L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

MERCREDI, 6 OCTOBRE 1880.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

FRANCE, Trudelle, mercredi, 6 octobre.
CANADA, Frangeul, mercredi, 13 octobre
LABRADOR, Sanglier, mercredi, 20 octobre.

Prix du passage pour le Havre.

Première cabine (vin compris)..............$100
Cabines à l'arrière du salon des premières..$ 80

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Entrepont, $26, avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles.

Pour fret et passage, s'adresser à

L. GRAND, Agent, Gallier Court, lettre H, Nouvelle-Orléans.

4mai—

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

	De Brême.	De la Nlle Orléans
America, via Galveston....	8 Sept.	environ [?]
Nurnberg	20 oct.	

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 Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 | Entrepont...$36.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre ..$150 | Entrepont...$45.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre....$25 | Entrepont...$15.
Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N. B. Nos agents pour le Texas, MM. Kauffman & Runge, à Galveston, sont autorisés à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:

Brême à Galveston..............$42 00
Do à Indianola.................45 50

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 Hâvre à la Nouvelle-Orléans.

Pour plus de détails, s'adresser à

ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents,

12 mai— No. 42 de la rue de l'Union.

AMERIQUE CENTRALE.

OTERI'S PIONEER LINE.

Le rapide steamer en fer de première classe Portant la malle des Etats-Unis.

E. B. WARD, JR.

Capitaine S. PIZZATI.

Pour Belise, Houduras, touchant à Port Cortes, Truxillo, Ruatan, Utilla et à toutes les îles de la Baie, partira positivement pour les ports ci-dessus .... 1880, à 6 heures du soir, et ensuite régulièrement tous les seize jours, de son mouillage, en face la Place Jackson.

Pour fret et passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à

S. OTERI & BRO.

23 et 25 rue Front et 24 et 26 rue Fulton,

N.-B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goëlettes sur la même ligne. 2 mars—80—1an

LIGNE DE CROMWELL

POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.

Partant MERCREDI, 13 octobre, à 8 h. du matin.

Cette ligne se compose des steamers suivants—

KNICKERBOCKER, HUDSON,
LOUISIANA, NEW ORLEANS.

Le steamer

HUDSON,

H. R. Freeman, commandant.

Partira de son quai, au pied de la rue Toulouse. ASSURANCE PAR CETTE LIGNE 1/2 P. 0/0

Passage Cabine..................$40
Entrepont..................20

Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour Liverpool, Brême et le Hâvre.

Pour fret ou passage, s'adresser à

ALFRED MOULTON,

4 mai—1an Rue Carondelet No 41.

THE CROMWELL LINE.

FOR NEW YORK DIRECT

To sail on WEDNESDAY Oct. 13, at 8 A.M.

This line is composed of the following steamships—

KNICKERBOCKER HUDSON
LOUISIANA NEW ORLEANS.

The steamship

HUDSON,

Capt. H. R. Freeman,

will leave her warf foot of Toulouse street.

INSURANCE BY THIS LINE 1/2 PER CENT.

Cabin passage.................$40
Steerage.....................20

Freight for Liverpool Bremen and Havre taken by this line, and through bills of lading given for the same.

For freight or passage apply to

ALFRED MOULTON,

4 mai—1an 41 Carondelet street.

WARNER'S SAFE KIDNEY & LIVER CURE

[Autrefois remède du Dr Craig pour les reins.]

Préparation végétale, le seul remède sûr pour la maladie de Bright, le Diabète et toutes les affections des reins, du foie et de la vessie.

Certificat de 1er ordre à l'appui.

Pour la guérison du Diabète, demandez Warner's Safe Diabetes Cure.

Pour la guérison de la maladie de Bright et les autres affections demander Warner's Safe Kidney and Liver Cure.

Warner's Safe Remedies sont vendus par tous les pharmaciens et marchands de médicaments.

H. H. WARNER & CO., Propriétaires, Rochester, N. Y.

Demandez les brochures et certificats.

Agent pour la vente en gros à la N. Orléans, I. L. LYONS.

1janv-1an-M I S -v&s

G. R. FINLAY & CO

M. ESCOBAL,

FABRICANT DE TABAC A LA VAPEUR.

TABAC A FUMER, FINE CUT A CHIQUER ET A PRISER.

"ALL IN ONE." ARTICLE SUPÉRIEUR A FUMER, TRÈS CLAIR, PUR, PROCÉDÉ NATUREL.
"SPÉCIALTY," EGALEMENT SUPÉRIEUR, MOINS CLAIR, RECOMMANDÉ AUX FUMEURS D'UN GOUT DÉLICAT.
VIRGINIA EXTRA, HARMONIA, HAVANA LONG THREAD, HAVANA PICADURA, PERIQUE COUPÉ FIN ET GROS, BLACK PRINCE, AMERICA, VICTORY, CURRENCY, CRESCENT TRADE, PRIDE OF LA., ETC.
ET TOUTES LES QUALITÉS DE TABAC A PRISER,

CIGARES PUR HAVANE, MÊLÉ, CONNECTICUT ET PENNSYLVANIA.

—IMPORTATION DE—

Tabac en feuilles Havane, Cigares Picadura, Cigarettes, Papier à Cigarettes, Pipes Bruyère, en terre, etc.

—MARCHAND DE—

Tabac à chiquer de tous genres et qualités, Poches à tabac, Tuyaux pour Pipes et tout article qui se rattache à ce genre de commerce

FABRIQUE ET MAGASIN, No. 205 RUE DE CHARTRES. SUCCURSALE, No 203 RUE DECATUR.

18mai—1an—D.MaJ | V&C. Agence, coin Tchoupitoulas et Gravier. Nlle-Orléans.

L'ANCIENNE MAISON FRANÇAISE

C. JAUBERT & CO.,

20 & 22 RUE CHARTRES, PRÈS CANAL,

OFFRE en ce moment à ses clients et amis le plus bel assortiment de MARCHANDISES SÈCHES en tous genres qu'il y ait dans la métropole du Sud. Comme qualité et prix elle défie toute concurrence. Un escompte libéral sera accordé aux acheteurs pour du comptant. Les ordres de la campagne seront promptement et convenablement exécutés.

C. JAUBERT & CO.,

MARCHANDS EN GROS DE MARCHANDISES SÈCHES,

19 sept—1m 20 et 22 RUE CHARTRES.

PHARMACIE DUCONGE.

29 —— RUE DE CHARTRES —— 29
NOUVELLE-ORLEANS.

