L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

MERCREDI 21 MAI 1879

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

Service entre la Nouvelle-Orléans et Marseille, via Havane, Cadix et Barcelone.

Départ chaque mois:
MARTINIQUE vers le 20 avril.
CALDERA, vers le 20 mai.
GUADELOUPE, vers le 20 juin.
Cette ligne prend aussi du frêt pour GENES.

Pour frêt et passage, s'adresser à
L. GRAND, agent.
26 jan—1an Cour Gallier, lettre H.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

SAINT-LAURENT, Jouola, mercredi, 21 mai
AMERIQUE, Delord, mercredi, 28 mai
FRANCE, Trudelle, mercredi, 4 juin.

Prix du passage (en or) pour le Havre.
Première cabine (vin compris)..........$100
Deuxième — — ....$ 65
Troisième — — ....$ 35
BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec ameublement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $26 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

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

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

De Brême — De la Nlle-Orléans
Braunschweig..26 avril — environ 28 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 | Entrepont...$36.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre...$150 | Entrepont...$45.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre....$35 | Entrepont....$15.
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
" à Indianola..........45 50

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

Les consignés 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 nin No. 42 de la rue de l'Union.

HONDURAS.

Le rapide steamer en fer de première classe
E. B. WARD, JR.
Capitaine S. PIZZATI.

Pour Belize, Honduras, touchant à Amor, Port Cortez, Truxillo, Ruatan et Utilla, partira positivement pour les ports ci-dessus, le dimanche, 27 avril 1879, à ... du Picayune Tier, vis-à-vis le marché à la viande.

Pour frêt et passage, ayant des aménagements supérieurs, s'adresser à
S. OTERI & BRO.
23 et 25 rue Front et 24 et 26 rue Fulton, entre les rues Gravier et Poydras.

N. B.—Le WARD fera son service en connexion avec la ligne régulière de goëlettes sur la même ligne. 2 mars—79—1an

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
KNICKERBOCKER,
Capt. F. Kemble,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse
Mercredi 28 mai, à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1/2 pour cent.

Passage—Cabine..........$40
Entrepont..........20
Billet d'excursion 75

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

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

BELFAST & GLASGOW STATE LINE.

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

Cabines de première classe salon, une seule couchette.

BILLETS, $55 à $70, pour tous les points de l'Europe, aux prix les plus bas. Billets de retour bons pour 12 mois $100 à $120. Seconde cabines, une seule couchette $40, billets de retour $90.

Pour billets, informations, etc., s'adresser à
AUSTIN, BALDWIN & CO,
53 Broadway, New-York,
ou à 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. 12 mars— 6m.

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 fév— 9mt13e Nlle-Orléans.

VAPEURS.

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

Pour Natchez, Bayou Sara, [illegible] et tous les débarcadères intermédiaires.

NATCHEZ,
T. P. Leathers, Capitaine,
[illegible], Commis.

[illegible] à Vicksburg à la ligne Packet pour [illegible] et à la ligne [illegible] Memphis, Caire et St-Louis.

[illegible] se réserve le droit de passer tous [illegible] qu'il jugera convenable.

[illegible] Pullman à bord [illegible]
HENRY & WORK, 166 Common et
[illegible] CAMLIN 27 rue Tchoupitoulas.

Paquets réguliers des Opelousas,
Partant tous les Mardis à 5 h du soir.

Pour Washington, Opelousas, Port Barré, [illegible], Churchville et tous les débarcadères sur la rivière, la rivière Atchafalaya et le bayou Courtableau.

Le nouveau steamer à léger tirant d'eau
[illegible],
W. CRAWFORD, capitaine,
J. J. SCHMIDT, commis.
Partira comme ci-dessus.
Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à
LORD & [illegible] FRAME, agents,
31 déc— [illegible] rue du Camp.

Paquebot de la Côte jusqu'à Thibodaux:
Deux fois par semaine.

HENRY TETE,
J. P. [illegible], Capitaine,
[illegible], Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS à 5 heures de l'après-midi, et tous les VENDREDIS à 10 heures du matin.

Retour: Il partira de Donaldsonville tous les DIMANCHES et MERCREDIS.

Le HENRY TETE prendra du frêt pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodaux.

Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à
E. RIVET,
105 rue Decatur, près St. Louis.

P. S. Un commis recevoir est stationné sur la Levée, à la tête de la rue Bienville, pour recevoir son frêt.
16 juillet—1 an

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas.

A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à 8 heures du matin, tous les jours pour Westwego, et touchant à [illegible] se rendant 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 4 1/2 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 du soir.

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

C. S. PAYNE,
4 déc— Surintendant.

Pour la Baie St-Louis, la Passe Christian et Biloxi.

NEW CAMELIA

Part de la ville les mercredis, à l'arrivée du convoi de 8 heures du matin; les vendredis, à l'arrivée du convoi des chars de 11 heures du matin, chars de la rue du Canal.

Au retour, il partira de Biloxi le même soir et de la Passe Christian les samedis à 6 heures du matin et de la Baie St-Louis à 7 heures.

Le frêt sera reçu au débarcadère du New Camelia au Bassin Neuf, côté de la rue Delord, tout le jour le mardi et le mercredi jusqu'à 7 heures du matin, aussi le jeudi et jusqu'à 9 heures vendredi matin.

Passage pour la Baie et la Passe, $1; Biloxi, $1 25, chaque fois. Repas 50 cents. Il y aura un restaurant à bord.

Le frêt sera reçu à très bas prix.

Pour plus amples renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent.
14, rue de l'Union.

N. B.—Le service dont il est question sera fait régulièrement, à moins que le mauvais temps ou les eaux basses ne l'empêchent.
14mai—1y

EXCURSION DU DIMANCHE
Pour Mandeville, Lewisburg et Madisonville.

Le steamer à basse pression
NEW CAMELIA,
Capt. WM. HANOVER,

commencera ses excursions régulières du dimanche pour les villes ci-dessus DIMANCHE, 20 avril, partant de l'extrémité du Lac à l'arrivée du train du chemin de fer de ville à 7 heures du matin, revenant dans la même soirée à temps pour que les voyageurs puissent prendre le train de 7 heures du soir pour la ville.

