L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

MERCREDI 15 MAI 1878.

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:

CANADA, Frangeul, mercredi, 22 mai.
PEREIRE, [illegible], mercredi, 29 mai.

Prix du passage jusqu'au 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, $55 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,
Nouvelle-Orléans.

4mai—1an

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 Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre ..$150 en or. | Entrepont.. $36, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre 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 mai— No. 42 de la rue de l'Union.

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

La seule ligne transatlantique sous PAVILLON AMERICAIN. Un départ tous les JEUDIS de Philadelphie.

LIGNE RED STAR POUR ANVERS.

Un départ de NEW YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à
PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie,
ou à A. K. MILLER & Co 35 Carondelet.
10 mai—9mai2s N. Orléans.

POUR LIVERPOOL.

LIGNE PAPAYANNI.

Pour Liverpool directement.

Passagers de chambre seulement.

Partiront aussitôt qu'il est dit ci-dessous:

LES MAGNIFIQUES STEAMERS,

LACONIA, capitaine Bailie, vers le 3 mai,

AGIA SOFIA, capitaine ..., suivra vers le 31 Mai.

Pour passage, s'adresser à
E. J. FORSTALL & SONS, Agents,
Au No 30 de la rue Carondelet.

Les steamers de cette ligne ont une bonne de chambre à bord. 26 mai—1an

STATE LINE.

De New York à Belfast et à Glasgow, TOUS LES JEUDIS.

Confort, Rapidité, Securité.

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 A. K. MILLER & CO.
35 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

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

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe,

E. B. WARD, Jr.,

Capt. G. PIZZATI, partira positivement SAMEDI 18 mai, à 6 h. P. M., de son quai en face de la place Jackson pour Belize, Honduras, touchant à Amoa, Port Cortes, Truxillo, Ruatan et Utilla.

Pour fret 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 conjointement avec nos paquebots réguliers.
2mars—1 an

BOIS! BOIS!

De toutes sortes.

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

CHANTIERS DE BOIS DE HONEY ISLAND et CHANTIERS de CHARBON, No 375 rue Julie, 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 (de 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—

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, 22 mai, à 8 h. A. M.
L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 3¼ pour cent.

Passage—Cabine........$50
— Entrepont........ 25
— Billet d'excursion 80

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

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

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

Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les 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 28 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

Départ, tous les SAMEDIS, à 5 h. P.M.

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandrie, les débarcadères de 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 fret 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 fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
B. RIVET,
105 rue Decatur, près St. Louis.
16 juillet—1 an

Service bi-hebdomadaire régulier, entre le Bayou Lafourche, la Cote et la NlleOrléans.

Le bateau à vapeur
SILVER CITY,
capitaine J. E. BROU,
part de la Nouvelle-Orléans tous les LUNDIS, à 5 heures P. M., et tous les VENDREDIS, à 10 heures A. M. Il y revient tous les MERCREDIS et tous les DIMANCHES au point du jour. Le "Silver City" ne cessera pas le service, et d'autres bateaux seront ajoutés à la ligne dès que les affaires l'exigeront. Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à N. W. JOYCE, G. D. HITE, J. E. CARLIN, BRITTON & EPPLER, LORD & McPEAKE.

Un commis se tiendra toujours au pied de la rue Bienville pour recevoir le frêt. 7 mai—

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 MERCREDI et 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 les LUNDI, MARDI, JEUDI, VENDREDI et DIMANCHE matins. 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.

Baie St-Louis et Passe Christian.

Passage—75 cents pour l'aller et autant pour le retour.

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA
à basse pression et transportant la malle des Etats-Unis,
Capitaine WM. HANOVER,

commencera un service régulier entre la Nlle-Orléans, la Baie St-Louis et la Passe Christian JEUDI, 2 mai. Il partira de l'extrémité du CITY RAIL ROAD, au Lac, tous les MARDIS et VENDREDIS, à l'arrivée du train de 2 heures P. M.

Il quittera la Passe Christian pour la Nlle-Orléans tous les MERCREDIS et SAMEDIS, à 5 heures du matin.

On recevra le frêt, à son débarcadère, au Nouveau Bassin, côté de la rue Julie, au pont Magnolia, tous les MARDIS et VENDREDIS, jusqu'à 1 heure P. M.

Pour les taux du frêt et les autres renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent,
No. 20 de la rue de l'Union.

Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou basses eaux. 2mai—

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf,
NEW CAMELIA,
très fin marcheur, à basse pression, transportant la malle des Etats-Unis,
capitaine Wm. HANOVER,

Fera, désormais, régulièrement, une Excursion, le Dimanche, à Mandeville, Louisbourg et Madisonville. Il partira de l'extrémité du "City Rail Road", au Lac, à l'arrivée du train de 7 heures du matin, et sera de retour à la Nlle-Orléans le soir du même jour, à temps pour le train de 7 heures.

Prix du billet—aller et retour..........$1 00.

Les excursions auront lieu régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus de renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, agent,
2 mai— au No 20 de la rue de l'Union.

Avis aux Contribuables.

LE soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il réglera également toutes les licences d'Etat à un escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

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

C. S. PAYNE,
4 déc— Surintendant.

Chemin de fer de la rue du Canal, du Parc de ville et du Lac.

De la rue du Bassin et de la rue du Canal au Fort Espagnol, sans changement de chars.

Prix jusqu'au Lac, aller et retour, vingt sous.

Les trains partiront comme suit;

Des rues Bassin et Canal		Du Lac.	
6 heures	A. M.	7 heures	A. M.
8		9	
10		11	
Midi		1	P. M.
2	P. M.	3	
3		4	
4		5	
5		6	
6		7	
7		8	
8		9	

A partir de dimanche, 12 mai, les trains partiront toutes les demi-heures, après 1 heure de l'après-midi.

W. McQUOID,
8 mai—7f Secrétaire.

Chemin de fer Pontchartrain.

La gare en est au pied de la rue des Champs-Elysées, près la Levée, 3ème District.