A. CARROUCHÉ,

SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie si favorablement connue un assortiment complet de:
MÉDICAMENTS PATENTÉS, FRANÇAIS, ANGLAIS et AMÉRICAINS, ainsi que de DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, en un mot, tout ce qu'a généralement un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris tous les médicaments patentés dont nous donnons chaque jour l'énumération complète dans une autre colonne. La maison sollicite des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec soin et célérité. Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duconge.

Agence pour la vente de Willet's Dysentery Remedy. 1 sept 80—1 an

AVIS SPÉCIAL.
Réduction de Prix !!

Jusqu'à nouvel ordre je ferai une réduction dans le prix de tout mon travail de

25 A 50 POUR CENT.

J'entends exactement ce que j'avance. Le même genre de travail sera maintenu et, comme dans le passé, je me propose d'être le premier pour la mode, le fini et la qualité du travail.

Cette réduction s'applique à tout travail qui se fera dans mes ateliers, même à ces PORTRAITS DE CARBON, dont les couleurs ne s'effacent jamais et qui sont généralement connus comme les

LAMBERTYPES,

Que l'on a recommencé à faire, nous le savons, avec beaucoup de succès.

La photographie ordinaire peut, avec le temps, s'effacer, surtout lorsqu'elle est exposée à une lumière intense, mais tel n'est pas le cas avec le LAMBERTYPE. Ce genre de photographie est

PERMANENT ET INNEFFAÇABLE

Comme les empreintes gravées et aussi durable que les pages imprimées de la Bible.

Par ce procédé les plus petits portraits des personnes défuntes peuvent être agrandis autant qu'on le désire, fournissant ainsi une photographie absolument permanente, plus jolie et plus durable que les portraits à l'huile.

Comme précédemment, nous continuons à faire tout travail d'art connu, et cela mieux et à meilleur marché que jamais. En d'autres termes, l'escompte que nous faisons est sur le prix et non sur le travail.

Je viens d'ouvrir une caisse de CADRES A PORTRAITS d'un dessin unique—quelque chose entièrement nouveau comme genre—dorés, en velours, en ébène, etc., lesquels bénéficient de la grande réduction. Je ne cède devant aucune peine, aucune dépense, ni économie de temps pour que mon travail soit supérieur. Il n'a pas d'égal. J'emploie les meilleurs artistes, et le moindre détail n'est pas négligé dans l'exécution du travail. Aucun travail imparfait ne quitte mes ateliers et aucun client n'en sort mécontent. Les visiteurs ayant ou n'ayant pas l'intention d'acheter sont toujours les bienvenus.

W. W. WASHBURN, 109 RUE DU CANAL.

VEUVE G. LHOTE. A. SAMUELS.

LHOTE & CO.,

OLD BASIN SASH, BLIND, DOOR FACTORY

—AND—

LUMBER YARD.

BUREAUX:

Coin des Rues Toulouse et Franklin et No. 32 Rue Carondelet,

P. O. Box 936. NOUVELLE-ORLEANS.

2 juillet—1an

H. J. RIVET,

PHARMACIEN-DROGUISTE

Importateur de Médicaments Patentés Français.

Agent du "TEXAS COTTON WORM DESTROYER." Propriétaire des célèbres Bitters Our Own Louisiana Aromatic Bitters. 58 rue des Remparts et 36 rue Bienville, Nlle-Orléans.

17 mai 80.—1 an.

COMPAGNIE D'ASSURANCE —DU— CROISSANT

(CRESCENT INSURANCE CO.)

67 et 69, Rue du Camp,

NOUVELLE ORLÉANS.

Organisée en 1849—Reorganisée en 1880.

CAPITAL EN ARGENT $400,000

Sollicite des

Risques d'Incendie, de Rivière et de Marine.

W. R. LYMAN ....Président.
S. B. NEWMAN ....Vice-Président.
CHAS. E. RICE ....Secrétaire.

Directeurs:

Samuel B. Newman,	Samuel H. Kennedy,
Joseph Bowling,	Victor Meyer,
S. Hernsheim,	Edward J. Gay,
Geo W. Sentell,	Alf. Moulton,
P. E. Mortimer,	Wm. B. Conger,
Reuben G. Bush,	John M. Parker,
Edward Nalle,	George Martin,
W. W. Swain,	Harry L. Flash,
A. H. Siewerd,	J. J. Reiss,
U. Marinoni,	Lucien Delery,
Charles H. Dolsen,	Louis Prados,
Wm. A. Phelps,	Charles Newman,
Ferd. Marks,	S. C. Coulon,
John Brunsso	John Calder,
E. H. Adams,	Wm. E. Lyman.

27juin—1an V C

Merchants' Mutual Insurance Co.,

OF NEW ORLEANS,

104 CANAL STREET.

Twenty-Sixth Annual Statement.

In conformity with the requirements of their charter, the Company publish the following statement:

Premiums received during the year ending May 31st 1880, including Unearned Premiums of the previous year—

On Fire Risks..................		$294,553 51
On Marine Risks................		23,682 42
On River Risks.................		29,715 16
Total Premiums.................		$347,951 09
Less Unearned Premiums.........		88 524 00
Net Earned Premiums 31st May 1880............		$259,427 09
Losses paid—		
On Fire Risks........	$74,435 58	
On Marine Risks.....	8,810 44	
On River Risks......	6,471 11	
Taxes and Expenses, Less Interest	15,203 87	
Re-insurance and Return Premiums	16,706 72	121,627 72
Profit.........................		$137,799 37

The Company has the following Assets:

Real Estate..........................	$219,035 97
City Bonds and Mortgage Bonds.........	15,000 00
N. O. Waterworks Stock (1454 shares)..	46,215 00
Notes secured by mortgage and pledge..	147,842 37
Bills Receivable......................	66,441 96
Premiums in course of collection......	34,770 77
Insurance, Bank and other Stocks......	65,717 31
Judgment on mortgage note.............	3,000 00
City Time.............................	2,000 00
Cash on hand..........................	80,490 14
	$690,513 52

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 12th day of June, 1880,

JAMES FAHEY, N. P.

At a meeting of the Board of Directors, held on the 12th day of June 1880, it was resolved to declare a cash dividend of 25 per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May 1880, payable on the third Monday of July next; also, to pay the Stockholders on demand a second semi-annual interest of five per cent, making ten per cent per annum on the Capital Stock of the Company. Hereafter, interest dividends to be paid quarterly.

DIRECTORS.

P. Maspero,	J. J. Fernandez,
Paul Fourchy,	John Geddes,
Jno. B. Lallande,	D. Fatjo,
Edward Toby,	D. A. Chaffraix,
M. W. Smith,	Chas. Lafitte,
	W. Taylor.

