L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureau, No 73 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLÉANS.
JEUDI 27 JUIN 1878.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les steamers de cette Compagnie ... favorite pour le continent (cabines pourvues de sonnettes électriques) partiront de la jetée n. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme il suit:

CANADA, Frangeul, mercredi, 26 juin.
PEREIRE, Danré, mercredi, 3 juillet.
AMERIQUE, Delord, mercredi, 10 juillet.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont, avec ... $26 ... Paris.

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

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

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

LES steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier ... prochain. Ces steamers font escale, en venant ici, au Hâvre et à la Havane, et, en allant en Europe, à la Havane et à Southampton.

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre...$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. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston......$42 00 en or.
Do à Indianola......45 50 do.

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

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

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

Pour New-York directement.

Ligne des steamers Cromwell entre New-York et la Nouvelle-Orléans.

CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants:
KNICKERBOCKER,
NEW ORLEANS,
HUDSON,
CORTES.

Le steamer HUDSON, E. V. Gager, commandant, Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse MERCREDI, 3 juillet, à 8 h. A. M.

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

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

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

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

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 t 1 2 sem

LIVERPOOL.
Ligne Américaine pour Liverpool.

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

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie, ou à A. K. MILLER & Co. 35 Carondelet, Nlle-Orléans.
10 mai—9mt12s

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 et en anglais et en allemand.

PRIX DE NEW-YORK.
6 déc—1 an t 2

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 Jurgielwics est le remède le plus populaire du pays; Il a plus de vente que tous les autres remèdes ensemble et c'est le remède de patenté le plus 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 ... de 1ère classe, E. B. WARD, Jr., Capt. G. PIZZATI, partira ... à 4 h. P. M., du quai en face de la place Jackson, pour Belize, Honduras, ... Amoa, Port Cortes, Truxillo, Roatan et Utila.

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

N. B.—Le "Ward" dans le service ci-dessus ... avec des paquebots réguliers.
2 ...—1 an

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

Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires. Le bateau à vapeur NATCHEZ, T. P. Leathers, Capitaine, J. F. Mann, Commis.

En passant, à Vicksburg à la ligne Parient pour les Rivières Yazoo, Tallahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Caire et St. Louis.

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

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

W. B. BROCKETT, Agent.
16sept—1an Au No 33 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

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

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandria, les débarcadères de Norman, Barbin, Ware, et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière-Rouge. Le beau bateau à vapeur NEW BART ABLE, Capitaine B. SINNOT. Commis GEO. C. HAMILTON, partira ainsi qu'il est dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour fret ou passage, s'adresser à B. W. ADAMS,
17nov—1an No 21 Commercial Place.

BAYOU SARA.

Deux voyages par semaine. Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M.

Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Tunica Store, Bâton-Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe, OUACHITA BELLE, J. C. Libano, capitaine, J. H. Mossop, commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à BRITTON & KEPLER, 83 Gravier. LORD & McPEAKE, 46 Camp.
Oct 4—1an

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

HENRY TETE. J. F. AUCOIN, Capitaine, M. H. LANDRY, Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS soir à 5 heures et tous les VENDREDIS matin à 10 heures.

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

Le TÊTE prendra du fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux. Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à B. RIVET, 165 rue Decatur, près St. Louis.
16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre, le steamer NEW CAMELIA, partira du Lac, comme suit: Le LUNDI et le JEUDI, à l'arrivée du train de 11 heures du matin; le MERCREDI et le SAMEDI, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi, du N. O. City Railroad, partant de la rue du Canal.

Retour: il quittera Madisonville les LUNDI, MARDI, JEUDI, VENDREDI et DIMANCHE matins. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing."

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

FRET.

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

Ces voyages se feront tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.

Les bagages (seulement) sont reçus à l'encoignure Canal et Carondelet, au départ du train correspondant avec le départ du bateau.

Pour plus de détails, s'adresser à C. M. SORIA,
25sept— Au No 20 de la rue de l'Union.

Baie St-Louis et Passe Christian.
Passage—75 cents pour l'aller et autant pour le retour.

Le beau steamer neuf NEW CAMELIA à basse pression et transportant la malle des Etats-Unis, Capitaine WM. HANOVER, commencera un service régulier entre la Nlle-Orléans, la Baie St-Louis et la Passe Christian JEUDI, 2 mai. Il partira de l'extrémité du CITY RAIL ROAD, au Lac, tous les MARDIS et VENDREDIS, à l'arrivée du train de 11 heures du matin.

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

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

Pour les taux du 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. 2mai—

Excursion du Dimanche.
Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf NEW CAMELIA, très fin marcheur, à basse pression, transportant la malle des Etats-Unis, capitaine WM. HANOVER, Fera, désormais, régulièrement, une Excursion, le Dimanche, à Mandeville, Louisbourg et Madisonville. Il partira de l'extrémité du "City Rail Road" au Lac, à l'arrivée du train de 7 heures du matin, et sera de retour à la Nlle-Orléans le soir du même jour, à temps pour le train de 7 heures.

