L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

DIMANCHE, 6 JUILLET 1879.

LE TRANSIT INTEROCEANIQUE.

UN CHEMIN DE FER POUR LES NAVIRES.

La *Tribune* de New York publie un nouveau projet pour le passage des navires de l'océan Atlantique au Pacifique, et vice-versa; ce projet est une nouveauté et une curiosité, et le nom de son auteur fait penser aussi qu'il s'agit d'une chose sérieuse; d'où il résulte que l'attention doit forcément s'arrêter sur l'expédient singulier qui est présenté comme devant faire concurrence au canal interocéanique, et même arrêter la construction de celui-ci, sur lequel il présenterait des avantages considérables.

L'auteur du projet en question est un ingénieur américain, le capitaine Eads, qui s'est acquis un grand renom par la construction du pont de St-Louis, sur le Mississipi, et plus récemment par l'endiguement d'une des passes de ce fleuve à son embouchure au-dessous de la Nlle-Orléans. Dans la lettre qu'il adresse à la *Tribune*, qui est datée de Port Eads, Louisiane, 10 juin 1879, le capitaine expose, avec des détails suffisants pour le faire bien comprendre, le procédé qu'il a élaboré, et au moyen duquel les bâtiments seraient transférés d'un océan à l'autre, non par canal mais par chemin de fer. L'idée est simple en elle-même, et il n'y a pas de raison, malgré son étrangeté apparente, pour qu'elle ne fût pas praticable, au moins expérimentalement. Les moyens n'ont rien de nouveau, si ce n'est leur développement sur une grande échelle;—ils sont ainsi résumés par l'auteur:

Mes études personnelles m'ont convaincu de l'entière practicabilité d'un tel moyen de transport par railroad, et je n'hésite pas à dire que pour une somme n'excédant pas un tiers du coût évalué du canal, environ $50,000,000, les plus grands navires qui entrent dans le port de New York peuvent être transférés, complètement chargés, et avec une sécurité absolue, à travers l'isthme, sur un chemin de fer construit à cette fin, dans l'espace de vingt-quatre heures entre le moment de leur atterrissage d'un côté et leur mise à flot de l'autre.

Sur un tel railroad à travers l'isthme il n'y aurait pas nécessairement de pentes plus rapides que celles qui existent sur nos principales lignes de chemins de fer et la voie ne devrait pas avoir plus de quarante pieds de large avec huit ou dix rails pour supporter le truck servant de berceau au navire. Celui-ci serait soulevé de la mer au niveau de la voie par une écluse, ou par tout autre mécanisme hydraulique connu, de façon à passer sur un *car* de force suffisante pour porter le vaisseau avec son chargement sans possibilité d'avarie, etc.

La description détaillée importe peu. L'auteur suppose que le transport d'un steamer pesant, cargaison comprise, 10,000 tonnes, formerait un train composé de cinq sections, ou cinq locomotives articulées, portant chacune sur 200 roues, soit 1,000 roues pour l'ensemble, le tout n'exerçant sur les rails qu'une pression de 1,200 livres par pied, soit à peu près le double de la pression des roues maîtresses de la locomotive d'un train express ordinaire. Mais, laissant de côté toute question technique, l'objet essentiel du projet réside dans les lignes suivantes, qui forment l'avant-propos de l'exposé:

Le fait que le congrès de Paris comprenait parmi ses membres plusieurs des ingénieurs et savants les plus distingués et les plus capables de la chrétienté, garantit *à priori* que ses opinions et ses évaluations ont droit au plus haut respect. Or, il apparaît de ces évaluations que la solution la plus économique de cette grande question par voie d'un canal devrait entraîner une dépense d'au moins $140,000,000, peut-être beaucoup plus, et que l'exécution n'exigerait pas moins de quinze à vingt-cinq ans, depuis le moment où les travaux seraient commencés. Ces faits justifient la conclusion: 1° Que le montant du capital requis est si vaste qu'il n'y aurait pas de profit à faire l'entreprise avec des capitaux privés seulement; 2° Que ce montant ne pourra probablement pas être obtenu sans que les diverses nations maritimes directement intéressées ne soient engagées à contribuer libéralement pour venir en aide à l'œuvre; 3° Que le temps nécessaire pour l'exécution serait tel que la prochaine génération seulement jouirait de l'achèvement des travaux.

La conclusion c'est, comme on l'a déjà vu, qu'un chemin de fer "de grande navigation," rendant les mêmes services qu'un canal, coûterait trois fois moins et prendrait de trois à cinq fois moins de temps à construire. Nous n'avons rien à dire pour le moment sur le premier point, pas plus que sur la nature des services comparatifs que pourraient rendre respectivement les deux modes de transit; nous ferons seulement observer que M. Eads se trompe sur la durée des travaux. Ce n'est pas dans vingt-cinq ans, ni même dans quinze ans que le canal sera exécuté, mais dans huit ans, suivant M. de Lesseps, et on nous permettra de tenir la parole de M. de Lesseps pour aussi bonne en cette matière que celle de qui que soit.

Maintenant, M. Eads a parfaitement le droit d'avoir ses idées, de publier ses plans, et de chercher à en démontrer l'excellence; nous ajouterons qu'il le fait en très bon termes, et que, tout en croyant à la supériorité de ses projets, il se garde de dédaigner ceux d'autrui; il commence même par dire avec bonne foi et une courtoisie parfaites: "Je crois dans l'effort qui se fait pour surmonter la grande barrière opposée à la navigation interocéanique par l'isthme américain". De même l'amiral Ammen, tout en soutenant énergiquement ses opinions, a combattu celles de ses collègues au congrès avec la déférence que se doivent entre eux des gens qui savent leur valeur et se respectent. Il serait à souhaiter que les journaux apportassent la même dignité dans l'exposé de leurs prédilections et dans leur polémique. Nous avons déjà eu à signaler cette tendance à l'injure à la suite du jugement du congrès de Paris. Nous regrettons de la retrouver encore dans la *Tribune*, qui aurait très bien pu professer une admiration sans bornes pour les idées du capitaine Eads sans insulter M. de Lesseps. "Le plan de M. de Lesseps, dit ce journal, rappelle celui de l'empereur de Russie qui, fatigué des discussions interminables des ingénieurs au sujet du tracé d'un chemin de fer de St-Pétersbourg à Moscou, prit une carte et y indiqua, avec une règle et un crayon, une ligne droite entre les deux villes. "Construisez-moi cela," dit-il; et ce qui fut dit fut fait." De même l'aventureux Français—nous traduisons littéralement—qu'on appelle un ingénieur parce qu'il est tout ce qu'on voudra excepté cela, ayant entendu discuter nombre de plans par-dessus ou alentour des montagnes, etc., dit: "Prenons la ligne la plus courte tranchons les montagnes!" Et le congrès, charmé de cette audace, adopte le plan avec enthousiasme."

Etait-il nécessaire de faire si bon marché de la vérité, du sens commun et de la décence, pour donner au chemin de M. Eads la préférence sur le canal de M. Wyse—non de M. de Lesseps, dans tous les cas,—et même pour placer le pont de Saint-Louis et l'endiguement du Mississipi au-dessus du canal de Suez? Nous serions très heureux assurément de voir le *Great Eastern* ou un vaisseau à flot naviguer sur les Cordillères, et ce serait un joli spectacle pour les Européens qui viendront visiter l'Amérique à l'occasion de l'Exposition internationale de New-York en 1883. Mais ce n'est pas une raison pour dénier à M. de Lesseps le simple titre d'ingénieur, qui est bien modeste cependant, et nous croyons que la *Tribune* n'aurait rien perdu dans la considération de ses lecteurs si elle avait supprimé cette phrase simplement ridicule: "Si M. Eads entreprend de construire un chemin de fer qui transportera les plus gros navires d'un océan à l'autre, ses travaux passés doivent donner la confiance qu'il le fera. Le succès du magnifique projet de M. de Lesseps est au contraire problématique." Nous doutons que M. Eads sache beaucoup de gré à la *Tribune* de ce pavé amical.