16 juin—

S. N. PIKE'S Magnolia WHISKEY Cincinnati OHIO.

LE CLICHÉ CI-DESSUS EST LA MARQUE DU VÉRITABLE ET CÉLÈBRE

PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY

préparé par MM. W. W. JOHNSON & CO., successeurs de S. N. Pike, Cincinnati, Ohio, qui en sont les seuls propriétaires.

Toutes les PREMIERES MAISONS de gros en tout [?] se vendent à la Nlle-Orléans.

1er déc

La Célèbre Madame Léonce

ETANT de retour de France, déjà bien connue à la Nouvelle-Orléans comme clairvoyante, a l'honneur d'annoncer à sa nombreuse clientèle qu'elle continue à dire le Passé, le Présent et l'Avenir. Plus de mariages manqués. Plus de troubles dans les ménages, affaires d'intérêts, etc. Voulez-vous être heureux!.... Voulez-vous des numéros gagnants!.... Venez....

RUE des REMPARTS, 188, Entre St-Ann et Dumaine.

Ecrire franco, Boîte No 329 Post Office

7mars

VAPEURS.

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,

R. S. Leathers Capitaine, J. F. Muse, Commis.

Se reliant, à Vicksburg à la ligne Parisot pour les rivières Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St.-Louis.

Le capitaine se réserve le droit de passer tous les débarcadères qu'il jugera convenable.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JOHN JANNEY, 106 rue Commune.

On signe des connaissements pour les stations sur le Vicksburg, Shreveport and Pacific Rail road au même taux que les autres bateaux.

11 sept—

Têche et Atchafalaya.

Pour le Têche et l'Atchafalaya.

Départ, MERCREDI, 6 oct. à 5 P. M.

Pour St-Martinville, New Iberia, Jeanuerette, Franklin, Centreville, Pattersonville et tous les débarcadères intermédiaires sur le Têche et l'Atchafalaya, le Steamer

TENSAS

P. E. BURKE, Capt.
L. B. TARLETON, Commis,

partira comme il est dit ci-dessus. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à

J. E. CARLIN, 32 Gravier,
BRITTON & EPPLER, 132 Gravier,
GEO. D. HITE, 140 rue Gravier.

6juin—3m

Trois fois par semaine pour Bayou Terrebonne, P. O.

Départ tous les LUNDIS, MERCREDIS et SAMEDIS matin à 11 heures.

Pour le Bayou Lafourche, Donaldsonville et tous les débarcadères de la côte.

Le bateau à passagers A 1,

BELLE,

T. J. PAPINEAU, capitaine

J. C. BERGERON, commis, partira comme ci-dessus. De retour il descendra la côte les MARDIS JEUDIS et DIMANCHES.

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à

S. HENO,

23 sept— No 20, rue Conti.

Pour la Baie St. Louis, Passe Christian, Mississippi City, Biloxi et Ocean Springs.

Le magnifique bateau à vapeur

HEROINE

John Boardman, maître. John T. Hall, commis

Part du Nouveau Lac.

	—Convois—	
	A. M.	P. M.
Mardi, à l'arrivée du...		8
Jeudi		8
Samedi		8

DE RETOUR.

Il part de Ocean Springs.

Lundi.......................5 30
Mercredi....................5 30
Vendredi....................5 30

Si le vent et le temps le permettent

Billets d'excursion émis à des prix réduits le samedi valables pour le voyage de retour le lundi suivant.

Le fret est reçu tous les jours au pont Magnolia, nouveau bassin.

W. G. COYLE Agent.

23 mai 33 rue Carondelet.

MANDEVILLE et COVINGTON.

Le steamer de la malle des Etats-Unis le

NEW CAMELIA,

ARRANGEMENTS D'ÉTÉ

Commençant le 1er Mai 1880,

Part de l'extrémité du Nouveau Lac. A l'arrivée des chars du coin des rues Canal et Carondelet. | Convoi P. M. | A. M.

Les lundis et les jeudis pour Mandeville et Lewisburg .... Madisonville et Old Landing 1

Les mardis vendredis et samedis pour Mandeville, Lewisburg et Madisonville 4

Le samedi le bateau ira jusqu'au Old Landing.

Excursions.

Les mercredis pour Mandeville et Old Landing 8
Les dimanches pour Mandeville et Old Landing 7
Les mercredis pour Mandeville et Madisonville 6
Les dimanches pour Madisonville directement 6

Retours.

Part de Madisonville les lundis, jeudis et samedis 5
Le mercredi à 4 30
De Old Landing les mardis et vendredis 6
Excursions les mercredis et dimanche, départ de Old Landing 2

Deux lignes de diligences correspondent avec le bateau à Mandeville, à Madisonville et Old Landing pour Covington et Abita Springs. Restaurant de première classe à bord aux prix de la ville.

Fret reçu journellement au pont du Magnolia, rue Delord, nouveau Bassin.

Les trains à l'arrivée desquels doit partir le bateau recevront les bagages rue du Canal, coin Carondelet.

Prix du passage $0 30
Pendant la semaine.
Prix d'excursions, aller et retour $0 50
Enfants moitié prix.

W. G. COYLE Agent,

29 avril— Rue Carondelet No 33.

USE TOLU ROCK AND RYE

GUERISON CERTAINE POUR

Les Rhumes, Toux, Maux de Gorge, Bronchites, l'Asthme, la Consomption

Et toutes les maladies de la Gorge et des Poumons

Composé scientifiquement de Baume de Tolu de candi dur crystallisé, de vieux Rye Whisky et d'autres toniques. La prescription est connue de nos meilleurs médecins, qui recommandent le remède, et l'analyse faite par un de nos chimistes les plus éminents, le Prof. G. A. MARINER, de Chicago, est sur l'étiquette de chaque bouteille. Les médecins savent tous que le TOLU, le CANDI DUR et le RYE déterminent le plus grand soulagement dans les cas de toux, de rhumes, d'influence, de bronchite, de maux de gorge, de faiblesse de poumons, ainsi qu'au début ou dans la période avancée de la Consomption.

Employé comme breuvage et pour ouvrir l'appétit, il n'est pas de tonique plus agréable. Le goût en est délicieux et son usage bienfaisant. Dans les cas de faiblesse ou de débilité, il donne de la force et du ton au système dont il active l'action.

Mis en grandes bouteilles pour l'usage des familles.

AVERTISSEMENT.—NE VOUS LAISSEZ PAS TROMPER par les marchands sans scrupule qui essaieront de vous vendre du Rock and Rye, au lieu de notre TOLU ROCK and RYE, qui est le seul véritable article médicamenteux, ayant un TIMBRE DU GOUVERNEMENT sur chaque bouteille.