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

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

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

Baie St-Louis! Passe Christian!!

Steamer NEW CAMELIA. Changement d'heure de départ.

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

BOIS! BOIS

De toutes sortes,

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

CHANTIERS DE BOIS DE HONEY ISLAND et CHANTIERS de CHARBON, No 375 rue Julie, près du Pont Magnolia, au Nouveau Bassin; aussi, au coin de la Promenade Carondelet et de la rue Marais, au Vieux Bassin. Bureau principal, rue de la Commune, No 156. S'adresser par la poste, Lock box 1060.

Livraison de bois dans toutes les parties de la ville.

Bois de chêne (le meilleur) par corde, $5 50
Bois de frêne, do do 6 50
Chêne et frêne mêlés do do 6 00

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

Vidanges. Vidanges.

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

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

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

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans au Texas.

A dater du 3 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue ..., 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 6 h. ... 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—

Chemin de fer Pontchartrain.

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

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

Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.

Les trains partiront comme suit:

De la ville. — Du Lac.
[illegible timetable]

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.

D. B. ROBINSON, Receveur.
1er mai—

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

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

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

Les trains partiront comme suit;

De rue Bassin et Canal — Du Lac.
[illegible timetable]

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

W. McQUOID, Secrétaire.
8 mai—7f

Grande Route de Jackson.

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

A partir du 26 juin 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.. 9.15 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 ET CHICAGO. Pour St. Louis un char Pullman est attaché au train à Milan, ce qui permet aux voyageurs en destination de St. Louis de s'y rendre sans quitter le train. Un seul changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.

Les trains d'agrément entre la Nlle-Orléans et McComb City partent de la Nlle-Orléans à 3 h. 45m. P. M., le samedi, et à 7 h. 10m. le dimanche. Ils arrivent à 10 h. 30 m. P. M., dimanche et à 10 h. A. M., le lundi.

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

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

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

Great Jackson Route.

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

Double Daily Through Trains.

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

LEAVE. | ARRIVE.
Express No 1...5:45 P M | Express No 2... 9:15 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, AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE, and for St. Louis a sleeper is attached at MILAN, enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Accommodation trains between New Orleans and McComb City

Leave New Orleans 3:45 P. M. Saturday, and 7:10 A. M. Sunday.

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

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

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

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

Chemin de fer de la Nlle-Orléans et Mobile.

LIGNE DE MOBILE.
LA GRANDE ROUTE DE LA MALLE POUR L'EST ET LE NORD.

Deux trains express par jour arrivent à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partent comme suit:

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

Les wagons-palais de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Washington, sans changement de voiture, et jusqu'à New-York et les villes de l'Est avec un seul changement.

Les billets se vendent au bureau, angle des rues Camp et Commune, en face du City Hôtel.

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

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.

GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

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

DEPART | ARRIVE
Express.......7.30 A. M. | Express......7:50 A.M.
Express.......5:00 P.M. | Express......9:45 P.M.
Coast accommodation, daily, except Sunday......3.30 P.M. | Coast accommodation, daily, except Sunday......9.20 A.M.

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

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

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

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION
156 rue du Canal,

D. URQUHART, Président,
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président,
THOS. A. CLARKE, 2nd "
CHAS. J. LEEDS, 3ème "
CHAS. KILSHAW, Trésorier,

DIRECTEURS.
Thos. A. Adams, Geo. Jonas,
Thos. A. Clarke, J. G. Gaines,
C. J. Leeds, C. Schneider,
S. Jamison, Carl Kohn,
A. Moulton, T. L. Bayne,
A. Palfrey, D. Urquhart,
23 mars—1 an

CHEMINS DE FER.

GRAND CHEMIN DE FER —DE LA— Louisiane et du Texas, et Compagnie de Steamships de Morgan.

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

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

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

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

Afin que le 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 Magasins.

Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.

CHAS A. WHITNEY & CO., Agents.
20mai—

Douzième état de situation annuel —DU— FACTOR'S AND TRADERS' Insurance Company.

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

Nlle-Orléans, 21 mai 1878.

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

Primes de l'année—
Sur risques d'incendie......$312,704 30
Sur risques de rivière......214,304 64
Sur risques de mer. 45,769 70—$572,778 67
En moins—
Primes non expirées le 30 avril 1878.. 85,539 00
Primes remboursées.. 9,223 66— 94,762 66
Montant net des primes......$478,015 98
Pertes payées—
Sur risques de feu....$56,458 14
Sur risques de rivières. 128,641 36
Sur risques de mer 26,550 00—210,649 50
Réassurances...... 32,271 99
Réductions (rebates) 14,617 32
Taxes d'Etat et de ville...... 27,368 66
Bureau des assureurs de la Nlle-Orléans...... 9,551 20
Dépenses générales brutes...... 41,575 89
Profits et pertes.... 24,060 56— 359,512 42
Balance......$118,504 55
Ajoutez—intérêt, escomptes et épargnes reçus...... 89,620 93
$208,124 48
A déduire—premier intérêt semi-annuel sur le capital, 5 pour cent, payé, et le second, 5 pour cent, échu...... 100,000 00
Bénéfice net......$108,124 48
Réserve...... 32,526 55
Balance à être partagée sur le montant net des primes...... 75,597 93

