L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureaux: No 73 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS,
MARDI 18 JUIN 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-ORLEANS 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:

LABRADOR, Sanglier, mercredi, 19 juin.
CANADA, Frangeul, mercredi, 26 juin.
PEREIRE, Danré, mercredi, 3 juillet.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

Première cabine (vin compris)	$100
Deuxième —	65
Troisième —	35

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont ... supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $33 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

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

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

Ces steamers font escale, en venant ici, au Hâvre 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...$120 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.

N. B.—Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:

De Brême à Galveston............$42 00 en or.
Do à Indianola............45 50 do.

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 juin— No. 42 de la rue de l'Union.

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

NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn,

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse

MERCREDI, 19 juin, à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est pris par cette ligne à 1½ pour cent.

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

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

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

STATE LINE.

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

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

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

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

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, et offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.

4 mars—9 mois t 1 2 sem

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—9mi2s Nlle Orléans.

Ouverture de la Pharmacie

HOMŒOPATHIQUE

DE

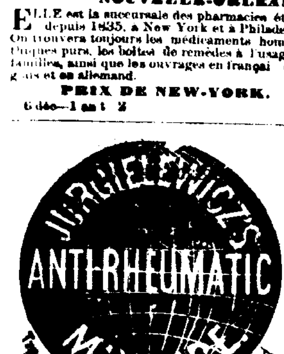
BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 260 de la rue du Canal,
NOUVELLE-ORLÉANS.

ELLE est la succursale des pharmacies établies depuis 1835, à New York et à Philadelphie. On trouvera toujours les médicaments homœopathiques purs, les boîtes de remèdes à l'usage des familles, ainsi que les ouvrages en français en anglais et en allemand.

PRIX DE NEW-YORK.

6 déc—1 an t 2



Guérison positive des rhumatismes de la goutte, de la nevralgie et de toutes les maladies provenant de l'impureté du sang. La mixture anti-rhumatismale de Jurgielwicz est le remède le plus populaire du pays; il a plus de vente que tous les autres remèdes ensemble et c'est le remède patenté le plus coûteux 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

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 Amara, Port Cortes, Truxillo, Ruatan et Utilla.

Pour fret ou passage, ayant des emménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI, & BRO.,
23 et 25 Front Levée, 24 et 26 Fulton, entre Gravier et Poydras.

N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus concurremment avec les paquebots réguliers.
3 mars—1 an

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 Packet pour les rivières Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne Vicksburg-Memphis, Cairo et St-Louis.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à HAMBLY & WORK, 106 Commune et BITE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas.

Le Natchez prend le fret et signe les connaissements pour Trenton, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.

W. B. BROCKETT, Agent.
26sept—1an Au No 30 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

Départ, tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandria, les débarcadères de Norman, Barbin, Ware, et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière-Rouge. Le beau bateau à vapeur

KEN HART ABLE,
Capitaine E. ABBOTT,
Commis GEO. C. HAMILTON,
partira tel que dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour fret ou passage, s'adresser à
R. W. ADAMS,
17 ... 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. Massop, commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & KOPPLER, 83 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
R. RIVET,
105 rue Decatur, près St. Louis.
16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre, le steamer
NEW CAMELIA,
partira du Lac, comme suit:

Le LUNDI et le JEUDI, à l'arrivée du train de 11 heures du matin; le 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 Emby, pour Covington.

FRET.

Le "New Camelia" recevra le fret, 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 11 heures du matin.

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

Un dépôt de fret vient d'être établi au Pont Magnolia, Nouveau Bassin; il y sera reçu de fret pendant toute la journée, les lundis et les jeudis, et jusqu'à 8 heures du matin les mardis et vendredis pour les chevaux et les bestiaux.

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.

Baie St-Louis! Passe Christian!!

Steamer **NEW CAMELIA.**
Changement d'heure de départ.

Afin de débarquer ses passagers de bonne heure, le "New Camelia," à dater du 8 juin, partira à l'arrivée du train de 11 heures du matin, du chemin de fer de la ville. Un dépôt de frêt est établi au PONT MAGNOLIA, Nouveau Bassin; le frêt y est reçu le lundi et le jeudi, à toute heure du jour; le mardi et le vendredi, jusqu'à huit heures du matin, on y reçoit les chevaux et les bestiaux. 6juin—2sem

BOIS! BOIS

De toutes sortes,

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

CHANTIERS DE BOIS DE HONEY ISLAND et CHANTIERS de CHARBON. No 375 rue 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 (le meilleur) par corde,			$5 50
Bois de frêne,	do	do	6 50
Chêne et frêne mêlés de		do	6 00

Escompte libéral fait aux marchands. Pleine mesure garantie. Tout le monde sera satisfait.
16 déc—

Vidanges. Vidanges.

LA Louisiana S. Excavating Co., invite les propriétaires et agents qui ont des fosses à faire vider à s'adresser au No 120 Passage de la Bourse, près St-Louis, où ils trouveront toujours leurs avantages soit pour le prix soit pour l'ouvrage.

L'on vide les fosses avec une pompe à travers les magasins ou résidences sans remonter la moindre odeur désagréable; l'opération se fait dans quelques minutes seulement.

La compagnie se charge aussi de la pose des barils ... inodores.
31 mars—3m—D. Ma J.

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 Iberville, 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.

