L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureau, 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI 30 AOUT 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

VILLE DE PARIS, Sanglier, mercredi, 28 août.
LABRADOR, Sanglier, mercredi, 4 septembre.
SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 11 sept.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

Première cabine (vin compris)..........$1[illegible]
Deuxième — ....$[illegible]
Troisième — ....$[illegible]

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $26 et 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,
Nouvelle-Orléans.

6mai—1y

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 comme suit:

	De Brême.	De la Nlle-Orléans.
Frankfurt	18 Sept.	20 oct.
Hannover	16 oct	17 nov.

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

PRIX DU PASSAGE:

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

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Renard, 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 HUDSON,
E. V. Gager, commandant,
partira de sa wharf, au pied de la rue Toulouse MARDI, 3 Sept. à 6 h. P. M.

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

Passage—Cabine..........$50
Entrepont..........$25
Billet d'excursion $90

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

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

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; elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.

24 mars—9 mois t1 2sem

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—9mt12a (Nlle-Orléans.

Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 130 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

JURGIELEWICZ'S ANTI-RHEUMATIC MIXTURE.

Patented

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

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe,
E. B. WARD, Jr.,
Capt. G. PIZZATI, partira
[illegible]......à 5 h. P. M. du [illegible] en face de la place Jackson, pour Ruatan [illegible]

Pour fret ou passage, ayant des aménagements [illegible], s'adresser à
S. OTERI, & BRO.,
Nos 24 et 26 Fulton, entre Gravier et Poydras.

N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus [illegible] avec ses goélettes régulières.

2 mars—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 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

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
YAZOO VALLEY,
remplaçant le
NATCHEZ,
Frank Beck Jr. Capitaine,
A. A. Roland, Commis.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à [illegible], 106 Commune et [illegible], 17 rue Tchoupitoulas.

Le steamboat [illegible] prend le fret et signe les connaissement pour Trenton, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.

W. B. BROCKETT, Agent.
25sept—1an Au No 38 de la rue des Magasins.

BAYOU SARA.

Paquebot régulier de la malle pour Bayou Sara, deux fois par semaine.

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, ____ commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & KOPLER, 22 Gravier.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—

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

ASSUMPTION
au lieu du
Henri Tête,
P. A. CHARLET Capitaine,
H. Z. DUPRE, 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.

L'ASSUMPTION prendra du fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux.

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

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

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

Les LUNDI et 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 matin. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing."

Il se reliera, à chaque voyage, avec le steamer Ruby, pour Covington.

Fret.

Le "New Camelia" recevra le fret, à chaque voyage, au Pont Magnolia, près du Bassin.

Ces voyages [illegible] tant que le steamer ne sera pas [illegible]

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,
26avril 78— 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 du fret pendant toute la journée, les lundis et les jeudis, jusqu'à 8 heures du matin les mardis et vendredis pour les chevaux et les bestiaux.

Pour les taux du fret 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. 24marsau 15 oct.

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,
24 marsau15oct au No 20 de la rue de l'Union.

Paris — PEAU DU VISAGE — Paris

LE LAIT ANTÉPHÉLIQUE
pur ou coupé d'eau, dissipe
ROUSSEURS, HALE
MASQUE DE GROSSESSE
ROUGEURS, PEAU FARINEUSE
RIDES PRÉCOCES
BOUTONS,
& conserve le teint clair, pur de [illegible]
CANDÈS & Cie [illegible] St-Denis

Avis aux Contribuables.

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

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

56.

CHEMINS DE FER.

The Great Piedmont Air Line.

Via Atlanta, Ga., et Charlotte, N. C.