L'actif de la compagnie est comme suit:
Espèces......$240,921 35
Comptes en voie de recouvrement...... 87,691 50
Effets à recevoir, en garantie...... 402,131 07
Effets à recevoir, pour primes...... 37,903 15
Actions de banques et autres actions...... 308,100 16
Bons de l'Etat et Bons de la ville...... 195,104 73
Bons des Etats-Unis...... 12,625 00
Bons du Masonic Grand Lodge...... 8,000 00
Bons de l'Odd Fellows' Hall Association...... 5,000 00
Bons de l'Association for the Relief of Jewish Widows and Orphans...... 2,500 00
Propriétés foncières...... 86,349 17
Total......$1,386,316 14

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

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

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

Le 21 du courant, à une réunion spéciale du Bureau des Directeurs, il a été résolu de payer, sur demande, un SECOND INTERET semi-annuel de CINQ POUR CENT, le 30 avril 1878—ce qui fait DIX POUR CENT PAR AN sur le capital de la Compagnie ($1,000,000), et un DIVIDENDE, AU COMPTANT, de VINGT POUR CENT aux actionnaires sur le montant ($377,900 00) de leurs primes nettes participantes pour l'année expirée le 30 avril 1878.

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

DIRECTEURS.
John I. Noble, B. F. Eshleman,
John Chaffe, Wm. C. Black,
Richard Milliken, Charles Chaffe,
J. I. Warren, L. C. Jurey,
Samuel Friedlander, Wm. Hartwell,
A. A. Yates, C. J. Leeds,
R. M. Walmsley, A. T. Janin,
A. H. May, Joseph Bowling,
T. Lytt. Lyon, A. M. Bickham,
Samuel H. Boyd, Henry Abraham,
Joseph McElroy, Louis Bush,
William J. Behan, A. Brittin,
23 mai—1m G. W. Sentell.

ASSURANCES.

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

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

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

Primes d'incendie..$180,751 16
Primes maritimes.. 26,729 15
Primes de rivières.. 82,136 50
$289,616 81
Primes éteintes, moins réassurances et primes rendues......$223,931 28
Pertes payées et estimées, savoir:
Pertes d'incendie.. $44,424 27
Pertes maritimes.. 12,190 00
Pertes de rivières.. 40,635 96
97,250 23
131,672 69
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.. $39,898 67
Prêts sur bons et hypothèques..... 44,707 80
$84,606 47
Prêts remboursables sur demande.. $70,215 35
Argent...... 48,126 62
Bons de ville...... 132,441 97
Actions de banques et autres...... 83,117 20
Propriétés foncières...... 22,186 63
Primes en voie de collection et suspense account...... 112,176 91
33,993 19
Total de l'actif......$606,611 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. R. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, L. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Nalle,
Joseph Bowling, Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay, Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim, John V. Moore,
Simon Forcheimer, W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe, Henry M. Preston,
R. B. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben G. Bush,
24 mai—1m Jno M. Parker.

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu.......$266,881 02
Primes maritimes.... 84,632 42
Primes de rivière.... 39,246 04
Total des primes......$390,759 48
Moins
Primes sur risques non expirées......$ 86,057 66
Primes remboursées.. 12,190 18
Ré-assurances... 20,742 89 118,990 73
Primes nettes......$261,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage... 41,623 54
$303,392 29
A déduire:
Pertes par le feu...$66,417 85
Pertes maritimes... 17,722 00
Pertes de rivières. 12,330 85 $96,460 70
Réduction (rebates) 15 0/0...... 46,499 04
Dépenses générales... 34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville...... 10,242 70
Board of underwriters 6,750 55 $194,176 45
Profits pour l'année 1877...... 109 415 84
A déduire:
Profits et pertes......$ 58,606 20
Dividende, 30 juin 1877..$25,000 00
Dividende, 31 décembre 1877.. 25,000 00
Balance...... 809 56 $109,415 84

Actif de la Compagnie à la valeur courante du jour:
Argent en Banque...$ 38,065 76
Propriétés foncières. 118,275 12
Bons 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...... 195,380 42
Billets à recevoir (pour primes)...... 11,429 30
Billets de première hypothèque, billets avec garantie...... 166,523 84
Primes en voie de collection...... 70,210 94 $619,885 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 un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.