Prix du passage, aller et retour..........$1 00

Le service dont il est question sera fait régulièrement à moins qu'il ne soit empêché par le mauvais temps ou les eaux basses.

S'adresser à C. M. SORIA,
10avril—2com. 14 rue de l'Union.

ARRANGEMENT D'ÉTÉ.
Pour Mandeville, Madisonville et Covington.

A partir du 1er mai, les steamers à basse pression et portant la malle des Etats-Unis NEW CAMELIA et ABITA partiront comme ci-dessous:

Les LUNDIS et JEUDIS, à l'arrivée des trains du matin.

Les MARDIS, MERCREDIS, VENDREDIS et SAMEDIS, à l'arrivée du train de 4 heures.

Les trains partent de la rue du Canal.

Pour le retour—Laissant le Old Landing les MARDIS, MERCREDIS, JEUDIS, VENDREDIS et SAMEDIS à 6 heures du matin. Madisonville, le LUNDI matin.

Les excursions régulières du dimanche seront faites pendant toute la saison, partant le DIMANCHE à 7 heures du matin et revenant à temps pour prendre le convoi de 7 heures pour la ville.

Prix pour l'excursion du dimanche, (aller et retour, Une Piastre.

Le frêt sera reçu tous les jours, à son débarcadère, Nouveau Bassin, Pont Magnolia.

Les bagages (seulement) sont reçus à l'entrepôt des rues Canal et Carondelet, un jour d'avance du train précédant immédiatement le départ du bateau.

Le service se fera régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus amples informations, s'adresser à
C. M. SORIA,
23fév.78— Au No 20 de la rue de l'Union.

LEON QUEYROUZE. OSCAR BOIS

QUEYROUZE & BOIS
MARCHANDS EN GROS DE
GROCERIES, VINS, LIQUEURS
—ET—
Toutes sortes de Produits de l'Ouest.
Aux magasins bleus,
Coin Vieille-Levée et Bienville,
18 juil 78—1 an. Nlle Orléans.

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.

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 [illegible] d'Etat à un [illegible] libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont [illegible].

JOHN T. DUPOUR,
Passage de la Bourse.

56

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de la Nlle-Orléans, du Fort Espagnol et du Lac.

D'après un nouvel ordre les trains circuleront comme suit: le dimanche à 6, 7, 8, 9 h. et ensuite toutes les demi-heures. Dernier train de la ville, à 8.30 P. M.; du lac à 9.30 P. M. Pendant la semaine, à 6:30 et à 9 A. M., et ensuite toutes les heures. Dernier train de la ville à 7 P. M.; du lac à 8 P. M.

T. S. WILLIAMS,
4mai—1a Surintendant.

Grande Route de Jackson.
Chicago, St-Louis et Nlle-Orléans R. R.

LA ROUTE LA PLUS RAPIDE.

A partir du 6 avril 1879, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPART.	ARRIVEE.
Express No 1.5.15 P.M.	Express No 2- 9.30 A.M
Mixed No 3—7 h. A. M.	Mixed No 4- 7.10 P.M.

Nos 1 et 2 partent tous les jours; Nos 3 et 4 tous les jours, excepté le dimanche.

Le train d'excursion du SAMEDI pour McComb City part à 3.30 P. M.

EXCURSION DU DIMANCHE pour McComb City part à 7 heures A. M.

DES WAGONS-DORTOIRS PULLMAN VONT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O. ET CHICAGO, sans changement. Pour St-Louis un wagon-dortoir est attaché aux trains, à Milan, ce qui permet aux passagers de faire tout le voyage sans laisser le [illegible]. UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW-YORK et les VILLES DE L'EST.

Chars dortoirs améliorés et berceuses inclinées pour VICKSBURG, tous les jours, sans changement de chars.

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

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.
15nov—

Great Jackson Route.
Chicago, St-Louis & New Orleans R.R.
THE QUICKEST ROUTE EAST.

Trains will leave and arrive at the Calliope Street Depot, on and after April 6th 1879, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
Express No1. 5:15 p.m	Express No 2. 9.30 a.m.
Mixed No 3...7:00 a.m	Mixed No 4...7.10 p.m

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

SATURDAY accommodation for McComb City leaves at 3.30 P. M.

SUNDAY EXCURSION to McComb City leaves at 7 A. M.

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS —THROUGH TO— LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O. 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.

Improved Sleeping and Reclining Chair Cars to VICKSBURG daily, without change.

Tickets for sale, berths secured and information given at No 22 Camp street, corner of Common.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Ag ent.
16nov—

New-Orleans and Mobile Rail Road
(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.)

La route la plus courte et la plus rapide pour toutes les villes de l'Est. Transporte la malle et l'Express du Sud.

A partir de MERCREDI, 20 novembre 1878, les trains arriveront à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partiront comme suit:

Départ	Arrivée.
No 1, passagers, tous les jours excepté le dimanche......7:30 a. m.	No 2, Express, tous les jours 8:35 a.m
No 3, Express, tous les jours 5:00 p.m.	No 4, Passagers, tous les jours, excepté le dimanche......9.30 a. m.
No 7, Passagers, le dimanche seulement..7:35 a. m.	No 8, Passagers, le dimanche seulement..9.30 p. m.

Seule ligne qui ait des wagons-dortoirs de Pullman sur toute la route, sans changement, jusqu'à Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, Nashville et St-Louis, et également sans changement jusqu'à Cincinnati et Louisville. Un changement seulement jusqu'à New-York et jusqu'aux autres villes de l'Est.

On peut se procurer des billets et retenir d'avance des places dans les SLEEPING CARS en s'adressant au bureau, coin Camp et Commune, vis-à-vis le City Hotel.

D. B. ROBINSON, Surintendant.
J. W. COLEMAN, Agent de billets.
23nov—

NEW ORLEANS AND MOBILE RAIL ROAD
(MOBILE FAST LINE.)
THE SHORTEST AND QUICKEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES.
CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS.