La route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons-dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salon, avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement. En sûreté, [illegible] de changement de chars entre la Nouvelle-Orléans et New York, les valises, sacs de voyage, etc., étant transportés par les "porters" dans un omnibus propre et bien aéré au Union Depot, Atlanta, où les voyageurs ont 1 heure pour dîner confortablement dans un des hôtels de première classe situés dans le voisinage, ou au restaurant du dépôt. On arrive à Washington plus tôt que par toute autre ligne. On retient des places dans les wagons-dortoirs de la Nouvelle-Orléans à New York. Les voyageurs, entre Atlanta et New York et les points intermédiaires, occupent dans ces wagons-dortoirs, des compartiments correspondant à ceux qu'ils avaient de la Nouvelle-Orléans à Atlanta, ce qui leur évite l'ennui d'un changement de char pendant la nuit à Washington, changement qui a lieu sur les lignes rivales. Aucune autre route n'offre autant de facilités. Les wagons-dortoirs en usage, sont des PULLMAN PALACE DRAWING ROOM CARS, le genre le plus moderne et le plus perfectionné de la compagnie Pullman. Les passagers à destination des White Sulphur Springs et des autres sources situées sur la ligne du Chesapeake & Ohio R. R. arrivent à 3 h. 17 m. du soir, et partent à 9 h. 45 m. du soir, dans des "sleepers" allant directement aux White Sulphur, évitant par là un temps d'arrêt de 10 heures à Charlotteville, et un départ du même endroit à 2 h. 30 m. du matin, inconvénient qui existe par les autres lignes.

La direction a le plaisir d'annoncer au public que, grâce aux perfectionnements qu'elle a introduits sur son chemin et dans le matériel roulant, cette courte ligne est la route la plus confortable et la plus rapide qui existe entre la Nouvelle-Orléans, New York et toutes les villes de l'Est. Pour renseignements, billets, checks, compartiments dans les wagons-dortoirs, et guides pour les [illegible] de plaisance du Nord de la Géorgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; C. J. DUFFY, agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile, coin Camp et Commune.

8 juillet—1y

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.	1½ "	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 8½ 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.

Grande Route de Jackson.

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

LA LIGNE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

A partir du 6 juillet 1878, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS		ARRIVEES	
Express No 1	5.45 P M	Express No 2	9 00 A M
Way No 3	7.00 A M	Way No 4	7.35 P M

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

CHARS PULLMAN ALLANT SANS CHANGEMENT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS ET CHICAGO.

Pour St. Louis un char Pullman est attaché au train à Milan, où il 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.

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 R. R.

THE QUICKEST ROUTE EAST.

Double Daily Through Trains.

Will leave and arrive at the Calliope St. Depot from July 6 1878 as follows:—

LEAVE.		ARRIVE.	
Express No 1	5:45 P M	Express No 2	9:00 A M
Way No 3	7.00 A M	Way No 4	7:35 P M

No. 1 and 2 run daily, 3 & 4 daily, except Sunday.

PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS 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.

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

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

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

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,
ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE.

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

RAPPORT SEMI-ANNUEL DE L'ETAT DE LA Banque Nationale de l'Etat,

A la Nouvelle Orléans, à la clôture des affaires le samedi 29 juin 1878.

RESSOURCES:

Prêts et escomptes		1,069,848 79
Bons des Etats-Unis		50,000 00
Autres Bons et garanties		9,377 50
Local de la Banque		20,000 00
Autres propriétés foncières		50,000 00
Fonds d'amortissement portant cinq pour cent d'intérêt		2,250 00
Autres ressources valeur au comptant		147,179 85
Dû par des Banques et Banquiers		309,638 88
Currency	443,484 60	
Espèces	55,288 04	
Chèques sur d'autres Banques	426,204 41	924,977 05
		2,583,272 07

PASSIF:

Capital réduit à		425,000 00
Surplus		85,000 00
Autres profits non partagés		160,472 53
Montant en circulation		45,000 00
Dividendes non payés, (inclus les dividendes de [illegible] pour cent payables le 8 juillet 1878)		72,882 97
Dû à des déposants	1,671,447 69	
Dû à des Banques et à des Banquiers	123,468 88	1,794,916 57
		2,583,272 07

CHAS. L. C. DUPUY, Caissier.

Exact—Témoins:
SAM'L H. KENNEDY, LOUIS A. WILTZ,
ALF. MOULTON, JNO. B. LAFITTE,
THOS. A. ADAMS, JULIUS VAIRIN,
PIERRE LANAUX,
Directeurs.

30 juin—7f

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	$190,751 16	
Primes maritimes	36,729 15	
Primes de rivières	72,136 50	
	$299,616 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 80	
		37,661 48
Profits bruts		$94,010 61

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$39,988 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	$84,696 47
Prêts remboursables sur demande	$70,315 35	
Argent	63,126 62	133,441 97
Bons de ville		33,117 20
Actions de banques et autres		50,186 63
Propriétés foncières		112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account		33,992 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, qu'après avoir payé le dividende annuel de DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT serait payé comptant LUNDI, 10 juin, à ceux qui y ont droit.