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

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

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé......$500,000

VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.
Bureau 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......$353,685 74
Sur les risques de rivière...... 91,210 38
Sur les risques maritimes...... 80,473 55
$525,369 67
A ajouter—
Risques non terminées 1876......$ 94,275 00
Primes brutes......$619,644 67
Moins—
Risques non terminées, 1877......$104,741 00
Primes remboursées. 16,445 78—$121,186 78
Primes nettes......$498,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—
Sur les risques de feu $ 92,406 58
Sur les risques de rivières...... 19,185 02
Sur les risques de mer...... 20,643 91
$132,235 49
Pertes non ajustées. 36,000 00
$168,235 49
A ajouter—
Ré-assurance......$ 44,797 30
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machine Babcock...... 50,279 11
Fonds de réserve.... 10,000 00
Intérêt sur capital.. 49,562 41
$322,874 30
Moins escompte et intérêts...... 29,075 68
$293,798 62
Profit net......$204,659 27

La compagnie possède l'actif suivant, évalué au prix actuel de la place.
Actions et Bons......$306,329 60
Prêts sur hypothèque...... 9,122 63
Prêts sur garantie...... 26,040 89
Billets à recevoir...... 11,458 35
Propriétés foncières...... 25,000 00
Primes en voie de collection...... 52,435 49
Argent en caisse...... 156,442 73
Total de l'actif......$586,829 69

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, prises dans les profits nets de l'année, et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir du lundi, 28 janvier 1878.

—DIRECTEURS—
R. J. HART, JESSE S. FLOWER,
HENRY RENSHAW, J. WEIS,
HUGH WILSON, R. W. TAYLOR,
R. HISCOX, 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.
20 janv—

TWENTY-NINTH ANNUAL STATEMENT —OF THE— CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums......$180,751 16
Marine premiums......26,729 15
River premiums......82,136 50
$289,616 81
Earned premiums, less reinsurance and return premiums......$223,931 28
Losses paid and estimated, viz:
Fire losses......$44,424 27
Marine losses......12,190 00
River losses......40,635 96
97,250 23
$131,672 69
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......$39,898 67
Loans on bonds and mortgage......44,707 80
$84,606 47
Loans on call......$70,215 35
Cash......48,126 62
City bonds......132,441 97
Bank and other stocks......83,117 20
Real estate......22,186 63
Premiums in course of collection and suspense account......112,176 91
33,993 19
$606,611 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. R. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, L. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Nalle,
Joseph Bowling, Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay, Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim, John V. Moore,
Simon Forcheimer, W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe, Henry M. Preston,
R. B. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben G. Bush,
24 mai—1m Jno M. Parker.

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $16; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

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

The steamship HUDSON, Capt. E. V. GAGER, will leave her warf, foot of Toulouse street, WEDNESDAY, 3 July, at 8 A. M. Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

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

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

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

Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—
On Fire Risks......$334,652 72
On Marine Risks......20,648 79
On River Risks......24,051 91
Total Premiums......$379,353 42
Less Unearned Premiums......117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878......$261,512 42
LOSSES PAID—
On Fire Risks......$65,437 89
On Marine Risks......12,465 68
On River Risks......10,264 92
Taxes and expenses, less interest......35,317 52
Re-insurances and Return Premiums......18,813 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......196,276 40
Notes secured by mortgage......198,501 65
Notes secured by pledge......69,870 63
Bills receivable......81,811 67
Premium in course of collection......42,467 11
Agricultural Fair Association......2,000 00
City Scrips......5,679 29
Cash on hand......81,551 35
$1,077,613 89

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—

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......39,246 04
Total Premiums......$390,759 48
Less—
Premiums on expired risks......$ 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......41,623 54
$303,392 29
Deduct—
Fire losses $66,417 85
Mar. losses 17,722 00
River losses 12,330 85—$96,460 70
Rebate on 15 per cent. 46,499 04
General expenses......34,214 46
State and city taxes and license......10,242 70
Board of Underwriters. 6,750 55—194,176 45
Profit for the year 1877......$109,415 84
Deduct—
Profit and loss......58,606 20
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......$ 38,065 76
Real Estate......118,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols......195,380 42
Bills receivable for premiums......11,429 30
First mortgage notes and pledge notes......166,523 84
Premiums in course of collection......70,210 94—619,885 46

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

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

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

JOHN L. LARESCHE, Third Justice of the Peace.

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

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

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

TRAMWAYS OU CHEMINS DE FER URBAINS DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

Le point de départ de ces deux lignes est le côté gauche de la statue de Clay, ou celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent; les cars de la ligne Prytania suivant la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Tolédano, 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 îlots de la statue de Clay; ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.

Il y a, à Napoleon Avenue, une station où s'arrêtent les wagons traînés par les chevaux pour être remplacés par des voitures dont la puissance motrice se compose d'une petite locomotive sans feu, qui se charge de vapeur à Carrollton. Cette ingénieuse invention est due à feu le Dr. Lamm. On gagne ainsi Carrollton que des cyprières séparaient autrefois de la Nlle-Orléans et qui en est maintenant un faubourg. La distance de la rue du Canal à Carrollton est d'environ sept milles. Aux stations de Louisiana Avenue et de Napoleon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.

