L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

[illegible] 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI 12 AOUT 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

[illegible] HAVRE.

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

FRANCE, Trudelle, mercredi, 14 août.
PEREIRE, Danré, mercredi, 21 août.
VILLE DE PARIS, Santelli, mercredi, 28 août.

Prix du passage (en or) pour le Havre.
Première cabine (vin compris) $100
Deuxième ....
Troisième 35

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

[illegible] rieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $35 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

L. GRAND, Agent,
Gallier Court, No 8,
Nouvelle-Orléans.

4mai—1a

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 [illegible] comme suit:

De Brême.		De la Nlle-Orléans.
Hohenstaufen...4 sept.		environ 6 oct.
Frankfurt...18		20
Hannover...16 oct		17 nov.

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

PRIX DU PASSAGE:

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

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Brinard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston .... $42 00 en or.
De à Indianola .... 45 50 do.

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

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

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

Pour New-York directement.

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

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

Le steamer
HUDSON,
E. V. Gager, commandant,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse MERCREDI, 14 Août à 8 h. A. M.
Assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1½ pour cent.

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

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

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

STATE LINE.

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

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

Salon, Secondes cabines et Entrepont.
Pour billets, informations, etc., s'adresser à
AUSTIN, BALDWIN & CO.,
72 Broadway, New-York,
ou 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 ligne.
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, Italie, etc. S'adresser à
PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie, ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet, Nlle-Orléans.
10 mai—9mtl2s

Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 130 de la rue du Canal, NOUVELLE-ORLEANS.

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 ou 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 Jurgielwicz est le remède le plus populaire du pays: Il a plus de vente que tous les autres remèdes ensemble et c'est le remède patenté le plus coûteux qui existe.

Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale. Si le malade après avoir consommé une ou deux bouteilles ne s'en trouve pas mieux, il peut être sûr qu'il ne souffre d'aucun des maux ci-dessus mentionnés et il sera inutile de continuer. Prix de la bouteille $1 50.

A vendre par tous les principaux droguistes.
PEBBLEW & CO. propriétaires,
P. O. Box 1490 Nlle-Orléans.
17 nov 1an

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe,
E. B. WARD, Jr.,
Capt. G. PERRATI, partira positivement MARDI 16 juillet, à 5 h. P. M. de son quai en face de la place Jackson, pour Ruatan et Utilla.

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

N. B.—Le "Ward" fera le service et donnera communication avec nos goélettes régulières.
2 mars—1 an

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

A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendront aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5 45 P. M.

Le bateau qui se rendra au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 8 heures du matin et accomplira le même jour à 5 heures 45 m. du soir.

Le fret sera pris, même endroit, à 2 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE, Surintendant.
4 déc—

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

Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.

Le bateau à vapeur
YAZOO VALLEY,
remplaçant le
NATCHEZ,
Frank Beck Jr. Capitaine,
A. J. Boland, Commis.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JAMES E. BONE, 152 Commune et J. R. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.

Le connaissement passé le fret et signé les connaissements [illegible] Bayou de [illegible] Vicksburg, de Shreveport et de Texas.

W. J. HOCKETT, Agent,
26sept— Au No 26 de la rue de Magasins.

Pour Grand Ecore.

Départ tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandria, les débarcadères de Rouges, Barbin, Ware, et tous les autres points intermédiaires, de la Rivière Rouge. Le beau bateau à vapeur
S. NEW MARY ABLE,
Charles E. [illegible],
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
E. W. ADAMS,
17nov— No 21 Commercial Place.

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

Deux voyages par semaine. Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M. pour [illegible], Hermitage, Port Hudson, Lobdell Store, Bâton-Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe,
OUACHITA BELLE,
J. C. Libano, capitaine, [illegible] commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 32 Gravier.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—

Paquebot de la Côte jusqu'à Thibodeaux. Deux fois par semaine.
ASSUMPTION
en place du
Henri Tête,
P. A. CHARLET Capitaine,
N. Z. DUPRE, Commis.
Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS soir à 5 heures et tous les VENDREDIS matin à 10 heures.

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

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

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

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre, le steamer
NEW CAMELIA,
partira du Lac, comme suit:
Le LUNDI et le JEUDI, à l'arrivée du train de 12 heures du matin; le MERCREDI et le SAMEDI, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi, du N. O. City Railroad, partant de la rue du Canal.

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

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

FRET.

Le "New Camelia" recevra le frêt, 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,
23avril 78— Au No 20 de la rue de l'Union.

Baie St-Louis et Passe Christian.

Passage—75 cents pour l'aller et autant pour le retour.