4 déc— C. S. PAYNE, Surintendant

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,—30 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 "	"
9 "	"	8½ "	"
10½ "	"	10 "	"
Midi		11½ "	"
2 "	P. M.	1 "	P. M.
3 "	"	2½ "	"
4 "	"	3½ "	"
5 "	"	4½ "	"
6 "	"	5½ "	"
7 "	"	6½ "	"
8 "	"	7½ "	"
		9 "	"

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

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 9½ heures et demie du soir et de la ville à 9 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 9 1/2 heures du soir.

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

1er mai— D. B. ROBINSON, Receveur.

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.

8 mai—7f W. McQUOID, Secrétaire.

Grande Route de Jackson.

Ligne de chemin de fer de Chicago, St-Louis et Nouvelle-Orléans.

A partir du 12 mai 1878, 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.. 9:15 A M
Way No 3.....7:00 A M	Way No 4..... 8:10 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.

Les trains d'agrément entre la Nlle-Orléans et McComb City partent de la Nlle-Orléans à 3 h. 30m. P. M., le samedi, et à 7 heures, le dimanche. Ils arrivent à 10 h. 30 m. P. M., dimanche et à 9 h. 50 m. A. M., le lundi.

Tickets d'excursion du dimanche jusqu'à McComb City, et retour. UNE PIASTRE.

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

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.
14 jv—

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans Rail Road Line.

Double Daily Through Trains.

Will leave and arrive at the Calliope St. Depot from May 12th 1878, as follows:—

LEAVE.	ARRIVE.
Express No 1..6:00 P M	Express No 2.. 9:15 A M
Way No 3.....7:00 A M	Way No 4..... 8:10 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.

Accommodation trains between New Orleans and McComb City

Leave New Orleans 3:30 P. M. Saturday, and 7:00 A. M., Sunday.

Arrive at New Orleans at 10:30 P. M., Sunday and at 9:50 A. M., Monday.

Sunday excursion Tickets to McComb City and return, ONE DOLLAR.

Tickets for sale and information given at 22 Camp street, corner Common.

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja'y14—

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. H. ROBINSON, Supt.
J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION

156 rue du Canal,
D. URQUHART, Président,
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président,
THOS. A. CLARKE, 2nd "
CHAS. J. LEEDS, 3ème "
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, et Compagnie de Steamships de Morgan.

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

LE FERRY partira du pied de la rue Ste-Anne tous les jours, à HUIT HEURES ET DEMIE A. M., et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 9 heures A. M.

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

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

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

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 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—

Douzième état de situation annuel

—DU—

FACTOR'S AND TRADERS' Insurance Company.

37......RUE CARONDELET......37

Nlle-Orléans, 21 mai 1878.

LES directeurs, conformément à la charte de la compagnie, publient l'état suivant de ses affaires pour l'année fiscale expirée le 30 avril 1878, savoir:

Primes de l'année—		
Sur risques d'incendie	$312,704 38	
Sur risques de rivières	214,394 61	
Sur risques de mer.	45,780 70	$572,779 67
En moins—		
Primes non expirées le 30 avril 1878..	85,533 00	
Primes remboursées	9,229 68	94,762 68
Montant net des primes		$478,017 01
Pertes payées—		
Sur risques de feu....$55,458 14		
Sur risques de rivières 128,641 36		
Sur risques de mer 26,550 00	210,649 50	
Réassurances	32,271 99	
Réfactions (rebates)	14,017 32	
Taxes d'Etat et de ville	27,386 00	
Bureau des assureurs de la Nlle-Orléans	9,551 20	
Dépenses générales brutes	41,575 89	
Profits et pertes	24,060 56	359,512 42
Balance		$118,504 52
Ajoutez—intérêt, escomptes et épargnes reçus		89,629 96
		$208,134 48
A déduire—premier intérêt semi-annuel sur le capital, 5 pour cent, payé, et le second, 5 pour cent, échu		100,000 00
Bénéfice net		$108,134 48
Réserve		32,536 55
Balance à être partagée sur le montant net des primes		75,597 93

L'actif de la compagnie est comme suit:

Encaisse	$240,921 36
Comptes en voie de recouvrement	87,091 50
Effets à recevoir, en garantie	402,131 07
Effets à recevoir, pour primes	37,993 15
Actions de banques et autres actions	208,100 16
Bons de l'Etat et Bons de la ville	195,104 73
Bons des Etats-Unis	12,625 00
Bons du Masonic Grand Lodge	8,000 00
Bons de l'Odd Fellows' Hall Association	5,000 00
Bons de l'Association for the Relief of Jewish Widows and Orphans	2,500 00
Propriétés foncières	88,849 17
Total	$1,288,316 14

Ce qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la Compagnie.

ED. A. PALFREY, président.
THOS. F. WALKER, Secrétaire.

Etat de la Louisiane,
Paroisse d'Orléans, Ville de la Nlle-Orléans.
Signé, pardevant moi, ce 22 mai 1878.
EDWARD IVY, notaire.

Le 21 du courant, à une réunion spéciale du Bureau des Directeurs, il a été résolu de payer, sur demande, un SECOND INTERET semi-annuel de CINQ POUR CENT, le 30 avril 1878—ce qui fait DIX POUR CENT PAR AN sur le capital de la Compagnie (\$1,000,000), et un DIVIDENDE, AU COMPTANT, de VINGT POUR CENT aux actionnaires sur le montant (\$377,989 69) de leurs primes nettes participantes pour l'année expirée le 30 avril 1878.