On and after Wednesday, November 20, 1878, trains will arrive and leave depot, foot of Canal Street, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
No. 1 Passenger daily, except Sunday ......7:30 a. m.	No. 2 Express daily.......8:35 a. m.
No. 3 Express daily.......5:00 p. m.	No. 4 Passenger daily, except Sunday......9:30 p. m.
No. 7 Passenger Sunday only 7:35 a. m.	No. 8 Passenger Sunday only 9:30 p. m.

Only line running Pullman Palace Sleeping Coaches through without change to Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, Nashville and St. Louis. Pullman Sleepers, coaches through to Cincinnati and Louisville without change. Only one change to New York and other Eastern cities.

Tickets may be obtained and Sleeping Car Berths secured in advance on application at the office corner Camp and Common streets, opposite City Hotel.

D. B. ROBINSON, Superintendent.
23novtf J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

GRAND CHEMIN DE FER

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

Le FERRY partira du pied de la rue 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 du 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 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, avec forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui s'engageront 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.

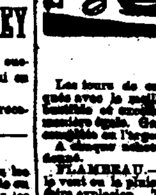
Pour frêt et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magazine.

Il ne sera point reçu de frêt après 3 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.

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

NOUVELLES INVENTTION



Moulin rotatoire à farine perfectionné de Hunter. Onze combinaisons dans une. Plus de 250,000 maintenant en usage. Chaque famille devrait en avoir un. On demande des agents pour la Louisiane et la Georgie. Envoyez $1 pour échantillons et poste. Conditions spéciales pour les agents.

JAMES H. REYNOLDS
Rue Baronne 90.

FOURS.

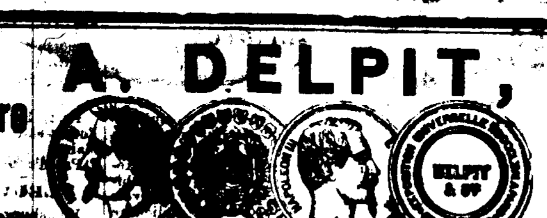
Les fours de cuisine du Robert E. Lee, fabriqués avec le meilleur fer; brûlant peu de combustible et excellents pour cuire le pain d'une manière égale. Garantis pour donner satisfaction complète ou l'argent est remboursé. A chaque acheteur un [illegible].

FLAMBEAU.—Aucun danger des étincelles; le vent ou la pluie ne peut l'éteindre; il ne peut faire explosion. Tous les bateaux à vapeur devraient en avoir un.

CLOCHES ELECTRIQUES.—Point de fils en [illegible]. Elles peuvent se placer partout. [illegible] spéciale pour les familles et les bateaux à vapeur. Garanties pour un an. [illegible]

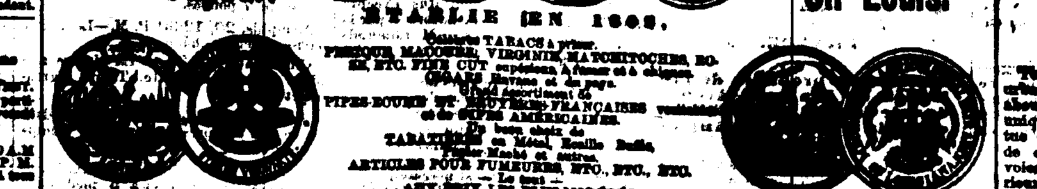
JAMES H. REYNOLDS,
90..........Rue Baronne..........90
Entre les rues Union et Perdido.
1er mai—1 an.

A. DELPIT,
Manufacture de Tabac à la Vapeur,
13 & 15 rue St. Louis.

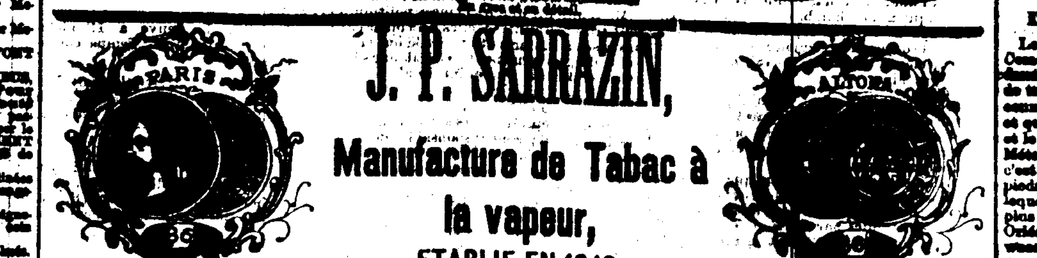


ETABLIE EN 1868.

Tabacs à priser. PERIQUE, MACOUBA, VIRGINIE, NATCHITOCHES, ROLLS, ETC. FINE CUT supérieur à fumer et à chiquer. CIGARES Havane et du pays. Grand assortiment de PIPES ECUME ET BRUYERES FRANCAISES [illegible] et de PIPES AMERICAINES. Un beau choix de TABATIERES en Métal, Ecaille, Buffle, Papier Maché et autres. ARTICLES POUR FUMEURS, ETC., ETC., ETC. — Le tout — AUX PRIX LES PLUS MODERES. En Gros et en détail.



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



OFFRE [illegible] un vaste assortiment de TABACS à fumer, à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réd[uits].
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. QUINTERO'S CIGAR WORKS. 2,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualité supérieure à ce prix [illegible]
Agence STAR NEW STYLE & FORBES—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

Le stock le mieux choisi et le meilleur marché à la Nouvelle-Orléans
PRIX REDUITS POUR DU COMPTANT.
Le nouveau STOCK DE LINGERIE DE DESSOUS D'ETE, en magasin.

Assortiment élégant de nouvelles Cravates.

BONNES CHEMISES à aussi bas prix que 75 cents.
CHEMISES DE DESSOUS, 40 cents.
CALEÇONS, 50 cents.
COLS, $1 la douzaine.
POIGNETS, $3 la douzaine.