Il y a aussi des cars qui partent de la rue Baronne, en face de Grunewald Hall, suivent la voie, par la rue Baronne et l'Avenue St-Charles, jusqu'à la rue Jackson dans laquelle ils s'engagent alors pour gagner le fleuve par un embranchement double.

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

Les cars de cette ligne partent de la rue du Canal, descendent la rue des Remparts et longent la rue de l'Esplanade jusqu'au pont du Bayou: distance, trois milles environ. Ils reviennent par le même chemin, la voie étant double.

La rue des Remparts et la rue de l'Esplanade sont deux des plus belles rues de la Nlle-Orléans: elles sont larges et bordées de maisons élégantes et en général fort bien construites.

En traversant le pont du bayou on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryade 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 *Dryade cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

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

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

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

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.

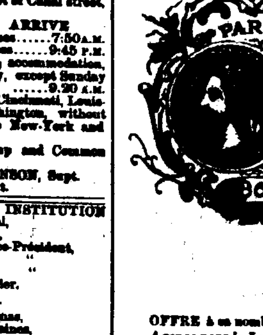
Station de départ: rue du Canal, près de la Levée. Parcours: De Canal à Claiborne, de Claiborne aux Champs Elysées et à la rue Urquhart, de la rue Urquhart à la station d'arrivée, Avenue Lafayette. Retour: De l'Avenue Lafayette à Bons Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne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



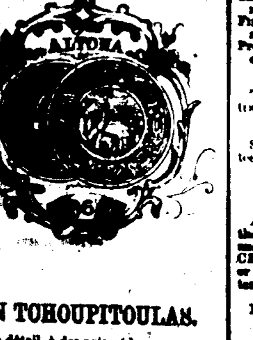
J. P. SARRAZIN,

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 réduits.
Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.
Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et HIJA DE LA HABANA.
Propriétaire de JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à des prix réduits.
Agence STAR NEW STYLE & FOREST—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.
21 avr

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

PROLOGUE.

I

Le 20 septembre 1874, vers les onze heures du matin, la bonne ville d'Orléans, habituellement si calme et si peu bruyante qu'elle semble presque endormie, présentait une animation et un mouvement inaccoutumés.

Un régiment de hussards, changeant de garnison, venait d'arriver, musique en tête.

Officiers et soldats, après avoir reçu leurs billets de logement, parcouraient les rues, en quête des gîtes indiqués par la mairie.

Un jeune lieutenant bien monté, suivi de son brosseur qui tenait en main un cheval de race d'assez grand prix, fit halte dans une rue silencieuse, en face de la porte cochère d'une demeure évidemment aristocratique.

Cette porte très ancienne en chêne massif, garnie de ferrures travaillées par un serrurier artiste, offrait, au milieu de son panneau de gauche, un petit guichet mobile permettant de reconnaître les visiteurs avant de leur ouvrir.

Le point central de l'autre panneau était occupé par un marteau de fer poli, [illegible] et dont les arabesques de métal [illegible] de la couronne de marquis. [illegible]

Le même écusson se retrouvait, sculpté en ronde-bosse, au-dessus de la porte cochère.

L'officier enchâssa dans l'arcade sourcilière de son œil droit le monocle qui pendait sur sa poitrine au bout d'un cordonnet de soie, et regarda tout à tour son billet de logement et le numéro de la maison.

—C'est parfaitement là... — murmura-t-il; puis il ajouta: — Bernard....

— Mon lieutenant? — demanda le brosseur.

—Descends de cheval, et sonne....

—Mon lieutenant, il n'y a pas de sonnette......

—Eh bien! frappe au lieu de sonner.... Il y a un marteau....et même il me parait fort joli....

—Oui, mon lieutenant.

Le marteau soulevé par le jeune soldat retomba en éveillant de lointains échos intérieurs.

Une petite porte de service, voisine de l'entrée principale, tourna sur ses gonds, et dans l'encadrement formé par les montants de granit apparut la rotondité majestueuse d'un concierge entièrement vêtu de noir qui demanda:

—Qu'y a-t-il pour votre service, mon officier?

L'arrivant répondit par cette question:

—C'est bien ici l'hôtel de la Tour-du-Roy, n'est-ce pas?

—Oui, mon officier, parfaitement....

—Alors, s'il vous plait, ouvrez....

—Ouvrir?—murmura le concierge—pourquoi faire?

—Pour nous laisser entrer, moi, mon brosseur et mes chevaux....

—Entrer!—répéta le gros homme avec stupeur.—Vous voulez entrer à l'hôtel de la Tour-du-Roy?....

—Eh! oui, sans doute, je veux entrer! —Je le veux et je le dois, puisque mon billet de logement désigne cette maison......

—Ils vous ont donné à la mairie un billet de logement pour chez nous!!—s'écria le concierge dont l'étonnement semblait grandir.