LAWRENCE & MARTIN, Propriétaires.

111 Madison street, Chicago.

EN VENTE A LA NLLE-ORLEANS par tous les pharmaciens, grocers et marchands de vin. En gros, par I. L. LYONS, FLASH, PRESTON & CO., et F. HOLLANDER, qui le vendront au commerce aux prix du fabricant. Au détail, par les marchands en général.

26 fév—1 an. MJS—s.t.1.2e.

CHEMINS DE FER

Ligne directe de la Nouvelle-Orléans à Houston

Par la voie du

CHEMIN DE FER M. L. & T.

DES trains dits "Connection trains," partiront tous les jours, à midi, de l'extrémité de la rue des Champs-Elysées, sur la Levée, et arriveront à Houston, le lendemain à six heures du matin. Les trains partant de Houston tous les jours, également, arriveront le lendemain matin à la Nouvelle-Orléans. Il y aura des chars-dortoirs à tous les trains.

Prix du passage de la Nouvelle-Orléans à Houston pour un temps illimité, $18, pour un temps limité: $14 50. Prix du passage aller et retour et billet accordant dix jours de délai $25. Des billets seront vendus aux émigrants à des prix spéciaux en s'adressant au bureau de l'agent général du département des billets.

Pour de plus amples renseignements au sujet des taux du transport du fret ou du passage, s'adresser à

C. A. WHITNEY & Co.

Coin des rues Magasins et Natchez,

5 sept

Grande Route de Jackson.

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

A partir du 4 Juillet 1880, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit

DEPART	ARRIVÉE
Express No 1 7.45 A M	Malle No 2 7.15 A. M.
Malle No 3 ...4.30 P. M	Express No 4 11 A. M.
Mixed No 9 ...1.30 P. M	Mixed No 10 8.15 P. M.

Nos 1, 2, 3 et 4 partent tous les jours—Nos 9 et 10 partent tous les jours, excepté le dimanche.

Le train d'excursion du SAMEDI pour McComb City part à 4.45 P. M.

Le train d'excursion du dimanche pour McComb City part à 7.45 A. M. et pour le retour part de McComb City à 3.45 P. M. et arrive à la Nouvelle Orléans à 9 40 P. M.

DES WAGONS DORTOIRS PULLMAN JUSQU'A ST LOUIS ET LOUISVILLE

Et sans changement pour CINCINNATI et CHICAGO.

UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW YORK ET LES VILLES DE L'EST

Wagons munis de fauteuils inclinés pour dormir, et perfectionnés, allant tous les jours jusqu'à Chattanooga sans changement

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

A. ANDERSON, Sous Agent Gén des Pass.
A. D. SHELDON Agent de Tickets.
S. E. CAREY, Agent Gén. pour les Passagers

Great Jackson Route.

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

Trains will leave and arrive at the Calliope street Depot on and after July 4th 1880, as follows:

LEAVE	ARRIVE
Express No 1 7.45 A. M.	Mail No 2 7.15 A. M.
Mail No 3 ...4.30 P. M.	Express No 4 .11 A. M.
Mixed No 9 1.30 P. M.	Mixed No 10 8.15 P. M.

Nos 1, 2, 3 and 4 run daily—Nos 9 and 10 daily, except Sunday.

SATURDAY accomodation to McComb City leaves at 4.45 P. M.

Sunday excursion trains for McComb City leaves at 7.45 A. M. Returning, leaves McComb City at 3.45 P. M., arrives in New Orleans at 9.40 P. M.

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS TO ST. LOUIS & LOUISVILLE AND THROUGH TO CINCINNATI AND CHICAGO WITHOUT CHANGE, ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES

Improved Sleeping and Reclining Chair Cars to Chattanooga daily without change.

Tickets for sale, berths secured and information given at 22 Camp Street, corner Common.

A. ANDERSON Ass't Gen. Pas. Agent.
A. D. SHELDON Ticket Agent.
S. E. CAREY General Passenger Agent.

La Compagnie du Chemin de fer New-Orleans, Mobile and Texas,

RÉORGANISÉE ET EXPLOITÉE PAR LE Louisville and Nashville Railroad.

La seule ligne qui ait deux trains de passagers par jour.

TEMPS.

Part de la Nlle-Orléans	7.00 a. m. et	6 10 p. m
Arrive à Mobile	12 35 p. m. et	11 35 p. m
Arrive à Montgomery	7 45 p. m. et	6 20 a. m
Arrive à Decatur	2 45 a. m. et	12 45 p. m
Arrive à Nashville	7 30 a. m. et	5 20 p. m
Arrive à Louisville	2 30 p. m. et	11 45 p. m

SE RELIANT A TOUS LES POINTS AU NORD ET A L'EST.

C'est la seule ligne qui ait des Pullman Palace Cars depuis la Nlle-Orléans jusqu'à Louisville Cincinnati, Columbus O., St Louis et Washington D. C. SANS CHANGEMENT. Cette ligne offre les avantages suivants: C'EST LA PLUS COURTE ET LA PLUS RAPIDE ET ELLE EST SANS RIVALE COMME CONSTRUCTION ET EQUIPEMENT.

Bureau des billets, coin Camp et Commune, J. W. SMITH agent de tickets où l'on peut s'assurer d'avance des places dans les sleeping cars.

J. W. COLEMAN Agent général de tickets.
D. B. ROBINSON, surintendant.

27 juin

The New Orleans Mobile and Texas Railroad Company,

As reorganized and operated by the LOUISVILLE AND NASHVILLE RAILROAD.

The Only Line Running Double Daily Passengers Trains.

CONDENSED TIME.

Leave New Orleans	7 00 a. m. and	6 10 p. m
Arrive Mobile	12 35 p. m. and	11 35 p. m.
Arrive Montgomery	7 45 p. m. and	6 20 a. m.
Arrive Decatur	2 45 a. m. and	12 45 p. m.
Arrive Nashville	7 30 a. m. and	5 20 p. m.
Arrive Louisville	2 30 p. m. and	11 45 p. m.

CONNECTING FOR ALL POINTS NORTH AND EAST.

This is the only line running Pullman Palace Cars from New Orleans to Louisville, Cincinnati, Columbus O., St. Louis and Washington D. C. WITHOUT CHANGE. This Line possesses the following advantages: IT IS THE SHORTEST, IT IS THE QUICKEST, IT IS UNRIVALED IN CONSTRUCTION AND EQUIPMENT.