Tout autre article de toilette également à prix aussi REDUITS.

B. T. WALSHE,
110 ------ RUE DU CANAL ------ 110
4 mai—DMaJ au 15 juin

BLADON SPRINGS,
(Sources de Bladon),
DANS L'ALABAMA.

L'HOTEL de ces fameuses Sources, qui sont considérées comme les premières du Sud, est ouvert depuis le 1er mai 1879. Les personnes atteintes de maux chroniques d'estomac et d'entrailles, de maladies des reins, de maladies chroniques du foie et de la rate, de la syphilis, sous toutes les formes, de rhumatismes; les femmes atteintes des affections dont elles souffrent habituellement auront recours à un meilleur moyen de guérison que l'usage de ces eaux dont les premiers médecins du Sud ont constaté l'efficacité. Un chimiste de premier ordre en a fait l'analyse et a déclaré qu'elles sont les meilleures du monde.

Ceux qui cherchent le plaisir trouveront à l'établissement de la bonne musique, une salle de bal, des salles pour les amateurs de [illegible]. On trouvera à la buvette les liqueurs et les vins les plus fins.

Les steamers qui transportent la malle des Etats-Unis partent de Mobile tous les mardis et samedis soir. Aller et retour, $17, et le billet est bon jusqu'à ce qu'on s'en serve. Il y a une malle tous les jours, excepté le lundi.

Pour l'analyse et les certificats, s'adresser à J. CONNER & CO., Bladon Springs, Ala. Ou à B. WARD, Mobile, Ala., agent général pour la vente des eaux. 13 mai—3m.

H. J. RIVET,
PHARMACIEN-DROGUISTE
Importateur de Médicaments Patentés Français.
Agent du "TEXAS COTTON WORM DESTROYER." Propriétaire des célèbres Bitters Our Own Louisiana Aromatic Bitters. 58 rue de Chartres et 26 rue Bienville, Nlle-Orléans.
17 ... 79—1 an.

PHARMACIE DUCONGE,
39..........RUE DE CHARTRES..........39
NOUVELLE-ORLEANS.
A. CARROUCHE,
SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie [illegible] comme un assortiment complet de: MEDICAMENTS PATENTES FRANÇAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que de DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, [illegible] généralement un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris tous les médicaments patentés dont nous donnons chaque jour l'énumération complète [illegible] colonne. La maison sollicite des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec célérité. Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duconge. Agence pour la vente de Willson's Dysentery Remedy. 1 sept 78—1 an.

OH!! POUR SAN ANTONIO!
GRANDE EXCURSION.
Départ d'ici le 18, 19 et 20 mai. Retour du 26 mai au 1er juin.
BILLETS, ALLER ET RETOUR $25 50.
W. H. BARNETT,
COURTIER DE BILLETS DE CHEMINS DE FER.
148 rue Commune, en face de l'Hôtel St. Charles.
14 mars—au 1er octb—DMarJ

For New York direct.
Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER
Steamship
will leave her warf, foot of Toulouse street,
KNICKERBOCKER
Capt. F. KEMBLE,
Wednesday, May 28th, at 8 A.M.
Insurance on cargo by this line 1/2 per cent.
Cabin Passage..........$40
Steerage..........20
Excursion tickets..........75

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.

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé..........$500,000
VINGT-TROISIEME ETAT ANNUEL.
Bureau: No 50 rue du Camp.
Nlle-Orléans 1er janvier 1879.

CONFORMEMENT aux prescriptions de sa Charte, cette compagnie publie l'état suivant de ses affaires pour l'année finissant le 31 décembre 1878.

Montant des primes pour l'année finissant le 31 décembre 1878.

Sur incendie	$312,432 60		
Risques de rivière	85,373 30		
Risques maritimes	49,841 90	$447,697 97	
Ajoutez: Risques non terminés, 1877		$104,741 60	$552,379 97
Moins: Risques non terminés, 1878	94,729 60		
Primes remboursées	19,437 30		114,166 90
Primes nettes			$438,183 90
Pertes, etc., payées pendant la même période:			
Risques de feu	84,709 60		
Risques de rivière	37,367 90		
Risques maritimes	15,350 56	$137,397 77	
Portes non ajustées et dépenses	30,360 60		$148,686 77
Ajoutez: Réassurances, Taxes, Loyer, Salaires, Autres dépenses	36,049 28 / 2,267 81 / 1,050 60 / 6,520 30 / 24,435 61		
Fonds de réserve		$4,689 30 / 18,600 00	
Dividendes	48,500 30		
Intérêts	24,284 30	$95,393 00	$366,584 66

Profit net..........$71,596 52

La compagnie possède l'actif suivant, estimé à la valeur du marché:

Actions et Bons	$297,074 82
Prêts sur hypothèques	12,500 00
Prêts sur nantissement	66,686 21
Billets à recevoir	5,502 92
Propriété foncière	25,000 00
Primes en voie de collection	66,651 83
Argent en caisse	171,424 93
Total de l'actif	$691,519 81

L'Etat 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 23e jour de janvier 1879.

A. INGRAHAM, notaire.

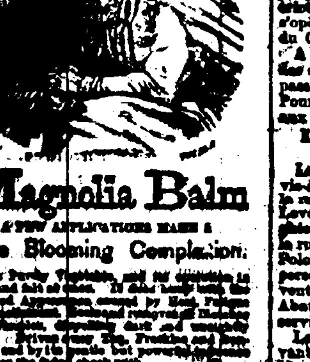
Le Conseil de direction, à une réunion tenue le vingt-deuxième jour de janvier 1879, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, puisées dans les profits nets de l'année, et payé six pour cent de dividende sur actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de vingt pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1878. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 27 janvier 1879.

Directeurs.

B. J. Hart,	J. Watt,	Scott McGehee,
Henry Renshaw,	B. W. Taylor,	D. Fatio,
R. Simms,	J. C. Morris,	T. L. Airey,
A. Baldwin,	James I. Day,	R. R. Craig,
Chas. Macready,	Lionel C. Levy,	Sam'l L. Boyd,
W. R. Seymour,	Henry Olsen,	Jno S. Graves,
Jno G. Gaines,	D. A. Chaffraix,	J. A. Blanc,
James S. Flower,	J. L. Harris,	H. Newman.