ED. A. PALFREY, Président.
JOHN CHAFFE, Vice-Président.
THOS. F. WALKER, Secrétaire.

DIRECTEURS.

John I. Noble,	B. F. Eschleman,
John Chaffe,	Wm. C. Black,
Richard Milliken,	Charles Chaffe,
J. I. Warren,	L. C. Jurey,
Samuel Friedlander,	Wm. Hartwell,
A. A. Yates,	C. J. Leeds,
R. M. Walmsley,	A. T. Janin,
A. H. May,	Joseph Bowling,
T. Lytt. Lyon,	A. M. Bickham,
Samuel H. Boyd,	Henry Abraham,
Joseph McElroy,	Louis Bush,
William J. Behan,	A. Brittin,

23 mai—1m G. W. Sentell.

ASSURANCES.

VINGT-NEUVIÈME ETAT ANNUEL DE LA Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

LES Directeurs, conformément à la Charte amendée, présentent l'état suivant des affaires de la Compagnie au 30 avril 1878.

Primes d'incendie..	$180,751 16	
Primes maritimes..	26,729 15	
Primes de rivières..	82,136 50	
	$289,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$228,931 32
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,635 96	
		97,259 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc.	59,291 28	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc.	21,629 90	
		37,661 48
Profits bruts		$94,010 61

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$39,999 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	
		$84,696 47
Prêts remboursables sur demande	$79,315 35	
Argent	63,126 62	
Bons de ville		128,441 97
Actions de banques et autres		83,117 29
Propriétés foncières		30,180 63
Primes en voie de collection et comptes sans account		112,276 91
		22,902 19
Total de l'actif		$506,611 37

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 22ème jour de mai 1878.

ALFRED INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction a résolu aujourd'hui, après avoir payé le dividende annuel de DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT sera payé comptant LUNDI, 10 juin, à ceux qui y ont droit.

DIRECTEURS.

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

24 mai— Jno M. Parker.

Etat annuel de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans. Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02	
Primes maritimes	84,632 42	
Primes de rivière	29,246 04	
Total des primes		$380,759 48
Moins		
Primes sur risques non expirées	$ 86,057 66	
Primes remboursées	12,190 18	
Ré-assurances	20,742 89	118,990 73
Primes nettes		$261,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage		41,823 54
		$303,592 29
A déduire:		
Pertes par le feu	$66,417 85	
Pertes maritimes	17,722 00	
Pertes de rivières	12,320 85	$96,460 70
Réfaction (rebate) 15 0/0	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	$ 58,066 76	
Propriétés foncières	118,275 12	
Gold Bonds des Etats Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co, bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et consols 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. TUYES, Président.
J. W. HINCKS, Secrétaire.

Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier 1878.

JOHN L. LARESCHE, Juge de Paix.

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

N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

DIRECTEURS.

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

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé...................$500,000

* VINGT DEUXIEME ETAT ANNUEL.

Bureaux No 52 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

CONFORMEMENT 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	$303,665 74	
Sur les risques de rivière	91,210 38	
Sur les risques maritimes	30,473 55	
		$425,399 67
A ajouter—		
Risques non terminées 1876		$ 94,275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins—		
Risques non terminées, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées.	16,445 76	$121 186 76
Primes nettes		$398,457 91
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$ 92,406 56	
Sur les risques de rivières	19,188 02	
Sur les risques de mer	20,643 91	
	$132,238 49	
Pertes non ajustées	36,000 00	
	$168,238 49	
A ajouter— Ré-assurances	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	80,979 11	
Fonds de réserve	10,000 00	
Intérêts 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	$306,329 00
Prêts sur hypothèque	9,122 63
Prêts sur garantie	26,649 69
Billets à recevoir	11,458 25
Propriétés foncières	28,000 00
Primes en voie de collection	52,435 49
Argent en caisse	150,462 72
Total de l'actif	$584,465 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, 26 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

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

20 janv—

TWENTY-NINTH ANNUAL STATEMENT

—OF THE—

CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

New Orleans, May 22 1878.

The Trustees, in conformity with amended charter, submit the following statement of affairs of the company on the 30th of April, 1878.

Fire premiums	$180,751 16	
Marine premiums	26,729 15	
River premiums	82,136 50	
	$289,616 81	
Earned premiums, less reinsurances and return premiums		$228,931 32
Losses paid and estimated, say:		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,635 96	
		97,259 23
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,291 28	
Less rents, salvage, savings, etc.	21,629 90	
		37,661 48
Gross profits		$94,010 61

The company have the following assets:

Bills receivable	$39,988 67	
Loans on bonds and mortgage	44,707 80	
		$84,696 47
Loans on call	$79,315 35	
Cash	63,126 62	
		123 441 97
City bonds		83,117 29
Bank and other stocks		30,180 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		22 902 19
		$506 611 37

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 22d day of May 1878.

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

The Board of Trustees this day resolved, That after paying the annual dividend of TEN PER CENT, on the capital stock of the company, that a dividend of TWENTY PER CENT, in cash, be paid on MONDAY June 10, to these parties entitled to receive the same.

TRUSTEES:

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

24 mai— Jno. M. Parker.

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

Weekly—Per annum, $5; half-yearly, $2 50; quarterly, $1 25; Single copy, 10 cents.

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,

NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER,

The steamship

NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn,

will leave her warf, foot of Toulouse street.

