L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI, AOUT 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

NOUVELLE-ORLEANS, NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne 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:

PEREIRE, Danré, samedi 31 août.
VILLE DE PARIS, Santelli, mercredi 28 août.
LABRADOR, Sangliet, mercredi, 4 septembre.

Prix de passage (en or) pour le Havre.

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

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

L. GRAND, Agent, Gallier Court, No 2, Nouvelle-Orléans.
4mai—

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

	De Brême.	De la Nlle-Orléans.
Koln	4 sept.	environ 6 oct.
Frankfurt	18 "	20 "
Hannover	25 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. 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.
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 KNICKERBOCKER, Capt. F. Kemble,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse MARDI, 27 Août à 7 h. P. M.
L'assurance sur cargaison fixée par cette ligne à 1½ pour cent.

Passage—Cabine....$30
Entrepont....25
Billet d'excursion....50

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

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

STATE LINE.

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

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

Pour billets, informations, etc., s'adresser à AUSTIN, BALDWIN & CO., 72 Broadway, New-York, ou à A. K. MILLER & CO., 35 Carondelet, Nouvelle-Orléans.

C'est la seule ligne transatlantique qui 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,
10 mai—9m12s [Nlle-Orléans.

Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 139 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 et en anglais et en allemand.

PRIX DE NEW-YORK.
6 déc—1 an t 2

JURGIELEWICZ'S ANTI-RHEUMATIC MIXTURE Patented

Guérison positive des rhumatismes, de la goutte, de la névralgie et de toutes les maladies provenant de l'impureté du sang. La mixture anti-rhumatismale de 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 se 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 1400 Nlle-Orléans.
17 nov 1an

VAPEURS.

Ligne de Bélize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe, E. B. WARD, Jr., Capt. G. PIZZATI, partira positivement ____ à 5 h. P. M. de son quai en face de la place Jackson, pour Belize et Utila.

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

N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus concurremment avec nos goëlettes 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 [illegible] BELLE, partira de la tête de la [illegible], à sept heures et demie du matin, [illegible] et transportera les passagers qui [illegible] aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5-45 P. M.

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

Le fret reçu au même endroit, à 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 steamer YAZOO VALLEY, remplaçant le NATCHEZ, Frank Bell Jr. Capitaine, A. A. Roland, Commis.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 106 Commune et J. E. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.

Le commis 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.
Sept— Au No 36 de la rue des Magasins.

BAYOU SARA.

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

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

Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Lobdell Store, Bâton-Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe,

OUACHITA BELLE,

J. C. Libano, capitaine, ____ commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & KOPPLER, 32 Gravier,
LORD & McPEAKE, 46 Camp.
Oct 4—

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

ASSUMPTION
Henri Téte, P. A. CHARLET Capitaine, N. E. 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 E. RIVET, 105 rue Decatur, près St. Louis.
16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre, le steamer NEW CAMELIA, [illegible] le 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 ainsi que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.

Les bagages (seulement) sont reçus à l'enseigne Canal et Commune, 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 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 suspendu à cause du mauvais temps ou basses eaux.
24mars— 15 oct.

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf NEW CAMELIA, très [illegible], à basse pression, transportant la malle des Etats-Unis, capitaine WM. HANOVER.

Fera, désormais, régulièrement une Excursion, le Dimanche, à Mandeville, Louisbourg et Madisonville. Il partira de l'extrémité du "City Rail Road" au Lac, à l'arrivée du train de 7 heures du matin, et sera de retour à la Nlle-Orléans le soir du même jour, à temps pour le train de 7 heures.

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

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

Pour plus de renseignements, s'adresser à C. M. SORIA, agent,
24 mars 15oct au No 20 de la rue de l'Union.

Paris — Paris
PEAU DU VISAGE
LE LAIT ANTÉPHÉLIQUE
pur ou coupé d'eau, dissipe
ROUSSEURS, HALE
MASQUE DE GROSSESSE
ROUGEURS, PEAU FARINEUSE
RIDES PRÉCOCES,
BOUTONS,
&
conserve le teint clair, pur et uni.
CANDES, 26, Bd St-Denis.

Avis aux Contribuables.

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

JOHN T. DUFOUR, Passage de la Bourse.

56.

