière Greenwood où l'on peut admirer le magnifique monument qu'une Association de dames a fait élever à grands frais à la mémoire des soldats morts au service de la Confédération. Un peu au-delà du Half-way House apparaît le nouveau Cimetière de la Métairie qui occupe la place de l'ancien hippodrome de la Métairie.
Un autre service de *cars* partant de la rue du Canal, relie la ville aux rivages du lac Pontchartrain, et aboutit à l'endroit où le nouveau Canal se jette dans ce lac. Le chemin est à deux voies à partir du "Half-way House," et les wagons, au lieu d'être traînés par des chevaux sont remorqués par une petite locomotive. La distance à parcourir est de sept milles. Le petit village bâti à la jonction du Nouveau Canal et du Lac est extrêmement agréable et, depuis l'établissement de la voie ferrée, est devenu un but général de promenade. Il s'y trouve d'excellents restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.

Le point de départ de ces deux lignes est le 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 suivant 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 ils tournent dans la rue Poeyfarré pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les *cars* de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux tiers de la statue de Clay: ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.
Il y a, à Napoleon Avenue, une station où s'arrêtent les wagons traînés par les chevaux pour être remplacés par des voitures dont la puissance motrice se compose d'une petite locomotive sans feu, qui se charge de vapeur à Carrollton. Cette ingénieuse invention est due à feu le Dr. Lamm. On gagne ainsi Carrollton que des cyprières séparaient autrefois de la Nlle-Orléans et qui en est maintenant un faubourg. La distance de la rue du Canal à Carrollton est d'environ sept milles. Aux stations de Louisiana Avenue et de Napoleon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.
Il y a aussi des *cars* qui partent de la rue Baronne, en face de Grunewald Hall, suivent la voie, par la rue Baronne et l'Avenue St-Charles, jusqu'à la rue Jackson dans laquelle ils s'engagent alors pour gagner le fleuve par un embranchement double.

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

Les *cars* de cette ligne partent de la rue du Canal, descendent la rue des Remparts et longent la rue de l'Esplanade jusqu'au pont du Bayou: distance, trois milles environ. Ils reviennent par le même chemin, la voie étant double.
La rue des Remparts et la rue de l'Esplanade sont deux des plus belles rues de la Nlle-Orléans: elles sont larges et bordées de maisons élégantes et en général fort bien construites.
En traversant le pont du bayou on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.
Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du Bayou, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

Point de départ: rue du Canal. La route se fait par la rue des Remparts jusqu'à la rue de l'Esplanade, celle-ci jusqu'à la rue Dauphine, et la rue Dauphine jusqu'à la rue Pologne, dans le 3e district, où se trouve la station. Le retour s'opère par la rue des Remparts et la rue du Canal.
A la station de la rue Pologne, il y a des cars qui vont jusqu'aux Abattoirs en passant devant les Casernes fédérales. Pour la route entière, de la rue du Canal aux Abattoirs, on ne paie que 5 cents.

Ligne de la Levée et des Casernes.

Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue 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 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, passant devant le marché de ce nom, remontant la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.
Le retour s'opère pour les *Baronne cars*, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *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. Dà, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.
Le retour s'opère par les Champs-Elysées, la rue Royale, la rue St.-Charles, Triton Walk, la rue Dryades et la rue Clio. On passe, rue Royale, devant le State House (ancien Hôtel St.-Louis).

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal, statue de Clay. Parcours: (*cars verts*) Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et de là à la station d'arrivée. Les *cars bleus* suivent la même route; seulement, aulieu 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 Sauvage.—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 à 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.

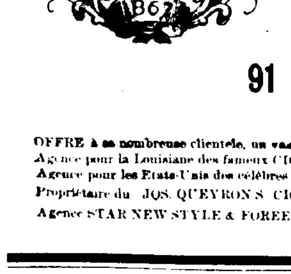
Station de départ: Levée près Dumaine. Parcours: Levée à Dumaine, Dumaine à Broad, Broad à la station de la rue Laharpe. Retour: Bayou à Broad, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

Upper Magazine Line.