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA,
[illegible]
Capitaine WM. HANOVER,
commencera un service régulier entre la Nlle-Orléans, la Baie St-Louis et la Passe Christian, [illegible] à partir 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, jours des [illegible].

Pour les taux de 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. Mars 15 oct

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Lewisburg 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, Lewisburg et Madisonville, [illegible] 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 seront [illegible] moins de [illegible] temps ou de basses eaux.
Pour plus de [illegible] s'adresser à
C. M. SORIA, agent,
24 mars— [illegible] No 20 de la rue de l'Union.

[illegible]
Ocean Springs, et la Rivière Pascagoula.

Le steamer entièrement neuf et à passagers,
PEARL RIVERS,
J. Poitevent, capitaine, F. Staples, commis, fera, deux fois la semaine, des courses régulières aux villes d'eau ci-dessus mentionnées, partant du Nouveau Bassin, côté de la rue Delord près le pont Magnolia, le MERCREDI, à 10 heures du matin, et le SAMEDI à 4 heures de l'après-midi. Au retour, il quittera la Rivière de Pascagoula le LUNDI et le VENDREDI, à 4 heures du matin, s'arrêtant à toutes les villes de bains, et arrivant les mêmes jours à la Nlle-Orléans, à 8 h. du soir, si le temps le permet. Passage, à Camp Ground, Biloxi et Ocean Springs, $1; à Pascagoula. $1 50. Repas, 50 cts. Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à OSCAR BOYDEN, Mechanics' and Dealers' Exchange, coin St-Charles et Gravier. 9 juillet 1m

CHEMINS DE FER.

The Great Piedmont Air Line.

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

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

La direction a le plaisir d'annoncer au public que, grâce aux perfectionnements qu'elle a introduits sur son chemin et dans le matériel roulant, cette courte ligne est la route la plus confortable et la plus rapide qui existe entre la Nouvelle-Orléans, New York et toutes les villes de l'Est. Pour renseignements, billets, checks, compartiments dans les wagons-dortoirs, et guides pour les villes de plaisance du Nord de la Géorgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; C. J. DUFFY, agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile, coin Camp et Commune. 3 juillet—

Chemin de fer Pontchartrain.

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

EXCURSIONS au Lac,—aller et retour, le même jour,—30 cents. Pour les enfants au-dessous de 12 ans, 10 cents.
Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.
Les trains partiront comme suit:

De la ville.		Du Lac.	
6 heures	A. M.	5 heures	A. M.
8 "		7 "	
10 "		8½ "	
10½ "		10 "	
Midi		11½ "	
2 "	P. M.	1½ "	P. M.
3 "		2½ "	
4 "		3½ "	
5 "		4½ "	
6 "		5½ "	
7 "		6½ "	
8 "		7½ "	
		9 "	

Le dimanche, les trains partiront toutes les heures, dès 3 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—

Grande Route de Jackson.

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

LA LIGNE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

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

DEPARTS.	ARRIVEES.
Express No 1...5:45 P M	Express No 2... 9:00 A M
Way No 3...7:00 A M	Way No 4... 7:35 P M

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

CHARS PULLMAN ALLANT, SANS CHANGEMENT, JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS ET CHICAGO. Pour St. Louis un char Pullman est attaché au train à Milan, ce qui permet aux voyageurs en destination de St. Louis de s'y rendre sans quitter le char. Un seul changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.

Billets en vente et renseignements fournis au No 22 rue du Camp, coin Commune.
A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.
14 jv—

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans R. R.
THE QUICKEST ROUTE EAST.
Double Daily Through Trains.

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

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

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

PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE, and for St. Louis a sleeper is attached at MILAN, enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Tickets for sale and information given at 22 Camp street, corner Common.
A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
[illegible]

ANT. CARRIERE, E. L. CARRIERE. O. 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.

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

A la Nouvelle Orléans, à la clôture des affaires le samedi 30 juin 1878.

RESSOURCES:

Prêts et escomptes		1,069,848 79
Bons des Etats-Unis		50,000 00
Autres Bons et garanties		4,377 50
Local de la Banque		60,000 00
Autres propriétés foncières		60,000 00
Fonds de remboursement [illegible] cinq pour cent d'intérêt		2,250 00
Autres ressources valeur au comptant		147,179 85
Dû par des Banques et Banquiers		309,638 88
Currency	443,484 60	
Espèces	55,288 04	
Chèques sur d'autres Banques	426,204 41	924,977 05
		2,583,272 07

PASSIF:

Capital réduit à		425,000 00
Surplus		85,000 00
Autres profits non partagés		160,472 58
Montant en circulation		45,000 00
Dividendes non payés, (inclus les dividendes de 15 pour cent payables le 3 juillet 1878)		72,882 97
Dû à des déposants	1,671,447 69	
Dû à des Banques et à des Banquiers	123,468 88	1,794,916 57
		2,583,272 07

CHAS. L. C. DUPUY, Caissier.