EXCURSIONS au Lac,—aller et retour, le même jour.—20 cents. Pour les enfants au-dessous de 12 ans 10 cents.

Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.

Les trains partiront comme suit:

De la ville.		Du Lac.	
6 heures	A. M.	5 heures	A. M.
7½		7	
10		9	
Midi		11½	
2	P. M.	1½	P. M.
3		2½	
4		3½	
5		4½	
6		5½	
7		6½	

Le dimanche, les trains partiront toutes les heures, dès 2 heures P. M.

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 7 heures et demie du soir et de la ville à 8 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 8 1/2 heures du soir.

Les personnes qui désirent s'arrêter à Gentilly, devront en prévenir le conducteur avant le départ du train.

D. B. ROBINSON,
1er mai— Receveur.

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	7:30 A. M.	Exprès	7:50 A. M.
Exprès	5:00 P. M.	Exprès	9:45 P. M.
Train d'agrément de la Côte, tous les jours, excepté le dimanche	3.30 P. M.	Train d'agrément de la Côte, tous les jours excepté le dimanche	9.20 A. M.

Les wagons-palais de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Washington, 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,
21 nov— Surintendant.

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.

GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

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

DEPART		ARRIVE	
Express	7.30 A. M.	Express	7.50 A. M.
Express	5:00 P. M.	Express	9.45 P. M.
Coast accommodation daily, except Sunday	3.30 P. M.	Coast accommodation daily, except Sunday	9.20 A. M.

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

Ticket office corner of Camp and Common streets, opposite City Hotel.
D. B. 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 jv1

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'y141

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION
156 rue du Canal,
D. URQUHART, Président,
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président,
THOS. A. CLARKE, 2nd "
CHAS. J. LEEDS, 3eme "
CHAS. KILSHAW, Trésorier.

DIRECTEURS.

Thos. A. Adams,	Geo. Jonas,
Thos. A. Clarke,	J. G. Gaines,
C. J. Leeds,	C. Schneider,
S. Jamison,	Carl Kohn,
A. Moulton,	T. L. Bayne,
A. Palfrey,	D. Urquhart,

28 mars—1 an

CHEMINS DE FER.

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 la Têche, au-delà de Morgan City, est retiré 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 l'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—

PEOPLE'S LOAN OFFICE,
(Bureau de prêts sur gages)
Coin des rues Royale et Conti,
ARGENT A PRETER
SUR LES ARTICLES DE TOUTES DESCRIPTIONS.
Aux taux les plus réduits en ville.
Aussi, toutes sortes d'objets non rachetés à vendre
A TRES BAS PRIX.
17 jan—6m.

BUREAU DE PRETS.
OTTO SCHWANER,
17..........RUE BARONNE..........17
ENTRE CANAL ET COMMUNE,
Près de la SALLE GRUNEWALD.
20 jan—1an

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. AUBA & 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,
9 déc—77—1an Propriétaire, N. Orléans

JURGIELEWICZ'S
ANTI-RHEUMATIC
MIXTURE.
Trade Mark — Patented

Guérison positive des rhumatismes de la goutte, de la névralgie et de toutes les maladies provenant de l'impureté du sang. La mixture anti-rhumatismale de Jurgielewicz est le remède le plus populaire du pays. Il a plus de vente que tous les autres remèdes ensemble et c'est le remède de patenté le plus content qui existe.

Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale. Si le malade après avoir consommé une ou deux bouteilles ne s'en trouve pas mieux, il peut être sûr qu'il ne souffre d'aucun des maux ci-dessus mentionnés et il sera inutile de continuer. Prix de la bouteille $1 50.

A vendre par tous les principaux droguistes.
FERSLEW & CO., propriétaires,
P. O. Box 1406 Nlle-Orléans.
17 nov—1an

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 groceries et liqueurs le vendent à la Nlle-Orléans.
30sept—1an

ETAT DE LA LOUISIANE.

Diocèse de la Nouvelle-Orléans.

Emprunt de 250,000 Piastres, SOIT 1,250,000 FRANCS.

Autorisé par le Saint-Siège le 8 Novembre 1877, et voté à l'unanimité par le Conseil de l'Eglise Catholique Romaine du Diocèse de la Nouvelle-Orléans, dans sa séance du 11 Janvier 1878.

Emission de 2040 Obligations Hypothécaires divisées en quatre séries comme suit:

Série A—40 Obligations de chacune $1000 ou Fr. 5000.
Série B—100 Obligations de chacune $500 ou Fr. 1000.
Série C—1000 Obligations de chacune $100 ou Fr. 500.
Série D—1000 Obligations de chacune $50 ou Fr. 250.

Lesquelles obligations, datées en cette ville du 1er Janvier 1878, signées du Président, du Trésorier, du Secrétaire, et scellées du sceau de la Société, sont paraphées *Ne Varietur* par le Notaire Du Armas. Elles portent un intérêt annuel de cinq pour cent net d'impôt, de date à paiement du capital, payable par semestres, suivant coupons annexés, le 1er Juillet et le 1er Janvier.

Le capital remboursable au pair en vingt années par voie de tirage au sort annuel à partir du 1er Janvier 1882.

L'intérêt et l'amortissement payables à la Nouvelle-Orléans, à New York, à Rome, à Paris et dans plusieurs autres villes des Etats-Unis et de l'étranger.

La souscription est ouverte, à la Nouvelle-Orléans:

Au Secrétariat de l'Archevêché,
A la Maison A. Carrière & Sons,
A la Banque du Peuple,
A la Compagnie d'Assurance Hibernia,
A Rome et à Paris.

BUT DE L'EMPRUNT.