CHEMINS DE FER.

The Great Piedmont Air Line.

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

LA route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons-dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salons, 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, &c, 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 sources situées sur la ligne du Chesapeake & Ohio R. R. arrivent à 3 h. 17 m. du soir, et partent à 9 h. 45 m. du soir, dans des "sleepers" allant directement aux White Sulphur, évitant par là un temps d'arrêt de 10 heures à Charlotteville, et un départ du même endroit à 2 h. 30 m. du matin, inconvénient qui existe par les autres lignes.

La direction a le plaisir d'annoncer au public que, grâce aux perfectionnements qu'elle a introduits sur son chemin et dans le matériel roulant, cette courte ligne est la route la plus confortable et la plus rapide qui existe entre la Nouvelle-Orléans, New York et toutes les villes de l'Est. Pour renseignements, billets, checks, compartiments dans les wagons-dortoirs, et guides pour les villes de plaisance du Nord de la Georgie, 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 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.	
6 heures	A. M.	5 heures	A. M.
7½ "	"	7 "	"
9 "	"	8½ "	"
10½ "	"	10 "	"
Midi		11½ "	"
2 "	P. M.	1 "	P. M.
3 "	"	2½ "	"
4 "	"	3½ "	"
5 "	"	4½ "	"
6 "	"	5½ "	"
7 "	"	6½ "	"
8 "	"	7½ "	"

Le Dimanche, les trains partiront toutes les heures, dès 5 heures P. M. Le dimanche, le dernier train partira du Lac à 9½ heures et de la ville à 8 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, Régisseur.
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 9 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 avec un seul changement. Un seul changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.

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

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
P. 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

Nos. 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.
P. CHANDLER, General Passenger Agent.
jy14—

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 29 juin 1878.

RESSOURCES:

Prêts et escomptes		1,069,848 79
Bons des Etats-Unis		50,000 00
Autres Bons et garanties		9,377 50
Local de la Banque		20,000 00
Autres propriétés Foncières		50,000 00
Fonds d'amortissement portant cinq pour cent d'intérêt		2,250 00
Autres ressources valeur au comptant		147,179 85
Dû par des Banques et Banquiers		300,638 88
Currency	443,484 60	
Espèces	55,288 04	
Chèques sur d'autres Banques	426,204 41	924,977 05
		2,583,272 07

PASSIF:

Capital réduit à		425,000 00
Surplus		85,000 00
Autres profits non-partagés		160,472 53
Montant en circulation		45,000 00
Dividendes non-payés (inclus les dividendes de 15 pour cent payables le 8 juillet 1878)		72,882 97
Dû à des déposants	1,671,447 69	
Dû à des Banques et à des Banquiers	123,468 86	1,794,916 55
		2,583,272 07

CHAS. L. C. DUPUY, Caissier.

Exact—Témoins:
SAM'L H. KENNEDY, LOUIS A. WILTZ,
ALF. MOULTON, JNO. B. LAFITTE,
THOS. A. ADAMS, JULIUS VAIRIN,
PIERRE LANAUX, Directeurs.
30 juin—7t

ASSURANCES.

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

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

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

Primes d'incendie	$190,751 16	
Primes maritimes	36,729 15	
Primes de rivières	82,136 50	
	$309,616 81	
Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues		$228,931 33
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivières	40,635 96	
		97,259 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc.	$59,291 29	
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	$39,993 67	
Prêts sur bons et hypothèques	44,707 80	
		$84,606 47
Prêts remboursables sur demande	$70,315 45	
Argent	63,126 52	
		133,441 97
Bons de ville		53,117 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		$508,611 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,	Jos. 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 Forchheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. E. 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	$266,861 00	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,739 46
Less— Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,748 73
Add interest and salvages		41,833 56
		$303,582 29
Deduct— Fire losses	$66,417 85	
Mar. losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate on 15 per cent		46,400 64
General expenses		34,314 46
State and city taxes and licenses		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 Jan. 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 58 — 109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank		$ 34,065 78
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 34
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 Aldige,
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		29,648 79
Sur risques de rivières		24,951 91
Total des primes		$379,253 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	$85,427 89	
Sur risques de mer	12,865 66	
Sur risques de rivières	10,264 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,217 58	
Ré-assurance 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	65,189 53
Actions de banques, des Water Works et autres actions	196,376 40
Billets garantis par hypothèques	186,591 65
Billets reposant sur nantissements	69,870 63
Billets à recevoir	81,811 87
Primes en voie de collection	42,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,679 39
En caisse	81,551 35
	$1,077,613 50

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

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

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

JAMES FAHEY, Notaire.