Exact—Témoins:

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

30 juin—77 DIRECTEURS.

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	92,136 50	
	$299,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$229,931 32
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,635 96	
		97,259 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, escomptés au lieu de participations, etc.	59,291 28	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc	21,629 90	
		37,661 48
Profits bruts		$94,010 61

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$39,968 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	
		$84,676 47
Prêts remboursables sur demande	$70,315 35	
Argent	63,126 62	
		133,441 97
Bons de ville		83,117 20
Actions de banques et autres		59,186 63
Propriétés foncières		112 176 91
Primes en voie de collection et suspense account		33,992 19
Total de l'actif		$506,611 37

L'exposé précédent est une copie véritable et correcte des livres de la Compagnie.
THOS. A. ADAMS, Président.
HENRY V OGDEN, Secrétaire.
Juré et signé devant moi, ce 22ème jour de mai 1878.
ALFRED INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction a résolu aujourd'hui, au 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. Jarey,
Victor Meyer,	Edward Nalle,
Joseph Bowling,	Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
E. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,

24 mai— Jno M. Parker.

ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	94,632 42	
River Premiums	29,246 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		$271,768 75
Add interest and salvages		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses	$66,417 85	
Mar. losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate at 15 per cent	46,499 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and license	10,242 70	
Board of Underwriters	6,759 55	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss		58,606 26
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 58-100,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58,065 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	195,390 42	
Bills receivable for premiums	11,429 38	
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84	
Premiums in course of collection	70,210 94	619,895 46

The above statement is a true and correct transcript from the books of the Company.
JULES TUYES, President.
J. W. HINCKS, Secretary.
Sworn to and subscribed before me, this sixteenth January, A. D. 1878.
JOHN L. LARESCHE,
Third Justice of the Peace.

At a meeting of the Board of Directors held on the tenth instant, it was resolved to pay the semi-annual interest DIVIDEND OF FIVE PER CENT on the capital stock to the stockholders, or their legal representatives, on and after the tenth instant.
J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS:

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

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

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

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—		
Sur risques de feu		$324,652 72
Sur risques de mer		29,645 79
Sur risques de rivières		24,051 91
Total des primes		$379,359 42
En moins, primes non expirées		117,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$261,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$55,437 89	
Sur risques de mer	12,465 68	
Sur risques de rivières	10,364 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	18,313 67	132,799 68
Bénéfices		$128 712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$296,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires	65,100 53
Actions de banques, des Water Works et autres actions	196,276 40
Billets garantis par hypothèques	186,501 65
Billets reposant sur nantissement	69,870 63
Effets à recevoir	81,811 67
Primes en voie de recouvrement	42,407 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,879 39
En caisse	31,551 35
	$1,077,613 59

Le tableau qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la compagnie.
PAUL FOURCHY, Président.
G. W. NOTT, Secrétaire.

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

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

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

Directeurs:

P. MASPERO,	EDWARD TOBY,
JOHN GEDDES,	D. FATJO,
P. FOURCHY,	M. W. SMITH,
J. J. FERNANDEZ,	D. A. CHAFFRAIX,
JNO. B. LALLANDE,	CHS. LAFITTE,
	A. A. LELONG.

11 juin—

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	94,632 42	
Primes de rivière	29,246 04	
Total des primes		$390,759 48
Moins		
Primes sur risques non expirées	$ 86,057 66	
Primes remboursées	12,190 18	
Ré-assurances	20,743 89	118,990 73
Primes nettes		$261,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage		41,823 54
		$303,592 29

A déduire:

Pertes par le feu	$66,417 85	
Pertes maritimes	17,722 00	
Pertes de rivières	12,320 85	$96,460 70
Réfaction (rebate) 15 0/0	46,499 04	
Dépenses générales	34,214 46	
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,242 70	
Board of underwriters	6,759 55	$194,176 45
Profits pour l'année 1877		109 415 84
A déduire:		
Profits et pertes	$ 58,606 28	
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56 $109,415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	118,275 12	
Gold Bonds des Etats-Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 42	
Billets à recevoir (pour primes)	11,429 38	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,523 84	
Primes en voie de collection	70,210 94	$619,895 46