Pendant la crise qui a suivi la guerre de sécession et qui a si lourdement pesé sur la Louisiane, l'Administration Diocésaine a contracté un passif qu'elle est résolue d'éteindre. Déjà une amélioration considérable s'est produite depuis un an dans la situation financière du Diocèse. Cette amélioration se fera que s'accroître à mesure que l'administration obtiendra la réduction des taux d'intérêt qu'elle sert à ses créanciers. Le taux conventionnel, en Louisiane, est trop élevé pour une société religieuse dont les ressources, pour être certaines, doivent être limitées. Elle ne peut chercher aucun profit éventuel dans des entreprises aléatoires ou dans des spéculations incompatibles avec sa mission de bienfaisance et de charité. Ce n'est donc point pour créer de nouvelles dettes que le présent emprunt est négocié; c'est pour unifier et consolider les dettes antérieures, et en procurer, sans effort, l'amortissement graduel et régulier par le moyen des revenus ordinaires du Diocèse, et sans compromettre ses biens, quoiqu'en les affectant. Tel est le plan formellement approuvé par Sa Sainteté Pie IX, et adopté à l'unanimité par le Conseil de l'Eglise Catholique Romaine de la Nouvelle-Orléans.

GARANTIES.

Le Diocèse de la Nouvelle-Orléans forme une société incorporée selon les lois de l'Etat, sous le nom de Roman Catholic Church of the Diocese of New Orleans. Cette société offre aux prêteurs une garantie matérielle et une garantie morale.

Comme corporation légalement instituée, elle jouit de tous les droits et privilèges attachés à la personne civile. Elle peut, aux termes de sa charte, s'obliger, acquérir, emprunter, engager, aliéner, hypothéquer ses biens, meubles et immeubles. Dans sa séance en date du 11 janvier 1878, le Conseil de ladite société a, pour les causes énoncées plus haut, décidé à l'unanimité d'émettre un emprunt unique de $250,000 au taux d'intérêt de cinq pour cent, garanti par une hypothèque spéciale sur tous les biens aliénables du Diocèse. Ce qui a été effectué par acte passé le 26 janvier 1878, devant Me Octave De Armas, notaire public à la Nouvelle-Orléans, et par les inscriptions prises dans les différents ressorts où les biens sont situés, ainsi qu'il en conste par les certificats délivrés au même notaire.

Ampliation de toutes les pièces relatives au dit emprunt est déposée chez Me ———, notaire public, à Paris.

Comme société religieuse, ladite corporation engage son honneur, sa bonne foi, son avenir. Elle est appelée à traverser toutes les crises sociales et à leur survivre. Elle puise sa vitalité à la racine même d'une institution qui a défié les siècles, l'Eglise Catholique Romaine. Elle relève immédiatement du Saint Siège auquel elle présentera, chaque année, un compte rendu fidèle de sa situation.

NATURE DES BIENS OFFERTS EN GARANTIE.

D'après la situation officielle remise dernièrement au Saint Siège, les biens ecclésiastiques de ce diocèse se divisent en

Propriétés indépendantes ou inaliénables, évaluées à environ .... $1,000,000 — (5,100,000 francs).

Propriétés aliénables, évaluées au minimum à environ $1,080,000—(5,400,000 francs.)

Dans ces dernières, qui seules sont frappées par l'hypothèque figurent, pour une valeur double de l'emprunt négocié, nombre de maisons, de terrains, de champs et d'autres propriétés d'un excellent rapport et étrangères au service du culte.

SERVICE DES INTÉRÊTS—AMORTISSEMENT.

Dans sa séance en date du 11 janvier 1878, le Conseil de la Corporation a constaté qu'en dehors des recettes usuelles et irrégulières, les revenus annuels assurés du Diocèse, déduction faite de tous les frais d'administration, laissent un excédant de $30,000 (150,000 francs) disponible semi-annuellement, et il a statué:

1° Que pour le service ponctuel des intérêts, une somme de $12.500 (62,500 francs) sera, à partir du 1er janvier 1878, et annuellement dans la suite, prélevée, appropriée et déposée en banque, à crédit des obligations, objet du présent emprunt;

2° Que pareille somme de $12,500 (62,500 francs) sera, annuellement aussi, à dater du 1er janvier 1882, prélevée, appropriée et déposée en banque pour être appliquée à l'amortissement graduel de la dette, et ce, d'année en année, jusqu'à son entière extinction;

3° Que dans aucun cas et sous aucun prétexte les sommes prélevées, appropriées et déposées, comme il vient d'être dit, ne seront détournées de leur destination.

RÉSUMÉ.

Il ressort de tout ce qui précède:

Que l'emprunt est négocié pour éteindre tous comptes antérieurs;

Qu'il représente le passif de la Société Catholique Romaine dont il unifie et consolide la dette et en réduit les intérêts;

Qu'il est contracté par une société stable, et autorisé par le Saint Siège;

Qu'il est garanti par une hypothèque spéciale sur des biens dont la valeur est environ cinq fois supérieure;

Que le service des intérêts et l'amortissement du capital sont matériellement assurés.

Les obligations hypothécaires du Diocèse de la Nouvelle-Orléans constituent, en conséquence, un titre de premier ordre, offrant la même sécurité que les valeurs les plus recherchées par les capitalistes.

Nouvelle-Orléans, le 1er mars 1878.

† N. J. PERCHÉ,
Archevêque.

MILLET, V. G.,
Administrateur des Finances.
28avril—2m—DMarJ

ANT. CARRIERE, O. CARRIERE
E. L. CARRIERE, CHAS. J. CARRIERE,

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,
ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE

Avances libérales sur consignations à nos amis de Londres, Liverpool, le Havre et Bordeaux.

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.