(Courrier des Etats-Unis)

LE CANAL INTEROCEANIQUE.

La résolution du sénateur Burnside et M. de Lesseps.

On mande au *Herald* par le câble:

Paris, 30 juin.—M. de Lesseps désire donner au peuple des Etats-Unis l'assurance qu'il est hautement satisfait de la résolution présentée au sénat par le général Burnside, le 25 courant, relativement au canal de Panama, parce qu'elle exprimait exactement son propre sentiment sur le sujet. Il a toujours été d'avis que le canal devrait être entièrement indépendant du contrôle de tout gouvernement. "Tout en ayant sa neutralité assurée, le canal ne peut être construit qu'à l'aide d'un facteur qui n'a pas de nationalité, c'est-à-dire l'argent, lequel, M. de Lesseps l'espère, affluera de toutes les parties du monde.

LE CHEMIN DE FER DE TEHUANTEPEC.—On sait que les chambres ont voté à la dernière heure le projet de construction d'un chemin de fer à Tehuantepec. Le concessionnaire de cette entreprise est parti, dit le *Trait-d'Union*, pour Veracruz:

Il a assuré à un de nos confrères que ce chemin de fer serait construit en dix-huit mois.

Espérons que d'ici là nous serons débarrassés de la quarantaine et que nous pourrons tirer quelque profit de cette voie de communication.

Nous résumons ci-après les principales clauses du contrat passé entre l'Exécutif et la compagnie concessionnaire:

M. Eduardo Learned, ou la Compagnie qu'il pourra organiser est autorisé à construire un chemin de fer, avec son télégraphe correspondant, à travers l'isthme de Tehuantepec, et à l'exploiter pendant quatre-vingt-dix-neuf ans aux conditions stipulées dans le contrat.

Afin de garantir la continuation et l'achèvement du chemin de chemin de fer, l'Entreprise déposera au Mont de Piété de Mexico, dans le délai de six mois, une somme de cent mille piastres.

Le chemin de fer partira de l'embouchure de la rivière Goatzacoalcos et arrivera jusqu'à la Laguna Superior près du Pacifique, aboutissant au point qui sera jugé le plus convenable.

L'Entreprise commencera immédiatement et à ses frais les reconnaissances nécessaires pour le tracé de la ligne, et avant de commencer les travaux de construction, elle soumettra les plans de tracé à l'approbation du ministère des travaux publics.

Le chemin de fer sera à simple ou double voie, d'un mètre quarante-cinq centimètres de largeur (4 pieds 3 1/2 pouces anglais). Des dépôts et des stations seront établis sur les points les plus convenables à l'intérêt public et au service de la compagnie.

La compagnie commencera dans les quatre mois à partir de l'approbation du contrat par le Congrès, soit les travaux de construction du chemin de fer, soit les œuvres hydrauliques dont il est question plus loin.

A partir de la même date commencera à courir le délai de trois ans dans lequel le chemin de fer devra être terminé, la compagnie devant achever chaque année, à la satisfaction du gouvernement, une portion de voie de soixante-trois kilomètres au moins, jusqu'à la conclusion de toute la ligne.

La compagnie concessionnaire est tenue d'améliorer à ses frais les ports situés aux extrémités du chemin de fer, creuser l'entrée de la barre de Goatzacoalcos à son embouchure, ouvrir un canal du Pacifique à Laguna Superior et construire sur ce dernier point les quais, môles, écluses, et exécuter le draguage et tous les travaux nécessaires pour en faire un port. Ces travaux terminés, la compagnie pourra percevoir, pendant la durée de la concession du chemin de fer, un droit de barre qui n'excédera pas trois piastres par pied de jauge pour tous les navires entrant, et trois piastres par pied pour tous les navires sortant, qui jaugent plus de douze pieds et qui passent par la barre de Goatzacoalcos.

La compagnie pourra également percevoir, pendant la même durée et de la même manière, un droit de canal qui n'excédera pas trois piastres par pied de jauge sur tous les navires qui entreront, et $3 par pied sur tous les navires qui sortiront, portant plus de deux cents tonnes et passant par le canal de Laguna Superior.

ACCIDENT A NAPLES.—Une correspondance de Naples nous apporte de nouveaux détails sur l'accident qui vient d'avoir lieu à Naples, via del Nino.

A dix heures du matin, la procession du saint-sacrement sortait de la cathédrale, se rendait à l'église Santa-Chiara, puis au sortir de cette église s'engageait dans la rue de la Tinità. A midi et demi elle se trouvait dans la via del Nino. Des deux côtés des trottoirs, des haies épaisses de curieux assistaient au passage.

Tout à coup un balcon du deuxième étage du palais du duc de Sangro s'est écroulé sur le balcon de l'étage inférieur, et les deux balcons ont roulé dans la rue. Sur celui du deuxième étage se trouvait la famille du duc de Sangro, composée de la duchesse de Sangro, de ses quatre filles et du duc de Martina, frère du duc de Sangro. Il y avait aussi un enfant. La dalle du balcon ayant manqué à l'improviste sous leurs pieds, ils n'ont pas eu le temps de s'accrocher à la balustrade qui est restée intacte, et ils ont été précipités dans la rue.

La duchesse de Sangro a succombé au bout de quelques heures à ses horribles blessures. Elle a eu l'épine dorsale brisée. Le duc de Martina, les filles de la duchesse de Sangro et l'enfant n'ont pas été dangereusement blessés, non plus que les personnes qui occupaient le balcon premier étage.

Deux personnes seulement parmi celles qui assistaient à la procession sur le trottoir ont été blessées. Le duc de Sangro, qui se trouvait sur un balcon voisin de celui qui s'est écroulé, au bruit de la chute s'est élancé dans l'escalier et est arrivé un des premiers auprès de sa femme et de ses filles.

Quelque chose de fin......Les Stadines.

—Le scandale qui s'est produit, le 16 juin, à la Chambre des députés nous remet en mémoire l'anecdote suivante, dont le poète anglais Sheridan, alors membre de la Chambre des lords, a été le héros:

A cette époque, une des pénalités que le président de la Chambre prononçait le plus communément contre un membre qui avait manqué au règlement était celle de l'agenouillement. Voici en quoi elle consistait:

Le coupable se mettait à genoux sur un banc et s'excusait publiquement de la faute qu'il avait commise.

Sheridan, qui avait prononcé un mot malsonnant, fut condamné à faire amende honorable à genoux.

Il s'exécuta, mais il se vengea de cette punition par un mot fort spirituel.

En se relevant, il essuya ses genoux, comme s'ils avaient été salis par la poussière du banc, et, embrassant d'un coup d'œil tous les membres du Parlement:

—Ah! s'écria-t-il, que cette Chambre est sale!

Les membres de la Chambre se regardèrent étonnés, n'osant prendre en mauvaise part les paroles de leur collègue, pendant que Sheridan, calme et digne, regagnait sa place.

—Le jeune prince héritier d'Italie vient d'être mis aux arrêts. Le *Fremdenblatt*, qui nous apporte cette nouvelle, nous fait connaître l'incident qui a motivé cette punition infligée par le roi à son fils.