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

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

Directeurs:

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

11 juin—

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805.)

Primes de feu	$266,861 00	
Primes maritimes	84,632 42	
Primes de rivières	29,246 04	
Total des primes		$380,739 46
Moins — Primes sur risques non expirées	$ 86,057 66	
Primes remboursées	12,190 18	
Ré-assurances	20,742 89	118,990 73
Primes nettes		$261,748 73
A ajouter: intérêt et sauvetage		41,833 56
		$303,582 29
A déduire:		
Pertes par le feu	$66,417 85	
Pertes maritimes	17,722 00	
Pertes de rivières	12,320 85	$96,460 70
Réduction (rebate) 15 0/0		46,400 64
Dépenses générales		34,314 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 26
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 58 — $109,415 84

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

Argent en Banque	$ 34,065 78
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'assurance, 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 34
Primes en voie de collection	70,210 94 — $619,895 46

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

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

Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.

JOHN L. LARESCHE, 3ème Justice de Paix.

A une meeting du Conseil de Direction 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 1879. 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 53 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		90,473 35
		$435,369 47
A ajouter— Risques non terminées 1876		$ 94,275 00
Primes brutes		$519,644 47
Moins— Risques non terminées, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées	16,445 76	$121 186 76
Primes nettes		$398,457 71
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	
Personnel ajouté	36,000 00	
	$168,235 49	
A ajouter— Ré-assurance	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	50,279 11	
Fonds de réserve	16,000 00	
Intérêt sur capital	49,563 41	
	$328,874 30	
Moins escompte et intérêt	29,075 68	
		$299,798 62
Profit net		$104,659 27

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

Actions et Bons	$308,239 00
Prêts sur hypothèques	3,122 62
Prêts sur garantie	29,640 60
Billets à recevoir	11,456 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	29,435 49
Argent en caisse	150,482 73
Total de l'actif	$556,866 86

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 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, puisées 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 KRESHAW,	J. WEIS,
HUGH WILSON,	B. W. TAYLOR,
R. SIMON,	J. C. MORRIS,
A. BALDWIN,	JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY,	LIONEL C. LEVY,
W. B. SEYMOUR,	EMORY CLAPP,
JNO. D. GAINES,	D. A. CHAFFRAIX,
J. L. HARRIS,	T. L. AIREY,
L. AICUR,	R. E. CRAIG,
SCOTT McGEHEE,	SAM'L BOYD,
D. FATJO,	JNO. S. GROVES.

29 janv-

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$190,751 16	
Marine premiums	36,729 15	
River premiums	82,136 50	
	$309,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums		$228,931 33
Losses paid and estimated, viz:		
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 29	
Less rents, salvage, savings, etc.	21,629 80	37,661 49
Gross profits		$94,010 61

The company have the following assets:

Bills receivable	$39,993 67	
Loans on bonds and mortgage	44,707 80	$84,606 47
Loans on call	$70,315 45	
Cash	63,126 52	133,441 97
City bonds		53,117 20
Bank and other stocks		59,186 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account		33,992 19
		$508,611 37

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

THOS. A. ADAMS, President.
HENRY V. OGDEN, Secretary.

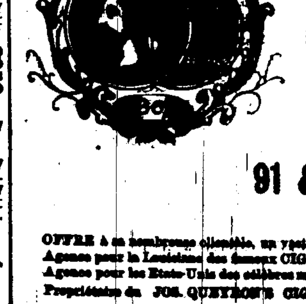
Sworn to and subscribed before me this 22d day of May 1878.

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,	Jos. 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 Forchheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. E. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,
24 mai—	Jno. M. Parker.



J. P. SABRAZIN,

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

OFFRE à sa nombreuse clientèle, un vaste assortiment de TABACS [illegible], à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réd[uits].
Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE [illegible] & 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, [illegible] CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à des prix réd[uits].
Agence STAR NEW STYLE & FORKE'S BRIGHT NAVY [illegible] J. B. PAGE et autres marques célèbres.