CONFORMEMENT 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		$261,296 52
Sur les risques de mer		24,473 92
Sur les risques de rivières		25,679 37
Total des primes		411,449 82
Du moins primes non expirées		116,115 00
Montant net des primes le 31 mai 1877		295,334 82
Pertes payées: Sur risques d'incendie	117,967 98	
Sur risques de mer	17,052 50	
Sur risques de rivières	3,506 77	
Taxes, dépenses, intérêts	26,096 38	
Réassurances, primes remboursées	16,104 02	183,314 66
Bénéfice		110,020 16

L'actif de la Compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$296,079 49
Bons de la ville	110,419 50
Actions de banques, de chemins de fer, autres actions et bons hypothécaires	166,235 56
Billets garantis par hypothèque	214,042 06
Billets garantis	49,307 97
Effets à recevoir	75,164 19
Primes en voie de recouvrement	48,087 93
En caisse	77,007 53
	1,036,344 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,	R. TOBY,
S. E. RELF,	HY. BEERE,
P. FOURCHY,	M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX,	J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE,	D. FATJO,

J. J. FERNANDEZ.

8 juin

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

Jusqu'au 31 décembre 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02	
Primes maritimes	84,632 42	
Primes de rivières	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
Réduction (rebate) 15 p.c.	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 28	
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56 $109,415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	116,275 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 coupons 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, J. TUYES,
Secrétaire. Président.

Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.

JOHN L. LARESCHE,
3eme Justice de Paix.

A sa 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.

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

Nouvelle-Orléans, 19 mai 1877.

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

Primes d'incendie	$188,068 51	
Primes maritimes	29,315 95	
Primes de rivières	81,924 35	
	$299,308 81	
Primes encaissées, moins ré-assurances et primes rendues		$38,235 15
Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir:		
Pertes d'incendie	$67,335 60	
Pertes maritimes	7,285 41	
Pertes de rivières	25,510 20	$100,131 21
		$138,103 94
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc.	$51,892 58	
Moins loyers, sauvetage, épargne, etc.	11,766 72	$ 40,125 86
Profits bruts		$97,978 08

Dont $56,587 35 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 hypothèque	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		83,415 63
Propriétés foncières		139,544 66
Primes en voie de collection et suspense account		33,415 94
Total de l'actif		$591,423 79

L'exposé précédent est une copie véritable et correcte 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. B. King,	Henry M. Preston,

J. J. Irby.

22 mai—

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	$188,068 51	
Marine premiums	29,315 95	
River premiums	81,924 35	
	$299 308 81	
Earned premiums less re-insurances and return premiums		$38,235 15
Losses paid and estimated, including all known and unpaid, viz:		
Fire losses	$ 67,335 60	
Marine losses	7,285 41	
River losses	25,510 20	
		$100,131 21
		$138,103 94
Taxes, expenditures, discount in lieu of participation &c.	$ 51,892 58	
Less rent, salvage, savings, etc.	11,766 72	
		$ 40,125 86
Gross profits		$ 97,978 08

Of which $56,587 35 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	55,943 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		83,415 63
Real Estate		139,544 66
Premium in course of collection and suspense account		33,415 94
Total assets		$591,423 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. B. King,	Henry M. Preston,

J. J. Irby.

22 mai—

Liste des lettres étrangères restant au Bureau de la Poste le 13 Mai 1878.

OUVERT LE DIMANCHE DE 11 A 1 HEURE DU MATIN.

Les personnes réclamant leurs lettres sont priées de dire si elles sont annoncées.

Allard Gaston	Lesgurfosse Jean Marie
Allen Charles	Mendoza José y Ayala
Argangue Philippe	Mentaut Michel
Bredascher Nicolas	Pirace Filippo
Becio Vinsenco	Petu Alphonce
Buonsiono Salvatore	Reiller George
Costa Andrea	Riesevick Alessandro
Firmain Andrien	Santrillon Mona
Graca Gaspar Francesca	Schneider J
Gramont Joseph	Taccio Salvadore
Laffan Genâu	Vegio Pietro
Lacrente Henri	Villemain Léon

LISTE DES DAMES.

Barthe Emmanuel Vve Mme
Barthe André Leon Madame
Blanchou Victorine Madame
Brousse Marie Mademoiselle
Pirouiro Mélanie Madame
Soto Carlota Dona

JOHN M. G. PARKER,
Maître de Poste.

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé..........$300,000
VINGT-DEUXIÈME ETAT ANNUEL.
Bureaux No 39 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

CONFORMÉMENT aux prescriptions de sa Charte, cette compagnie publie l'état suivant de ses affaires pour l'année finissant le 31 décembre 1877.

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877		
Sur les risques de feu		$253,685 74
Sur les risques de rivières		91,210 38
Sur les risques maritimes		80,473 55
		$425,369 67
A ajouter—Risques non terminés 1876		$ 94,275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins—Risques non terminés, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées	16,445 78	$121,186 78
Primes nettes		$398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—Sur les risques de feu	$ 92,406 56	
Sur les risques de rivières	19,185 02	
Sur les risques de mer	20,643 91	
	$132,235 49	
Pertes non ajustées	36,000 00	
	$168,235 49	
A ajouter—Ré-assurance	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	50,279 11	
Fonds de réserve	10,000 00	
Intérêt sur capital	49,562 41	
	$322,874 30	
Moins escompte et intérêt	29,075 68	
		$293,798 62
Profit net		$104,659 27

La compagnie possède l'actif suivant, évalué au prix actuel de la place.

Actions et Bons	$366,329 00
Prêts sur hypothèque	9,122 63
Prêts sur garantie	93,040 69
Billets à recevoir	11,458 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	52,435 49
Argent en caisse	139,492 73
Total de l'actif	$656,968 89

L'état précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.

JAS. I. DAY, Président.
H. CARPENTER, Secrétaire.

Signé et assermenté devant moi, ce 18e jour de janvier 1878.

A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction à une réunion tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, puisées dans les profits nets de l'année, et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires a résolu de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 28 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

E. J. HART,	JESSE S. FLOWER,
HENRY RENSHAW,	J. WEIS,
HUGH WILSON,	B. W. TAYLOR,
R. BISCOE,	J. C. MORRIS,
A. BALDWIN,	JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY,	LIONEL C. LEVY,
W. E. SEYMOUR,	EMORY CLAPP,
JNO. G. GAINES,	E. A. CHAFFRAIX,
J. L. HARRIS,	T. L. AIREY,
L. ALCUS,	R. E. CRAIG,
SCOTT McGEHEE,	SAM'L BOYD,
D. FATJO,	JNO. S. GROVES.