Le prince jouait dernièrement avec la fille d'une dame d'honneur de la reine, la marquise Montreno. Les enfants s'amusaient très gaiement; mais une contestation s'éleva, comme cela arrive souvent, et le jeune prince se laissa entraîner à prononcer ces paroles un peu vives: "Si j'étais roi, je te ferais couper la tête!"

Ces paroles furent portées à la connaissance du roi, qui nonobstant l'intercession et les prières de la reine, condamna cette *tête turbulente* à huit jours d'arrêt dans sa chambre, à la privation d'un mets par repas, ainsi qu'à celle des honneurs militaires pendant huit jours.

—On *bêchait* à tour de bras une jeune actrice, dont les traits n'ont rien de défectueux, mais qui manque essentiellement de ce je ne sais quoi qui fait qu'une femme est jolie.

—Enfin, elle n'est pas laide, dit Angelie, qui s'obstinait à la défendre.

—Non, répondit Gabrielle...... mais elle en a si bien l'air!

—Cham à propos du retour des chambres à Paris, a eu une de ces idées joyeuses dont son cerveau est coutumier: voici la légende qui escorte son dessin dans le *Charivari*:

Utilisant le voisinage de la Seine, un ingénieur propose un système permettant d'inonder subitement la chambre, dans le cas où l'on viendrait pour la violenter.

—Echo du Sénat:

Un de nos amis félicite chaleureusement un des six sénateurs de droite qui ont voté pour le retour à Paris:

—A la bonne heure! vous avez fait enfin votre paix avec cette infâme capitale!..

—Mon Dieu, oui! Je lui ai dit: *Embrassons-nous, folle ville!*

—Mme Z.... est sur le point de donner le jour à son troisième bébé.

Dernièrement, elle demandait à son fils aîné, un charmant blondin de six ans, s'il serait content d'avoir bientôt un autre petit frère ou une petite sœur.

L'enfant, après avoir réfléchi un instant:

—Petite mère, puisque j'ai déjà un frère.... si ça ne te fait rien, j'aimerais mieux un cheval.

45 Years Before the Public.

THE GENUINE

DR. C. McLANE'S

CELEBRATED

LIVER PILLS,

FOR THE CURE OF

Hepatitis, or Liver Complaint,

DYSPEPSIA AND SICK HEADACHE.

Symptoms of a Diseased Liver.

PAIN in the right side, under the edge of the ribs, increases on pressure; sometimes the pain is in the left side; the patient is rarely able to lie on the left side; sometimes the pain is felt under the shoulder blade, and it frequently extends to the top of the shoulder, and is sometimes mistaken for rheumatism in the arm. The stomach is affected with loss of appetite and sickness; the bowels in general are costive, sometimes alternative with lax; the head is troubled with pain, accompanied with a dull, heavy sensation in the back part. There is generally a considerable loss of memory, accompanied with a painful sensation of having left undone something which ought to have been done. A slight, dry cough is sometimes an attendant. The patient complains of weariness and debility; he is easily startled, his feet are cold or burning, and he complains of a prickly sensation of the skin; his spirits are low; and although he is satisfied that exercise would be beneficial to him, yet he can scarcely summon up fortitude enough to try it. In fact, he distrusts every remedy. Several of the above symptoms attend the disease, but cases have occurred where few of them existed, yet examination of the body, after death, has shown the LIVER to have been extensively deranged.

AGUE AND FEVER.

DR. C. McLANE'S LIVER PILLS, IN CASES OF AGUE AND FEVER, when taken with Quinine, are productive of the most happy results. No better cathartic can be used, preparatory to, or after taking Quinine. We would advise all who are afflicted with this disease to give them a FAIR TRIAL.

For all bilious derangements, and as a simple purgative, they are unequaled.

BEWARE OF IMITATIONS.

The genuine are never sugar coated.

Every box has a red wax seal on the lid, with the impression DR. McLANE'S LIVER PILLS.

The genuine McLANE'S LIVER PILLS bear the signatures of C. McLANE and FLEMING BROS. on the wrappers.

Insist upon having the genuine DR. C. McLANE'S LIVER PILLS, prepared by Fleming Bros., of Pittsburgh, Pa., the market being full of imitations of the name *McLane*, spelled differently but same pronunciation.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

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

SUSPENDU PENDANT LA QUARANTAINE.

Cette ligne prend aussi du fret pour [illegible].

Pour fret, passage, s'adresser à L. GRAND, agent, Coin Gallier, lettre E.

20 jan—1an

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

Entre NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

AMERIQUE, Delord, mercredi, 2 juillet.
PEREIRE, Danré, mercredi, 9 juillet.
FRANCE, Trudelle, mercredi, 16 juillet.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage à entrepont, comprenant vin, literie et ustensiles, $36 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 8, Nouvelle-Orléans.

4mai—1an

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

STEAMERS ENTRE BREME 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
Hannover 17 sept.

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 Havre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$150 | Entrepont...$36.

De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Havre ou Brême:
Chambre...$150 | Entrepont...$45.

De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre...$50 | 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
De à Indianola..........45 50

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

Les soussignés vendent des billets de passage de Brême, Southampton ou le Havre à la Nouvelle-Orléans.

Pour plus de détails, s'adresser à Ed. F. STOCKMEYER & CO., Agents, No. 42 de la rue de l'Union.

12 nov

HONDURAS.

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

Pour Belize, Honduras, touchant à Amer, Port Cortes, Truxillo, Roatan et Utilla, partira pour [illegible] juin 1879, à 8 heures, du Picayune Tier, vis-à-vis le marché à la viande.

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

N. B.—Le WARD fera ses services 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 9 juillet, à 8 h A. M.

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

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à ALFRED MOULTON, Rue Carondelet No 41.

4mai—1an

BELFAST & GLASGOW STATE LINE.

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

Cabines de première classe, salon, une seule catégorie.

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 cabine, une seule catégorie $40, billets de retour $80.

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. 13 mars—6m.

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES, HUDSON, KNICKERBOCKER

Steamship KNICKERBOCKER, Capt F. Kemble,
will leave her warf, foot of Toulouse street,
Wednesday, July 9, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage.......... $40
Steerage —.......... 20
Excursion tickets.......... 75

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

For freight or passage apply to ALFRED MOULTON.

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

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,

ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE.

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

VAPEURS.

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

Pour Davis Bend, Natchez et tous les points intermédiaires.

Le bateau à vapeur WHISPER, en remplacement du NATCHEZ, B. S. Leathers Capitaine, J. F. Muse, Commis.

[illegible] à Vicksburg [illegible] Yazoo, Tallahatchie [illegible] pour Memphis, Cairo et St-Louis.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WOKE, 106 Commune et J. B. CASLIN 17 rue Tchoupitoulas.

Paquebot régulier des Opelousas, partant tous les Mardis à 5 h du soir.

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

Le nouveau steamer à léger tirant d'eau YAZOO, W. CRAWFORD, capitaine, J. B. SCHMIDT, commis.

Partira comme ci-dessus.

Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à LORD & Mc PEAKE, agents, rue du Camp.

31 déc—

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

HENRY TETE, J. T. AUCOIN, Capitaine, M. M. LANDRY, Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les MARDIS à 10 heures du matin, JEUDIS et SAMEDIS à midi.

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

Le HENRY TETE prendra du fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à E. RIVET, 106 rue Decatur, près St-Louis.

P. S. Un commis recevra du fret, stationné sur la Levée, à la tête de la rue Bienville, pour recevoir du fret.

15 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 [illegible] BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à 8 heures moins un quart 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 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 45 m. du soir.

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

C. A. PAYNE, Surintendant

4 déc—

ARRANGEMENT D'ETE.