7 fév—ou 31 déc.

MAGAN'S



Magnolia Balm
A FEW APPLICATIONS MAKE A
Pure Blooming Complexion.

It is Purely Vegetable, and its operation is seen and felt at once. It does away with the Flushed Appearance caused by Heat, Fatigue and Excitement. Removes all Blotches and Pimples, dispelling dark and unsightly spots. Drives away Tan, Freckles and Sunburn, and by its gentle but powerful influence mantles the faded cheek with YOUTHFUL BLOOM AND BEAUTY.

Sold by all Druggists and Fancy Stores. Depot, 53 Park Place, New York.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

Le point de départ de ces deux lignes est à côté gauche de la statue de Clay, au côté 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 suivent 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 longent 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.

Au retour, les cars de la ligne Magazine descendent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de son nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poydras 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 bayou on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

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

Les wagons de cette ligne sont traînés 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 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.

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 Crescent Park, 6me 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 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, Remparts et Canal.

Ligne de la rue Girod.

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

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 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, 3me 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).

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.
Price of the paper—Single copies, Five cents.
Weekly—Per annum, $5; half yearly, $2 50; quarterly, $1 25; Single copy 10 cents.

Liste des lettres étrangères restant au Bureau de la Poste le Dimanche 18 mai 1879.

OUVERT LE DIMANCHE DE 9 A 11 HEURES DU MATIN.

Arrigue Léon	Lamothe Dr Ottario
Asseuald Stanislas	Mantle Salvatore
Augello Giuseppe	Mouslin Louis
Bachard Vicente	Oustalet Paul
Bouchereau Edouard B	Rousset Louis
Blancolch Antonio	Russo Philippe
Francolini Antonino	Roux Emile
Frost M. H.	Rodriguez José Ygleaus
Lamothe Mr	Sebathé Jean Marie
Laolard Gievanni	Testa Corigliano
	Turan Pol

LISTE DES DAMES.
Bouchereau Laurens Madame
Bayou Louisiana Sra Da

W. L. McMILLEN,
maître de poste.

ANNONCES PARISIENNES

M. H. GALLARDET, 8, passage Saulnier, à Paris, est seul fermier de nos annonces parisiennes. C'est à M. H. GALLARDET par conséquent que doivent s'adresser messieurs les annonceurs, même pour les spécialités de Pharmacie, Droguerie, Parfumerie, etc. Aucune annonce venant directement ou indirectement dans ces diverses catégories ne pourra être acceptée par nous en dehors de M. H. GALLARDET.

ASTHME
CIGARETTES INDIENNES
AU CANNABIS INDICA
de GRIMAULT & Cie, Pharmaciens à Paris

Il suffit d'aspirer la fumée des Cigarettes au *Cannabis indica*, pour faire disparaître les plus violents accès d'*asthme*, la *toux nerveuse*, l'*enrouement*, l'*extinction de voix*, les *névralgies faciales*, l'*insomnie* et combattre la *phthisie laryngée*, et toutes les affections des voies respiratoires. Chaque Cigarette porte la signature de GRIMAULT et Cie.
Dépôt dans les principales Pharmacies.

VIN DE QUINQUINA FERRUGINEUX
AU MALAGA
de GRIMAULT & Cie, pharmaciens à Paris.

Ce vin contient le Quinquina qui est le plus puissant tonique de la matière médicale, et le Phosphate de fer, le régénérateur des forces épuisées et du sang appauvri. On l'emploie avec succès contre les *Pâles couleurs*, l'*Anémie*, l'*Irrégularité de la menstruation*, le *Manque d'appétit* et les *Douleurs d'estomac* auxquelles les femmes sont souvent sujettes.

Dépôts dans les phies St-Cyr Forcade, Rivet et chez MM. Carrouché, et Wheelock & Cie.

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	$934,682 72	
On Marine Risks	20,648 79	
On River Risks	24,061 91	
Total Premiums		$979,393 42
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$861,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks	$64,597 90	
On Marine Risks	12,465 66	
On River Risks	10,364 62	
Taxes and expenses, less interest	35,217 56	
Re-insurances and Return Premiums	15,313 67	-122,799 00
Profit		$638,713 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$256,664 56
City Bonds and Mortgage Bonds	66,100 33
Bank, Water Works and other stocks	166,375 00
Notes secured by mortgage	128,391 45
Notes secured by pledge	69,570 63
Bills receivable	91,811 67
Premium in course of collection	42,467 11
Agricultural Fair Association	1,000 00
City Scrips	5,579 39
Cash on hand	61,531 33
	$1,877,613 38

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 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 net 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. FATIO,
P. FOURCHY,	W. W. SMITH,
J. J. FERNANDEZ,	D. A. CHAFFRAIX,
JNO. B. LALLANDE,	CHS. LAFITTE,
	A. A. LELONG.

June 11—

STEINFELD'S
FRENCH
Cognac Bitters,
FIRST PRIZE
Paris Exhibition 1867.

Purify the blood and strengthen the system, eradicating the effect of dissipation, maintain the human frame in condition of healthfulness, dispel the Blues and all mental distempers, and relieve those whose sedentary habits lay them open to depression. They prevent and cure *Bilious and other Fevers, Fever and Ague, Chills, Diarrhoea, Dysentery, Dyspepsia, Sea-Sickness, Colic, Cholera, Cholera Morbus*, and every complaint incidental to diet or atmosphere. Ladies will find them a sovereign boon, as they eradicate all traces of Debility, Nervousness, Inertness, and Diseases peculiar to the sex.

Thousands of Testimonials can be seen at the office of
S. JACOBSON, Sole Proprietor,
64 & 66 Water Street, N. Y.

FEUILLETON.

Com. le 4 mai 1879.

LA QUITTANCE DE MINUIT

Par Paul Féval.

PREMIÈRE PARTIE.