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
J. TUYES, Président.
J. W. HINCKS, Secrétaire.
Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier 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 sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.
N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

DIRECTEURS:

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

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé $300,000

VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.
Bureaux No 59 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

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

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877.		
Sur les risques de feu		$253,685 74
Sur les risques de rivières		91,210 38
Sur les risques maritimes		80,473 55
		$425,369 67
A ajouter—		
Risques non terminées 1876		$ 94,275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins—		
Risques non terminées, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées	16,445 78	$121 186 78
Primes nettes		$398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$ 92,406 56	
Sur les risques de rivières	19,185 02	
Sur les risques de mer	20,643 91	
	$132,235 49	
Pertes ajustées	36,000 00	
	$168,235 49	
A ajouter—		
Re-assurances	$ 44,797 20	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters and Machine Babcock	50,279 11	
Fonds de réserve	10,000 00	
Intérêt sur capital	49,562 41	
	$322,874 20	
Moins escompte et intérêt	29,075 66	
		$293,798 62
Profit net		$104,659 27

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

Actions de Banques	$206,329 00
Prêts sur hypothèque	9,122 63
Prêts sur garantie	93,049 00
Billets à recevoir	11,458 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	52,423 49
Argent en caisse	159,482 73
Total de l'actif	$556,864 20

L'état précédent est une copie exacte et correcte des registres de la Compagnie.
JAS. I. DAY, Président.
R. CARPENTER, Secrétaire.
Signé et assermenté devant moi, ce 18e jour de janvier 1878.
A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction, à une réunion tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878 après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, publiée dans les profits nets de l'année, et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 28 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

E. J. HART,	JESSE S. FLOWER
HENRY RENSHAW,	J. WEIS,
HUGH WILSON	R. W. TAYLOR
R. BISCOE,	J. C. MORRIS,
A. BALDWIN	JAMES I. DAY,
CHAS MACREADY,	LIONEL C. LEVY
W. E. SEYMOUR,	EMORY CLAPP,
JNO. G. GAINES,	D. A. CHAFFRAIX
J. L. HARRIS,	T. L. AIREY
L. ALLEN,	R. R. CRAIG
SCOTT McGEHEE,	SAM'L BOYD,
D. FATJO	JNO. B. 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	92,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums		$229,931 32
Losses paid and estimated, say,		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,635 96	
		97,259 23
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$59,291 28	
Less rents, salvage, savings, etc	21,629 90	
		37,661 48
Gross profits		$94,010 61

The company have the following assets:

Bills receivable	$39,968 67	
Loans on bonds and mortgage	44,707 80	
		$84,676 47
Loans on call	$70,315 35	
Cash	63,126 62	
		133,441 97
City bonds		83,117 20
Bank and other stocks		59,186 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		33,992 19
		$506,611 37

The above statement is a true and correct transcript from the books of the company.
THOS. A. ADAMS, President.
HENRY V. OGDEN, Secretary.
Sworn to and subscribed before me this 22d day of May 1878.
ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

TRUSTEES:

Thos. A. Adams,	Jno. 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. Jarey,
Victor Meyer,	Edward Nalle,
Joseph Bowling,	Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forchheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
E. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,

24 mai— Jno. M. Parker.

THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, Publishers.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

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

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers, NEW ORLEANS, CORTES, HUDSON, KNICKERBOCKER, Steamship
HUDSON,
Capt. E. V. GAGER,
will leave her wharf, foot of Toulouse street,
WEDNESDAY, August 14, at 8 A. M.
Insurance on cargo by this line 1|2 per cent.

Cabin Passage $50
Steerage 25
Excursion tickets 90

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

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

Merchants' Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—		
On Fire Risks		$324,652 72
On Marine Risks		29,645 79
On River Risks		24,051 91
Total Premiums		$379,353 47
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$261,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks	$55,437 89	
On Marine Risks	12,465 68	
On River Risks	10,364 92	
Taxes and expenses, less interest	35,317 52	
Re-insurances and Return Premiums	18,313 67	132,799 68
Profit		$128,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$296,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 53
Bank, Water Works and other stocks	196,276 40
Notes secured by mortgage	186,501 65
Notes secured by pledge	69,870 63
Bills receivable	81,811 67
Premium in course of collection	42,407 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,879 39
Cash on hand	31,551 35
	$1,077,613 59

The above statement is a just, true and correct transcript from the books of the Company.
PAUL FOURCHY, President.
G. W. NOTT, Secretary

State of Louisiana, Parish of Orleans, City of New Orleans.
Sworn to and subscribed before me the 10th day of June 1878.
JAMES FAHEY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 10th day of June 1878, it was resolved to declare a Cash Dividend of Twenty Per Cent on the net earned participating Premiums for the year ending 31st May 1878, payable on the third Monday of July next.