DIRECTEURS.
Thos. A. Adams, Jno. E. 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 C. Bush,
Jno M. Parker.

24 mai

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02	
Primes maritimes	84,632 42	
Primes de rivière	29,246 04	
Total des primes		$380,759 48
Moins Primes sur risques non expirés	$86,057 66	
Primes remboursées	12,190 18	
Ré-assurances	20,742 89	118,990 73
Primes nettes		$261,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage		41,823 54
		$303,592 29
A déduire:		
Pertes par le feu	$66,417 85	
Pertes maritimes	17,722 00	
Pertes de rivières	12,320 85	$96,460 70
Réfaction (rebate) 15 o/o		46,499 04
Dépenses générales		34,216 46
Taxes et licences d'Etat et de ville		10,242 70
Bureau of underwriters		6,759 55 — $194,178 45
Profits pour l'année 1877		$109,415 84
A déduire:		
Profits et pertes		$58,606 28
Dividende 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56 — $109,415 84

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

Argent en Banque	$58,065 76
Propriétés foncières	115,275 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'assurance, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,990 42
Billets à recevoir (pour primes)	11,429 38
Billets de première hypothèque, billets avec garanties	166,523 84
Primes en voie de collection	70,210 94 — $619,895 46

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.

J. W. HINCKS, Secrétaire. J. TUYES, Président.

Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.
JOHN L. LARESCHE, 3ème Justice de Paix.

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

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

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

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle des Marchands de la Nlle-Orléans.

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIÈME ETAT ANNUEL.

Conformément à sa charte, la compagnie publie l'état suivant de ses affaires:

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—		
Sur risques de feu		$234,652 72
Sur risques de mer		20,648 79
Sur risques de rivières		24,051 91
Total des primes		$279,353 42
En moins, primes non expirées		117,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$161,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$55,437 89	
Sur risques de mer	13,465 69	
Sur risques de rivières	10,264 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	18,313 67	132,799 68
Bénéfices		$128,712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$296,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,100 53
Actions de banques, des Water Works et autres actions	196,376 40
Billets garantis par hypothèques	186,501 65
Billets reposant sur nantissement	60,870 62
Billets à recevoir	81,811 67
Primes en voie de recouvrement	42,467 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,879 39
En caisse	81,551 35
	$1,077,613 59

Le tableau qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la compagnie.

PAUL FOURCHY, Président.
G. W. NOTT, Secrétaire.

Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans, ville de la Nlle-Orléans. Signé, sous serment, par devant moi, ce 10 juin 1878.

JAMES FAHEY, Notaire.

Le 10 juin 1878, à une réunion des Directeurs, il a été résolu de déclarer un dividende de vingt pour cent, comptant, sur le montant net des primes participantes de l'année expirée le 31 mai 1878, dividende qui sera payable le troisième lundi de juillet prochain.

Il a été, également, résolu de payer, aux actionnaires, sur demande, un intérêt de cinq pour cent l'an sur leurs actions.

Directeurs:
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.

11 juin—

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

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less— Premiums on expired risks	$86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvages		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses	$66,417 85	
Mar losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate at 15 per cent		46,499 04
General expenses		34,216 46
State and city taxes and licenses		10,242 70
Board of Underwriters		6,759 55 — 194,178 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss		58,606 28
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend, December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56 — 109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$58,065 76
Real Estate	115,275 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	195,990 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 fourteenth 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.

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé ... $500,000

VINGT-DEUXIÈME ETAT ANNUEL.

Bureaux No 52 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

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

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877.		
Sur les risques de feu		$253,685 74
Sur les risques de rivières		91,210 38
Sur les risques maritimes		80,473 55
		$425,369 67
A ajouter— Risques non terminés 1876		$94,275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins— Risques non terminés, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées	16,445 78	121,186 78
Primes nettes		$398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$92,408 56	
Sur les risques de rivières	19,183 02	
Sur les risques de mer	20,643 91	
	$132,235 49	
Pertes non ajustées	28,000 00	
	$160,235 49	
A ajouter— Re-assurances	$44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	50,279 11	
Fonds de réserve	16,000 00	
Intérêt sur capital	49,562 41	
	$322,874 30	
Moins escompte et intérêt	29,075 68	
		$293,798 62
Profit net		$104,659 27

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

Actions et Bons	$308,329 00
Prêts sur hypothèque	9,122 63
Prêts sur garantie	93,016 00
Billets à recevoir	11,458 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	52,425 19
Argent en caisse	159,482 73
Total de l'actif	$658,[illegible]

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 19e 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, [illegible] 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 [illegible] pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 28 janvier 1878.