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 KNICKERBOCKER, Capt. F. KEMBLE, will leave her wharf, foot of Toulouse street, TUESDAY, August 27, at 7 P. M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

Cabin Passage....$30
Steerage....25
Excursion tickets....50

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		29,648 79
On River Risks		24,951 91
Total Premiums		$379,253 42
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$261,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks	$85,427 89	
On Marine Risks	12,865 66	
On River Risks	10,264 92	
Taxes and expenses, less interest	35,217 58	
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	65,189 53
Bank, Water Works and other stocks	196,376 40
Notes secured by mortgage	186,591 65
Notes secured by pledge	69,870 63
Bills receivable	81,811 87
Premiums in course of collection	42,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrips	5,679 39
Cash on hand	81,551 35
	$1,077,613 50

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

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

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

JAMES FAHEY, Notary Public.

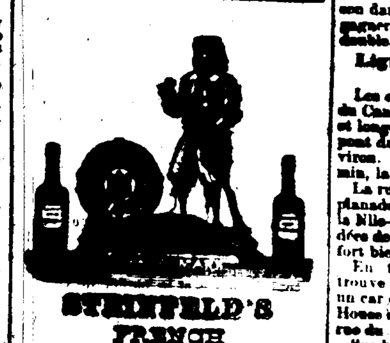
At a meeting of the Board of Directors held on the 10th day of June 1878, it was resolved to declare a Cash Dividend of Twenty Per Cent on the net earned participating Premiums for the year ending 31st May 1878, payable on the third Monday of July next.

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

Directors.

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

June 11—



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

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

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

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay: ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du 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 où à Napoleon Avenue pour revenir en ville par les voitures du chemin de fer de Carrollton.

Lignes de la rue St. Charles.

Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryads cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passant devant le marché de ce nom, remontant la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.

Le retour s'opère pour les *Baronne cars*, par la rue Carondelet jusqu'à la rue du Canal; et pour les *Dryads cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. De là, on peut prendre le 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 delà 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 [illegible], 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.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

DEUXIÈME PARTIE.

LA COMTESSE DE GORDES.

Suite.

—Elle m'a volé tout....je lui reprendrai tout!...—C'est justice!—Et je ne subirai pas longtemps son insolent bonheur!...—J'ai fait la première étape!—Je suis au sein de ce bonheur qu'il faut détruire et que je détruirai....—Mais comment!—Par tous les moyens, car tous sont légitimes pour vaincre qui nous a vaincus!...—Jeanne est ma sœur....Qu'importe!—Jeanne est mon ennemie, je ne la connais plus!...

La vue du splendide horizon dont la comtesse de Gordes était la souveraine maîtresse exaspérait Renée.

Elle quitta le balcon, et brusquement referma la fenêtre dont les battants se heurtèrent avec le bruit sec et sinistre du couteau de la guillotine abattant une tête.

Une lampe placée sur la cheminée, éclairait faiblement la chambre.

La jeune fille alluma les dix bougies des deux candélabres, et contemplant son visage pâle, reflété dans la glace entre ces flambeaux, elle murmura:

—Et je suis belle, cependant!...plus belle que Jeanne! plus belle que Lazarine aussi....Mais Lazarine a le montant des vins mousseux et des parfums subtils....—Elle est capiteuse, elle enivre!...—Je comprends que pour elle on fasse ces folies que tant d'hommes font pour des filles....—Le vieux marquis l'a bien prouvé d'ailleurs...

"Lazarine si blanche et si rousse, avec ses sourcils noirs, ses yeux verts, ses hanches de ballerine andalouse, c'est la poésie de la chair qui s'impose et qui parle aux sens...

"J'admets Lazarine, je nie Jeanne, car où sont les charmes vainqueurs de cette condition bourgeoise?—Que dit son visage de madone?—Que disent ses grands yeux sans flamme et sa jolie bouche de poupée?....Jusqu'à la nuance de ses cheveux, tout en elle me semble fade!...

"C'est en vertu de la loi des contrastes qu'elle a conquis Raoul.