Ticket office, corner Camp and Common streets, J. H. SMITH, Ticket Agent, where Sleeping Car accommodations may be secured in advance.

J. W. COLEMAN, General Ticket Agent.
D. B. ROBINSON, Superintendent.

27 juin

GRAND CHEMIN DE FER

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

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

Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Latadieville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute route.

Le taux du fret, pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, est retiré pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui s'expédieront que par ce chemin de fer.

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

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

GEO. PANDELY, Surintendant.

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

Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.

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

Franklin Steam Sash and Blind Factory.

P. C. Malone, Propriétaire.

Au coin des rues Franklin et Clio.

FABRIQUE de Châssis et de Jalousies, Bois scié, passé au tour, etc. Tout travail exécuté de la manière la plus satisfaisante et aux plus bas prix possibles. Les cars du dépôt de Jackson passent devant la porte. Les ordres de la campagne sont exécutés avec promptitude.

4 mars—1an. DMerV.

ASSURANCES.

COMPAGNIE D'ASSURANCES MUTUELLES DU SUN.

Capital payé..........................$500.000

Extrait du vingt-quatrième état annuel, pour 1879.

Montant des primes encaissées, et escompte et intérêt		$388,272 86
Pertes, dépenses taxes, etc	$288,791 79	
Fonds de réserve	10,000 00	
Dividende sur actions, 10 p cent	49,568 90	$348,360 69
Profits nets		39,912 17

Actif de la compagnie estimé au taux actuel du marché, comptant.

Actions, bons, prêts, billets à ordre et propriétés foncières....	$393,157 07
Argent en caisse et primes en voie de collection..............	187,571 44
	$580,728 51

Dividende payé sur actions, 1 pour cent par an, et sur les polices participantes, 15 pour cent, payable comptant en argent.

Cette ancienne compagnie, digne de la confiance publique, émet des polices sur les risques de FEU, de RIVIERES et de MER, aux conditions les plus avantageuses. Les pertes sont promptement ajustées et réglées à des conditions libérales au Bureau de la Compagnie, 52 rue du Camp.

JAMES I. DAY, Président.

H. CARPENTER, Secrétaire.

Directeurs:

Jno. G. Gaines,	Jesse S. Flower,
J. L. Harris,	E. J. Hart,
J. Weis,	Jules A. Blanc,
Henry Renshaw,	S. W. Taylor,
Scott McGehee,	H. Newman,
J. C. Morris,	Chas. Roberts,
B. Biscoe,	James I. Day,
D. Fatjo,	A. Baldwin,
Thos. Simms,	T. L. Airey,
Charles Macready,	Emory Clapp,
R. E. Craig,	W. B. Seymour,
D. A. Chaffraix,	Sam'l L. Boyd.

23 janv—1an.

ANNUAL STATEMENT —OF THE— NEW ORLEANS INSURANCE COMPANY,

For the Year Ending on the Thirty first of December 1879

Fire premiums	$278,342 8[?]	
Marine	59 646 63	
Inland	45,560 04	$383,549 4[?]
Less—		
Premiums on risks not terminated	95 243 4[?]	
Return premiums	13 620 66	
Reinsurance	11,789 24	$120 653 3[?]
Net earned premiums		$262,896 1[?]
Add		
Received for interest, salvages and rents		31 664 8[?]
Income		$294,561 0[?]
Deduct—		
Fire losses	$72 508 84	
Marine	28 895 26	
Inland	15,216 13	$116,610 23
Rebate and commission	41,420 46	
Charitable donations	1,053 46	
State and city taxes and licenses	8,228 01	
Board of Underwriters		
Books and Salvage corps	6,978 [?]	
General expenses, home office & agencies	36,392 78	208,893 94
Gross profit		$85,677 0[?]
Deduct—		
Profit and loss Less on sale of Louisiana State Cons and other assets and city dividend	$32,960 41	
Reserved for unadjusted losses	10 000 00	
Dividend december 31, 1879	25 000 00	
Surplus	16,716 65	85 677 0[?]

The company has the following assets:

Cash in bank	$106 565 42	
U. S. bonds	163 000 00	
Real estate, lowest valuation	132,168 26	
Notes secured by first mortgage on city properties	97,544 58	
Notes secured by pledge of available securities	85 100 00	
Notes for premiums	17,470 59	
N. O. J. and G. N. R. R. first mortgage bonds	23 300 00	
500 Shares Water-works Co., at 75	15 558 00	
New Orleans Waterworks first mortgage bonds	10,000 00	
Bank, insurance, Louisiana Ice Co, and other stocks, lowest market value		
Premiums in course of collection	37 224 30	
due by agents	66 401 56	
	1,677 97	$653,838 5[?]

LIABILITIES.

Capital stock	$500,000 00	
Reinsurance reserve	95,243 44	
Unclaimed dividends	6,878 49	
Reserved for unadjusted losses	10,000 [?]	
Dividends of December, 1879	25,000 00	
Surplus	16 716 65	$653,838 5[?]

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

J. TUYES, President.

J. W. HINCKS, Secretary.

Sworn to and subscribed before me this tenth day of January, 1880. THEO BUISSON, Third Justice of the Peace.

We, the undersigned special committee, appointed by the Board of Directors of the New Orleans Insurance Company to value the assets of said company at their present market value, do hereby certify that after a careful examination and valuation of said assets, as above specified, is true and correct.

W. A. BELL,
A. SCHREIBER,
H. GALLY.

At a meeting of the Board of Directors, held on the tenth day of January, 1880, it was resolved to pay on demand the semi-annual interest dividend of FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders or their legal representatives.

New Orleans, January 10, 1880.

J. W. HINCKS, Secretary.

DIRECTORS.

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

Jan 11

Mme BONOMO, sage-femme, et médecin pour dames, 140 St Louis et 101 Bourgogne, se recommande pour toutes les maladies de femme et comme sage-femme. Elle promet une guérison assurée pour toutes les maladies, telles que douleur à la matrice, dentition difficile chez les enfants, les vers chez les femmes et les enfants, les plaies aux jambes. Chambres pour les dames sur le point d'accoucher, avec un bon traitement et à des prix en rapport avec les temps. Visible à toute heure. Exerçant sa profession depuis 25 ans, elle se recommande au public. 20 nov..1 an

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

Le point de départ de ces deux lignes est à côté gauche de la statue de Clay, ou celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent, les cars de la ligne Prytania 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 îlets de la statue de Clay: la station est 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 bayon 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 Bayon, 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 Bayon, 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, 6eme district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue ou à Napoléon 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'Hotel de Ville, le Place Lafayette, [?].

Ligne de la rue Claiborne.