L'HÉRITIÈRE.

VII—Suite.

Entre ces tours et le sol, d'énormes colonnes de basalte, symétriques et comme alignées, se collaient aux flancs du roc. La lune dessinait faiblement leurs dispositions bizarrement régulières. On eût dit les tuyaux superposés d'un orgue colossal, placé là pour faire sa partie dans la tempête et mêler sa grande harmonie aux voix tonnantes de l'Océan. [illegible] devant [illegible] merveilles; l'esprit les [illegible] avec effroi [illegible] l'âme [illegible]. Puis une voix parle [illegible] on songe [illegible] qui retient là et suspend [illegible] du vide la prodigieuse colonnade. La pensée de Dieu surgit. L'âme s'agenouille et se relève.

La tradition irlandaise, qui donne à toute chose une origine mythologique, a sa légende pour le miraculeux architecture de Ranach-Head, comme pour la chaussée des Géants, sur les côtes de l'Ulster, comme pour les monts naturels et les noires grottes de Kilkee, dans le comté de Clare, et tant d'autres merveilles qui étonnent le voyageur sur les rivages de l'Irlande.

C'est le géant Ranach qui tailla ces colonnes et qui les disposa de façon à s'en faire un escalier pour descendre du sommet du cap et se baigner dans la mer devant l'île Mason.

Le temps a quelque peu dérangé la symétrie de l'escalier de Ranach; mais le temps ne respecte rien, et d'ailleurs, avec des jambes de géant, un homme voulait et une tête à l'abri du vertige, on pourrait encore descendre, peut-être, à l'aide de cette magnifique échelle de pierre.

Ellen fit quelques pas sur le galet noir, et une voix qui semblait sortir des entrailles de la terre lui cria d'arrêter. Elle obéit.

—Qui êtes-vous? lui demanda la voix.

—Je vous le dirai à l'oreille, répondit l'Héritière.

—Ne savez-vous que cela! demanda encore la voix.

—Si fait, répliqua la jeune fille.

Puis elle ajouta d'un ton bas et lent:

—*Erin go bragh!*

—A la bonne heure, mon bijou! dit la voix. Avancez et prenez garde au [illegible].

L'Héritière fit quelques pas dans la direction du rocher, [illegible] rent se redresser [illegible]. On l'entendit [illegible] mystérieux [illegible]

[illegible] mon fils, voilà [illegible] mais vous voilà [illegible] Du diable si vous n'avez pas volé la mante de votre cousine Ellen, que Dieu la bénisse!

VIII

LA GALERIE DU GÉANT.

La plage redevint déserte. On n'entendit plus que le sifflement de la brise, glissant entre les rochers et le [illegible] loin de la mer. L'œil le plus exercé n'eût point découvert à la base du cap le moindre par où l'Héritière avait disparu. Son mystérieux interlocuteur demeurait également invisible.

Ce silence dura quelques minutes, puis, un bruit de pas se fit entre les rochers, le galet noir criait sous la semelle de bottes d'un cavalier attardé. La même que [illegible] comme auparavant se renouvela; aux questions de la voix souterraine le nouveau venu répondit comme Ellen et fut introduit. D'autres suivirent. Pendant une demi-heure environ, quelque quatre ou sept toutes les trois ou quatre minutes entre les têtes pointues des écueils. Les mots prononcés restaient toujours les mêmes, et la formule d'admission ne variait guère. Le concierge de cette mystérieuse retraite, qui n'était autre que Patrick Mac-Duff, le héros fanfaron du *Grand-Libérateur*, savait sa leçon, et n'en sortait point.

Au bout d'une demi-heure, le flot des arrivants se ralentit, et finit par manquer tout à fait. Un long silence se fit. La lune avait tourné le cap et frôlait maintenant de ses rayons obliques les immenses colonnes de pierre. L'aspect avait complètement changé. Il y avait parmi ce paysage inouï une sorte de vie fantastique, à cette heure.

Les nuages qui couvraient le ciel, en passant sur la lune voilaient un instant son disque et assombrissaient la pâle clarté de ses rayons. Tout [illegible] [illegible] la mer [illegible] scintillantes [illegible] [illegible] des rayons d'étincelles qui dansaient sur le flanc à facettes des grandes vagues. Et la lumière montait, éclairant et rasant pour ainsi dire les innombrables fûts de la colonnade de Ranach.

L'œil, en suivant ces masses suspendues qui semblaient fuir tantôt et tantôt se rapprocher, arrivait jusqu'aux tours de Diarmid, qui se détachaient, noires sur le ciel blanc.

Parfois, lorsque la lune se voilait sous un nuage plus opaque et que le vent plus vif soufflait une clarté pâle, un reflet rouge montait aux murailles sombres du vieux château. C'était le feu allumé au pied même des antiques tours. De loin, il apparaissait comme la flamme d'un phare; de près, c'était un vaste brasier dans lequel les hommes, cachés parmi les ruines, jetaient à chaque instant des branches desséchées.

A peu près au moment où les nouveaux arrivants cessaient de déboucher sur le galet, l'homme des ruines jeta un dernier fagot dans le bûcher, et quitta son poste. Il fit le tour de l'enceinte, assez bien conservée, du château de Diarmid, et coupant le parc de Montrath, il gagna la partie méridionale du cap, où la falaise s'ouvrait sur un petit chemin à demi-caché sous des broussailles. C'était un sentier taillé presque à pic, qui descendait tortueusement le flanc de la falaise, et le long duquel de pauvres arbrisseaux, brûlés par le vent du large, enchevêtraient leurs branches rabougries.

On ne pouvait guère s'y tenir debout; il fallait s'accrocher tantôt aux rameaux des buissons, tantôt à la dent du rocher qui perçait le sol maigre à chaque instant. Cette route périlleuse aboutissait, après de longs détours, à la base du cap Ranach. A mi-chemin, entre le sommet de la montagne et la plage, elle côtoyait l'entrée d'un souterrain naturel, connu dans le pays sous le nom des *Grottes de Mayr*.