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

Directors.

P. MASPERO	EDWARD TOBY,
JOHN GEDDES,	D. FATJO
P. FOURCHY	M. W. SMITH,
J. J. FERNANDEZ,	D. A. CHAFFRAIX,
JNO. B. LALLANDE,	CHS LAFITTE,
	A. A. LELONG.

June 11—

Argentez vous-même

[illegible] et solidement [illegible] tous objets en cuivre, [illegible] avec le BLEU D'ARGENT PUR [illegible] chez DIANO [illegible] 5 rue Auber Paris [illegible]

STEINFELD'S FRENCH Cognac Bitters,

FIRST PRIZE

Paris Exhibition 1867.

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

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

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

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

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

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

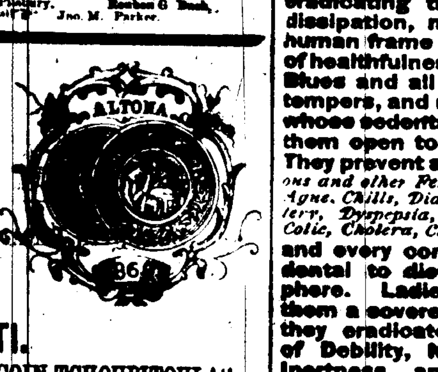
J. P. SARRAZIN,

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 réd[illegible]

Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.

Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et HIJA DE LA HABANA.

Propriétaire du 'JOS. QUEYROUZE'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualité supérieure à des prix [illegible]

Agence STAR NEW STYLE & [illegible] NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

PREMIÈRE PARTIE.

LES FILLES SANS DOT.

Suite.

—Je les accepte et vous en remercie...

Le notaire prit congé et Lazarine voulut le reconduire jusqu'au vestibule.

Dominique, assis sur une banquette, attendait ses ordres;—il se leva.

—Les voitures sont attelées—dit-il—et tout est prêt pour le départ de madame la marquise.

—Faites dételer....—je ne pars plus...—répliqua la jeune femme.

Elle regagna le premier étage, franchit le seuil de la bibliothèque, explora les rayons chargés de livres et mit la main, non sans peine, sur celui qu'elle convoitait.

C'était un volume à tranches multicolores, relié en maroquin rouge et portant ce titre: *Les Codes*.

Elle emporta le volume chez elle et le feuilleta avec acharnement pour y retrouver les articles cités par le notaire, puis elle s'absorba dans une rêverie longue et profonde....

[illegible] rougeurs [illegible] d'orage [illegible] son visage reprenait [illegible]

Est-il besoin d'indiquer le sujet des rêveries de Lazarine et de signaler la cause de ses brusques rougeurs et de ses sourires bizarres?

Nous ne le croyons pas.

Nos lecteurs ont compris tout d'abord l'idée audacieuse et presque folle évoquée dans l'esprit de la jeune veuve par les révélations de Me Jonard et acceptée avec enthousiasme comme offrant un double moyen de fortune et de vengeance....

Réduire à néant, grâce à une trahison posthume, les dernières volontés du marquis, n'était-ce pas en effet la plus séduisante vengeance pour une nature pareille à celle de Lazarine?

Aussi elle n'hésita point.

—Cela sera!—dit-elle—et j'irai droit au but!....

Mais, avant d'arriver à ce but, il fallait surmonter des obstacles énormes.

—Comment s'y prendre pour ne pas se perdre, pour ne pas même se compromettre, en menant à bonne fin une aventure si effroyablement scabreuse?

Des difficultés touffues, compliquées, inextricables, surgissaient de toutes parts.

Lazarine appelait à son aide le légendaire souvenir de la belle et galante Septimanie de Richelieu, comtesse d'Egmont, tour à tour grande dame et grisette, cueillant sa noblesse dans les bras vigoureux d'un amant plébéien qui croyait adorer Toinette ou Madelon....

Il fallait suivre les traces de cette pécheresse aristocratique et se donner pour une heure, inconnue, à un inconnu.

Mais le moyen?

La comtesse d'Egmont vivait libre en plein Paris, au milieu de l'élégante corruption du dix-huitième siècle.....—Elle pouvait à sa guise louer une mansarde sous un nom d'emprunt, et, déguisée, courir aux Porcherons, le joyeux rendez-vous des beaux gardes-françaises et des courtauds de boutique à la forte encolure....