Pour Mandeville et Covington.

Les bateaux à vapeur des Etats-Unis NEW CAMELIA et ABITA partent du Nouveau [illegible] à l'arrivée des trains du chemin de fer City comme suit:

NEW CAMELIA—Les Lundis et Jeudis à 12 M., et les Samedis pour Mandeville et Madisonville à 4 P. M.

ABITA—Les Mardis, Mercredis et Vendredis à 4 P. M., et les Samedis pour Covington directement, à 4 P. M.

RETOUR:

NEW CAMELIA—Les Lundis de Madisonville, à 6 A. M., de les Mardis et Vendredis de Covington, à 6 A. M.

ABITA—Les Lundis, Mercredis, Jeudis et Samedis de Covington, à 6 A. M.

Prix du passage pendant la semaine: CAMELIA—A Mandeville, 50 cents; à Covington, 75 cents.

ABITA—A Mandeville, 25 cents; à Covington, 50 cents.

EXCURSION DU DIMANCHE.

LE NEW CAMELIA part pour Mandeville à l'arrivée des trains de 7 h. A. M. et 3 h. P. M. et 3:30 h. P. M.

A l'arrivée de CAMELIA, l'ABITA part pour Mandeville et Covington à 10 A. M., et à 6 P. M.

RETOUR.

Le NEW CAMELIA part de Mandeville à 11 A. M., et 5 P. M., et l'ABITA, de Covington, [illegible] avec le CAMELIA, à 7 P. M.

PRIX DE L'EXCURSION DU DIMANCHE, aller et retour, de n'importe quel côté, entre la Nouvelle-Orléans et Mandeville.

Prix de la Nouvelle-Orléans à Covington, de n'importe quel côté, 75 cents.

Prix entre Mandeville et Covington, n'importe quel côté, 25 cents.

Deux lignes de voitures feront connection avec les bateaux à l'ancien débarcadère (Old Landing) [illegible]

[illegible] rues Canal et Carondelet, au départ des trains [illegible]

Le service en été [illegible]

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

28 av.79—6m

Pour la Baie St-Louis, la Passe Christian, Mississippi City et Biloxi

NEW CAMELIA

Part de la ville les mercredis, à l'arrivée du convoi de 2 heures [illegible], les vendredis, à l'arrivée du convoi de 11 heures du matin [illegible]

Au retour, il partira de Biloxi le même soir et de la Passe Christian [illegible]

Le fret sera reçu au débarcadère du New Basin [illegible]

Le fret sera reçu à très bas prix.

Pour plus amples informations, 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 [illegible] l'empêchent.

10avril—6m

POUR MANDEVILLE.

Le steamer en fer, rapide et bâti sur la Clyde,

HEROINE.

NOUVEL ARRANGEMENT COMMENÇANT DIMANCHE, 15 JUIN 1879.

Départs de l'extrémité du nouveau [illegible]

Excursions du DIMANCHE, à l'arrivée des trains de 7 A. M. et de 3 et 6 P. M.
LUNDI, à l'arrivée du train de 4 P. M.
MARDI.
Excursions du MERCREDI, à l'arrivée des trains de 9 A. M. et de 3:30 et 6 P. M.
Excursions du JEUDI, à l'arrivée des trains de 9 A. M. et 3:30 et 6 P. M.
VENDREDI, à l'arrivée du train de 9 A. M.
Excursions du SAMEDI, à l'arrivée des trains de 9 A. M. et de 4 P. M.

RETOUR: Partira de Mandeville:
Excursion du DIMANCHE, à midi et à 6 P. M.
LUNDI, à 7 A. M.
MARDI, à 7 A. M.
Excursions du MERCREDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6 P. M.
Excursions du JEUDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6 P. M.
VENDREDI, à 7 A. M.
Excursions du SAMEDI, à 7 A. M., 1 P. M. et 6:30 P. M.

Prix pour Mandeville et Lewisburg
Cinquante (50) cents.

PRIX POUR LES JOURS D'EXCURSION:
(Des deux côtés du Lac)
Le matin, aller et retour, pour toute la tournée.......... 50 cents.
Le soir, aller et retour.......... 50 cts.

Le fret [illegible] pour Magnolia, Nouveau Canal, côté de la rue Delord, tous les jours, le "Dimanche excepté," jusqu'à 4 P. M.

Pour fret ou passage, s'adresser à W. G. COYLE, 35 rue Carondelet, coin Gravier.

Repas 50 cents à l'HOTEL COLOMBA

Près le débarcadère du "Héroïne" à Mandeville.

28 mai—

Le steamship HARRY WRIGHT fera connexion avec l'HEROINE et fera le commerce entre Covington et la Nlle-Orléans.

CHEMINS DE FER.

Grande Route de Jackson.

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

LA ROUTE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

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.

L'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, [illegible]. Pour St-Louis un wagon-dortoir est ajouté au convoi, à MILAN, ce qui permet aux passagers de faire le voyage sans laisser le wagon. UN CHANGEMENT SEULEMENT JUSQU'A NEW-YORK et les VILLES de l'EST.

Wagons-dortoirs jusqu'à CHATTANOOGA, pour les SOURCES DE LA VIRGINIE, tous les jours, sans changement.

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.
16nov—

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 No 1. 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 runs 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.

Sleeping Cars through to CHATTANOOGA, for the VIRGINIA SPRINGS, 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 Agent.
16nov—

New-Orleans and Mobile Rail Road

(LIGNE RAPIDE DE MOBILE.)

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

A partir de DIMANCHE, 25 MAI 1879, les trains arriveront à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partiront comme suit:

Départ	Arrivée
No 1, Express, tous les jours 7:30 a.m.	No 2, Express, tous les jours 7:41 a.m.
No 3, Express, tous les jours 5:00 p.m.	No 4, Express, tous les jours 9:14 p.m.
No 5, Train d'agrément, tous les jours, excepté le dimanche....3:30 p.m.	No 6, Train d'agrément, tous les jours, excepté le dimanche....9:25 a.m.

Seule ligne qui ait des wagons-dortoirs de Pullman sur toute la route, sans changement, jusqu'à Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery, et St-Louis. 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.
29nov—

NEW ORLEANS AND MOBILE RAIL ROAD (MOBILE FAST LINE.)

THE SHORTEST ROUTE TO ALL EASTERN CITIES.

CARRIES THE GREAT THROUGH MAIL AND SOUTHERN EXPRESS.

On and after SUNDAY, MAY 25th 1879, trains will arrive and leave depot, foot of Canal Street, as follows:

LEAVE.	ARRIVE.
No 1 Express, daily......7:30 a. m.	No 2 Express, daily......7:41 a. m.
No 3 Express, daily......5:00 p. m.	No 4 Express, daily......9:14 p. m.
No 5, Coast accom., daily, except Sunday 3:30 p. m.	No 6, Coast accom., daily, except Sunday 9:25 a. m.

Only line running Pullman Palace Sleeping Coaches through without change to Washington, Lynchburg, Atlanta, Montgomery and St. Louis. 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
J. W. COLEMAN, Ticket Agent.
29nov—

GRAND CHEMIN DE FER

Partant du milieu des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

LE FERRY partant du pied de la rue Ste-Anne tous les jours, à HUIT HEURES A. M. et se reliant au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 8 h. 25 A. M.

Le fret pour tous les points du Bayou Lafourche entre Lababieville et Lockport, sera transporté [illegible] bateaux à vapeur pour toute la ligne.

Le taux du fret pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au-delà de Morgan City, [illegible]. Des contrats spéciaux pour fret [illegible] avant l'expédition avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le fret pour tous les points doit être payé d'avance [illegible] de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui s'expédieront par ce chemin de fer.