—DIRECTEURS—
E. J. HART, JESSE S. FLOWER,
HENRY RENSHAW, J. WEIS,
HUGH WILSON, B. W. TAYLOR,
E. BISCOE, 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. ALCUS, R. E. CRAIG,
SCOTT McGEHEE, SAM'L BOYD,
D. FATJO, JNO. S. GROVES.

29 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	$190,751 16	
Marine premiums	36,729 15	
River premiums	72,136 50	
	$299,616 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 80	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	$70,315 35	
Cash	63,126 62	133,441 97
City bonds		33,117 20
Bank and other stocks		50,186 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		33,992 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 those parties entitled to receive the same.

TRUSTEES:
Thos. A. Adams, Jno. E. 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 C. Bush,
Jno. M. Parker.

24 mai—

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,

Steamship
HUDSON,
Capt. E. U. GAGER,
will leave her warf, foot of Toulouse street,
TUESDAY, Sept. 3rd, at 6 P. M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage.......... $50
Steerage — 25
Excursion tickets.......... 90

Freight for LIVERPOOL, BREMEN and HAVRE taken by this line, and through Bills of Lading given for the same.

For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
may1—1y 41 Carondelet Street

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		$234,652 72
On Marine Risks		20,648 79
On River Risks		24,051 91
Total Premiums		$279,353 42
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$161,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks	$55,437 89	
On Marine Risks	13,405 69	
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	$296,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 53
Bank, Water Works and other stocks	196,376 40
Notes secured by mortgage	186,501 65
Notes secured by pledge	60,870 62
Bills receivable	81,811 67
Premiums 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 subscribed before me the 10th day of June 1878.

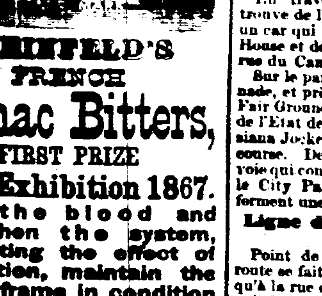
JAMES FAHEY, Notary Public.

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. FATJO,
P. FOURCHY, M. 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
M. JACOBSON, Sole Proprietor,
64 & 66 Water Street, N. Y.

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 des [ex]cellents restaurants, des salons de rafraîchissements, des établissements de bains, des tirs, etc.

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

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

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay: 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 Bayon, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du 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 ou 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. De là on peut prendre le tram 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.

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.

Ligne de la rue Claiborne.

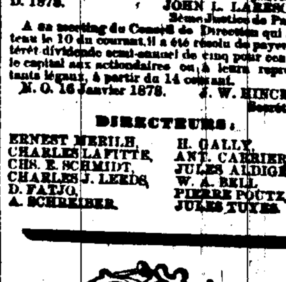
Station de départ: rue du Canal, près de la Levée. Parcours: De Canal à Claiborne, de Claiborne aux Champs Elysées et à la rue Urquhart, de la rue Urquhart à la station d'arrivée, Avenue Lafayette. Retour: De l'Avenue Lafayette à Bons Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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



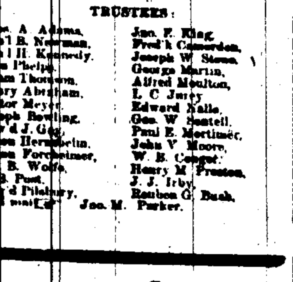
J. P. SARRAZIN,

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 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 de JOS. QUINTERO'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualité supérieure à des [illegible]
Agence STAR NEW STYLE & FOREST—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

DEUXIÈME PARTIE.

LA COMTESSE DE GORDES.

Suite.