20 janv—

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	
Reinsurance	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvages		41,823 54
		$303,592 29
Deduct— Fire losses	$66,417 85	
Mar. losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate ac. 15 per cent	46,499 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and license	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 28	
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56 109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58 065 76	
Real Estate	116,275 12	
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42	
Bills receivable for premiums	11,429 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.

F. Gonthier.

MARCHAND—TAILLEUR
—ET—
Importateur de Draps français, de Casimirs, etc.,

VIENT de transférer ses ateliers du No 15 de la rue St. Charles, au No 155 de la rue Commune, entre Carondelet et St. Charles, où il se fera un véritable plaisir de servir ses anciens et nombreux clients ainsi que le public en général. Il vient de recevoir un assortiment d'étoffes des plus vastes et des plus variées, et profite de la circonstance pour annoncer que tous les vêtements qui seront confectionnés dans ses ateliers seront offerts à des prix d'une modicité défiant la concurrence. M. Gonthier, dont la réputation est bien établie ici, est un excellent professeur de coupe et donnera des leçons aux apprentis qui voudront bien l'honorer de leur confiance.
13 nov—1 an.

THE NEW ORLEANS

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 22, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 3¼ per cent.

Cabin Passage........ $50
Steerage —........ 25
Excursion tickets........ 80

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 Risk		$261,296 52
On Marine Risks		24,473 92
On River Risks		25,679 37
Total Premiums		411,449 82
Less Unearned Premiums		116,115 00
Net earned premiums 31st May 1877		295,334 82
Losses paid: On Fire Risks	$117,967 98	
On Marine Risks	17,052 50	
On River Risks	3,506 77	
Taxes and expenses, less interest	26,093 38	
Reinsurances and return Premiums	16,104 02	185,314 66
Profit		$110,020 16

The company has the following assets—

Real Estate	$296,079 49
City Bonds	110,419 50
Bank, Railroad and other Stocks and Mortgage Bonds	166,235 56
Notes secured by mortgage	214,042 06
Notes secured by pledge	49,307 97
Bills receivable	75,164 19
Premiums in course of collection	48,067 93
Cash on hand	77,007 53
Total	$1,036,344 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,	R. TOBY,
S. E. RELF,	HY. BEERE,
P. FOURCHY,	M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX,	J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE,	D. FATJO,

J. J. FERNANDEZ,

8 juin—

RAPPORT SUR L'ETAT DE SITUATION —DU— New Orleans Canal and Banking Company.

(Banque du Canal de la Nlle-Orléans,)

A la clôture des affaires du samedi, 27 avril 1878.

Propriétés foncières		$138,323 78
Bons et actions		228 35
Prêts sur hypothèque échéant après 90 jours	$ 46,158 29	
Prêts et escomptes échéant après 90 jours	60,132 65	
Prêts et escomptes échéant après 90 jours	926,221 35	
Prêts sur demande	296,807 00	
		1,329,319 29
Dépenses courantes		19,275 82
Change étranger et change américain	$1,118,765 03	
Bons des Etats-Unis, valeur au pair	500,000 00	
Bons à prime, de la ville ($50,000) valeur au pair	17,000 00	
Encaisse or	78,195 59	
Billets de banques nationales	607,441 05	
Billets des Etats-Unis	551,010 00	
		2,870,351 67
		$4,357,496 91

PASSIF.

Capital	$1,000,000 00
Casuel	58,737 84
Dividendes non payés	9,763 00
Dépôts individuels	3,224,080 19
Banques et banquiers étrangers	56,159 38
Billets en circulation	8,752 50
	$4,357,498 91

Nous, du New Orleans Canal and Banking Company, jurons solennellement que nous croyons exact le tableau qui précède.

C. JUMONVILLE, Caissier.
R. S. HOWARD, Directeurs.
J. B. LALLANDE,

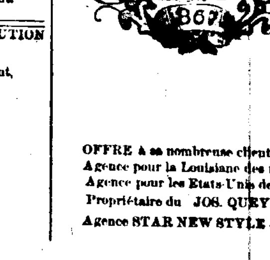
Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans.

Signé, sous serment, par devant moi, ce 4 mai 1878.

THEO. GUYOL, notaire public.
12 mai—1f

Argentez vous-même

[illegible] BLEU D'ARGENT PUR [illegible]
[illegible] rue Auber, Paris.



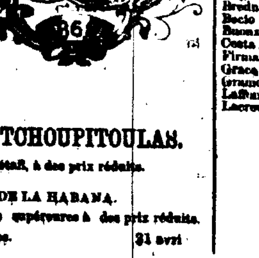
J. P. SARRAZIN,

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. 31 avril

FEUILLETON.

Commencé le 12 mai.

LA REINE DE SABA

Par T. B. ALDRICH.

PREMIÈRE PARTIE.

(Suite.)

Ensuite son regard se reporta sur le bourg, dans lequel il distinguait un tumulte tout à fait anormal pour un village, grand ou petit, de la Nouvelle-Angleterre. La rue principale était ponctuée de groupes gesticulants d'hommes et de femmes; des individus isolés couraient de ci de là en toute hâte.

—Il faut qu'il y ait quelque fête dans la localité, pensa Lynde; nous aurons des discours ruraux et le reste. Ce sera drôle.

Il rengainait sa lorgnette quand un homme vint à passer, un vieux monsieur, de robuste stature, vêtu d'un costume complet d'alpaga noir, encore propre bien qu'un peu éraillé. Ce bonhomme tenait son chapeau à la main; il s'en servait de temps à autre pour s'éventer. Une forêt de cheveux blancs comme la neige et séparés au milieu du front encadrait un visage remarquable par une expression de douceur et de simplicité. L'immobilité de ses larges sourcils et le double menton retombant sur sa haute cravate lui donnaient une singulière ressemblance avec les portraits du docteur Franklin.