Afin que le fret soit promptement expédié il doit être délivré avant 2 heures; le fret reçu après cette heure partira par les trains suivants.

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

GEO. PANDELY, Surintendant.

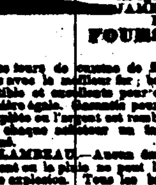
Pour fret et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasin.

Il ne sera pas reçu de fret après 3 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO. Agents.

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

NOUVELLES INVENTTION



Machines [illegible] à double perforation de Hunter. Onze combinaisons dans une. Plus de 250,000 machines en usage. Chaque famille devrait en avoir une. On demande des agents pour la Louisiane et la Georgie. Envoyez $1 pour échantillons et postes. Conditions spéciales pour les agents.

JAMES H. REYNOLDS
Rue Baronne 90.

FOURS.

Les fours de cuisine de 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] donné.

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 [illegible] sujets à se déranger. Toujours bonnes. Elles peuvent se placer partout. D'une valeur spéciale pour les familles et les bateaux à vapeur. Garanties pour un an. Venez les examiner.

JAMES H. REYNOLDS,
90......Rue Baronne......90
Entre les rues Union et Perdido.
1ermai—79—1an

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 règlera également toutes les [illegible] Il se chargera de faire [illegible] toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont [illegible]

JOHN T. DUFOUR, Passage de la Bourse.

56

A. DELPIT,

Manufacture de Tabac à la Vapeur. — **13 & 15 rue St. Louis.**

ETABLIE EN 1808.

Célèbres TABACS à priser, PERIQUE, MACOUBA, VIRGINIE, NATCHITOCHES, ROSE, ETC. FINE CUT supérieur, à fumer et à chiquer. CIGARS Havane et du pays. Grand assortiment de PIPES-ECUME ET BRUYERES FRANÇAISES variées 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.

BASSETTI & XIQUES,

CHOICE FRUIT SYRUPS.

(SIROPS DE FRUITS DE CHOIX.)

En caisses de Douze Bouteilles assorties sur commande.

ANANAS, FRAMBOISE, FRAISE, LIMON, — FLEUR D'ORANGER, NATUREL, — VANILLE, GROSEILLE, ORGEAT, MOKA.

Nous recommandons nos Sirops de fruits pour leur pureté. Notre nom et notre marque de fabrique sont sur les étiquettes.

67 et 69 RUE DECATUR.

16mai—3m

BILLETS DE CHEMINS DE FER

A un escompte de $2 à $10 sur tous prix à tous les points.

W. H. BARNETT,

Courtier de billets de chemin de fer, 142 rue de la Commune, vis-à-vis l'Hôtel St. Charles. 14 mars au 1er août—D M J

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'intestins, de maladies des reins, de maladies chroniques du foie et de la rate, de la syphilis, ainsi toutes les formes de rhumatismes; les femmes atteintes des affections dont elles souffrent habituellement—ne sauraient avoir 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 du patin. 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 [illegible] 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. 18 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. 56 rue de Chartres et 26 rue Bienville, Nlle-Orléans. 17 avril 79.—1 an

PHARMACIE DUCONGE,

30......RUE DE CHARTRES......30

NOUVELLE-ORLEANS.

A. CARROUCHÉ,

SUCCESSEUR.

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

Etat annuel de la Compagnie d'Assurances de la Nlle-Orléans,

Jusqu'au 31 décembre 1878.

1805......ETABLIE EN......1805

Primes de feu	$256,437 39	
Primes maritimes	65,697 74	
Primes de rivière	36,923 63	
Total des primes		$356,058 76
Moins: Primes sur risques non expirés	$92,675 43	
Primes remboursées	10,416 15	
Réassurances	20,506 98	—123,598 56
Primes nettes		$232,460 20
Intérêt sur placements		36,242 08
		$268,702 28
A déduire: Pertes par le feu	$30,546 19	
Pertes maritimes	26,924 70	
Pertes de rivières	6,700 88	
	$64,171 77	
Réfaction (rebate) au lieu de participation	41,464 78	
Dépenses générales, taxes, bureau des assureurs, dons de charité et cancellations	56,806 31	—162,442 86
Profit net		$106,259 42
A déduire: Dividende de juin 1878	$25,000 00	
Dividende de décembre 1878	25,000 00	
Surplus, fonds de réserve	56,259 42	106,259 42

ACTIF DE LA COMPAGNIE.

Argent en banque	$53,682 42
Primes en voie de collection	64,082 30
Premium notes	19,462 45
Dû par des agents	1,843 23
Propriétés foncières	143,236 48
Billets de 1re hypothèque et billets garantis par nantissements	170,677 08
Gold bonds des Etats-Unis, chemins de fer urbains de la Nlle-Orléans, bonds de première hypothèque du Jackson and Great Northern railroad, bons consolidés de l'Etat de la Louisiane, actions de banques, de compagnies d'assurances et des water works	227,272 07
Total de l'actif	$685,455 84

PASSIF.

Capital en actions	$500,000 00
Réserve pour réassurances	92,675 43
Dividendes non réclamés	9,520 99
Pertes ajustées non réclamées	2,000 00
Dividende semi-annuel, décembre 1878	25,000 00
Surplus, fonds de réserve	56,259 42
Total du passif	$685,455 84

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 15 janvier 1879.

TH. BUISSON, Troisième Justice de Paix.

BUREAU DU NEW ORLEANS INSURANCE CO., Coin Camp et Canal, Nlle-Orléans, 13 janvier 1879.

A un meeting du Conseil de Direction tenu le 11 janvier 1879, il a été résolu de payer sur demande le dividende-intérêt semi annuel de CINQ POUR CENT sur le fonds capital aux actionnaires ou à leurs ayant-droit.

DIRECTEURS.

C. T. DUGAZON, H. GALLY,
CHS. LAFITTE, W. A. BELL,
CHS. E. SCHMIDT, ANT. CARRIERE,
CHS. J. LEEDS, JULES ALDIGE,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.
17jan—

Annual statement of the New Orleans Insurance Company,

UP TO DECEMBER 31st 1878.

1805......ESTABLISHED IN......1805

Fire premiums	$256,437 39	
Marine premiums	65,697 74	
River premiums	36,923 63	
Total premiums		$356,056 76
Deduct—Premiums on risks not terminated	$92,675 43	
Return premiums	10,416 15	
Reinsurances	20,506 98	—123,598 56
Net earned premiums		$232,460 20
Interest on investments		36,242 08
		$268,702 28
Deduct— Fire losses	$30,546 19	
Marine losses	26,924 70	
River losses	6,700 88	
	$64,171 77	
Rebate in lieu of participation	41,464 78	
General expenses, taxes, board of underwriters, charitable donations and cancellations	56,806 31	—162,442 86
Net profit		$106,259 42
Deduct— Dividend of June, 1878	$25,000 00	
Dividend of December, 1878	25,000 00	
Surplus, reserved fund	56,259 42	106,259 42

The Company has the following ASSETS:

Cash in bank	$53,682 42
Premiums in course of collection	64,082 30
Premium notes	19,462 45
Due by agents	1,843 23
Real estate	143,236 48
First mortgage notes and pledges notes	170,677 08
United States gold bonds, New Orleans city railroads, Jackson and Great Northern railroad first mortgage bonds Louisiana State consols, bank, insurance and waterworks stocks	227,272 07
Total assets	$685,455 84

LIABILITIES.