WEDNESDAY, 19 June, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 1½ 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

Merchants' Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—		
On Fire Risks		$334,652 72
On Marine Risks		20,648 79
On River Risks		24,051 91
Total Premiums		$379,353 42
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$261,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks	$65,437 89	
On Marine Risks	13,465 68	
On River Risks	10,264 92	
Taxes and expenses, less interest	35,317 52	
Re-insurances and Return Premiums	18,313 67	132,799 68
Profit		$128,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$206,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 53
Bank, Water Works and other stocks	196,276 40
Notes secured by mortgage	186,501 65
Notes secured by pledge	60,870 63
Bills receivable	81,811 07
Premium in course of collection	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,879 39
Cash on hand	81,551 35
	$1,077,613 59

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 sucribed before me the 10th day of June 1878.

JAMES FAHEY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 10th day of June 1878, it was resolved to declare a Cash Dividend of Twenty Per Cent on the earned participating Premiums for the year ending 31st May 1878, 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	EDWARD TOBY,
JOHN GEDDES,	D. FATJO,
P. FOURCHY,	M. W. SMITH
J. J. FERNANDEZ,	D. A. CHAFFRAIX,
JNO. B. LALLANDE,	CHS. LAFITTE,
A. A. LELONG.	

June 11—

ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less—		
Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvage		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses $66,417 85		
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	$ 58,066 76	
Real Estate	118,275 12	
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42	
Bills receivable for premiums	11,429 38	
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84	
Premiums in course of collection	70,210 94	619,895 46

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

JULES TUYES, President,
J. W. HINCKS, Secretary.

Sworn to and subscribed before me, this sixteenth January, A. D. 1878.

JOHN L. LARESCHE,
Third Justice of the Peace

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

J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS:

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

TRAMWAYS

OU

CHEMINS DE FER URBAINS DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

Le point de départ de ces deux lignes est le côté gauche de la statue de Clay, ou celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent; les cars de la ligne Prytania suivant la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, et la ligne Magazine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magazine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magazine, au-delà du Marché de ce nom.

En remontant la rue du Camp par l'une ou l'autre des lignes ci-dessus, on voit à sa droite la Place Lafayette, à sa gauche Odd Fellows' Hall, St-Patrick's Hall et la belle Eglise de St-Patrick.

Dans la rue Prytania se trouvent quelques-uns des plus beaux édifices de la Nlle-Orléans.

A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyfarré pour suivre la rue Magazine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay; ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.

Il y a, à 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 Bayou, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

Point de départ: rue du Canal. La route se fait par la rue des Remparts jusqu'à la rue de l'Esplanade, celle-ci jusqu'à la rue Dauphine, et la rue Dauphine jusqu'à la rue Pologne, dans le 3e district, où se trouve la station. Le retour s'opère par la rue des Remparts et la rue du Canal.

A la station de la rue Pologne, il y a des cars qui vont jusqu'aux Abattoirs en passant devant les Casernes fédérales. Pour la route entière, de la rue du Canal aux Abattoirs, on ne paie que 5 cents.

Ligne de la Levée et des Casernes.

Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue Peters, qui devient ensuite Vieille-Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien, 3e district, qu'ils suivent jusqu'à la rue de Chartres pour gagner la rue Pologne où se trouve la station. Là, les personnes qui veulent se rendre au Couvent des Ursulines, aux Casernes ou aux Abattoirs, prennent le car affecté à ce service, comme ci-dessus.

Les voitures de cette ligne passent devant la Place Jackson, la Cathédrale, le Marché français et l'Hôtel des Monnaies.

Le retour à la rue du Canal s'opère par les rues Pologne, Royale, Enghien et Levée.

Ligne de la rue Annonciation.

Station de départ: Rue du Canal, entre Camp et Magazine. Les cars longent la rue Tchoupitoulas jusqu'à sa jonction avec les rues Delord et Annonciation, et suivent cette dernière rue, en contournant la Place Annonciation, jusqu'à la station d'arrivée, située dans Louisiana Avenue. Pour le retour, ils prennent la rue Chippewa jusqu'à la Place Annonciation et la rue de ce nom qu'ils descendent jusqu'à la rue Delord. Ils suivent ensuite la rue Delord jusqu'à la rue Peters et celle-ci jusqu'à la rue du Canal.

Ligne Tchoupitoulas.

Station de départ: Rue du Canal, près Camp. Les cars remontent la rue Tchoupitoulas jusqu'à Louisiana Avenue, et reviennent par la rue Tchoupitoulas (double voie) jusqu'à Felicity Road, qu'ils descendent jusqu'à la rue Peters et la rue du Canal. On peut voir sur le parcours de cette ligne la Fabrique de Glace et l'Ascenseur des Grains (Grain Elevator). En changeant de voiture à Louisiana Avenue, on se rend au City Park, 6ème district. On peut aussi prendre le car à Louisiana Avenue où à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryads cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passant devant le marché de ce nom, remontant la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.

Le retour s'opère pour les *Baronne cars*, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *Dryads cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

Les cars de cette double ligne passent devant l'Hôtel St-Charles, le Masonic Hall, l'Académie de Musique, le Théâtre St-Charles, l'Hôtel de Ville, la Place Lafayette et l'Exposition Building.

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

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

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal, statue de Clay. Parcours: (cars verts) Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et de là à la station d'arrivée. Les cars bleus suivent la même route; seulement, au lieu de tourner dans la rue Broad, ils suivent la rue Dumaine jusqu'au Bayou St-Jean, longent les bords du Bayou jusqu'à la Grande Route St-Jean, d'où ils se rendent à la station d'arrivée, en passant devant la porte des Fair Grounds, qui fait face à la rue Sauvage.—Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St-Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la rue Claiborne.