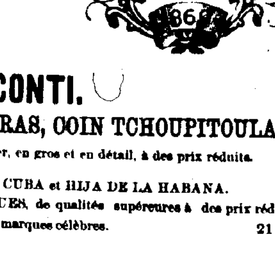
Station de départ: coin lower Magazine et Harmony. Les cars traversent la rue Magazine sur une double voie jusqu'à la rue St. Joseph.

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.



J. P. SARRAZIN,
Manufacture de Tabac à la vapeur,
ÉTABLIE EN 1842.
91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.
SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.



OFFRE à sa nombreuse clientèle, un vaste assortiment de TABACS à fumer, à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réduits.
Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.
Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et HIJA DE LA HABANA.
Propriétaire du JOS. QUEYRON'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES, de qualités supérieures à des prix réduits.
Agence STAR NEW STYLE & FOREE'S—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.
21 avril—

ATTENTION.
M. ANDRIEU----159 Poydras.
CHAUSSURES A VIS FAITES EN VILLE, à $3,50 la paire.
CHAUSSURES COUSUES, faites en ville, à $4 00.
BOTTES et souliers en tous genres faits ici des meilleurs matériaux et par des ouvriers de premier ordre, à des prix plus réduits que partout ailleurs en ville. Chaussures de toutes qualités pour dames, messieurs, jeunes gens et enfants. Soixante-quinze à cent ouvriers sont constamment employés dans les ateliers.
17 janv 78—1 an V&C

FEUILLETON.

Commencé le 18 avril 1878.

LA FÉE CARABOSSE

PAR E. M. DE LYDEN.

NOUVELLE
II
Mariage in extremis.