Elle régna, mais discrètement et avec une sorte d'humilité.—Elle commandait d'une façon si douce que les domestiques, généralement mal disposés pour quiconque est intermédiaire entre eux et leurs maîtres, lui obéissaient volontiers.

La transformation de son caractère n'était pas moins frappante.—Plus de caprices, plus d'emportements, plus d'aspirations folles vers les plaisirs bruyants, mais une souplesse merveilleuse et une inaltérable égalité d'humeur.

Toujours élégante enfin, mais d'une élégance simple affirmant un dédain profond pour les toilettes tapageuses, Renée semblait d'autant plus séduisante qu'elle paraissait se douter moins des séductions de sa personne.

Elle témoignait à Jeanne une tendresse [illegible]; à Raoul une affection de sœur, nuancée de vagues [illegible].

Bref, si le calme profond et le bonheur sans nuages existent sur la terre, on les rencontrait au château de Gordes.

Un jour Raoul et Jeanne étaient allés à la Tour-du-Roy déjeuner avec Lazarine.

Ayant refusé de se joindre à eux, sous prétexte d'un commencement de migraine, Renée se trouvait seule.

Quant la jeune fille avait la certitude que personne ne pouvait l'épier ou la surprendre, l'expression de son visage se modifiait rapidement; on eût dit qu'elle laissait tomber un masque.

Ses traits crispés décelaient l'obsession d'une pensée de haine immuable....—Ses regards si doux devenaient fixes et menaçants....

C'est que, de même qu'un dramaturge cherche pour une pièce sombre un dénouement tragique, Renée cherchait les noirs sentiers qui sûrement et sans danger, la conduiraient au but.

Ce jour-là, tandis qu'elle déjeunait seule, le valet de chambre posa sur la table auprès d'elle, dans un plat d'argent, les journaux qui venaient d'arriver.

La jeune fille prit le *Figaro*, rompit la bande et parcourut le plus parisien des journaux de Paris.

Sous la rubrique: *Nouvelles diverses*, ce sous-titre: *un Drame mystérieux*, attira son attention.

Elle lut le récit suivant:

"Nous sommes certainement les premiers à raconter une histoire étrange dont nous garantissons l'authenticité, et dont tout Paris s'occupera ce soir et toute la France demain.

"Nous étions renseignés depuis deux jours.—Nous aurions pu parler; nous ne l'avons pas fait afin de ne point entraver l'action de la justice.

"Aujourd'hui nous croyons convenable de remplacer les noms de famille par des initiales.—Demain nous imprimerons ces noms.

"Voici les faits:

"Il y a deux ans un Havanais d'origine espagnole, don Luis de H..., âgé de trente-quatre ou trente-cinq ans, vint se fixer à Paris avec sa jeune femme Mercédès, créole de la Louisiane, plus jeune que lui d'une dizaine d'années.

"Don Luis possédait une fortune évaluée à plusieurs millions....—Mercédès était belle.—Le mari adorait sa femme qui paraissait le payer de retour.—Bref on ne pouvait voir un couple plus charmant, plus uni et, selon toute vraisemblance, plus heureux.

"Presque aussitôt après son arrivée à Paris, don Luis avait acheté l'un de ces ravissants hôtels qui bordent l'avenue de l'Impératrice, et cet hôtel était devenu bien vite un centre de réunion pour la colonie étrangère et pour un grand nombre de Parisiens appartenant à ce monde d'élite où sont représentées l'aristocratie, la haute banque, la politique, les lettres et les arts.

"Les fêtes de dona Mercédès faisaient sensation dans le high-life.—Les appartements de réception de l'hôtel, communiquant avec un vaste jardin d'hiver où la flore des Tropiques s'épanouissait dans toute sa splendeur, étaient cités comme des merveilles d'élégance et de luxe, et nous avons eu nous-mêmes, à plus d'une reprise, l'occasion d'en parler.

"Entourée d'hommes remarquables dont beaucoup cherchaient à lui plaire et dont quelques-uns paraissaient véritablement épris, la belle créole conservait une réputation absolument intacte.

"Gracieuse mais indifférente, accueillant ses visiteurs avec une bienveillance égale pour tous, elle faisait preuve en sa conduite d'un tact si parfait qu'on ne la pouvait même accuser de coquetterie.