Capital stock	$500,000 00
Reinsurance reserve	92,675 43
Dividends unclaimed	9,520 99
Loss adjusted, not claimed	2,000 00
Dividend, semi-annual, December 1878	25,000 00
Surplus, reserve fund	56,259 42
Total liabilities	$685,455 84

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

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

Sworn to and subscribed before me, this 15th day of January, 1879.

TH. BUISSON, Third Justice of the Peace.

OFFICE OF THE NEW ORLEANS INSURANCE CO., Corner Camp and Canal Streets, New Orleans, January 13, 1879.

At a meeting of the Board of Directors held on the eleventh day of January, 1879, it was resolved to pay, on demand, the semi annual interest dividend of FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders or their legal representatives.

DIRECTORS.

C. T. DUGAZON, H. GALLY,
CHS LAFITTE, W. A. BELL,
CHS E SCHMIDT, ANT. CARRIERE,
CHS J. LEEDS, JULES ALDIGE,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.
17jan—

ASSURANCES.

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

No. 104 RUE DU CANAL.

VINGT-CINQUIEME ETAT ANNUEL.

Conformément aux dispositions de sa charte, la compagnie publie l'exposé suivant: Primes reçues pendant l'année échue le 31 mai 1879, y compris les primes non acquises de l'année précédente—

Risques de feu		$615,774 30
Risques maritimes		18,955 32
Risques de rivières		19,701 75
Total des primes		$654,431 37
Moins primes non acquises		111,253 00
Primes nettes 31 mai 1879		$543,178 37
PERTES PAYEES—		
Sur risques de feu	$61,066 06	
Sur risques maritimes	10,364 89	
Sur risques de rivières	5,338 30	
Taxes et dépenses, moins intérêt	11,625 11	
Réassurances et primes remboursées	17,830 61	—106,208 89
		$136,969 48
Réserves pour pertes non payées		22,000 00
Profits		$114,969 48

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

Propriétés foncières	$306,176 85
Bons de ville et bons hypothécaires	15,000 00
Actions de banques, de waterworks et autres actions	123,561 68
Billets garantis par hypothèque ou nantissement	192,902 33
Billets à recevoir	62,563 43
Primes en voie de collection	35,630 81
Scrip de ville	2,000 00
Jugement sur billets hypothécaires	3,000 00
Argent en caisse	61,392 41
	$712,227 51

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

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

Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans, Ville de la Nlle-Orléans.

Signé et assermenté devant moi, ce 9e jour de juin 1879.

JAMES FAHEY, notaire.

A une réunion du Conseil de Direction tenue le 9 juin 1879, il a été résolu de déclarer un dividende en argent de vingt pour cent sur les primes nettes participantes pour l'année échue le 31 mai 1879, payable le troisième lundi de juillet prochain. Aussi, de payer aux actionnaires, sur demande, l'intérêt au taux de dix pour cent par an sur leurs actions.

Directeurs:

P. MASPERO, EDWARD TOBY,
JOHN GEDDES, D. FATJO,
PAUL FOURCHY, M. W. SMITH,
J. J. FERNANDEZ, D. A. CHAFFRAIX,
JNO. B. LALLANDE, CHS. LAFITTE,
B. W. TAYLOR.
10 juin—

Merchants' Mutual Insurance COMPANY OF NEW ORLEANS

No. 104 Canal Street.

TWENTY-FIFTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1879, including unearned premiums of the previous year—

On Fire Risks		$615,774 30
On Marine Risks		18,955 32
On River Risks		19,701 75
Total premiums		$654,431 37
Less unearned premiums		111,253 00
Net earned premiums 31st May 1879		$543,178 37
Losses paid—		
On Fire Risks	$61,066 06	
On Marine Risks	10,364 89	
On River Risks	5,338 30	
Taxes and expenses, less interest	11,625 11	
Re-insurances and return premiums	17,830 61	—$106,208 89
		$136,969 48
Reserved for unpaid losses		22,000 00
Profit		$114,969 48

The company have the following assets, estimated at market value:

Real Estate	$306,176 85
City Bonds and Mortgage Bonds	15,000 00
Bank, Water Works and other stocks	123,561 68
Notes secured by mortgage or pledge	192,902 33
Bills receivable	62,563 43
Premiums in course of collection	35,630 81
City Scrip	2,000 00
Judgment on mortgage notes	3,000 00
Cash on hand	61,392 41
	$712,227 51

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

P. FOURCHY, President.
G. W. NOTT, Secretary.

State of Louisiana, Parish of Orleans, City of New Orleans.

Sworn to and subscribed before me, the 9th day of June, 1879.

JAMES FAHEY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 9th day of June, 1879, it was resolved to declare a cash dividend of twenty per cent on the net earned participating premiums for the year ending 31st May, 1879, payable on the third Monday of July next.

Also, to pay to the stockholders, on demand, interest at the rate of ten per cent per annum on their stock.

Directors:

P. MASPERO, D. FATJO,
J. J. FERNANDEZ, EDWARD TOBY,
PAUL FOURCHY, D. A. CHAFFRAIX,
JOHN GEDDES, M. W. SMITH,
JNO. B. LALLANDE, CHAS. LAFITTE,
B. W. TAYLOR.
10 juin—

[illegible]

BLEU D'ARGENT PUR

[illegible] rue Auber Paris [illegible]

FEUILLETON.

Com. le 4 mai 1879.

LA QUITTANCE DE MINUIT

Par Paul Féval.

DEUXIEME PARTIE.

LA GALERIE DU GEANT.

[Suite]

Ils descendirent le tertre et franchirent la douve, mais ils avaient perdu ce pas leste et bondissant que nous admirions naguère; leurs pieds, habitués à courir libres sur le gazon du bog, étaient maintenant alourdis par de bons souliers à semelles de bois; ils avaient peur de gâter leurs vêtements tout neufs; ce nouvel accoutrement, qui les rendait si fiers, leur ôtait la meilleure part de leur gentillesse sauvage.

Ils s'arrêtèrent pour attendre Roe, qui les prit par la main et les guida vers le cours de la Moyne.

Ainsi habillés de neuf tous les trois, marchant d'un pas égal et sage, ils avaient l'air d'une petite famille endimanchée qui se rendait pieusement à la paroisse. Ils passèrent la Moyne, sur un pont de bois construit autrefois par Luke Neale, le middleman, pour les besoins de sa ferme.

Le coupeur de tourbe fit halte sur l'autre bord.

A la place où s'élevaient quelques mois auparavant les vieux bâtiments de la ferme, il n'y avait plus que quelques débris, recouverts à moitié déjà par les efforts d'une végétation puissante. On distinguait encore néanmoins les assises de pierre des murailles, et çà et là quelques pans de [illegible]

C'était tout. La vengeance de Maguire ne fait point les choses à demi.

A une vingtaine de pas des ruines du bâtiment principal, Gib désigna du doigt un petit tertre.

—C'est là que vous étiez un soir, en novembre dernier, dit-il en essayant de donner à sa voix une inflexion badine; vous vîtes arriver beaucoup d'hommes avec des masques de toile sur leurs visages. Au-devant d'eux était un grand vieillard qui secouait une torche de bog-pine.... vous vous souvenez bien, mes jolis?

—Mon père Gib, murmura la petite Su, nous étions bien loin en novembre dernier!

—Nous n'avons rien vu de tout cela, dit Paddy.

Gib frappa du pied et les regarda tour à tour en fronçant le sourcil.

—Il le faut! prononça-t-il d'une voix sourde et contenue, je le veux! Vous étiez ici et vous avez tout vu!

Les deux enfants secouèrent leurs longs cheveux sans répondre.

—Avez-vous donc oublié ce que je vous ai dit hier au soir? demanda Roe.