—Je dis que votre neveu ne consentira à devenir votre associé que si vous consentez à ce que Jeanne soit sa femme.
—Ah! s'écria alors Grégoire en embrassant le curé Jean: vous me connaissez bien.
Jeanne pressa silencieusement la main de son bien-aimé.
—Eh bien! en définitive, qu'a répondu mon oncle?
—Votre oncle a haussé les épaules.
—Songez que Grégoire sera majeur dans huit jours.
—Et alors?
—Et alors, fit ma sœur, il se passera de vous.
—Je voudrais bien voir ça! s'écria votre oncle, rouge de colère.
—Eh bien! monsieur l'abbé, il le verra, dit Grégoire.
—Sur ce, j'ai quitté la maison.... Vous voyez, mes enfants, que j'avais raison de vous dire: remerciez Dieu!
—Qu'il soit béni, fit Jeanne avec ferveur et qu'il reçoive dans son sein l'homme généreux qui nous rend heureux!
—Au fait, je suis un ingrat; je ne demande même pas son nom, dit Grégoire.
—M. Desbrousses, de Toulouse.
—M. Desbrousses! mais jamais je n'ai entendu prononcer ce nom à Grégoire. Ce n'est pas un parent!
—C'est un banquier de Toulouse à qui Grégoire a sauvé la vie, il y a six ans, un jour que ce malheureux se noyait.
—Ma foi! je l'avais oublié.
—Heureusement, lui, a eu de la mémoire. Et maintenant, mon enfant, allez trouver votre oncle sans retard et achevez ce que Dieu a commencé.
—J'y cours!
—Quant à nous ma fille, alons remercier le seigneur.
Ce soir-là, Jeanne s'endormit heureuse et tranquille, ce qui ne lui était pas arrivé depuis longtemps.
Grégoire avait promis de revenir le lendemain, à la première heure, et Dieu sait avec quelle impatience Jeanne l'attendait; mais la matinée, puis la journée se passèrent sans qu'il parût. La pauvre enfant était dans des terreurs folles.
Le curé lui-même s'étonnait grandement. Vers le soir, ne pouvant se contenir plus longtemps, il se rendit chez son beau-frère. Au bout de trois quarts d'heure il était de retour.
—Un malheur est arrivé à Grégoire, s'écria Jeanne en voyant le visage bouleversé de son vieil ami.
—Ne vous effrayez pas....rien de grave......un refroidissement.
—Il est malade! ma place est à ses côtés.
—Vous avez raison, mon enfant, bien que l'entreprise soit délicate. Heureusement M. de Couffin-Couffinière est parti ce matin pour Toulouse et il ne pourra pas s'opposer à l'accomplissement de votre légitime devoir......et puis, ma sœur est pour vous......
La jeune fille n'écoutait plus l'indulgent curé, elle partait. Hélas! c'était plus qu'un refroidissement, c'était une fluxion de poitrine des plus violentes.
Quand M. de Coffin-Couffinière revint de Toulouse, il voulut chasser Jeanne; mais il eut contre lui sa femme, le curé et le médecin.
Celui-ci le prit à part et lui dit avec un accent de pitié:
—A quoi bon? Le malheureux est perdu! Laissez-lui cette consolation suprême de mourir dans les bras de celle qu'il aime.
Cette révélation fit tressaillir M. de Couffin-Couffinière et alluma dans son cœur les sentiments de la plus ardente cupidité.
—Si mon neveu meurt, se dit-il, c'est à moi, à moi seul, que reviennent les trois cent mille francs!... Il y a bien l'enfant de cette malheureuse... Mais quoi! cet enfant n'est pas né... il sera illégitime... Non reconnu... Ses droits seront nuls.
Ainsi pensait M. de Couffin-Couffinière, et le démon de la convoitise sans limite s'empara si rapidement et si absolument de son cœur que le malheureux ne se demandait plus si son neveu pouvait guérir, mais s'il pouvait ne pas mourir; et c'était avec des accès de colère concentrée qu'il accueillait les paroles d'espoir qu'il entendait formuler autour de lui par sa femme et par Jeanne.
Cependant, le pauvre Grégoire ne se faisait pas illusion sur son sort. Il se sentait inévitablement condamné; mais cette sinistre conviction, au lieu de l'abattre, lui donna pendant quelques heures une énergie nouvelle, qu'il puisa dans le sentiment du devoir.
Il voulut qu'on prît sans retard toutes les dispositions pour un mariage *in extremis*.
—Hâtez-vous! dit-il, car ma fin approche et j'ai besoin de me réconcilier avec Dieu.
M. de Couffin-Couffinière fut atterré... S'il avait été seul à connaître la volonté de son neveu, il s'y serait certainement opposé de toutes ses forces et par tous les moyens possibles, même par un crime, il eut fait avorter ses projets d'honnête homme. Mais les témoins ne manquaient pas, et il fallut se soumettre.
Quant à Jeanne, elle ne voyait qu'une chose: Grégoire allait mourir. Dans son désespoir elle ne pensait ni à elle, ni même à son enfant.
M. de Couffin-Couffinière était trop complètement envahi par l'esprit du mal pour abandonner la partie et laisser s'échapper, sans chercher à la saisir cette fortune qu'il considérait comme sienne. Ah! s'il n'avait fallu que sa volonté pour précipiter le dénouement du drame! combien il n'eût pas hésité!
Dans son désarroi, il alla consulter un homme d'affaire de Saint-Gaudens.
—Vous ne pouvez rien, lui dit le faiseur, rien que refuser votre consentement, puisque votre neveu n'est pas majeur, et, quand il sera mort, vous attaquerez le mariage en nullité... Encore le moyen est-il douteux.
—Mais on me l'arrachera ce consentement maudit?