"Don Luis—quoique Espagnol—ne semblait point jaloux et laissait à sa femme une liberté complète, bien convaincu sans doute qu'elle n'en abuserait jamais.

"Comment supposer qu'un drame effrayant se cachait sous ces apparences de paisible bonheur?..."

—Quel était ce drame?—se demanda Renée dont la curiosité s'éveillait d'autant plus qu'elle se rappelait à merveille avoir vu passer au bois, dans des voitures splendidement attelées, la belle Mercédès et son mari dont elle devinait le nom sous l'initiale transparente.

XXIII

Renée poursuivit sa lecture.—L'article continuait ainsi:

"Un jour,—il y a six mois de cela—l'hôtel de l'avenue de l'Impératrice cessa d'ouvrir ses portes, non-seulement aux invitations mais aux intimes.

"Mercédès [illegible]

"Don Luis venait de tomber malade, et dès l'abord son état parut grave au médecin appelé en toute hâte.

"D'assez haute taille, maigre ou plutôt sec mais vigoureusement charpenté; brun de peau avec des cheveux noirs, le Havanais paraissait très fort et jouissait d'une robuste santé.

"Il fut abattu tout d'un coup et, chose singulière, le médecin eut la bonne foi de déclarer qu'il ne comprenait rien à la cause du mal, qu'il ne pouvait prévoir la marche de la maladie et que, refusant d'assumer seul une grave responsabilité, il désirait s'entourer des lumières de ses confrères.

"Mercédès déféra avec empressement à ce vœu si naturel.

"Les *princes de la science* furent réunis en consultation et ne parvinrent à s'entendre que sur un seul point, celui-ci: le cas pour lequel on les appelait était *inédit* et demandait à être étudié longuement avant de pouvoir être classé, étiqueté, catalogué, et traité d'une façon logique et efficace.

"Ils étudièrent en effet avec une conscience irréprochable, qui n'obtint que des résultats négatifs.

"La maladie semblait se moquer des médecins.—Du jour au lendemain, parfois d'une heure à l'autre, les symptômes changeaient, mettant à néant les prévisions les mieux raisonnées et rendant indispensable une médication nouvelle.

"Admirable de dévouement, courageuse, infatigable, Mercédès ne quittait pas le chevet de son mari....

"Don Luis, gardant son intelligence nette et vivace au milieu de ses plus vives souffrances, ne voulait recevoir que des mains de sa femme les potions nécessaires, sinon à son salut, du moins à son soulagement.

"Au bout de trois mois le pauvre millionnaire s'éteignit en souriant à Mercédès dont il tenait les mains dans ses mains....

"On n'a pas oublié la magnificence du convoi qui conduisit au cimetière du Père-Lachaise la dépouille mortelle de don Luis.

"Le lendemain, les cartes de *tout Paris* arrivaient à l'hôtel.

"La jeune veuve fut sublime de douleur résignée.—Elle eut l'attitude d'une femme qui songe au Malabar, et se ferait brûler toute vive avec un indicible plaisir sur le tombeau de l'époux regretté.

"A peine est-il besoin de dire que don Luis par testament lui laissait sa fortune entière, sans qu'aucune clause restrictive la gênât dans la libre disposition de cet héritage colossal.

"Mercédès était en grand deuil et ne pouvant en conséquence rouvrir ses mai[sons] avant de longs mois—(si même elle les rouvrait jamais)—Paris, qui veut qu'on l'amuse, cessa complètement de s'occuper d'elle.

"Parmi les amis les plus intimes de feu don Luis H., se trouvait un jeune homme, José D., créole de la Louisiane comme Mercédès qu'il connaissait avant son mariage et par qui il avait été présenté au Havanais.

"José dont la beauté mâle et gracieuse à la fois pouvait lutter avec celle du Bacchus indien, menait à Paris une existence orageuse, jouait gros jeu, perdait souvent, dépensait des sommes folles, sans que ses compatriotes de la colonie étrangère pussent deviner au juste d'où lui venait tant d'argent, car sa famille, à la Louisiane, ne passait nullement pour riche.

"On finit par supposer que don Luis, ne pouvant se passer de lui, mettait à sa disposition sa caisse inépuisable, mais on se trompait car le Havanais, au contraire, lui reprochait souvent ses prodigalités folles et le chapitrait surtout vertement au sujet de ses liaisons scandaleuses avec des cocottes très en vue.