—Non, père, répliqua la petite Su; mais le vieux Miles Mac-Diarmid est si bon! si nous allions le faire mourir, comme les soldats anglais!

Gib détourna la tête pour cacher la rougeur qui lui montait au front.

—Petite folle, murmura-t-il. Je dirai comme vous.... pensez-vous que votre père puisse faire mal?

—Oh! non! répondirent à la fois les deux enfants.

Gib les souleva tour à tour, dans ses bras et les baisa. Il y avait de la sueur à son front.

—C'est un digne et saint vieillard, que Miles Mac-Diarmid! reprit-il en baissant les yeux. Qui donc voudrait lui causer de la peine? Ne vous inquiétez point de choses que vous ne pouvez pas comprendre, et songez plutôt aux beaux jours qui vont succéder à notre misère. Plus jamais faim, Paddy! plus jamais froid, petite Su! plus de travail dans la boue glacée des bogs! et des habits encore plus beaux que ceux-là!

Il n'en fallait pas tant pour faire taire les vagues scrupules des deux enfants, pauvres créatures ignorantes qui [illegible] dans une terre inculte. Ils se reprirent à contempler leurs chères parures; ils s'admirèrent de nouveau et davantage; ils oublièrent tout ce qui n'était pas leur joie.

—Encore plus beaux! s'écria la petite Su; entendez-vous, mon frère?

—Oh! si j'entends! répliqua Paddy; nous serons habillés peut-être comme les enfants des hommes riches de Galway!

—Et nous jouerons du matin au soir!

—Merci, merci, notre bon père!

Gib avait autour de la lèvre un sourire plein d'amertume.

—Sainte Vierge, priez votre fils Jésus qu'il me pardonne! murmura-t-il. Je les ai vus souffrir si longtemps! si longtemps j'ai entendu leurs pauvres petites voix crier famine, sans pouvoir leur donner un morceau de pain!... Vous serez obéissants, n'est-ce pas, mes beaux chéris? reprit-il tout haut; vous n'oublierez pas ce que vous a dit votre père?

—Nous serons bien obéissants, répliquèrent les deux enfants.

Gib les reprit par la main et continua sa route vers la ville.

Les rues de Galway étaient, ce matin, aussi désertes et aussi muettes que nous les avons vues, la veille, bruyantes et encombrées. L'auberge du *Grand Libérateur* se taisait à quelques pas du *Roi-Malcolm* silencieux.

Le coupeur de tourbe et ses deux enfants traversèrent la ville d'un pas rapide, et c'est à peine s'il se trouva sur leur passage quelques pauvres tenanciers aux carricks en lambeaux pour leur jeter en dessous un regard soupçonneux.

La veille ils eussent attiré l'attention, et ce costume aisé qui remplaçait leurs haillons ordinaires, n'aurait pas été pour eux sans danger, mais aujourd'hui tout ce qui restait de gens des environs dans la ville, envahissait la cour des sessions. C'était ce matin même que le jury devait prononcer sur le sort du vieux Mac-Diarmid.

Protestants et catholiques étaient animés d'une curiosité pareille, et l'enceinte du tribunal allait être trop étroite pour la foule empressée qui en assiégeait les portes depuis le lever du jour.

Gib Roe fit un long détour, et aborda prudemment le tribunal par derrière. De ce côté il n'y avait personne; le coupeur de tourbe put sans encombre et gagner le cabinet du bon juge Mac-Foote, où il était impatiemment attendu.

Comme il arrivait au seuil, Miles Mac-Diarmid, qu'on amenait de sa prison, parut à l'autre bout de la galerie. Gib s'arrêta, incapable de faire un pas de plus; une force invisible clouait ses pieds au sol.

Miles s'avançait lentement entre le porte-clefs Nicholas, qui souriait avec douceur, et maître Allan, le geôlier, dont la terrible prunelle trouvait pour cette circonstance des regards particulièrement fauves et féroces. Il se dirigeait vers la salle du jury.

En passant auprès de Gib, il le reconnut bien que ce dernier lui tournât le dos.

—Salut, Roe, mon garçon, lui dit-il; j'espère vous voir bientôt à ma table, comme par le passé, là-bas, à la vieille ferme du Mamturk.

Le coupeur de tourbe, pâle comme Judas sous le baiser du Sauveur, s'était retourné à demi.

—La porte de votre maison a toujours été ouverte aux malheureux, Mac-Diarmid, répliqua-t-il; j'espère qu'on vous jugera comme vous le méritez.

Les deux enfants souriaient au vieillard.

—En avant! commanda rudement le redoutable geôlier.

—Maître Allan a raison, appuya le doux Nicholas; Miles, mon excellent ami, avancez, nous ne pouvons nous arrêter ici.

Miles tendit la main au coupeur de tourbe, qui la toucha et pensa défaillir à ce contact. Puis il poursuivit sa route avec son escorte, et Gib entra dans le cabinet du juge.

Dans ce cabinet étaient réunis Mac-Foote, Josuah Daws, le bailli Payne et deux ou trois officiers de justice subalternes. Dans un fauteuil, auprès de la fenêtre, Fenella Daws lisait une histoire sentimentale dans un vieux numéro du *Blackwood's Magazine*. Elle avait auprès d'elle son portefeuille ouvert et son crayon tout taillé.

Jamais femme n'avait pénétré peut-être dans ce tabernacle de la Thémis irlandaise. Mais Mac-Foote était un juge galant; et pour qui [illegible] privilèges, sinon pour les créatures d'élite comme était maîtresse Fenella Daws?

A la vue de Gib Roe, l'importante figure du sous-intendant de police daigna se dérider quelque peu; il fit même un geste comme pour se frotter les mains, car il avait engagé sa gloire à faire condamner le vieux Miles, et l'absence du coupeur de tourbe eût été pour lui une véritable défaite.

Mon cher collègue, lui dit Mac-Foote, je ne puis pas me mêler de tout ceci. Faites de votre mieux, je vous prie, pour arriver à la découverte de la vérité.

Il recula son siége. Le bailli Payne et les autres hommes noirs à perruques grisâtres l'imitèrent; et maîtresse Fenella écrivit sur son carnet:

"Scrupules honorables et délicatesse ombrageuse des magistrats protestants irlandais."

Gib s'avança en saluant à la ronde, avec une gaucherie timide. Les deux enfants le suivaient de près; leurs yeux effarés s'ouvraient tout grands; ils regardaient, étonnés, ces manteaux noirs et ces perruques poudrées; il ne se souvenaient point d'avoir vu jamais des hommes si laids.

Gib s'arrêta devant Josuah Daws; il se tint debout, son chapeau à la main.

—Eh bien! mon ami, lui dit le sous-lieutenant de police, vous voilà fidèle au rendez-vous, et prêt sans doute à faire ce dont nous sommes convenus?

Gib restait sous le coup de sa rencontre avec le vieux Miles; sa voix s'étouffa dans son gosier; il ne put pas répondre.

Le grave Josuah tira de sa poche une poignée de petits gâteaux qu'il offrit aux enfants, avec un sourire [illegible]

Su et Paddy flairèrent un instant avec défiance cette friandise inconnue; ils y portèrent la dent timidement d'abord, et finirent par les croquer de bon cœur.

Le sous-intendant de police avait fait d'un seul coup leur conquête.

Le crayon de Fenella courut sur le vélin de son portefeuille. Elle écrivait:

"[illegible] des jeunes paysans de Connaught pour les gâteaux appelés [illegible]"

Josuah Daws toisa le coupeur de tourbe d'un regard imposant et sévère.

—Je suis convaincu, mon ami, reprit-il, que vous n'avez point failli dans votre bonne résolution, et que vous êtes toujours résolu à confesser la vérité.