—Arrangez-vous pour n'avoir pas à le donner.
—C'est juste... J'y songerai. J'y songe.
Il y avait cinq jours que Grégoire avait été frappé. D'après son ordre, le sixième au matin, arrivèrent, prévenus par le curé, le maire, deux témoins, le notaire avec le contrat tout préparé.
Quand on chercha M. de Couffin-Couffinière pour procéder au mariage, on apprit qu'il était parti au point du jour pour aller chercher à Saint-Gaudens deux médecins en consultation.
On l'attendit, mais on l'attendit vainement.
Cependant, le malade s'affaiblissait d'heure en heure.
Le médecin déclara qu'un plus long retard était impossible. Le contrat fut signé.
Le maire prononça la formule consacrée:
—Vous, Pierre-Grégoire-Antoine de Couffin-Couffinière, vous consentez à prendre pour épouse Jeanne Raymonde de Cursone, ici présente, et vous lui jurez fidélité, aide et protection?
—Oui, répondit distinctement le mourant, et un sourire de satisfaction glissa sur ses lèvres décolorées.
—Vous, Jeanne-Raymonde de Cursone, vous consentez à prendre pour époux Pierre-Grégoire-Antoine de Couffin-Couffinière, ici présent, et vous lui jurez fidélité.
—Oui, murmura Jeanne dans un sanglot.
Le notaire mit la plume dans la main de Grégoire que soutenaient Jeanne et le curé.
La main du moribond tremblait et le maire était obligé de la guider.
Enfin, après s'y être repris à trois fois, il signa, mais cet effort l'avait épuisé et il retombe à demi évanoui sur les oreillers.
—A vous, madame, dit le maire à Jeanne, tout aussi pâle que le mourant; hâtez-vous!
Elle signa, puis ce fut le tour des témoins.
Le médecin fit avaler au malade un cordial qui le ranima; puis, l'abbé Jean procéda au mariage religieux. Il prit la main des deux époux.
Celle de Grégoire était déjà froide.
L'abbé, sur un regard du malheureux, lui ota du doigt une alliance, celle qu'avait portée sa mère et la passa au doigt de Jeanne.
Puis, il unit leurs mains dans une étreinte suprême.
Tout le monde était à genoux et pleurait.
—Soyez unis devant Dieu, murmura le prêtre qui ne pouvait retenir ses larmes. Je vous bénis, au nom du Père, du Fils et du Saint-Esprit.
—Ainsi soit-il! répondit l'assistance.
A peine cette dernière parole fut-elle tombée des lèvres de l'abbé que le moribond poussa un râle affreux.
Jeanne se pencha sur lui et l'embrassa, inondant son visage de larmes brûlantes.
Il lui sembla que Grégoire, dont elle n'avait pas quitté la main, lui donnait en pressant les siennes un dernier signe d'affection.
Elle sentit un souffle léger passer sur ses lèvres.
C'était l'âme de son époux qui s'envolait vers son créateur dans un dernier et suprême baiser.
L'abbé était à genoux et priait avec ferveur.
Jeanne s'évanouit sur le corps inanimé de son bien-aimé.
Alors, comme s'il eût été aux écoutes et qu'il eût attendu cette minute solennelle, M. de Couffin-Couffinière entra, ayant avec lui deux médecins.
—Vous venez trop tard, messieurs, dit le docteur, le malheureux est maintenant devant Dieu.
—Et le mariage! fit l'oncle avec anxiété.
—Il est consommé, Dieu merci. Voyez l'acte, monsieur, dit le maire en montrant le registre ouvert où l'encre des signatures était encore humide.
Le négociant en laine et lin prit connaissance du registre.
—Cet acte est nul, s'écria-t-il. Je n'ai pas donné mon consentement. Grégoire n'était pas majeur.... Enregistrez ma protestation, monsieur le maire. D'ailleurs, ajouta-t-il d'un air triomphant, en montrant la page du registre, la signature est incomplète. Voyez, messieurs.
On s'aperçut alors que les dernières lettres du nom étaient restées inachevées. Le moribond avait écrit:
Pierre-Grégoire-Antoine de Couffin-Couffi.
Les forces lui avaient manqué pour achever.
—Le mariage est nul, répéta le négociant.
Le maire, les médecins, l'abbé, Mme de Couffin-Couffinière elle-même, le notaire, étaient stupéfaits de ce cynisme. Ils jetèrent un regard de dégoût sur cet homme dont les sentiments cupides se manifestaient si hautement; mais celui-ci n'y prit garde.
—Soyez sans crainte, madame, dit le notaire à Jeanne. Vous êtes mariée, bien mariée, et, votre enfant héritera de son père.
—C'est ce que nous verrons, gronda l'oncle. En attendant, qu'elle sorte d'ici!
La pauvre femme n'entendait pas. Elle était tout à sa douleur.
Oubliant toute retenue, M. de Couffin-Couffinière, entraîné par la colère, osa porter la main sur Jeanne pour l'arracher du lit mortuaire.
Un cri de réprobation sortit de toutes les poitrines.
L'abbé, qui priait à genoux, se leva tout d'une pièce, le regard rempli d'une sainte indignation.
—Au nom de celui qui est mort pour vos péchés, dit-il en présentant un Christ à son beau-frère, respectez la douleur de cette femme, respectez la mort!.... Sortez de cette chambre que vous profanez.
—Je suis chez moi et nul n'a à donner des ordres que moi-même.
—Vous êtes dans la maison de la mort!.... Dieu seul est ici chez lui.
Et, d'un geste solennel, le vieil abbé montra la porte au sacrilège terrifié, bien qu'il s'efforçât de paraître calme.
Cette fois, le profanateur n'osa pas résister. Il sortit. Les témoins de cette scène scandaleuse se retirèrent après avoir assuré de nouveau à la veuve éplorée qu'elle n'avait rien à redouter.