—Si vous en doutez, le voici!—reprit le lieutenant avec impatience.—Regardez donc, et, mordieu! ouvrez vite, car je commence à trouver au moins bizarre votre façon négative d'accueillir un officier qui vous est adressé par l'administration municipale de votre ville!!

—Je vous demande en grâce de m'excuser, mon lieutenant....Je ne savais pas....je ne croyais pas....je me hâte...

—Et vous faites bien!

L'important personnage disparut;—on entendit grincer la clé dans la massive serrure;—les panneaux de chêne s'écartèrent;—le passage se trouva libre.

Le jeune homme rendit la main à son cheval, pénétra dans une vaste cour carrée d'un grand caractère, et s'arrêta en promenant ses regards autour de lui.

L'hôtel qu'il avait sous les yeux était un édifice beaucoup plus important qu'on ne pouvait le supposer depuis le dehors.

Le principal corps de logis, contemporain de Louis XIII, comportait à chaque étage quatorze croisées de façade.

A droite et à gauche des pavillons plus modernes, mais de même style, formaient deux des côtés du quadrilatère.

Un perron à l'italienne, à double rampe et couvert de fleurs, conduisait à la haute baie vitrée donnant accès dans le vestibule.

Des orangers, presqu'aussi beaux que ceux des Tuileries, s'alignaient devant les fenêtres du rez-de-chaussée dont tous les volets étaient clos.

Trois balcons de pierre, aux balustres sculptées, faisaient saillie sur la cour au premier étage.

Les balcons de l'étage supérieur étaient en fer forgé.

Les teintes bleuâtres des ardoises de la toiture se fondaient harmonieusement avec les tons dorés des vieilles murailles;—des mansardes quasi monumentales, à côtes de plomb, couronnaient l'édifice.

A cheval et immobile au milieu de la cour, le lieutenant avait rajusté son monocle sur son œil et il admirait en connaisseur et en artiste cet ensemble imposant.

—Beaucoup de cachet! murmurait-il—Une grande tournure seigneuriale!—Si j'ai le temps, demain matin, et si les propriétaires le trouvent bon, je ferai un croquis de cette façade.

Tandis qu'il monologuait ainsi, deux hommes de service sortis des écuries s'approchèrent pour prendre les chevaux, et le concierge, rentré dans sa loge, fit résonner le timbre annonçant les visiteurs.

L'officier mit pied à terre.—En même temps un vieux valet de chambre, grand et chauve, ridé et gourmé, en habit noir à la française, en culottes courtes et en souliers à boucles d'argent sortit du vestibule, descendit avec solennité les marches du perron, se dirigea vers le lieutenant, et, l'ayant salué, se posa devant lui en point d'interrogation.

Ce valet de chambre était pâle.—Il avait les paupières rougies comme un homme qui vient de pleurer.

Quelle figure de l'autre monde?— pensa le jeune officier.—La singularité de l'accueil continue....

Puis, tout haut, il dit d'un ton bref:

—Je viens loger ici....—Voilà le billet *Un lieutenant, son brosseur et trois chevaux.*

Le vieux domestique leva les yeux et les mains vers le ciel, et l'expression de stupeur que nous avons constatée déjà sur le visage du concierge apparut sur le sien, mais plus intense encore.

—Un billet de logement pour nous!! —murmura-t-il entre ses dents.—Ah! mon Dieu! qui pouvait supposer chose pareille!—Il faut en vérité que ces gens de la mairie aient la tête à l'envers absolument, ou, qu'ils nourrissent à notre égard un bien grand fond de mauvais vouloir!

S'adressant ensuite au lieutenant, avec une politesse contrainte et une raideur manifeste, il ajouta:

—Monsieur veut-il me faire l'honneur de m'accompagner?—Je suis à ses ordres.

—On doit obéissance à la loi....

Sans attendre de réponse, il se dirigea vers le perron, en gravit les degrés, s'effaça pour laisser entrer le jeune homme, et reprit:

—Je présente mes excuses à monsieur l'officier....Je suis forcé de le laisser seul un instant dans ce vestibule....—les portes des salons sont closes....chercher les clefs prendrait trop de temps....—Mon absence durera tout au plus cinq minutes....

Ayant ainsi parlé il s'inclina pour la seconde fois, et, d'un pas raide et automatique, sortit par une porte latérale.

—Mordieu!—pensa le lieutenant en le regardant se mouvoir autour de lui—si je n'étais brisé de fatigue, je passerais ici volontiers une ou deux minutes mais une heure!—Tout cela est très curieux....ce vestibule a des airs de musée....

En effet, les boiseries de chêne noir servaient d'encadrement à des toiles anciennes de grande valeur artistique, représentant des batailles et des scènes champêtres....

Des armures damasquinées d'un précieux travail, et des trophées d'armes de chasse et de guerre, occupaient les entre-deux des panneaux.

Sous ces trophées et sous ces armures, des piédouches de porphyre supportaient des bustes de marbre blanc.