"Quand ces choses se disaient devant Mercédès, la jeune femme et José échangeaient un furtif regard et souriaient.

"Depuis son veuvage la créole ne recevait absolument que José, mais à d'assez longs intervalles, et personne ne s'étonnait de ces visites, l'intimité du jeune homme avec feu don Luis les rendant naturelles.

"Nous annoncions ici même, il y a huit jours, l'arrestation d'un étranger bien connu dans le monde où on s'amuse, inculpé de faux.

"Cet étranger était José D....

"Un riche banquier, voyant sa signature imitée sur une traite de cent mille francs négociée par le créole et payable le surlendemain, avait porté plainte.

"Vainement José prouva qu'il avait en main les cent mille francs nécessaires pour faire face à l'échéance.

"Le fait délictueux, quoiqu'atténué n'en existait pas moins, et l'arrestation fut maintenue.

"Dans le fiacre qui de Mazas le conduisait à l'*instruction*, José fit l'imprudence de proposer à ses gardiens dix mille francs s'ils voulaient faire parvenir à la veuve de Don Luis un billet de deux lignes, en échange duquel elle remettrait l'argent.

"—Affaire convenue — réplique l'un des agents — voici du papier et un crayon....

"Le jeune homme écrivit:

"Allez chez moi tout de suite et brûlez toutes les lettres. — Urgence. — Donnez *dix mille francs* au porteur.

"*José.*"

"—C'est parfait! — dit l'agent — la dame aura le poulet ce soir.

"Un quart d'heure plus tard les trois lignes de José étaient dans les mains du juge d'instruction.

"Le soir même ce magistrat, assisté d'un commissaire aux délégations judiciaires et d'un agent de la sûreté, se rendait au domicile du créole et saisissait les papiers et les lettres, se réservant de les examiner à loisir avec l'attention qu'ils méritaient à coup sûr, car on ne paie pas dix mille francs la destruction de papiers insignifiants.

"Le lendemain,—(c'est-à-dire avant-hier)—une descente de police avaient lieu dans l'hôtel de l'avenue de l'Impératrice où l'on arrêtait Mercédès.

"Pourquoi cette arrestation stupéfiante?

"Oh! mon Dieu, c'est bien simple....

"L'irréprochable épouse, la veuve inconsolable, la moderne Artémise, était depuis longtemps—(et peut-être même antérieurement à son mariage)—la maîtresse de José....

"Au point de vue du monde à morale facile ceci n'eût été que péché véniel, et la justice d'ailleurs n'aurait pas eu le droit d'intervenir, le mari mort ne pouvant porter plainte, mais il résultait nettement, clairement, indiscutablement, des lettres de Mercédès saisies chez José, que la maîtresse et l'amant s'étaient entendus pour supprimer Don Luis, pour se marier après l'expiration des délais légaux, et pour jouir en paix de la fortune de leur victime.

"N'est-il pas vrai que cela fait un peu froid dans le dos?

"Comment le crime avait-il été commis?

"Par le poison.

"Pourquoi les *princes de la science* réunis en consultation, s'étaient-ils déclarés incompétents laissant les meurtriers achever leur œuvre?

"Parce que ces meurtriers avaient trouvé moyen de dérouter la science.—Ils se gardaient bien d'acheter chez le pharmacien du laudanum ou de la mort-aux-rats, et d'employer ces drogues aussi bavardes que malfaisantes dont les effets connus et décrits trahissent aussitôt la main qui les emploie....

"Le jardin d'hiver où flottaient encore des lambeaux de mélodie de l'orchestre des derniers bals avait été leur laboratoire....

"Les plantes et les fleurs des tropiques s'étaient faites leurs complices....

"Les poisons végétaux, sueur et sève de ces végétations terribles, étaient devenus dans leurs mains des armes mystérieuses, tuant d'une façon sûre et sans laisser de traces; de traces appréciables, du moins, car, il faut bien le dire—(au risque de nous attirer demain d'innombrables répliques)—l'étude de certains poisons végétaux est à l'état rudimentaire, et messieurs les assassins assez riches pour exploiter les ressources mortelles de la flore indienne, ont en ce moment trop beau jeu....