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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal. [?] Parcours: (cars verts) Canal, [?] Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'[?] et de là à la station d'arrivée. Les [?] dans suivent la même route, sauf [?] au lieu de tourner dans la rue Broad, [?] suivent la rue Dumaine jusqu'au Bayou St Jean, longent les bords du Bayou par 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 de la [?] jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

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

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

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. A 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 Bayon. 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 48 ans. La voie a cinq milles de longueur et se dirige en ligne droite du Mississipi au lac Pontchartrain.

GUIDE —DE LA— NOUVELLE-ORLÉANS.

Premier District.

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

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

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

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

Second District.

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

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

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

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

Troisième District.

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

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

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

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

Quatrième District.

Ce district comprend le dixième et le onzième ward.

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

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

Cinquième District.

Ce district comprend le quinzième ward.

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

Sixième District.

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

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

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

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

Septième District.

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

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

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

DRAINAGE DE LA NLLE-ORLEANS.

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

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.

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

CHEMINS DE FER.

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

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

New-Orleans and Mobile.

La gare des voyageurs est située au pied de la rue du Canal, près de la Levée. La gare aux marchandises ou Dépôt de Fret est située sur la Levée, entre les rues Girod et 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 versa. 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, située 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 76 milles. C'est un tronçon du futur chemin de fer Nouvelle-Orléans-Pacifique.

PILULES DE BLANCARD

Approuvées par l'Académie de Médecine de Paris.

Participant des propriétés de l'Iode et du fer, ces pilules s'emploient contre les Scrofules, la Phthisie à son début, la faiblesse de tempérament, ainsi que dans toutes les affections (pâles couleurs, aménorrhée, etc.) où il est nécessaire de réagir sur le sang.

Exiger la signature Blancard ci-jointe au bas d'une étiquette VERTE.

Pharmacien, rue Bonaparte, 40, Paris.

FEUILLETON.

Com. le 29 août 1880.

LA BELLE ARGENTIÈRE.

PREMIÈRE PARTIE.

La Constellation des trois Henri.

—PAR—

PAUL SAUNIÈRE.

XV

ENTRE LE DEVOIR ET L'AMOUR....

(Suite.)

Machinalement il interrogeait les ténèbres, que son regard ne parvenait pas à percer. Il prêtait l'oreille, espérant entendre dans la rue le pas de Dégourdi.

Au bout d'une grosse demi-heure, il le vit entrer enfin dans la salle basse de l'auberge, au-dessus de laquelle sa chambre était située.

Il referma sa fenêtre au moment même où François ouvrait la porte.

—Parbleu! dit-il en l'apercevant, j'aurais dû te dire de faire tes adieux à Jabotte, mais je n'y ai pas pensé.

—Mais adieux! se récria Dégourdi. Comment! Nous sommes revenus de ce matin!......

—Et nous repartons demain, fit Gilbert. Cela se trouve à merveille, du reste; nous [?] encore déballé nos valises, [?] prêtes.

[?] [?] s'écria-t-il à demi-voix. Et [?] promis à Jabotte....

—Allons, va te coucher, interrompit le gentilhomme. A sept heures, que tout soit prêt pour que nous sautions en selle!

Dégourdi ne répliqua pas; mais, à sa figure consternée, on devinait que ce départ lui cassait bras et jambes.

Gilbert n'en était pas plus content que lui. Quitter Paris sans revoir la Belle Argentière était pour lui le plus douloureux des sacrifices. Cependant il y était résigné lorsqu'il s'endormit.

A six heures du matin, il était debout, appelait maître Coquelicot et lui ordonnait de ne louer à personne la chambre qu'il occupait, tant qu'il ne lui en aurait pas donné l'autorisation.

L'aubergiste protesta qu'un gentilhomme envoyé par M. de Montmorency pouvait faire de sa maison ce que bon lui semblerait.

Botté, éperonné, coiffé, armé de pied en cap, Gilbert allait descendre dans la cour, lorsque Dégourdi, clignant de l'œil et le cœur rempli d'une vague espérance, lui apporta une lettre.

Gilbert s'arrêta net. A la forme de la missive, au parfum qui s'en exhalait, à l'écriture de l'enveloppe, il avait deviné que ce billet était de Léona!

Il l'ouvrit avec impatience et lut:

"On a des révélations importantes à vous faire. Trouvez-vous ce soir, à sept heures, devant la petite porte latérale de l'église Saint-Germain l'Auxerrois, qui donne sur la rue des Prêtres."

Le billet n'était pas signé, mais Gilbert ne pouvait s'y tromper. C'était la Belle Argentière que lui avait adressé?

—Qui t'a remis cette lettre demanda-t-il à François.

—Gilonne, répondit le valet.

Le jeune gentilhomme demeura d'abord immobile, puis se mit à parcourir sa chambre, en proie à une agitation, dont Dégourdi, qui ne le quittait pas des yeux, suivait les phases avec un intérêt croissant.

Gilbert hésitait. Que devait-il faire? Aller à ce rendez-vous ou tenir la promesse qu'il avait faite au roi de Navarre de partir à la première heure?

S'éloigner aussitôt, c'était non seulement renoncer à revoir Léona, mais c'était encore perdre le bénéfice des révélations qu'elle lui annonçait. Or, ces révélations il les avait pressenties déjà le jour où il avait fait ses adieux à la Belle Argentière. De quelle nature étaient-elles? L'intéressaient-elles directement, ainsi qu'il l'avait supposé? Avaient-elles trait à sa famille?

C'était probable. Il se souvenait des questions singulières que Léona lui avait posées sur son pays, sur son origine... mais alors il était pour lui de la plus haute importance de pénétrer ce mystère!

Qu'importaient d'ailleurs quelques heures de plus ou de moins? Il partirait le lendemain. A la rigueur, il pourrait partir le soir même. N'était-ce pas concilier à la fois son devoir avec ses intérêts et son amour?

Son amour! Tel était la véritable cause de ses hésitations. En vain il essayait de se donner le change à l'aide des raisons spécieuses qu'il invoquait. La raison véritable, c'est qu'il était profondément épris de la blonde Vénitienne, qu'il avait le plus ardent désir de se retrouver avec elle et qu'il ne voulait pas manquer l'occasion, peut-être unique, qui se présentait.

Le cœur l'emporta donc bien vite sur le devoir. (Que celui qui n'a pas un plus gros péché sur la conscience, et qui se souvient d'avoir eu vingt ans, lui jette la première pierre!

Son parti fut bientôt pris.

—Tes chevaux étaient prêts? demanda-t-il à François.

—Oui, monseigneur.