—Superbe! superbe! superbe!—continua le lieutenant en passant sa revue. Les maîtres de cet hôtel sont à coup sûr, de père en fils, fabuleusement riches et gens de goût exquis....Si le vestibule est d'un pareil galbe, que doivent être les salons!....

L'examen d'ailleurs ne se prolongea pas longtemps.

Au bout d'un peu moins de quatre minutes, le valet de chambre reparut.

La raideur de son attitude et l'expression quasi hargneuse de sa physionomie s'étaient notablement modifiées, et ce fut d'un ton presque gracieux qu'il dit:

—Je vais avoir l'honneur de conduire monsieur l'officier à son appartement.—Il y trouvera sa valise que je viens d'y faire porter....

Le jeune homme suivit son guide dans les montées d'un escalier grandiose, dont un tapis de moquette écarlate couvrait les marches de pierre polie.

Ils arrivèrent à la galerie qui desservait le second étage et prenait jour par huit fenêtres sur un immense jardin planté d'arbres séculaires.

Le valet ouvrit une porte et l'officier franchit le seuil d'une chambre de proportions amples, dont un artiste difficile à satisfaire se serait déclaré content.

La décoration et l'ameublement étaient du style Louis XIII le plus pur.

Les poutrelles sculptées et entrecroisées du plafond formaient des caissons peints de couleurs vives et rehaussés d'or.—Des tapisseries flamandes revêtaient les murailles.—Des tentures pareilles encadraient le lit à colonnes et servaient de rideaux et de portières.

Bahuts, tables et sièges étaient du temps — comme on dit à l'hôtel des commissaires-priseurs — et dans un état d'admirable conservation.

Le vieux domestique jeta sur cet intérieur un regard de complaisance.

—Quoique monsieur ne fût point attendu—fit-il—j'espère que rien de trop essentiel ne lui manquera céans....

—Ah! pardieu! moi, j'en suis sûr!—Je serai royalement logé!—répliqua le jeune homme qui, tout en parlant, prit dans un compartiment de son porte-cigares une carte de visite, et la tendit au valet, en ajoutant:

—Remettez, je vous prie, cette carte au maître du logis et veuillez m'informer de l'heure à laquelle il me sera permis de lui présenter mes devoirs....

En entendant ces paroles si simples, le domestique tressaillit.

—Le maître du logis!— répéta-t-il — Monsieur ne sait donc rien?

—Eh! non, je ne sais rien?... Que voulez-vous que je sache? J'arrive et ne connais personne en cette ville....—Qu'y a-t-il donc?

—Il y a que monsieur se trouve dans une maison frappée de la foudre...—Nous avons eu l'immense douleur, il y a trois jours à peine, de perdre subitement le marquis de la Tour-du-Roy, mon maître vénéré...Hier, l'hôtel entier était tendu de noir...—Mme la marquise, absorbée dans un désespoir trop légitime, ne quitte point son appartement et n'est visible pour personne...—C'est à grand'peine que moi-même, tout à l'heure, j'ai pu obtenir de lui parler... — Mme la marquise, en des circonstances si tristes, ne pourra donc inviter à sa table monsieur le lieutenant, à qui j'ai mission d'exprimer ses regrets à ce sujet.—Mme la marquise me met absolument aux ordres de son hôte...—Monsieur le lieutenant voudra bien m'informer de ses habitudes, et me dira à quelle heure il lui conviendra qu'on serve son dîner.

—Je suis désolé, je vous assure—fit vivement l'officier—d'être tombé si mal à propos dans une maison en deuil, dans un logis cruellement éprouvé, où la présence d'un étranger ne peut qu'être importune...— La mairie d'Orléans, en m'envoyant ici, a fait preuve d'un singulier manque de tact et d'un étrange oubli des convenances....—Mieux instruit j'aurais sinon refusé du moins annulé ce billet malencontreux, et pris mon gîte dans une auberge quelconque...—A cette heure il est trop tard pour remédier au mal....—Je resterai donc; mais que Dieu me garde d'être la cause d'un dérangement....

—Monsieur n'en peut causer aucun.—L'hôte de Mme la marquise est ici chez lui....—J'attends les ordres de monsieur.

—Je n'en ai point à vous donner....—Je vais me reposer un peu, écrire quelques lettres, et sortir ensuite....—Il est possible que je rentre tard.......

—Monsieur ne dînera donc pas ici?

—Non; je suis invité, avec mes camarades, par le corps d'officiers de la garnison....—Vous voyez que pour moi je n'ai besoin de rien; mais je vous recommande mon brosseur, un brave garçon, doux et facile à vivre, qui ne vous donnera nul ennui.

—Monsieur le lieutenant peut être tranquille.... le jeune soldat sera bien traité....—J'emporte la carte de monsieur, et je la ferai remettre à Mme la marquise, avant ce soir, par Mlle Mariette la première femme de chambre.