Cependant, et malgré les efforts de sa femme et de son beau-frère, M. de Couffin-Couffinière mit le même jour ses menaces à exécution.
En même temps qu'il attaquait le mariage en nullité, poussé par l'agent d'affaires qui exploitait ses mauvais sentiments, il porta plainte en captation contre Jeanne, impliquant son beau-frère, le maire et les témoins comme complices.
Puis, non content de cela et donnant un libre cours à sa haine contre Jeanne, il excita contre elle les passions malsaines des méchants du village.
La fortune inespérée de la pauvre tresseuse avait provoqué bien des jalousies, et tous ceux que la chère femme avait refusé de fréquenter autrefois se tournèrent, d'abord timidement, puis hautement contre elle.
On lui fit chaque jour affront sur affront.
Quand elle passait, vêtue de noir, la tête basse, les yeux rougis par les larmes et les mains jointes, pour se rendre de l'église au cimetière où reposait Grégoire, vauriens et vauriennes la montraient au doigt, l'insultaient. Les enfants la poursuivaient et lui jetaient des pierres. Un jour même, ils l'assaillirent et la firent tomber dans un fossé, où elle resta inanimée, au risque de tuer l'enfant qu'elle portait dans son sein.
Son état, qui aurait dû inspirer de la pitié aux mères, servait de prétexte aux mégères pour l'injurier.
La victime ne se plaignait pas. Elle acceptait tous les mauvais traitements, comme une expiation de son péché.
L'abbé Jean prenait bien sa défense, mais l'excellent homme n'était pas toujours là.
Cependant, si, au village, Couffin-Couffinière était triomphant, il n'en était pas de même à la ville.
L'enquête judiciaire avait fait connaître la vérité. Maire, curé, notaire, médecins, avaient parlé et un parti puissant s'était formé en faveur de la douce créature.
Une circonstance avait encore accru les sympathies qu'inspirait la pauvre veuve. Le notaire, sûr des droits de Jeanne, et après avoir consulté les magistrats enquêteurs, avaient voulu faire accepter à Jeanne certaines avances d'argent qui lui permissent de vivre honorablement en attendant le prononcé du jugement et la délivrance du legs. Elle avait refusé dignement.
—Tant que la justice n'aura pas prononcé, dit-elle, je ne puis, je ne dois rien accepter. J'ai travaillé jusqu'ici, je travaillerai encore. Si M. de Couffin-Couffinière gagnait le procès, comment lui rendrais-je cet argent.
Cette réponse, communiquée aux magistrats, acheva de les gagner à la cause de la chère femme.
Il fallut que l'abbé Jean usât de son autorité; il fallut que le docteur lui affirmât que la santé, la vie de l'enfant qu'elle portait dans ses flancs était en danger, pour qu'elle se laissât installer un peu mieux.
Quant au reste de ses besoins, elle y pourvut par son travail, comme par le passé.
Enfin, au bout de plusieurs mois d'angoisses, l'heure de la justice sonna pour elle.
Le conseil d'Etat repoussa la demande en nullité de mariage.
La chambre des mises en accusation rendit une ordonnance de non-lieu des mieux motivées.
Les deux arrêts furent pris le même jour, et pour que la réparation fût complète et éclatante, le président du tribunal civil, le juge d'instruction, en compagnie du notaire, du maire, du curé, vinrent en personne annoncer cette double et heureuse nouvelle à la jeune veuve.
Le premier soin de Jeanne fut d'aller remercier Dieu sur la tombe de son mari; et ce pieux devoir, elle l'accomplit au bras du magistrat.
L'événement fit sensation; mais il ne désarma point tous les envieux.
Pendant que la justice poursuivait ses investigations, M. de Couffin-Couffinière, absorbé par sa haine, aveuglé par sa cupidité et trompé par son homme d'affaires, persuadé qu'il entrerait en possession des 300,000 francs, avait négligé ses intérêts commerciaux, si bien que de mal en pis, il en était venu à la faillite.
Ses créanciers, indignés de sa conduite, se montrèrent implacables, sans lui laisser ignorer à quels mobiles ils obéissaient, et ce fut le premier châtiment du misérable.
Par une coïncidence étrange, providentielle, le négociant apprit le même jour et sa mise en faillite et la perte de ses deux procès.
Sa raison, déjà ébranlée, ne supporta pas cette double catastrophe.
Atteint d'une congestion cérébrale qui faillit le mettre au tombeau, quand sa vie fut hors de danger, il avait perdu presqu'entièrement l'usage de la parole. Il paraissait tombé en enfance.
C'était le jugement de Dieu: jugement terrible, mérité sans doute, mais qui atteignait une innocente: la sœur de l'abbé Jean, et qui l'atteignait doublement, car, elle aussi allait être mère.
Personne ne plaignit le négociant en laine et lin: sa pauvre femme elle-même, arrêt injuste, fut comprise dans la réprobation qui frappa le coupable.
—Elle travaillera comme nous, disaient les ouvrières.
—Elle mendiera comme nous, disaient les mendiants.
Les uns et les autres avaient compté sans Jeanne.
Deux mois après ces événements, la jeune veuve mettait au monde une fille et Mme de Couffin-Couffinière donnait, elle aussi, le jour à une fille.
(A continuer.)