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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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

Chemin de fer de la rue du Canal, du City Park et du Lac.

Les wagons de cette ligne sont mus par une légère locomotive et vont de la rue du Canal au Fort Espagnol, sur le lac Pontchartrain: distance, environ sept milles. La voie est double d'un bout à l'autre, à l'exception de deux tronçons insignifiants. La station de départ est dans la rue du Bassin près de Canal. Les trains suivent la rue du Bassin jusqu'à la rue Bienville, la rue Bienville jusqu'à St-Patrick, St-Patrick jusqu'à la rive occidentale du Canal d'Orléans, à la jonction du Chemin de la Métairie et du Parc; ils longent ensuite le Canal d'Orléans (côté ouest) jusqu'au Lac Pontchartrain.

Pour le retour ils suivent la même route jusqu'au Parc, et le reste du parcours se fait ainsi: rue Bernadotte jusqu'à la rue Bienville, Bienville jusqu'à Claiborne, Claiborne jusqu'à Douane, Douane jusqu'à Bassin.

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

La station de départ est la même que celle de "Levee and Barracks," rue du Canal, vis-à-vis la Douane. La même voie sert également aux deux lignes jusqu'à la rue de l'Esplanade où se trouve une voie double conduisant en ligne droite jusqu'au Pont du Bayou. Le retour s'opère par la même route, la voie du Bayou à la rue des Remparts étant commune à la ligne "Esplanade and Bayou Bridge" et à la ligne "Bayou and French Market."

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

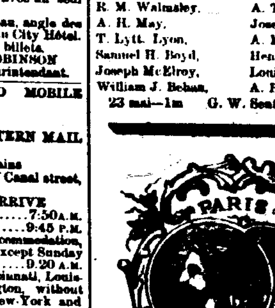
Station de départ: Levée près Dumaine. Parcours: Levée à Dumaine, Dumaine à Broad, Broad à la station de la rue Laharpe. Retour: Bayou à Broad, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

Ce chemin de fer est un des plus anciens de l'Amérique: il a été inauguré il y a environ 46 ans. La voie a cinq milles de longueur et se dirige en ligne droite du Mississipi au lac Pontchartrain.



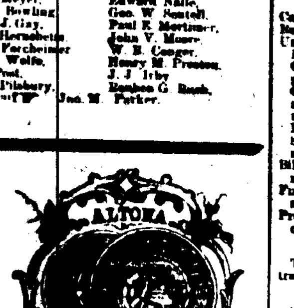
J. P. SARRAZIN,

Manufacture de Tabac à la vapeur,

ÉTABLIE EN 1842.

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI.

SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.



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

FEUILLETON.[1]

Commencé le 9 juin 1878.

DOSIA.

PAR HENRY GRÉVILLE.

(Suite)

Dosia ne releva pas cette nouvelle impertinence, et son cousin commençait à être inquiet de cette réserve inusitée, quand on aborda.

Le débarquement s'opéra sans encombre. Platon, descendu le premier, offrit la main aux dames et les déposa toutes sur le chemin. Dosia seule était restée en arrière avec Mourief qui retirait une rame de l'eau, non sans quelque difficulté, car, n'étant pas né amiral, lui, il la soulevait par le plat au lieu de la retirer par le travers.

—Savez-vous nager, mon cousin? lui dit-elle tout doucement, en retenant de la main gauche les plis de sa robe.

—Mais oui, cousine.

—Eh bien, nagez maintenant! s'écria-t-elle en franchissant d'un bond le bord de la pirogue sans toucher à la main que lui offrait Platon.

Elle se retourna avec un mouvement de chat qui court après sa queue et repoussa vivement la pirogue loin du rivage.

Pierre avait roulé au fond de la frêle embarcation, et, n'était le mouvement instinctif qui l'avait fait se cramponner au banc, il eût passé par-dessus bord. Sans se troubler, il se releva et chercha les avirons, mais n'en trouva qu'un: les autres avaient été remis au matelot de service et gisaient sur l'embarcadère.

Il se croisa les bras et regarda dédaigneusement le rivage.

—Eh bien! lui cria Platon, est-ce que tu vas passer la nuit sur le lac? Veux-tu une mandoline?

—Envoie-moi plutôt un remorqueur, lui cria Pierre, qui leva en signe de détresse son unique aviron.

Dosia, la tête un peu de côté, contemplait son ouvrage avec une satisfaction évidente. La princesse étaient contrariée; les autres riaient de bon cœur.

Platon regardait Dosia, et la conviction pénétrait en lui, de plus en plus profonde, que Pierre n'avait rien caché, et que cette enfant n'était qu'une enfant.

—Il n'est pas possible qu'elle joue ainsi avec un homme qui aurait fait battre son cœur, se disait-il; ce serait le dernier degré de l'impudence!

Et une satisfaction réelle entra en lui, absorbant peu à peu son mal de tête. A mesure que ses doutes s'évaporaient, sa souffrance diminuait et il se sentit soudain léger comme une plume.

Il n'y avait aucune barque disponible pour remorquer le promeneur solitaire, qu'un courant presque insensible emportait vers l'île,—déserte, hélas!—lorsque fort heureusement un podoscaphe monté par un de ses camarades de régiment vint le reconnaître.