—Eh bien! remets-les à l'écurie. Nous ne partirons que dans vingt-quatre heures.

Bien que ce délai fût très court, Dégourdi ne cacha pas la joie qu'il lui causait et s'esquiva, sans en entendre davantage.

Gilbert demeura seul. Qu'allait-il faire pendant cette longue journée? Il ne pouvait pas se promener, puisqu'Henri lui avait recommandé de ne pas se montrer. Il en était donc réduit à attendre douze longues heures dans cette chambre étroite, condamné à l'inaction la plus absolue, n'ayant même pas la ressource, pour se distraire, de mettre le nez à la fenêtre et de regarder les passants!

Il est inutile de dire combien lui parut fastidieuse cette interminable journée. Elle s'écoula pourtant et permit du moins à Gilbert de passer en revue les événements auxquels il avait pris part et de faire une sorte de confession générale.

Quoi qu'il arrivât, il était bien décidé à se mettre en route le lendemain matin.

Il ne laissait à Paris d'autre regret que celui de quitter Léona,—regret dont l'entrevue qu'il devait avoir le soir même allait sans doute augmenter l'intensité.

Cependant il éprouvait aussi comme un vague remords de laisser Mme d'Ermilly et le marquis aux prises avec M. de Lapeyre.

A en juger par la bienveillance avec laquelle M. de La Modane avait pris la défense du comte, il ne partageait pas probablement l'opinion peu favorable qu'on avait conçue en Navarre sur ce gentilhomme. Il rejetait sur les turbulences de la jeunesse les fautes que M. de Lapeyre avait commises et semblait croire à sa conversion.

Quelles causes avaient eu raison de ses défiances primitives? A quoi bon quitter son pays et faire un aussi long voyage avec tant de rapidité pour se ranger, au bout d'une heure d'entretien, à l'avis de la comtesse? Allait-il réellement prêter les mains à ce mariage et devenir dupe à son tour, comme l'avait été déjà sa sœur?

Il est vrai que Gilbert ne se souciait que très médiocrement d'un homme d'aussi mince valeur que M. de la Modane, et d'une coquette surannée comme Mme d'Ermilly. Ce qui lui faisait éprouver ce sentiment de remords, c'était de voir la fille du marquis empêtrée avec eux dans la toile que le comte avait tendue.

Si indirectement que ce fût, elle devenait en effet, la proie de ce misérable, car bien certainement le comte ne conclurait ce mariage que s'il y trouvait un avantage. Or, tout avantage à son profit était une perte pour Mlle de La Modane, à qui échapperait dès lors tout ou partie de la fortune de sa tante.

Vraiment, c'était dommage! De toutes les jeunes filles que Gilbert connaissait, Henriette était assurément celle qui méritait le plus d'être heureuse. Elle y avait tous les titres, puisqu'elle était jolie, jeune, généreuse, compatissante et charitable.

Et l'on ne pouvait pas dire que ce fût par l'exemple qu'elle avait acquis toutes ces précieuses qualités. Tant s'en faut! Elle avait perdu de très bonne heure sa mère, qui était une excellente femme, et avait été élevée, non pas par son père, mais du moins sous sa direction. Mais le marquis était l'homme le plus infatué de son titre et de sa fortune qui fût au monde! Il n'avait jamais compati qu'à ses propres souffrances, il ignorait le plaisir de faire le bien; il était dur, égoïste, entêté, détesté, pour ne pas dire exécré, de tous ceux qui le connaissaient.

Ce n'était donc pas lui qui avait formé le caractère de sa fille, qui lui avait enseigné la charité, qui lui avait communiqué ces sentiments généreux qui la faisaient aimer autant que son père était haï.

Elle s'était formée seule. Les trésors qu'elle possédait étaient sortis pour ainsi dire sans qu'elle s'en doutât de son cœur, au fond duquel Dieu les avait enfermés,—pour faire pardonner sans doute l'égoïsme et la vanité du marquis.

C'était, en effet, la grâce candide de cette enfant qui ouvrait au marquis les portes de la plupart des maisons dans lesquelles il était reçu. On supportait le père afin d'admirer de plus près la fille. Cet ange de bonté rayonnait d'une si pure auréole, que les défauts du marquis disparaissaient dans le cercle d'éclatante lumière qu'Henriette répandait autour d'elle.

C'est par respect pour cette ingénuité, si simple qu'elle s'ignorait elle-même, que Gilbert regrettait de s'éloigner avant d'avoir démasqué le comte.

S'il avait retrouvé d'Asti la veille, il serait allé sur-le-champ chez Mme d'Ermilly en compagnie de l'aventurier, afin de prouver clairement au marquis que M. de Lapeyre était bien l'auteur de l'assassinat auquel il avait survécu.

Malheureusement cette preuve irrécusable lui avait fait défaut. Il ne pouvait rendre à Henriette aucun service et se voyait forcé d'abandonner à la Providence le soin de protéger la jeune fille contre les entreprises du comte.

Et puis, ce billet que Gilbert tenait toujours à la main, que depuis le matin il avait couvert de baisers, l'entraînait vers d'autres idées. Pouvait-il s'attendrir longtemps sur des infortunes dont rien après tout ne lui démontrait l'imminence, quand il se voyait si près de toucher au bonheur le plus complet qu'il eût jamais ambitionné?

Aussi ce fut dans des alternatives terribles de crainte et d'espérance qu'il atteignit la fin de la journée.

Il était prêt depuis longtemps, quand sonna l'heure du rendez-vous. Encore son impatience ne lui permit-elle pas de l'attendre. Il sortit un gros quart d'heure plus tôt, tourna l'angle de la rue des Prêtres et s'arrêta devant la petite porte de l'église.

Peu de personnes connaissent de nom la rue des Prêtres-Saint-Germain-l'Auxerrois. Beaucoup l'ont traversée pour aller du Louvre actuel à la place de l'Ecole, sans savoir comment elle se nomme.

C'est une rue courte et étroite qui part de la rue de l'Arbre-Sec, aboutit à la place Saint-Germain-l'Auxerrois, et dont le passage, praticable jadis pour les cavaliers, est aujourd'hui interdit aux voitures.

Gilbert interrogea des yeux les profondeurs de la rue et ne vit rien. L'obscurité était, du reste, fort épaisse. Comme la veille, le brouillard en augmentait l'intensité.

Il se promenait, afin de se garantir contre l'humidité pénétrante dont il était enveloppé, car il avait négligé de prendre son manteau pour être plus tôt prêt, en cas de besoin, à la défense ou l'attaque.