Lazarine au contraire, était au fond d'une province; connue de tous; cloîtrée dans son hôtel et dans son deuil; entourée de valets que la moindre démarche suspecte métamorphoserait en espions...—Encore une fois, comment faire?...

Tandis que la jeune femme torturait [illegible] à chercher la solution du problème, expliquons brièvement les mobiles auxquels avait obéi Robert de la Tour-du-Roy en écrivant le testament que nous connaissons.

Nos lecteurs n'ont point oublié les légèretés de Lazarine pendant les fêtes qui suivent immédiatement le mariage.

Ils se souviennent mieux encore des angoisses causées au marquis par la découverte inattendue de ce que Jules Leroux appelait l'épisode d'Hector Bégeards.

La cuisante irritation du vieillard amoureux était d'autant plus intense qu'il la concentrait en lui-même, et ne laissait rien échapper de ce qui se passait dans son âme.

Il en arrivait à se dire que sa jeune femme, absolument dépourvue de cœur, de sens moral, et parfois de dignité, ne méritait ni la tendresse profonde, ni l'estime d'un galant homme et que, si le veuvage la rendait libre, elle ferait un déplorable usage de son indépendance reconquise.

C'est sous l'empire de ces navrantes convictions, et au moment d'emmener Lazarine en Italie, que M. de la Tour-du-Roy avait tracé les dispositions suprêmes où sa profonde défiance éclatait à chaque ligne.

Il n'admettait pas que sa veuve pût se réjouir de sa mort, rallier sa mémoire et, grâce à d'absurdes libéralités, étaler à Paris un luxe scandaleux.

Mais pendant toute la durée du voyage, et aussi après le retour dans le Loiret, la marquise fut irréprochable et modifia ses allures à tel point qu'elle ne semblait même plus frivole.

Un changement si brusque n'était pas sans motifs.—Désireuse, plus que jamais, d'obtenir ce qui lui avait été refusé l'année précédente, un hôtel et une installation à Paris, Lazarine agissait en conséquence.

M. de la Tour-du-Roy, toujours épris quoiqu'il en eût, ne demandait qu'un prétexte pour s'illusionner de nouveau. Il ne mit point en doute la transformation de sa femme.

—J'ai été trop sévère....—se dit-il.—Sa grande jeunesse était son excuse....—Elle agissait en enfant gâté et mon imagination grossissait mal à propos des inconséquences sans gravité réelle....—Je récrirai mon testament....

Cette résolution prise, M. de la Tour-du-Roy,—ainsi que le font beaucoup de vieillards—remit chaque jour au lendemain pour la réaliser.

Les semaines se passèrent, puis les mois, et le marquis fut surpris par la mort ayant d'avoir modifié l'acte dont le notaire d'Orléans avait reçu le dépôt.

Rejoignons Lazarine.

Quarante-huit heures s'étaient écoulées depuis la cérémonie funèbre.

Mme de la Tour-du-Roy, voyant qu'elle n'arrivait point à édifier un plan raisonnable et pratique, commençait à se décourager.

—Faudrait-il donc courber la tête? murmurait-elle avec colère. Devrai-je accepter ma défaite et renoncer à la revanche entrevue?

Pour la centième fois peut-être elle s'interrogeait ainsi quand un bruit inexplicable attira son attention.

Elle s'approcha d'une fenêtre, écarta la guipure du rideau de vitrage et fut surprise de voir dans la cour de l'hôtel un jeune officier à cheval discutant de façon très vive avec Dominique.

Un instant après le vieux valet de chambre, le visage bouleversé, se présentait devant Lazarine.

—Qu'y a-t-il? lui demanda-t-elle.

—Madame la marquise, c'est un officier.... un lieutenant de hussards....

—Eh! bien!.... que veut-il, cet officier?....

—J'ose à peine l'apprendre à madame la marquise.... il vient loger ici....

—Loger ici!... répéta la veuve.

—Oui, madame la marquise.... c'est malheureusement c'est son droit.... Les employés de la mairie ont eu l'indignité de lui donner un billet de logement pour l'hôtel de la Tour-du-Roy!.... Je n'ai pas voulu prendre sur moi d'obéir.... Que faut-il faire?

—Il faut loger cet officier.... Donnez lui l'appartement aux tapisseries....Mettez-vous à son entière disposition....Prenez ses ordres pour les heures des repas, et dites-lui pourquoi la maîtresse du logis ne pourra point lui faire les honneurs de sa table....