—Le pasteur du village sans doute, se dit Lynde. Je m'en vais lui parler.

Le vieux monsieur, la tête légèrement rejetée en arrière, avait les yeux fixés sur quelque chose qu'il semblait voir dans le ciel; il allait dépasser l'étranger quand celui-ci, le saluant poliment, lui dit: —Pardon, monsieur, voudriez-vous être assez bon pour me dire le nom de cette ville que j'aperçois.

Le vieux monsieur ramena lentement son regard du ciel où il était fixé sur son interlocuteur, et ne répondit point. Supposant qu'il était sourd, Edward Lynde répéta sa question d'une voix approprié à la circonstance. Alors, sans que son visage perdît la même expression pacifique et bienveillante, le vieillard murmura tranquillement: —Allez au diable!—Puis il continua son chemin.

Ces paroles inattendues et peu parlementaires étaient en si flagrant désaccord avec l'intonation mélodieuse qui les accompagnait que Lynde refusa d'en croire ses oreilles. Avant qu'il fut revenu de sa surprise, le prétendu pasteur était déjà loin, son regard de nouveau rivé à un point éloigné du firmament.

—Je me serai trompé, dit Lynde en riant, c'est un ivrogne; le drôle commence ses libations de bonne heure.

Il ramassa philosophiquement sa selle, et se remit en marche dans la direction de la ville. A peine avait-il fait quelques pas qu'il vit s'avancer vers lui une personne d'un aspect non moins remarquable que le vieux monsieur, mais dans un tout autre genre. C'était une jeune fille de dix-sept ans peut-être, vêtue d'une robe blanche flottante, nouée à la ceinture par un large ruban rouge. Elle n'avait ni châle ni chapeau, et portait ses cheveux noirs épars dans toute leur magnifique longueur. La jeune fille s'approchait lentement, avec les allures d'une personne peu habituée à la marche. Du premier coup, Lynde reconnut qu'il avait affaire à une véritable dame, oiseau de passage, sans doute venu de quelque grande ville dans cette salubre vallée pour y passer l'été. Son amour-propre de jeune homme s'alarma cruellement à la seule pensée de la tournure grotesque qu'il devait avoir avec cette vieille selle sur le dos. Volontiers il l'eut enfouie sous les buissons de ronces qui bordaient le fossé, s'il avait pu le faire sans être remarqué; mais il était trop tard.

A la vue de Lynde, la promeneuse hésita un instant, puis marcha droit à lui. A mesure qu'elle approchait, il était de plus en plus ébloui par l'éclat de deux grands yeux noirs brillans et frangés de longs cils qui éclairaient l'exquise pâleur d'une tête charmante. La jeune fille tenait à la main une fleur jaune dont elle faisait tournoyer la tige entre ses doigts d'un air distrait. Elle vint assez près pour que Lynde sentit sur sa joue le vent produit par le rapide moulinet que décrivait la fleur. Alors elle s'arrêta devant lui et, se redressant de toute sa taille, dit avec hauteur:

—Je suis la reine de Saba.—Après quoi elle s'éloigna d'un pas rapide avec une soudaine timidité.

Cette fois Lynde fut plus longtemps à se remettre. On eût dit qu'il avait pris racine à la place d'où il suivait d'un air stupide la fugitive apparition. Après s'être retournée à demi pour le regarder encore, celle-ci disparut, comme l'avait fait précédemment le vieux monsieur, derrière le sommet de la colline. Suivait-elle donc ce barbon? Y avait-il entre eux un lien quelconque? Peut-être bien, après tout, était-ce le pasteur du village et elle était sa fille. Quel singulier costume de promenade!.... Et quel salut extravagant!

—La reine de Saba! répéta-t-il tout ahuri. Qu'est-ce que cela veut dire? Elle m'aura pris pour quelque lourdaud de campagne avec cette selle que Dieu confonde, et elle se sera moquée de moi. Jamais je n'ai rencontré de femme tout à la fois si hardie et si craintive, ni si séduisante non plus. Non, je n'aurais pas cru qu'il existât sur la terre rien d'adorable à ce point!

Il avait entrevu son visage l'espace d'une seconde seulement, mais avec une étrange netteté, comme on voit un objet à la clarté d'un éclair, longtemps après que l'éclair est rentré dans les ténèbres. Chaque détail était gravé dans sa mémoire, jusqu'à un petit signe, à peine visible, qui marquait sa joue un peu au-dessous de la tempe droite.

—Evidemment elle habite le village ou ses environs. Aurai-je la chance de la rencontrer encore? Je passerai ici une semaine, un mois s'il le faut.... Bon! quelle folie! J'ai dû avoir bon air à la regarder bouche béante comme un imbécile! Quand elle a dit qu'elle était reine de Saba, j'aurais dû aussitôt répondre.... Quoi donc? Un homme peut-il avoir de l'esprit quand il se sent un tonneau pesant de cuir sur l'échine!

Edward Lynde, tout préoccupé de la reine de Saba, franchit l'espace qui le séparait du village, en remuant dans son cerveau les mille jolies choses qu'il aurait pu répondre et qu'il n'avait pas dites. La rue qui, du haut de la colline, lui avait paru pleine de monde, se trouvait alors déserte: il aperçut bien, à l'autre bout, deux ou trois personnes affairées, mais de la fête sur laquelle il avait compté il n'existait pas de trace, bien au contraire. Toutes les maisons avaient leurs volets du rez-de-chaussée hermétiquement clos; on eût pu les croire inhabitées si une tête ne se fût montrée ça et là aux étages supérieurs, le front collé contre les vitres. Au grand étonnement de Lynde, chacune de ces têtes se rejetait brusquement en arrière aussitôt qu'il levait les yeux. Deux ou trois fois il crut entendre des éclats de rire lointains et comme un bruit de voix avinées qui chantaient.