Sa promenade était naturellement très circonscrite et se réduisait à une dizaine de pas. Ne fallait-il pas qu'il pût reconnaître Léona et être reconnu par elle?

Il tournait le dos à la rue de l'Arbre-Sec, lorsqu'il se retourna brusquement. Un bruit de pas avait frappé son oreille.

Il vit entrer dans la rue des Prêtres six moines revêtus d'une robe de bure brune, la cagoule rabattue sur les yeux, tenant chacun à la main une cire allumée. Ils s'avançaient lentement, psalmodiant à demi-voix une sorte de cantique, dont il ne distingua pas les paroles.

Instinctivement, Gilbert avait porté la main à la garde de son épée; mais il se rassura aussitôt, en voyant à qui il avait affaire. Ces moines se rendaient vraisemblablement à l'église, pour y dire une prière ou y accomplir un vœu.

Ces sortes de processions étaient très fréquentes à cette époque. Henri III, qui joignait à une soif effrénée de plaisir les pratiques de la superstition la moins clairvoyante, avait mis à la mode ces pèlerinages pieux. Plus d'une fois il y avait pris part, accompagné de ses favoris. On l'avait vu même, à deux reprises, vêtu du costume des pénitents, suivre pieds nus, en plein jour, les processions qu'il avait organisées.

Gilbert se rangea donc le long du mur de gauche pour laisser passer les moines et se découvrit devant eux.

Les cires dont ils étaient porteurs, bien qu'elles ne jetassent qu'une lueur blafarde, éclairaient pourtant la rue d'une lumière suffisante pour reconnaître ceux qui se trouvaient dans le rayon de leur clarté.

Les capucins atteignirent bientôt l'endroit où se tenait le gentilhomme, juste en face de la porte de l'église.

Sans qu'un mot fût prononcé, sur un signe de celui qui les commandait, ils se jetèrent à la fois sur Gilbert et lui plongèrent leurs six poignards dans la poitrine.

Il poussa un cri, chancela, fit quelques pas dans la direction de l'église, au sein de laquelle il essaya de se réfugier.... puis il tomba lourdement sur les marches de granit....

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE.

DEUXIÈME PARTIE.

LE SACRIFICE.

I

L'avènement de Henri III au trône avait été pour la France une cruelle désillusion. Elle augurait mieux du vainqueur de Jarnac et de Moncontour. Tout d'abord, on avait été fort surpris que le jeune roi, quittant si précipitamment la Pologne pour recueillir la succession de son frère, eût fait un si long séjour [?] s'être arrêté si longtemps à Vienne, à Venise et à Turin.

Le désappointement fut bien plus grand encore, lorsque le nouveau roi, arrivé en France avec ses favoris, transforma le Louvre en une sorte de salle d'armes, s'exerça avec eux à courir, à franchir les fossés, à donner prestement un coup de pistolet ou un coup de poignard.

Désormais, il ne fut plus question que de galanterie, de duels, de carnage, d'incendie. Les faits les plus extraordinaires, racontés et commentés à plaisir, trouvèrent créance auprès de cette jeunesse exaltée, dont ils échauffaient l'imagination.

Les femmes partageaient cette singulière exaltation. L'amour n'était plus à leurs yeux cette noble passion qui engendre tous les héroïsmes, mais un moyen de tirer vanité des préférences qu'elles inspiraient à leurs amants.

De même qu'Henri III, écrivant de Pologne à la belle Renée de Châteauneuf et à la princesse de Condé, qu'il aimait, tirait du sang de son doigt, dont Sauvray ouvrait et fermait la piqûre, à mesure qu'il fallait emplir la plume, de même il était beau, au premier signal de sa maîtresse, de se jeter à l'eau sans savoir nager, d'affronter les bêtes féroces, de faire ruisseler son sang avec son poignard et de pousser à leurs dernières limites les témoignages de la passion.

L'empoisonnement et l'assassinat étaient à l'ordre du jour, sans souci de l'heure, sans respect du lieu. Le duc de Guise, poursuivait, l'épée à la main jusque dans l'antichambre du roi, un gentilhomme dont il avait à se plaindre; Villequier, favori d'Henri III, poignardait par jalousie, dans le Louvre, sa femme, grosse de deux mois; la demoiselle de Châteauneuf, qui avait été la maîtresse du roi, assassinait *courageusement*, dit Brantôme, la Florentin Antinotti, qui avait eu la complaisance de l'épouser.

Un bouleversement significatif s'était opéré dans les esprits. Toute notion de la justice et du droit semblait perdue. La noblesse faisait bon marché de l'estime publique et ne se respectait pas elle-même. L'exemple venait de haut, du reste. "Le [?] cour, troublait par [?]

"parcourait, chantant, dansant, insultant marchands et curieux, exposé lui-même aux huées d'une populace insolente. Ils pénétraient chez les bourgeois, à l'occasion d'une noce ou d'un baptême, et commettaient des désordres qui devenaient la matière des plaisanteries du jour.

"A ces débauches publiques succédaient des actes de religion éclatants, messes solennelles, processions augustes et pompeuses; mais, par un retour profane, ceux qui venaient d'assister à ces dévotions avec tout l'extérieur du recueillement, se transportaient de là chez l'astrologue et le devin, espèces de gens mis à la mode par la crédulité de Catherine de Médicis. Hommes et femmes s'y donnaient des rendez-vous clandestins. On y composait des philtres pour se faire aimer, des charmes pour se venger.

"Cosme Ruggieri passait pour le meilleur astrologue et le plus habile empoisonneur. La reine-mère et les plus grands seigneurs le protégeaient ouvertement."

Le vent de désordre et d'intrigue, qui soufflait sur toute la France, n'épargna pas les princes du sang. Les Guise et les Montmorency séparèrent leur cause de celle de la patrie, eurent leur cour et leurs gentilshommes, qui se piquaient d'un dévouement aveugle pour leurs *maîtres*. Entre les protégés et les protecteurs, éclataient des rivalités qui dégénéraient souvent en querelles. Les femmes se mêlaient à ces bravades, à ces défis, à ces combats, si bien qu'une intrigue d'amour devenait quelquefois une affaire d'Etat.

C'était comme un écroulement général des espérances que la jeunesse du duc d'Anjou avait fait concevoir; c'était en même temps permettre à toutes les ambitions de convoiter une couronne que déjà l'indignité des Valois n'était plus capable de porter.

Quelque ardeur et quelque animosité que Catherine de Médicis apportât dans la lutte, elle n'était pas de taille à résister au torrent de boue et de sang dans lequel devait s'engloutir plus tard sa postérité tout entière.

(A continuer.)