"Mercédès H.... et José D.... sont au secret le plus rigoureux, et voilà sur la planche un procès émouvant, une véritable *Cause célèbre*, pour notre excellent collaborateur et ami Fernand de Rodays.

"Nous tiendrons nos lecteurs au courant."

Le *Figaro* tomba des mains de Renée qui, le coude appuyé sur la table et sa joue sur sa main, resta longtemps plongée dans une rêverie profonde et sombre.

—Les fleurs des tropiques [illegible] murmura-t-elle tout [illegible] dienne.... Qu[illegible] qui l'ont perdu[s] .... Mercédès [illegible] moi .... Je n'écrirais jamais.....

La jeune fille acheva rapidement son déjeuner, touchant à peine aux mets placés devant elle par le valet de chambre.

Elle prit une grande tasse de café qu'elle aimait peu et dont habituellement elle ne buvait que quelques gouttes, puis elle quitta la salle à manger, emportant les journaux dans le petit salon où elle les laissa après en avoir déchiré les bandes, mais sans jeter un coup d'œil sur leur contenu;—elle mit le *Figaro* dans sa poche, relut une seconde fois l'article que nous venons de reproduire et cacha sous des robes, au fond d'un tiroir, le numéro du journal.

Ensuite elle s'absorba de nouveau dans cette étrange rêverie qui déjà s'était emparée d'elle après sa première lecture et qui donnait à son admirable visage une expression sinistre.

Raoul et Jeanne ne prolongeaient point leurs visites à la Tour-du-Roy, dans la crainte de fatiguer Lazarine que sa grossesse en ce moment rendait un peu souffrante; ils furent de retour au château de Gordes vers trois heures de l'après-midi.

En entendant la voiture entrer dans la cour d'honneur, Renée s'empressa de descendre et précéda de quelques secondes au salon le comte et la comtesse.

—Eh bien! chère sœur, — demanda Raoul en embrassant la jeune fille sur le front,—comment va cette fâcheuse migraine qui ne vous a pas permis de nous accompagner?....

—Beaucoup mieux—réplique Renée en souriant.

—Vrai?

—Je vous l'affirme.

—Cependant, dit Jeanne, tu est pâle.... Est-ce complètement fini?

—Presque... Mais ne nous occupons plus de moi et parlons de Lazarine.

—Lazarine, répondit Jeanne, ça va aussi bien que possible.... Toujours triste..... Un peu fatiguée. Malgré cela forte et courageuse [illegible] a regretté très vi[vement] [illegible] le malaise [illegible] ce que je vais faire [illegible] mon père! [illegible]

—Excellent [illegible] un rire qui n'était point exempt d'amer[tume].—Quand il s'amuse il oublie qu'il a des filles!

—Ma sœur.....ma sœur...—fit la petite comtesse d'un ton de reproche.... —Ceci est une méchanceté....

—Tu sais bien, ma mignonne, que je ne suis point méchante....

Raoul feuilletait les journaux.

—Renée, demanda-t-il, avez-vous vu le *Figaro*, ma sœur?

—Non, répondit la jeune fille, je l'ai cherché comme vous. Il n'est pas arrivé ce matin....

—Le service de la poste est bien mal fait!—murmura le comte.

XXIV

Nous avons dit que l'appartement de la seconde fille de Jules Leroux communiquait par un escalier dérobé avec les serres, ou plutôt avec la réunion des jardins d'hiver faisant suite aux appartements de réception.

Ces jardins d'hiver passaient dans tout le département pour d'incomparables merveilles.

Leur installation avait coûté des sommes énormes.

Bon nombre de familles se seraient trouvées riches avec des revenus égaux à la moitié de l'argent dépensé chaque année pour leur entretien.

Le lendemain matin Renée, qui jusqu'alors avait fait profession d'une complète indifférence à l'endroit des splendeurs végétales du rez-de-chaussée, descendit de bonne heure et pénétra dans les serres.

Autour d'allées de mines et innombrables colonnettes de fer montaient comme des roseaux métalliques pour soutenir la coupole transparente et cintrée pareille à la nef d'une cathédrale.

De toutes parts s'étalaient les feuillages plantureux, les grasses végétations, les épanouissements de verdures.

Au milieu de la [illegible] principale, [illegible] arrondi de [illegible] étrange et vaguement inquiétante.

(A continuer.)