—La vérité! prononça Gib d'une voix sourde et toute pleine de sarcasme douloureux.

—La vérité, répéta Josuah Daws, dont le raide visage se renfrogna plus imposant que jamais. J'aime à croire que vous ne vous serez pas laissé influencer par les vaines rodomontades des ribbonmen?

—Molly-Maguire exécute toujours ses menaces, murmura le coupeur de tourbe.

Daws haussa les épaules.

Mac-Foote et les autres, qui, malgré leur éloignement discret, ne perdaient pas une parole de cet entretien, se regardèrent avec inquiétude. Ce n'étaient point, à proprement parler, de très-méchantes gens; mais, outre qu'ils ne détestaient pas à voir condamner de temps à autre un catholique pour l'exemple, ils avaient sur le cœur une injure toute récente. L'espace d'une nuit les séparait seul de cette mystification cruelle qu'ils avaient subie dans la Loge Supérieure. L'épreuve par l'eau, que leur avaient infligée les partisans du Rappel, leur laissait une sourde colère, qu'ils eussent bien aise de passer sur un homme important parmi les repealers. Les courroux bourgeois ne pardonnent pas plus que les grandes haines.

Si Mac-Diarmid n'était pas un conspirateur, du moins était-il un entêté suppôt de l'agitation légale. Dans la balance orangiste, cette dernière accusation valait bien la première.

Josuah Daws éprouvait cependant une certaine inquiétude. Su et Paddy, qui avaient dévoré en premier assaut, regardaient avec concupiscence les vastes poches de son frac noir.

Il leur fit une nouvelle largesse.

—Est-ce à dire, reprit-il ensuite en s'adressant au coupeur de tourbe, que vous avez peur de [illegible] pouvoir railler la justice et l'engager dans une fausse voie? C'est dangereux, mon garçon, car la justice a le bras fort et se venge!

Gib secoua la tête avec mélancolie.

—Plût à Dieu que je n'eusse point d'autre motif de parler! murmura-t-il. Ah! Votre Honneur! Votre Honneur! ajouta-t-il en étreignant son front à pleines mains, si les enfants avaient de quoi manger, vous auriez beau me dire: Tu seras pendu, Gib! Gib, tu mourras! la justice te tuera! la mort ne nous fait pas peur à nous autres pauvres gens pour qui vivre c'est souffrir.

Gib s'interrompit et jeta un furtif regard à ses deux enfants, qui croquaient leurs gâteaux en souriant.

—Mais les chers innocents! reprit-il à voix basse; oh! si vous les voyiez pleurer quand ils ont faim! Regardez comme ils sont maigres, comme leurs joues sont pâles.... Mon Dieu! vous qui me les avez donnés me punirez-vous pour les avoir trop aimés!

Mac-Foote et ses compagnons échangèrent un sourire d'intelligence. La "vérité" allait triompher.

Quant à Fenella Daws, elle ne comprenait pas absolument la signification de cette scène, mais elle écrivit à tout hasard sur son album:

"Conversation dramatique entre Josuah Daws, esq. et un paysan irlandais, père des deux enfants qui aiment les craquignoles."

Gib avait baissé la tête et tenait ses bras croisés sur sa poitrine.

—Vous êtes un bon père, mon ami, lui dit Josuah Daws; ce que vous allez faire aujourd'hui assurera le bonheur de vos enfants.

—Je le crois! répondit tout bas le coupeur de tourbe.

—L'heure avance, reprit Daws: êtes-vous prêt?

Gib ne répliqua point. A ce moment suprême, son cœur se soulevait contre sa propre infamie; il ne trouvait pas en lui la force de consommer sa trahison.

—Etes-vous prêt? répéta Josuah Daws.

Gib se redressa; les veines de son front se gonflèrent; il regarda l'homme de police en face, et sa bouche s'ouvrit pour prononcer un refus. Mais en ce moment de silence, le caquet des enfants qui parlaient tout bas vint frapper son oreille; son regard attiré invinciblement, glissa jusqu'à eux. Le sang abandonna ses joues; ses yeux se remplirent de larmes; sa tête se courba de nouveau.

—Et vous, répliqua-t-il d'un accent étouffé, êtes-vous prêt à faire ce que vous m'avez promis?

—[illegible], dit Josuah Daws: trois habillements neufs.

—Des pence, poursuivit Gib, tant que j'en pourrai soulever sur mon dos, dans un sac à pommes de terre.

—Je vous promets moitié en sus, mon fils.

—Et les moyens de passer sur-le-champ en Ecosse avec les deux petits.

—Accordé!

Le souffle de Gib s'embarrassa; un combat navrant se livrait au-dedans de lui.

—Etes-vous prêt? répéta une troisième fois le sous-intendant de police.

Gib ferma les yeux et répondit:

—Je suis prêt!

—Les enfants savent-ils?.... commença Josuah Daws.

—Ils savent, dit le coupeur de tourbe.

Daws se leva aussitôt; Mac-Foote et les autres l'imitèrent. Fenella n'eut que le temps d'inscrire sur son album une dernière observation aussi ingénieuse que les précédentes.

Toute l'assistance quitta le cabinet du juge et se dirigea vers la salle des sessions.

Dans la salle des sessions, le jury était assemblé déjà; l'attorney de la couronne s'asseyait à son poste; les juges siégeaient et l'alderman de service faisait figure municipale dans sa tribune solitaire.

L'auditoire en haillons attendait, impatient, mais silencieux.

Le jury, suivant l'usage de cette époque, se composait entièrement de protestants. Parmi ses membres, nous eussions reconnu plusieurs orangistes de la loge supérieure: le médecin Fitz-Roy, le chirurgien [illegible], le professeur Hall, [illegible]; le banquier Sullivan et bien d'autres.

Le bon avocat Pickleck était chargé de la défense.

Pour témoins, il n'y avait que Gib et ses deux enfants, qui achevaient de croquer en souriant les petits gâteaux de Josuah Daws.

Ils étaient le point de mire de tous les regards, car personne n'ignorait dans la salle qu'ils étaient pour l'accusé la délivrance ou la mort.

Au banc des accusés se tenait le vieux Miles, digne et calme, comme toujours. Derrière lui, Mickey, Sam, Larry et Owen étaient debout. Au moment où Mac-Foote et Daws entraient dans la salle les rangs de la foule s'ouvrirent pour donner passage à Morris Mac-Diarmid.

Ses traits pâles étaient couverts de sueur et de poussière. Sa poitrine haletait comme s'il eût fourni une course épuisante.

Il se plaça sans mot dire au-devant de ses frères.

A continuer.

Avez-vous jamais mangé une salade de [illegible]?

SOURCES DE BLADON.—Ces sources réputées, qu'on a surnommées le Vichy d'Amérique, ont commencé à recevoir des visiteurs depuis le 1er mai. Indépendamment des propriétés médicales de l'eau de Bladon, qui sont un avantage précieux pour les personnes malades, l'hôtel de MM. Conner & Co. offre l'attrait d'une des plus agréables résidences d'été qu'on puisse désirer. Le site est joli et l'endroit d'une salubrité exceptionnelle. Il n'y a jamais eu à Bladon un seul cas de fièvre jaune, même quand l'épidémie sévissait dans tout le Sud. Les eaux de Bladon sont recommandées par les meilleurs médecins de la Nouvelle-Orléans. Le prix de la pension est modéré et le voyage ne coûte que $17 pour l'aller et le retour. Voir l'annonce dans une autre colonne.

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, $[illegible].

Price of the paper—Single copies, [illegible].

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