Le vieux domestique se dirigea vers la porte conduisant à la galerie; mais au moment de l'atteindre il s'arrêta revint sur ses pas et dit:

—Monsieur trouvera dans ce bahut du papier, de l'encre, des plumes; enfin tout ce qu'il faut....

Il ajouta, en désignant une portière en face du lit:

—Le cabinet de toilette est là.

Puis il sortit, définitivement cette fois.

Le lieutenant resté seul écarta les pentes de tapisserie signalées par le valet de chambre, et pénétra dans le cabinet voisin.

Là tout était de notre époque et les recherches du confort moderne se montraient sous des formes multiples.....—On pouvait même, grâce à un ingénieux appareil, faire de l'hydrothérapie compliquée sans répandre une goutte d'eau sur l'épais tapis, moelleux comme un gazon anglais.

—Quand il me sera tombé du ciel cent cinquante mille livres de rentes—murmura l'officier en souriant—j'aurai un hôtel comme celui-ci, et un cabinet de toilette installé de cette façon....

Au fond du cabinet se trouvait une porte.

Supposant qu'elle conduisait à quelque autre chambre du même appartement, le visiteur curieux essaya de l'ouvrir, mais il n'y réussit point.—Elle était fermée en dehors, et peut-être condamnée.

Peu importait d'ailleurs au jeune homme.

Il fit tourner l'un des robinets d'argent placés sur les cuvettes profondes d'une longue table de marbre blanc.—Il plongea dans l'eau pure son visage et ses mains, puis, bien rafraîchi, il regagna la chambre à coucher et se laissa glisser dans les bras d'un immense fauteuil surmonté d'un dais et garni de velours pourpre que rehaussaient des galons d'or.

Ce siége, œuvre d'art assurément recommandable, ne remplaçait que très imparfaitement comme meuble de repos les amples chauffeuses capitonnées que les tapissiers du dix-neuvième siècle,—gens pratiques,—ont inventé.

Néanmoins, la lassitude aidant, l'officier ne tarda pas à s'endormir d'un profond sommeil.

Ce sommeil se prolongeait depuis une demi-heure environ, quand un fait singulier se produisit....

(*A continuer.*)

—Le prince impérial vient de refuser la démission des deux frères de Nobiling, officiers dans l'armée allemande, militaires distingués et appréciés.

—La *gomme* aux environs de Paris:

Plusieurs jeunes gens causent au café du Commerce.

—Hier, au chef-lieu de canton, il y a eu une représentation théâtrale.

—Oui, crie un gommeux local, j'y ai été.

—Tu t'es amusé!

—Enormément. La jeune première était charmante, et entre nous....mais non, je suis discret.

Et il se renverse dans sa chaise avec un sourire de fatuité.

Un vieux militaire qui parcourt l'*Abeille* dans un coin, interrompt:

—Ah! la jeune première a eu des bontés pour vous?

L'heureux mortel rougit et minaude.

—C'est que, reprend le militaire, je lis ici que c'était un théâtre de marionnettes!

GRANDE ROUTE DE JACKSON.

La grande route de Jackson est la plus courte, la plus rapide et la meilleure d'ici à New-York et aux villes de l'Est. Pendant les chaleurs de l'été, le plus grand confort se trouve sur la route de Chicago ou de Louisville, passant sur les grands lacs ou à travers les montagnes Alleghanies. Pour passer par ces régions, il n'est pas de ligne aussi directe, aussi rapide ni aussi bonne que celle de Jackson avec ses chars qui ne changent pas, ses rails en acier et sa route courte; avantages qui permettent à ses trains de partir de la Nlle-Orléans une heure plus tard qu'aucun autre train et d'arriver à New-York en même temps.

Des billets d'excursion aux attrayants établissements d'été du Nord-Ouest les mieux connus, au nombre desquels sont: Waukisha et ses sources célèbres, Oconomowa, Green Lake, Grand Haven, St. Paul, Mich., les chutes du Niagara, etc., sont en vente par la Compagnie et seront bons pour le retour jusqu'au 31 octobre. Les prix pour aller à ces endroits sont aussi réduits que ceux pour aller aux villes d'eau ou en d'autres points du pays, et la vie aux hôtels ou dans les pensions privées est à bon marché et des meilleures; les terres aux environs étant cultivées et fournissant pour la table tout ce qui se peut désirer.

Tous sont invités à se rendre au bureau de la compagnie, 22 rue du Camp, au rez-de-chaussée du City Hotel, où des livres et des cartes donnant les prix de voyage, la description des villes, des routes, etc., ainsi que toutes sortes d'informations peuvent être obtenues.

BIJOUTERIE, REPARATIONS—La maison A. Bonnet & Cie, 65 rue Royale, offre des avantages exceptionnels aux personnes qui ont des achats à faire ou des montres et des bijoux à réparer. Elle a pour chefs d'atelier trois ouvriers ou artistes de premier ordre. Son assortiment de marchandises nouvelles est considérable et ses prix réduits défient la concurrence.