—Es-tu un navigateur audacieux ou une simple épave? demanda le nouveau venu.

—Tout ce qu'il y a de plus épave, mon cher. Ramène-moi au rivage, il y a une récompense.

—Comme pour les chiens perdus, alors? s'écria le joyeux officier. Tiens, prends le bout de mon mouchoir de poche; je te remorque.

Ils arrivèrent ainsi au débarcadère, non sans une série de fausses manœuvres qui firent la joie des assistants.

En touchant le sol, Pierre salua sa cousine avec toute la reconnaissance qui lui était due.

—Bah! lui dit celle-ci en haussant les épaules, qu'est-ce que cela prouve?

—En effet, réplique Mourief, je me demande ce que cela prouve!

—Cela prouve que vous ne savez pas vous tirer d'affaire. On se jette à l'eau, ou nage d'un bras, et l'on ramène son embarcation.

—Grand merci, cousine! c'est bon pour vous, ces amusements-là! Je n'ai pas de goût pour les bains forcés repartit le jeune homme, piqué de ce dédain.

—Voyons, enfant, faites la paix, dit la princesse; faut-il qu'on soit toujours à vous réconcilier?

—Oh! nous réconcilier! c'est impossible, s'écria Dosia. Nous sommes brouillés de naissance. Nous n'avons jamais pu nous entendre....

Un éclair de malice glissa obliquement des yeux de Pierre à ceux de sa cousine, qui rougit soudain et se hâta d'ajouter avec l'honnêteté de sa nature hostile au mensonge:

—Nous entendre pour longtemps!

Et Platon sentit son mal de tête revenir avec une nouvelle violence.

VIII

On avait dîné depuis une heure, et les conversations languissaient; la princesse proposa de retourner au parc, son offre fut acceptée avec empressement. Les dames qui étaient venues de Pétersbourg furent reconduites jusqu'au chemin de fer, et les quatres promeneurs livrés à leurs propres ressources, se dirigèrent vers les grands tilleuls qui sentent si bon au mois de juillet, et dont l'ombre est si douce les soirs d'été.

Platon marchait devant, à côté de Dosia; celle-ci trouvait toujours le moyen de se tenir le plus loin possible de son cousin, que pour l'heure elle détestait cordialement.

—Mademoiselle Théodosie, dit le jeune capitaine, comment trouvez-vous notre Tsarskoé?

—Charmant, répondit la jeune fille; mais, si vous ne voulez pas que je modifie mon opinion, ne m'appelez pas Théodosie. Ce n'est pas ma faute si j'ai reçu ce vilain nom au baptême, et je ne vois pas pourquoi c'est moi qui serais punie d'une faute qui n'est pas la mienne.

—Ce n'est pas un vilain nom réplique poliment Platon.

—C'est un nom de femme de chambre. Enfin je n'y puis rien. Appelez-moi Dosia.

—Eh bien! mademoiselle Dosia, vous plaisez-vous ici?

La jeune émancipée hésita un instant.

—Oui....non, répondit-elle enfin; décidément non: il n'y a pas assez de liberté.

—Et vous voulez aller dans le monde! C'est bien pis!

—Vous croyez? Mais il y a des compensations!

—Bien peu! vous le verrez vous-même. D'ailleurs, j'ai tort de vous enlever vos illusions d'avance; vous les perdrez assez vite quand le moment en sera venu.

—C'est ce que me disait ma gouvernante anglaise.... Vous savez que j'ai eu une gouvernante anglaise?

—Je l'ignorais. Que vous disait cette demoiselle?

—Oh! ma chère miss Bucky! je n'ai jamais rien vu de plus drôle! Imaginez-vous, monsieur Platon, une longue perche, sèche, anguleuse, avec des robes neuves qui avaient l'air d'être vieilles, des cheveux qu'elle faisait onduler de force et qui se déondulaient sur-le-champ, de longues oreilles rouges avec de longues boucles d'oreilles en lave du Vésuve, — et de longues dents blanches, encore plus longues que ses boucles d'oreilles. Ma chère miss Bucky, je l'ai adorée!

—Longtemps?

—Deux étés. Maman la prenait pour l'été. Elle devait nous enseigner l'anglais, pour la conversation, vous savez? mais comme elle avait pour idée fixe d'apprendre le français au lieu de nous enseigner l'anglais, je lui ai appris la langue des diplomates.

—A-t-elle fait des progrès, au moins?

—Immenses, répondit Dosia avec un joli éclat de rire.

—Que lui avez-vous appris spécialement?

—Des chansons que ma gouvernante française m'avait laissées: le *Petit Chaperon rouge*, *Maître Corbeau* et le *Petit Oiseau*.—Mais j'avais changé les airs; elle chantait *Petit Oiseau* sur l'air *Maître Corbeau*, avec des yeux levés au ciel et une expression sentimentale.... C'était bien amusant!

Dosia fit entendre le petit rire sonore qui était chez elle l'indice d'une joie délirante.

—Je vois bien ce que miss Bucky a appris chez vous, dit Platon en souriant, mais je ne saisis pas ce qu'elle vous a enseigné?

—Oh! reprit Dosia devenue sérieuse, bien des choses! La Ballade de sir Robin Gray, l'art de faire des paysages avec de la sauge et une estampe..... Vous savez?

... barbouille tout le papier, et puis on enlève les blancs avec de la mie de pain. Il n'y a rien de plus drôle.

—Et puis?

—Et puis la morale et la philosophie, et les synonymes anglais. Voilà!