Dominique, que la présence d'un intrus dans l'hôtel en de telles circonstances scandalisait profondément, s'éloigna la tête basse pour remplir sa mission.

Un peu plus tard Lazarine montait à l'étage supérieur par un escalier dérobé communiquant avec son cabinet de toilette; ouvrait une porte condamnée; entrebâillait deux lourdes pentes de tapisserie servant de portières, et jetait un long regard sur le lieutenant endormi...

Quand elle redescendit au bout de cinq minutes, l'ivresse d'un succès probable faisait étinceler ses prunelles.

Le hasard se déclarait son allié....—L'impossible se réalisait....

Nos lecteurs savent le reste.

....

Au point du jour la marquise quittait l'hôtel, emportant un secret que personne au monde, croyait-elle, ne pourrait deviner jamais.

Deux heures après ce départ furtif, le lieutenant Marcel Laugier savait que sa maîtresse d'une nuit, la prétendue Mariette, trahie par un portrait, se nommait en réalité Lazarine, marquise de la Tour-du-Roy.

Brusquement affolé d'amour pour cette patricienne fantaisiste, il se demandait:—*Faut-il la fuir ou la poursuivre?*—Et se répondait:—*Il faut la revoir!.... Je l'adore!*....

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE.

DEUXIÈME PARTIE.

LA COMTESSE DE GORDES.

I

Un intervalle d'un peu plus de sept mois s'était écoulé depuis la mort du marquis Robert de la Tour-du-Roy, ce qui nous amène aux premiers jours de mai 1875.

Le mois d'avril avait été à la fois humide et chaud.

Sous la double influence des pluies et du soleil la végétation s'était développée d'une façon hâtive et merveilleuse, et les vertes campagnes du Loiret étaient avec une splendeur incomparable leur parure printanière.

Le château de la Tour-du-Roy, isolé dans son parc, se trouvait à plus d'un kilomètre de la première maison du village auquel il donnait son nom, et ce village lui-même, enrichi et agrandi par les libéralités des châtelains successifs, se composait de deux cents maisons de bonne apparence, entourées de petits jardins bien cultivés, où des fleurs communes aux vives couleurs réjouissaient le regard.

Point de mares d'eau stagnante sur la voie publique; point de fumiers entassés devant les portes des étables.

Partout l'ordre et la propreté, indices de l'aisance et du bien-être.

La plus importante maison du village, après la mairie et le presbytère, était l'auberge, construction assez vaste, soigneusement crépie et badigeonnée, située sur la place ou champ de foire, et faisant face à la mairie.

Au-dessus de la porte se balançait une enseigne de zinc pittoresquement découpée et qui, les jours de vente, menait grand tapage.

Sur cette enseigne peinte en bleu vif se lisaient ces mots en lettres dorées:

AU CHEVAL BLANC

RICHARD,
AUBERGISTE
CAFÉ—BILLARD
Loge à pied et à cheval.

Un animal quasi-fantastique dont il était difficile au premier coup d'œil de déterminer la nature, occupait le point central de l'enseigne et figurait le cheval blanc.

Au rez-de-chaussée se trouvait la cuisine, très grande comme toutes les cuisines des auberges de campagne, une salle à manger et un café pourvu du billard promis par l'enseigne.

Ce billard était un sabot à l'ancienne mode; une myriade de reprises grossièrement faites changeait son drap en guipure;—il n'en constituait pas moins pour l'établissement du vieux Richard une attraction de premier ordre.

Le logement de l'aubergiste et de sa femme, et quatre ou cinq chambres meublées avec une simplicité toute primitive, occupaient le premier étage.

Les deux servantes couchaient au-dessus dans une sorte de grenier.

Le garçon d'écurie—un petit bossu aux jambes torses—avait sa soupente dans l'étable où vivaient en paix deux belles vaches.

Derrière la maison s'étendait un jardin garni en partie de tonnelles pour les buveurs amis du grand air, des liserons, des vignes vierges et de la *bière de Mars*.

Un jeu de quilles, un jeu de tonneau et une escarpolette, vulgairement nommée *balançoire*, se partageaient le reste du terrain et ne contribuaient pas peu à donner à l'auberge du Cheval Blanc la réputation d'un véritable paradis terrestre, fertile en plaisir de toute sorte.

Le père Richard—on le nommait ainsi quoiqu'il n'eût pas d'enfants—propriétaire et cuisinier de l'auberge et maître du café prospérait.—Il avait la vogue.