Liste des lettres étrangères restant au Bureau de la Poste le 28 avril 1878.
OUVERT LE DIMANCHE DE 11 A 1 HEURE DU MATIN.
Les personnes réclamant leurs lettres sont priées de dire si elles sont annoncées.

Basil Francisco	Larras Bernard
Blaise P	Laurent Eugène
Bertolo Bartolomeo	Leck Emanuel
Bergue P	Lantelot Jean
Bidanel junior Mme	Mancuso Domenico
Cavalier & Comp.	Mortagio E & C
Daray Jean Marie	Navarre Romain
Derramond Constant	Quantin Irenée
Di Simone Francesco	Pardier Mme
Drouet Mme	Pleau T
Duries Henri	Perret Antoine
Dubetolin A	Randazzo Pietro
Falso Antonio	Sala Pablo
Garcia Manuel	Schmidt Albert
Gargano Domenico	Sanguin Jean Pierre
Garcia José y Banes	Sam Nicolo
Harsé Emile	Tappa Giacomo
Larrousse Charles	

LISTE DES DAMES.
Bordebeurre Laurent Madame
Bertus Paul Veuve Madame
Canonnock Madame
Casanbar Veuve Madame
Lamothe Vve Madame
Royes Justine Madame
Tanchina Caterina Madame
M. G. PARKER,
Maître de Poste.