Ces grottes n'étaient visitées, à de longs intervalles, que par les hardis chasseurs de bêtes sauvages [illegible] [illegible] et qui appartenaient d'un bel oiseau des falaises, de [illegible] sur les flancs des montagnes de granit.

Notre homme passa sans s'arrêter devant la bouche des grottes de Mayr, et continua de descendre. Il gagna ainsi les récifs placés en face de ceux qu'Ellen avait traversés, et entra pour ainsi dire par une porte opposée dans la place circonscrite entre les deux lignes d'écueils, à la haute muraille du cap Ranach et la mer. La voix souterraine se fit encore entendre.

—C'est moi, mon fils Patrick, répondit notre homme; c'est moi, votre bon ami, qui ai le même patron que vous, mon cher gars.

—Et le feu! demanda Mac-Duff.

—Il est allumé, mon fils; le feu va s'étendre tout doucement sans faire de mal à personne. Y a-t-il beaucoup de monde?

—Une procession, Pat, répliqua Mac-Duff.

Ce Pat était un [illegible] pauvre [illegible] presque propre et [illegible] avait l'air d'un valet de ferme de Lake Neale. Mais il avait monté en grade, et l'agent Crackenwell, qui était l'intendant général de lord George Montrath dans le Connaught, l'avait établi dans les ruines de Diarmid.

Pat était chargé en ce lieu d'une mission bizarre qui lui avait fait bon nombre d'ennemis, tout en augmentant singulièrement son importance. Au su de tout le monde, sa besogne consistait à garder et à nourrir un animal féroce, un loup, disaient les uns, un tigre, disaient les autres, qui faisait sa demeure dans l'un des donjons du château.

La vertu du pauvre Pat n'était point la discrétion; sur de ses bons habits et de sa position nouvelle, il s'en était vanté à qui avait voulu l'entendre. Chacun savait désormais que Pat, trois fois dans la journée, jetait la pâture au monstre, et recevait pour cela un salaire qui eût rendu jaloux le plus actif travailleur du comté.

Et pourtant Pat, le pauvre [illegible], ne faisait guère de [illegible] Il était [illegible] [illegible] Diarmid. Les ruines, admirablement conservées, offraient encore un suffisant abri contre les intempéries du ciel.

Assurément, Pat en sa vie, n'avait jamais été de moitié aussi bien logé.

Les Irlandais affiliés aux sociétés secrètes n'aiment point à voir les haillons de Pat d'est se changer en un habit sans trous. Ce n'est pas précisément jalousie ou méchant vouloir; c'est crainte. Il faut si peu de chose pour tenter la misère! Pat avait désormais contre lui des défiances, on doutait de sa foi, parce que, sans travail, il avait de l'aisance. On l'interrogeait, on le retournait dans tous les sens; on voulait savoir ce qu'était ce monstre, hébergé avec tant de mystère. A tout cela, Pat ne pouvait rien répondre, sinon qu'il était le dévouement en personne [illegible], et qu'il se sentait prêt à incendier le domaine de Galway avec le château et le tribunal, pour prouver sa foi [illegible]. Pat, il faut bien le dire, avait grand'peur. Il sentait [illegible] de sa position. Son bien-être [illegible] sans l'obéir. Il s'était [illegible] les soupçons de Molly-Maguire! [illegible] mieux pour lui qu'une maladie mortelle, et que, le cas échéant, son ample provision de pommes de terre, son whiskey bien aimé et son chaud cottage [illegible] impuissants à le protéger.

Dans ses rêves, Pat se voyait souvent lancé comme un projectile du haut du Ranach-Head sur le galet noir. Il s'éveillait en sursaut; ses cheveux inondaient les draps grossiers de sa couche.

Mais en définitive il ne pouvait point donner de renseignements sur le monstre, puisqu'il ne l'avait jamais vu. Tout ce qu'il savait, c'est que la bête féroce avait une voix mugissante, et que ses hurlements avaient fait dresser bien souvent ses cheveux roux sur son crâne chétif.

Evidemment on ne nourrissait pas pour rien ce terrible animal. L'avis de Pat, et Dieu sait que toutes les bonnes gens du comté le partageaient unanimement, était que lord Montrath gardait ce monstre pour le lâcher quelque jour sur les catholiques.

Ma Bouchal! Lord George Montrath [illegible]

Si le pauvre Pat avait pour de ses frères, le monstre, d'un autre côté, lui inspirait une invincible terreur. Les garçons de Galway avaient grand tort de croire que son office fût une sinécure. Il ne faisait rien, c'est vrai, mais il tremblait nuit et jour. La terreur était sa vie.

A de certaines heures, il se rendait à la tour bâtie sur l'extrême pointe du cap, et déposait dans un coffre un panier de viande avec une cruche d'eau; ce coffre était suspendu à une corde que Pat mettait en mouvement à l'aide d'une poulie. Pat ne s'était jamais acquitté de ce soin sans sentir au-dessus de lui des bruits d'une nature manifestement diabolique. Il sortait de la tour, pâle, essoufflé, perdu; il donnait son âme à Dieu, à la Vierge et à tous les saints. Sa conviction intime était que le monstre se cramponnerait un beau jour à la corde, remonterait avec la poulie, et ne ferait de lui, pauvre Pat, qu'une seule bouchée!

D'un côté cette mort, de l'autre l'effrayante main de Molly-Maguire! En vérité, il fallait être bien malheureux ou bien jaloux pour envier le sort du pauvre Pat.

Il y avait déjà plusieurs mois qu'il habitait le château de Diarmid; ses cheveux s'étaient blanchis, son front s'était ridé. Il regrettait presque son jeûne d'autrefois et ses misérables haillons.

—Entrez, Pat, lui dit Mac-Duff; si nous avons le même patron, nous n'avons que cela de commun peut-être. Entrez, mon homme. Si j'étais le maître, je ne sais pas trop si je vous en dirais autant.

Pat se baissa et s'introduisit dans une sorte de fissure derrière laquelle son échine maigre disparut aussitôt. Mac-Duff le poussa en avant et le suivit.