Et si l'on se demande en quoi peut consister la vogue dans un village de cinq cents âmes, et quels sont les moyens d'y faire fortune, nous répondrons ceci:—La clientèle du café se composait non-seulement des paysans du village qui venaient y prendre leur *gloria* en lisant le *journal*, mais encore des domestiques du château très nombreux, nous le savons, attirés par l'absinthe et par le billard et dépensant une notable partie de leurs gages en *consommations* jouées au piquet.

Ce n'est pas tout.

Le père Richard avait été attaché jadis à la maison du marquis Robert, en qualité de premier aide de cuisine.—Il ne manquait point de mérite et possédait à cette époque l'ambition légitime de devenir cuisinier en titre.

Un petit héritage lui ayant permis de quitter le service, de se marier et d'acheter l'auberge, il s'était fait rapidement une réputation sérieuse, et passait dans le pays pour un *chef* absolument de premier ordre.

Les bourgeois aisés des environs venaient en partie de plaisir manger [illegible] lui des dîners fins commandés à l'avance et parlaient ensuite avec enthousiasme des plats succulents qu'on leur avait servis.

Richard se connaissait en vins.

Il avait une cave célèbre à dix lieues à la ronde, où se trouvaient non des grands crûs d'un placement impossible, mais de vieux vins de Bourgogne, de Bordeaux et de Touraine, bien choisis, bien soignés, d'une qualité supérieure et d'un prix modeste.

Dans la saison des chasses, le ci-devant aide de cuisine ne pouvait suffire à loger tous ceux qui sollicitaient de lui une hospitalité fort peu écossaise, et l'on voyait au Cheval-Blanc—(comme au royaume des cieux)—beaucoup d'appelés et peu d'élus.

On dédoublait alors les matelas des lits—chaque chambre recevait deux dormeurs.

Le billard lui-même changeait de destination et se transformait en un vaste lit de camp sur lequel trois infortunés cherchaient le sommeil et ne le trouvaient point sans peine.

C'était le beau moment de l'auberge qui, chaque soir, retentissait du joyeux tapage des chocs des verres et des chansons grivoises; les chasseurs saluaient par des hourras prolongés l'apparition de ces inénarrables salmis de perdreaux et de ces prodigieux civets de lièvre que maître Richard accomodait comme personne.

Au commencement de mai 1875, un peu avant la tombée de la nuit, une petite voiture de louage, venant d'Orléans, s'arrêta devant la porte du *Cheval blanc*.

Toutes les chambres étant vides, l'arrivée d'un voyageur devait constituer pour l'aubergiste une véritable bonne fortune.

Aussi le bruit de ferrailles du véhicule et le claquement du fouet du cocher attirèrent-ils sur le seuil de la maison maître Richard lui-même, portant le traditionnel costume du maître-queux moderne, le béret blanc, la veste blanche, et le tablier [illegible] retroussé sur le ventre.

Cet aubergiste, âgé de quarante-cinq ans [illegible]

La voiture de louage était une sorte d'antique cabriolet de forme réjouissante, très haut sur ses deux roues, avec une capote ronde et poudreuse dont les compas soudés par la rouille ne pouvaient plus se lier.

Derrière cet échantillon bizarre de carrosserie antédiluvienne étaient attachés par des cordes une grande valise de cuir fauve, une boîte carrée de bois blanc et deux étuis contenant, l'un un parasol de taille gigantesque, l'autre un de ces chevalets portatifs dont les artistes se servent en voyage, et qui ne tiennent pas beaucoup plus de place qu'une grosse canne quand ils sont fermés.

Un jeune homme, assis sous la capote à la gauche du conducteur, mit pied à terre.

C'était un grand et beau garçon de tournure militaire, portant de longues moustaches brunes.

Il paraissait avoir vingt-sept ou vingt-huit ans. — Son visage pâle aux joues amaigries, aux prunelles étincelantes: offrait une rare distinction, mais exprimait une mélancolie profonde, et une sorte de souffrance morale et d'inquiétude indéfinissable.

Le costume très soigné du nouveau venu consistait, en un *complet* de drap gris, qui mettait en valeur l'élégance de la taille et l'aisance cavalière de la tournure.

(*A continuer.*)

Le vin rouge White Elk Concord est un vin de [illegible], sain et pur, provenant du vignoble de White Elk, près de Keokuk, dans l'Iowa. [illegible] Angleterre, [illegible] demi-bouteilles [illegible] trente ans, [illegible] une grande vente dans tous les Etats-Unis. MM. D. H. Murphy & Son, agents, No 108 et 110 rue des Magasins, nous [illegible] d'appeler l'attention du public sur [illegible] mentionnés qu'ils [illegible] garantissent sous tous les rapports.