—C'est quelque chose, répondit Platon en s'efforçant de garder son sérieux. Et à votre gouvernante française, que lui devez-vous?

—Celle-là répondit Dosia en secouant la tête d'un air capable, c'était une révolutionnaire. Elle m'a enseigné l'histoire, la broderie sur filet,—mais j'aime mieux la tapisserie, c'est plus amusant,—les vers de Victor Hugo et les principes immortels de 89. Ça, je l'ai compris tout de suite. Nous avons lu les *Girondins*. J'ai pleuré. C'était superbe. Je ne rêvais plus que déesse de la liberté, bonnet et révolution. Elle faisait aussi très bien les conserves et n'avait pas sa pareille pour amidonner le linge fin. Mais je ne l'ai pas eue très longtemps; maman a prétendu qu'elle me rendait intraitable.

—Comment cela?

—Vous comprenez que, d'après nos principes, quand maman me défendait quelque chose sans m'expliquer pourquoi, naturellement je taisais ce qu'elle m'avait défendu; de là des orages.

—Et votre gouvernante, que disait-elle alors? fit Platon.

—Elle me disait qu'il fallait obéir à maman, que les enfants doivent la soumission absolue à leurs parents et à leurs institutrices; et quand je lui résistais, elle me mettait en pénitence. Alors je me suis dit qu'il y a évidemment principes et principes; il y en a qui sont bons pour les gouvernants et d'autres qui sont meilleurs pour les gouvernés et j'ai pensé que lorsque ce serait à mon tour d'être dans les gouvernants, ce serait beaucoup plus agréable.

—Parfait! conclut Platon.

—Aussi depuis ce temps-là je n'aime pas les théories; sur le papier, ça fait très bien, mais quand on a une élève têtue, il n'y a pas de principes immortels qui tiennent, on la met en pénitence.

—Bravo! dit Platon: voilà un raisonnement pratique. Avez-vous eu longtemps votre révolutionnaire?

—Deux ans, et je l'ai bien regrettée. C'était pourtant la meilleure de nos gouvernantes. Elle était si bonne quand ses théories lui étaient sorties de la tête! Je crois qu'elle était un peu...

Dosia frappa légèrement son joli front du bout de son index et prit un air entendu.

—Mais, reprit-elle avec vivacité, c'était une personne admirable! Elle avait un cœur généreux, une charité sans bornes; elle donnait tout ce qu'elle possédait à nos pauvres paysans qui n'étaient pourtant ni de son pays ni dans ses principes. Je l'aimais bien mieux que la gouvernante allemande qui lui a succédé.

Platon s'amusait fort de ce bavardage; il se retourna; derrière lui, sa sœur et Pierre marchaient d'un pas régulier, assez rapide, et causaient avec animation. Il revint à Dosia, qui méditait.

—A quoi pensez-vous? lui dit-il doucement.

—Je pensais à ma gouvernante allemande. Elle était bien drôle, allez! Elle avait un grande bouche toute pleine de beaux sentiments à la place des dents qui lui manquaient: *Wallenstein*, *Die Räuber*, *Ich habe genossen das irdische Glück*; tout y passait. Elle me faisait jouer du Schumann à quatre mains, ça m'ennuyait horriblement;—et puis, quand il s'est agi de traiter avec maman, elle s'est montrée aussi intéressée qu'un vieux juif. C'est ça qui m'a fait revenir de la soupe de myosotis.

—Quel est le potage que vous désignez sous ce nom? dit Platon quelque peu surpris.

—Comment, vous ne savez pas? On voit bien que vous n'avez pas eu de gouvernante allemande! dit Dosia avec un petit éclat de rire. Les belles paroles, les belles pensées,—les grandes, celles qui viennent du cœur, ajouta-t-elle en clignant de l'œil avec une indicible raillerie,—l'éther et les étoiles, et les anges qui emportent les âmes, les désillusions et les enchantements, l'idéal du devoir, le désintéressement des biens de ce monde, l'abnégation du *moi*, et le revoir dans une vie meilleure, et les lotus au bord du Gange.... Ouf!!

Dosia termina cette nomenclature par un soupir et ajouta tranquillement:

—Tout ça, c'est de la soupe de myosotis.

—Je comprends! dit Platon. Vous avez une limpidité d'élocution qui ne laisse pas de place à l'erreur.

Dosia le regarda un instant, prête à se fâcher de la raillerie, puis elle sourit d'un air content.

—La meilleure de toutes, reprit-elle, a été ma gouvernante russe: mais je ne l'ai eue que trois jours. Elle portait les cheveux courts, elle avait des lunettes bleues, et elle était nihiliste. Quand maman a vu apparaître sur la table d'études: "Force et matière," vous savez? elle lui a dit tout doucement de sa voix fatiguée:

—Mademoiselle vous pouvez faire vos malles.

Et les lunettes bleues ont disparu pour jamais de notre horizon.

—Vous avez eu une éducation assez variée, à ce que je vois, dit Platon, non sans quelque pitié pour cette vive intelligence si mal cultivée.

—Oui....mais cela ne m'a pas fait de mal; j'ai appris à juger les choses!....

Cette idée parut si bizarre au jeune capitaine, que, pris de fou rire, il s'arrêta et s'assit sur un banc. Dosia, peu flattée, mit ses deux mains mignones derrière son dos et pencha un peu la tête de côté pour lire sur le visage de cet interlocuteur trop gai.