Un grand poteau supportant une enseigne qui se balançait au vent annonçait une taverne. Lynde se dirigea vivement de ce côté; mais la taverne, comme les maisons particulières, semblait abandonnée; ses contrevens étaient solidement barricadés. Le jeune homme monta les quatre marches précédant la porte d'entrée, qu'il essaya d'ouvrir; cette porte, elle aussi, était verrouillée en dedans. Sa selle toujours sur le dos, il recula jusqu'au milieu de la rue afin d'examiner les lieux. Un homme et deux femmes se présentèrent tout à coup à une fenêtre ouverte du premier étage, et Lynde allait leur adresser la parole, quand l'homme lui cria:

—Oh, oh! vous êtes un cheval, sans doute? Eh bien, il n'y a pas d'avoine ici pour vous. Trottez un peu plus loin.

Cette plaisanterie ne fut nullement du goût de Lynde; cependant il fit taire sa colère et demanda, aussi poliment qu'il le pût, si l'on ne trouverait pas dans le village un véhicule quelconque à louer.

Les trois personnes groupées à la fenêtre échangèrent un signe d'intelligence et sourirent comme si cette demande leur eût paru étrangement présomptueuse. L'homme, un gros rougeaud, semblait prêt à étouffer de rire.

—Est-ce ici une auberge? reprit Lynde d'un ton sec.

—Peut-être bien.

—Alors je réclame de vous ce que tout voyageur a le droit d'exiger. Il est interdit à l'aubergiste de renvoyer un étranger qui se présente ayant de quoi payer.

—Et moi je vous conseille, répondit l'homme se retirant un instant de la fenêtre, je vous conseille encore une fois de prendre le trot et de filer. Vous n'entrerez pas; et si vous l'essayez, aussi vrai que vous voilà, je vous brûle la cervelle, quelque peine que cela me fasse. Ainsi donc, en route!

L'aubergiste tenait un fusil à la main; il l'épaula avec une sorte de tremblement nerveux: ses petits yeux verdâtres exprimaient la terreur en même temps que la menace. Evidemment il considérait Lynde comme un individu dangereux.

—Mon ami, dit le jeune homme les dents serrées, si je vous tenais ici à ma portée, je vous donnerais une leçon de politesse; ce ne serait pas long.

—Parbleu! je m'en doute bien, s'écria l'autre en brandissant son fusil.

Lynde tourna les talons, moins irrité encore qu'étonné de cette incompréhensible brutalité. Il ne lui restait d'autre ressource que de frapper à la porte d'une maison particulière, mais d'abord il voulut mettre sa selle en sûreté afin qu'elle ne lui attirât pas de nouvelles avanies. Son linge et tout ce qu'il possédait, excepté son argent, qu'il portait sur lui, se trouvaient dans la valise; il ne voulait donc pas s'exposer à la perdre tout en ayant hâte de s'en débarrasser.

La matinée cependant avançait, et la chaleur eût été intolérable sans une fraîche brise qui soufflait des hauteurs. Lynde perdit plus d'une demi-heure à chercher une cachette où il pût déposer la maudite selle. Elle était devenue pour lui un cauchemar, quelque chose de semblable à ce que fut le vieillard de la mer sur les épaules de Sindbad le marin; à chaque pas qu'il faisait, elle semblait peser une livre de plus. Cédant au découragement, Lynde jeta son fardeau sur une borne placée au coin d'une ruelle qui aboutissait à la grande rue; puis il épongea son front inondé de sueur. Au moment même, il vit venir à lui un homme de haute taille, dont la mine endavérouse lui fit pitié. Ce malheureux était mince et long comme un point d'exclamation. Il semblait grelotter de froid, même sous cet ardent soleil de juin. Ce n'était pas un homme, c'était un squelette.

—Pour l'amour de Dieu, monsieur! s'écria Lynde, dites-moi où je suis! Quel est le nom de cette ville?

—Constantinople.

—Constan....

—....tinople, acheva l'homme sans hésiter. Vous êtes étranger?

—Oui, répondit Lynde d'un air distrait. Il était tout occupé à chercher dans ses souvenirs de géographie sur quel point de la carte de l'état du New-Hampshire pouvait bien se trouver un Constantinople quelconque.

—Bon! fit la pièce d'anatomie, frottant ses mains l'une contre l'autre avec un bruit d'osselets. Je puis vous donner un emploi.

—Un emploi? Voilà qui est fort!

—Certainement. Je suis constructeur de navires.

—J'ignorais que l'on construisait des navires à cent milles de distance de côtes.

—Je construis un navire pourtant... un navire de marbre.

—Un navire pour transporter du marbre?

—Non, un navire en marbre, un bâtiment de passagers. Nous avons des navires en fer, pourquoi n'en aurions-nous pas en marbre? demanda le squelette avec fureur.

—Ah! mais il est fou! se dit Lynde, fou à lier; tout le monde est fou ici, ou bien c'est moi qui ai perdu la raison.—Nous construisons donc un navire en marbre? ajouta-t-il tout haut, prenant son parti de la situation. Quand il sera achevé, vous y embarquerez sûrement la population de cette ville et vous prendrez bien vite la mer?....

—Alors vous consentez à m'aider, s'écria le fou avec enthousiasme, ses yeux flamboyant au fond de leurs cavités profondes.

—Je ne pense pas pouvoir vous être d'un grand secours, reprit Lynde en riant. J'ai peu d'expérience dans l'art de construire des navires en marbre. Par quel procédé transporterez-vous donc votre navire jusqu'à la mer?

—C'est bien simple,—une double voie de chemin de fer,—vingt quatre locomotives,—douze locomotives de chaque côté pour soutenir la coque....

—Ce sera très simple en effet.

Edward Lynde se remit à rire, mais de moins bon cœur cette fois. Si l'idée de construire un navire en marbre était amusante, elle avait pourtant un côté fort triste. L'air de sombre conviction avec lequel parlait celui qui l'avait formée lui faisait grande pitié.—Hélas! pensa-t-il, il se pourrait bien que tous, tant que nous sommes, nous ayons un navire de marbre sur le chantier, et peut-être les plus heureux sont-ils ceux qui, comme ce pauvre diable, ne s'éveillent jamais de leur illusion! Le mariage a été le navire de marbre de mon oncle David,—il l'a lancé, le sien! J'en ai peut-être un moi-même en construction; qui sait?