—Il ne viendra plus personne, grommela-t-il. En tous cas, mon tour de faction est fini, et je veux savoir un peu ce qui se passe là-dedans.

Le bruit des pas de Mac-Duff et de son compagnon, retentissant dans un couloir étroit et sonore, les empêcha d'entendre un autre bruit qui se fit au dehors. C'était un pas léger qui s'avançait lentement, du côté des récifs par où Ellen était venue.

La lune éclairait en ce moment la plage. On eût dit que la noble Héritière, certain [illegible] fois du pêle-mêle des roches entassées, marchait sur le galet. C'était une femme encore dont la robe blanche s'enveloppait d'une mante rouge et dont le visage disparaissait sous son capuce rabattu. Mais au lieu du pas ferme d'Ellen, c'était une démarche chancelante et pénible.

La nouvelle venue avançait en se traînant; on entendait le souffle de sa poitrine oppressée. En marchant elle sanglotait.

Elle fut longtemps à traverser la plage étroite. Elle venait de bien loin sans doute, car la fatigue l'accablait; le dur galet blessait ses pieds endoloris; presqu'à chaque pas, elle s'arrêtait pour serrer sa poitrine à deux mains, comme si elle eût senti son cœur défaillir.

Elle parvint enfin à toucher la base du roc, et s'appuya brisée contre la pierre.

Sa tête se renversa; le capuce de sa mante retomba sur ses épaules, et les rayons de la lune éclairèrent le pâle visage de Kate Neale, dont les yeux immobiles n'avaient plus de larmes.

Durant quelques minutes elle demeura sans mouvement: le froid de la pierre la gagnait. Sa bouche, autour de laquelle errait un douloureux sourire, répétait faiblement le nom d'Owen.

En ce moment, le flux qui s'avançait apportait à la côte, avec l'écume éblouissante de ses vagues, des myriades d'étincelles. L'escalier de Ranach détachait vivement sa grande colonnade éclairée par la lune qui avait rejeté son voile de vapeurs. Le vent dispersait les derniers flambeaux du feu de Ranach-Head, presque entièrement consumé.

Personne n'était venu remplacer Patrick Mac-Duff à son poste. C'était au rebord même de la fissure que Kate Neale était venue s'appuyer.

Après la fissure, il y avait un corridor bas et humide qui s'avançait en tournant dans le flanc de la montagne. Après le corridor, il y avait une montée de dix ou douze pas.

Après encore, c'était quelque chose d'inouï, une immensité sombre et resplendissante à la fois, des magnificences pareilles à celles qui entourent, au dire des poètes, le trône d'ébène de l'archange déchu, une nuit pleine de miracles, une de ces fantasmagories surhumaines qui grandissent sous le hardi pinceau de Martins.

Cela n'avait point de forme; cela planait partout dans le vide, et partout semblait l'infini. Aucune limite visible [illegible] pour arrêter le regard, nulle voûte pour borner la vue. Des colonnes, qui brillaient comme si leurs fûts eussent été parsemés de paillettes, s'alignaient dans la nuit. Il y en avait deux, trois, quatre rangs qui fuyaient à perte de vue, et semblaient se rejoindre au loin comme les arbres d'une longue avenue. A droite, à gauche, devant, derrière, des groupes de cristaux scintillaient dans la nuit. D'innombrables girandoles pendaient à la voûte invisible et allumaient tour à tour leurs facettes étincelantes à la lueur rouge d'un feu de *bog-pine* qui brûlait sur une grille, à vingt pas de l'entrée.

Il n'y avait point d'autre lumière que celle de ce brasier dont la fumée montait épaisse et blanchâtre pour perdre ses spirales confuses dans les ténèbres de la voûte.

Tout autour du foyer, s'asseyaient des hommes diversement vêtus. La plupart portaient d'uniformes haillons; d'autres s'enveloppaient dans des carricks grossiers, quelques-uns enfin se drapaient dans ces mantes rouges vêtement ordinaire des Irlandaises de l'ouest. Un espace vide restait entre eux et le feu.

Derrière le brasier, à droite par rapport à l'entrée, on voyait une sorte d'estrade en avant de laquelle se tenait un homme aux proportions gigantesques, vêtu et coiffé de la mante écarlate.

Sur le même plan se trouvaient une vingtaine de personnages dont la figure disparaissait sous des carrés de toile.

Tout cela recevait en plein la lueur du feu. Le second, et le troisième rang étaient encore assez vivement éclairés. Le quatrième disparaissait déjà dans une pénombre vague. Les autres, et il y en avait beaucoup, demeuraient cachés complètement. Impossible d'évaluer, même approximativement, le nombre des assistants.

On entendait la foule bruire au loin, entre les colonnes diamantées, mais on ne la voyait point. Seulement, lorsqu'un nouveau tronc de pin de marais, jeté dans le brasier, soulevait en gerbe les étincelles, la nuit tressaillait en quelque sorte. L'ombre s'illuminait pour une seconde, et des centaines de visages, sortant tout à coup des ténèbres, peuplaient de fantastiques profondeurs. En même temps les milles cristaux des voûtes et de la colonnade s'allumaient. Un instant on distinguait la forme des piliers symétriques et quelques hautes parois toutes parsemées d'étoiles. Puis tout s'éteignait. La nuit retombait.

Cette foule pressée semblait s'abîmer dans les ténèbres.

Cela s'appelait la galerie du Géant. Et l'on disait que Ranach, Connor, Donnel, Diarmid et tous les géants de la mythologie irlandaise, y avaient fait souvent orgie, longtemps avant les jours où saint Patrick étendit sur le Connaught ses pacifiques conquêtes.

Les gens rassemblés autour du feu étaient les *Payeurs-de-minuit*.

(*A continuer.*)

DES BILLETS D'EXCURSION POUR LES SOURCES de l'Est Tennessee et de la Virginie, seront mis en vente mardi prochain, par la voie du Kennesaw Route, bons pour le retour jusqu'au 1er novembre.

J. C. ANDREWS,
Agent Général pour le Sud.