Pierre et Sophie s'approchèrent aussitôt, prêts à partager l'hilarité du jeune homme. Mourief n'eut pas besoin d'explication: l'attitude de sa cousine lui parut suffisamment éloquente.

—Dosia a dit une bêtise! fit-il d'un air charmé. Enfin! j'attendais ça depuis ce matin.

La riposte de Dosia partit comme un coup de pistolet.

—On n'attend pas les tiennes si longtemps!

—Bravo! s'écria Platon, lorsque, non sans peine, il eut repris son sérieux. Tu est touché, Pierre.

Celui-ci s'inclinait gravement, chapeau bas.

—J'ai trouvé mon maître! dit-il à Dosia. Très honorée cousine, à partir de ce jour je dépose les armes devant vous. Je ne suis pas de force. Vous m'avez trop maltraité depuis midi....

—C'est bien! fit Dosia en levant la tête d'un air de reine. Vous avez grandement raison: cette conduite indique chez mon cousin une crainte salutaire, qui est le commencement de la sagesse.

Ils étaient dans un espace découvert, au bord du lac, non loin de l'endroit où ils avaient vu les régates; la lune s'était levée et les éclairait d'une lumière blanche si intense, qu'elle faisait mal aux yeux sur le gravier blanc.

—Quelle belle soirée! murmura la princesse en s'asseyant auprès de son frère.

—Un temps fait à souhait pour les amoureux! répondit Platon. Nous autres profanes, nous devrions rester chez nous, indignes que nous sommes.

Son œil glissait sur Dosia, épiant l'effet de ces paroles. Mais la jeune fille, le nez en l'air, étudiait sérieusement les taches de la reine des nuits.

—Où est le temps, soupira-t-elle, où je croyais à l'homme dans la lune? C'était le bon temps.

—Quel âge pouviez-vous avoir?

(A continuer)

—Naïveté militaire racontée par l'*Indépendance belge*:

Une aventure des plus dramatiques est arrivée, il y a quelques jours, à un officier supérieur de la garnison de Bruxelles. Le colonel Z. avait été invité à dîner par Mme W...; mais au jour convenu, au moment de sortir de chez lui, il fut atteint d'une violente névralgie, et se décida à renoncer au plaisir qu'il s'était promis.

Le colonel écrivit une lettre d'excuses, appela son ordonnance et lui dit: "Trullemans, vous donnerez cette lettre à Mme W...., et vous rapporterez mon dîner." Ici commence le drame.

Trullemans part, serrant précieusement contre son tabac la lettre de son colonel, arrive chez Mme W...., et accomplit sa mission, puis reste immobile. Surprise, la maîtresse de la maison lui demande ce qu'il attend, et Trullemans de répondre: "Le colonel, il a dit de rapporter son dîner."

Mme W... devine le quiproquo, donne des ordres, et l'on remet au fidèle troupier une série de casseroles, d'où se dégage une odeur réjouissante. Mme W... glisse en outre dans la poche du soldat une demi-bouteille de champagne, et lui dit: "Vous servirez cela au colonel au dessert."

Pendant ce temps, l'officier passait du laudanum à la créosote, et du chloral à toutes les imprécations de la terre, comme fait tout honnête homme qui a mal aux dents.

Mais Trullemans revient, et, ma foi, le restaurant paraît avoir envoyé de si bonnes choses que le colonel se met à table. Au potage, il est surpris et se découvre un commencement d'appétit; aux hors-d'œuvre, sa faim redouble; aux entrées, ses douleurs disparaissent; il est stupéfait au rôti, ahuri au gibier, et ne cesse de s'étonner des plats merveilleux que son restaurant lui envoie. Au dessert, l'ordonnance, fidèle à sa consigne, place la bouteille de champagne sur la table. Demande d'explications, tout se découvre.

Le colonel désespéré réfléchit, puis donne dix francs à son ordonnance et lui dit d'aller acheter un bouquet et de le porter de sa part à Mme W.... Puis notre officier, content de son idée, s'assied dans un fauteuil, où une somnolence agréable ne tarde pas à le gagner.

Au bout d'une heure et demie, la porte s'ouvre, c'est Trullemans qui rentre et vient gravement déposer sur la table deux pièces de cinq francs. Le colonel interroge avec inquiétude. "Madame, elle a payé le bouquet," répond le bon milicien, qui paraît très satisfait.

Mme W.... en recevant le bouquet avait donné 5 francs de pourboire au soldat qui lui avait répondu ces simples mots: "C'est pas 5 francs, c'est 10 francs."

Le colonel Z. est au lit depuis trois jours, et tout l'état-major de la garnison est en émoi.

Une vérité indéniable.—Vous méritez de souffrir et si vous menez une vie misérable dans ce monde si beau, c'est entièrement votre faute et il n'y a qu'une excuse pour vous—votre préjugé déraisonnable qui a tué des milliers de gens. Le sens commun vous montrera bientôt que la "Green's August Flower" vous guérira de la maladie du foie ou de la dyspepsie et de tous leurs misérables effets, tels que le mal de tête, les palpitations du cœur, les aigreurs de l'estomac, les constipations, les lourdeurs de tête, de la prostration nerveuse, de la mélancolie, etc. L'August Flower se vend maintenant dans toutes les villes du continent et il n'y a pas un droguiste qui ne vous parlera de ses guérisons merveilleuses. Vous pouvez acheter une bouteille d'échantillon pour 10 cents. Trois doses vous soulageront.