Lynde fut désagréablement arraché à ses méditations philosophiques. Son interlocuteur avait disparu, et, avec lui s'étaient enfuies sa selle et sa valise. Le pauvre garçon jeta un rapide coup d'œil du haut en bas de la rue, puis s'élança sur les traces du constructeur naval qu'il avait aperçu, courant avec une vitesse incroyable et portant la selle sur sa tête comme si c'eût été une plume.

La distance de soixante mètres environ qui séparait les deux hommes n'était pas telle qu'il fallût désespérer du succès de la poursuite; mais Lynde n'avait presque rien mangé depuis la veille à midi, et dans l'état d'épuisement où il se trouvait, il ne pouvait soutenir une course bien énergique, avec ses pesantes bottes de cheval surtout. Son adversaire, au contraire, paraissait être dans les meilleures conditions; il avait des chaussures légères et pas une once de chair de plus qu'il n'en fallait. La selle ne semblait le surcharger aucunement. Lynde toutefois ne se laissa pas vaincre sans résistance: quelle que dût être l'inutilité de cette chasse, il s'élança bravement en avant.

—Le scélérat emporte jusqu'à mon dîner, murmura-t-il entre ses dents serrées. Cela complète le désastre commencé par la jument. Espérons que je serai assez maître de moi pour ne pas lui casser la tête, si tant est qu'on puisse appeler cela une tête.

Le seul espoir qui restât à Lynde de rejoindre le fou reposait sur la possibilité d'une chute qui le mît hors d'état de continuer à courir: malheureusement l'agile constructeur de navires avait le pied aussi sûr qu'un chamois. Quand Lynde franchit les limites du bourg par la route même qui l'avait amené, il avait déjà dépassé le milieu de la côte. Lynde redoubla d'effort, perdit son chapeau, et ne prit pas le temps de le ramasser. De minute en minute, la distance grandissait entre les deux coureurs. Au sommet de la colline, le fou s'arrêta un moment pour reprendre haleine, puis il disparut derrière la crête qui séparait les versants. Désormais lancé sur la descente, il devait gagner du terrain à chaque enjambée, tandis que le pauvre Lynde s'acharnait à gravir la pente opposée. Lynde continuait cependant du même train; il se trouvait dans les conditions que les coureurs appellent leur *second vent*. Les lèvres serrées, les coudes collés au corps, la tête portée en avant, il soutint son allure jusqu'au plus haut point de la montée où, tout à coup, il se vit environné d'une foule d'hommes et de chevaux.

Pendant quelques secondes, il fut trop étourdi pour ne rien distinguer; enfin ses yeux rencontrèrent la jeune fille aux longs cheveux. Elle était assise sur un cheval un que l'on tenait en main, et ce cheval n'était autre que la jument fugitive du diacre Twombly.

—Par Jupiter! s'écria Lynde en s'élançant, voilà ma bête!

Deux hommes, au moment même, sautèrent sur lui et lui passèrent une corde autour des poignets. Il lutta en désespéré; mais, un troisième agresseur ayant prêté main-forte à ses camarades, ceux-ci réussirent à le hisser sur un des chevaux qui se trouvaient là. Ce fut l'affaire d'une minute.

—Allez-vous rester tranquille, lui dit avec dureté l'un des assaillants, ou bien faudra-t-il qu'on vous porte?

—Que signifie tout ceci? demanda Lynde, hors de lui; les veines de son front menaçaient d'éclater.

Personne ne daigna lui répondre. La troupe au milieu de laquelle il se trouvait semblait être composée de fermiers et de manœuvres, plus deux ou trois individus dont rien ne révélait la position sociale. Derrière la jeune fille et monté, lui aussi, sur un cheval que deux paysans tenaient en main, se trouvait le vieillard au visage béat, garrotté comme Lynde, sans que cet indigne traitement eût modifié l'expression bienveillante et satisfaite de son visage.

Lynde, voyant sa selle et sa valise sur le dos du cheval qui portait le vieux monsieur, chercha autour de lui le constructeur de navire. Il ne tarda pas à le découvrir, l'air sombre, le visage enflammé, perché sur une haridelle noire, osseuse et décharnée autant que lui-même, entre deux hommes de mauvaise mine qui ressemblaient à des geôliers. Non-seulement les mains du malheureux, mais encore ses pieds étaient attachés par un lien allant d'une cheville à l'autre, sous le ventre de sa monture. Il fut évident pour Lynde que le vieux *clergyman*, la jeune fille et lui-même étaient victimes de quelque horrible complot dans lequel le misérable qui avait volé sa selle jouait un rôle quelconque.

—Messieurs! s'écria-t-il comme la troupe se mettait en mouvement, je proteste contre cette violence pour ce qui me concerne, et je n'hésite pas non plus à protester pour le compte de cette dame. Je suis convaincu qu'elle est incapable d'avoir rien fait qui puisse motiver un pareil traitement. Je.... je la connais un peu, ajouta-t-il avec une certaine hésitation.

—Oh! oui, sans doute, fit la jeune fille d'un air modeste, moi aussi je vous connais bien, vous êtes mon mari.

(*A continuer.*)

—On rencontre maintenant sur les boulevards des Chinois, des Arabes, des Mexicains, des Danois, des Suédois, des Persans, etc.

Rien de plus gai que ce bariolage de couleurs mêlé à nos costumes monotones. L'autre jour, devant l'Opéra, c'était à se croire en Orient.

Une chose bien remarquable, c'est que les visiteurs qui arrivent des pays lointains sont précisément ceux qui se logent le plus près de l'Exposition; les environs du Champ-de-Mars sont bondés d'Indiens et d'Asiatiques; quant à Chaillot, c'est différent: tous Egyptiens....

On se croirait au Caire!