"Ce gentilhomme romanesque sortait d'un amour adultère qui n'avait pas été pour lui bien fertile en joyeux quarts d'heure.

"Il s'est épris de cette Agnès aux allures de rosière et s'est mis en tête de l'épouser, par régime, comme on prend du sirop d'orgeat après des breuvages trop corsés.

"Sans doute il en est amoureux, ou du moins il le croit et ce qui revient au même, mais l'illusion ne peut durer toujours....—Un peu plus tôt ou un peu plus tard, le comte verra qu'il s'est trompé.—Alors il regrettera peut-être......

Tout en disant ce qui précède, Renée se déshabillait d'une façon toute machinale.

Elle avait ôté sa robe, puis le corselet de satin blanc qui lui tenait lieu de corsage.

Ses jupons tombèrent à leur tour.—Elle resta presque nue avec sa chemise transparente qui, glissant sur les bras, découvrit le marbre de ses épaules et sa poitrine de jeune déesse.

Alors elle se contempla de nouveau dans la haute glace, et sourit à son image dévoilée, tandis qu'un éclair orgueilleux jaillissait sous ses longs cils.

—S'il m'avait vue ainsi!—murmura-t-elle—à coup sûr, il regretterait.

Après un instant de silence profond, elle reprit:

—Eh! bien, il regrettera, je le veux! Là-bas, en Italie, il m'aimait presque....il faut qu'il m'aime ici tout à fait!—Jeanne m'a pris l'homme dont je voulais être la femme! je lui prendrai cet homme devenu son mari....C'est le talion, c'est la revanche!...

"On me jettera la pierre......—On dira que je suis immorale et cruelle.

"Je laisserai dire et je rirai......

"Du scandale et du bruit, des larmes, une séparation, quel régal!....Je ne m'ennuierai plus et je serai vengée!...

"Que m'importe l'opinion du monde!...

"Mieux vaut être la maîtresse triomphante du comte de Gordes que sa femme abandonnée....—Et puis Jeanne peut mourir, et je prendrai sa place, et j'aurai tout alors: la fortune, le cœur et le nom!...

Renée se dit longtemps ces choses infâmes avec une fièvre croissante qui mettait des éclairs dans ses yeux et teignait de pourpre ses joues pâles, puis elle sentit son exaltation s'éteindre peu à peu et céder la place à une immense lassitude.

Elle se jeta sur son lit et presqu'aussitôt s'endormit d'un lourd sommeil tout peuplé de rêves sinistres où Jeanne revenait sans cesse, tantôt râlant son dernier souffle sur une couche d'agonie, tantôt morte et glacée déjà.

De petits coups légers frappés en dehors contre la porte de sa chambre, l'arrachèrent à ce sommeil.

Elle se souleva sur son coude et promena ses regards autour d'elle, ne se rendant pas compte, dans le premier moment, du lieu inconnu où elle se trouvait.

Il faisait grand jour.

Les rayons joyeux du soleil levant inondaient de clarté les tentures et les meubles, et s'étalaient sur le tapis comme un tissu d'or et de flamme.

On frappait toujours à la porte.

—Qui est là?—demanda Renée.

—Moi....—répondit une voix jeune et fraîche—moi, ta sœur Jeanne....je viens t'embrasser!

Instinctivement Renée fronça le sourcil, mais composant aussitôt son visage elle sauta en bas du lit et courut lui ouvrir.

Jeanne, vêtue comme elle l'était le matin aux Vertes-Feuilles—(car au milieu du luxe princier de son entourage elle gardait son amour pour la simplicité)—entra comme un tourbillon, se jeta dans les bras de Renée, couvrit ses joues de baisers avec une véritable furie de tendresse et s'écria:

—Comment, belle paresseuse, encore couchée! A quoi penses-tu donc?—Il est huit heures!—Habille-toi vite! Nous allons sortir!....—C'est si charmant, le matin, la fraîcheur, sous les grands arbres!....—Tu verras tout, jusqu'aux plus humbles sentiers du parc....—Et puis nous irons à ma laiterie....où nous mangerons du pain bis en buvant du lait chaud de mes vaches bretonnes, car j'ai une laiterie, ma mignonne, comme Marie-Antoinette à Trianon, la chère bonne reine, la sainte martyre....—J'y fais moi-même des petits fromages avec de la crème qui sent la noisette....—Relève tes cheveux....—Mets un peignoir....—Je te donne dix minutes et pas une de plus....—Tu auras une heure quand nous rentrerons, pour ta vraie toilette avant déjeuner....—Et n'aie pas peur du soleil, il y a d'immenses chapeaux de paille dans le vestibule.—Inutile d'emporter une ombrelle....—C'est gênant, les ombrelles.... on n'a pas les mains libres pour cueillir des gerbes de fleurs....—Raoul te souhaite le bonjour.—Il est sorti, Raoul, à cheval; il visite une de nos fermes, car il faut te dire, ma mignonne, que nous faisons de l'agriculture....—Tu le verras quand il rentrera....

Les dix minutes écoulées, Jeanne s'empara de sa sœur, lui mit sur la tête un large chapeau parasol—(vraie coiffure de petite fille en vacances)—l'entraîna dans le parc; la conduisit à sa laiterie; lui fit admirer les jolies vaches bretonnes qui beuglaient de joie à sa vue et lui tendaient leurs mufles roses; la bourra de pain bis; l'abreuva de lait chaud; l'égara sous les futaies; la promena sur un lac aux eaux transparentes dans une barque en miniature, et enfin, un peu avant dix heures, la ramena très fatiguée de cette course matinale qui n'était ni dans ses habitudes, ni dans ses goûts.

—Ah! tu ne trouveras pas le temps long!—lui dit Jeanne en la quittant à la porte de son appartement.—On fait tous les jours ainsi!—Hâte-toi..... Je vais m'habiller.—Raoul adore l'élégance et, pour lui, j'essaye d'être élégante....—A tout à l'heure, chérie—Je t'embrasse et je t'aime....

Renée entra chez elle, et murmura en haussant les épaules:

—Çà, une comtesse!—Allons donc!—C'est une stupide pensionnaire, une paysanne!—Raoul ne l'aimera pas longtemps!

....

L'odieux projet de Renée nous est déjà connu.—Nous l'avons entendue l'exposer elle-même dans tout son cynisme effrayant.

S'emparer du mari de sa sœur; désespérer Jeanne par la trahison et l'abandon; la tuer peut-être par le désespoir; voilà le but qu'elle donnait à sa vie, et toutes ses pensées, toutes ses actions allaient tendre à la rapprocher de ce but.

Pas une hésitation chez elle, d'ailleurs, pas un remords.

Cette fille envieuse et vindicative rendue plus mauvaise encore par une éducation démoralisante, considérait de bonne foi le crime projeté comme une revanche légitime, et croyait user d'un droit strict en [illegible] à Jeanne ce qu'elle [illegible].

Entre elle et le triomphe de nombreux obstacles se dressaient;—elle ne s'illusionnait point à cet égard.

Pour avoir chance de renverser ces obstacles l'un après l'autre, ou de les tourner, il fallait agir avec une adresse rare, avec une prudence consommée, avec des précautions infinies........

Le plus léger manque de tact, une [illegible] hasardée, pouvaient et devaient compromettre le succès final.

Il était indispensable de calculer, de combiner tout, et de marcher lentement pour ne risquer aucun faux pas....

Rien d'ailleurs ne pressait Renée.—Son séjour au château de Gordes serait long, elle n'en doutait point.

Jules Leroux en partant avait dit, il est vrai, que son voyage ne se prolongerait guère, et qu'aussitôt ses affaires finies il reviendrait aux Vertes-Feuilles, mais Renée, nullement naïve, savait à quoi s'en tenir sur la nature des affaires importantes de son père.

Elle ne mettait pas en doute qu'une fois à Paris, en compagnie de son ami le prince de Castel-Vivant et saisi par les griffes roses des *Tata* et des *Nana* du monde où l'on s'amuse, il ne prolongeât indéfiniment son séjour dans le Paradis des vieux viveurs....

Une semaine s'écoula....

A chaque heure et vingt fois par heure Renée se posait cette question:

—Quel est le meilleur chemin à suivre pour mener à bonne fin la séduction du comte de Gordes?—Est-ce sur son cœur qu'il faut agir?....—Vaut-il mieux exciter son imagination d'abord et troubler ses sens?....

De la réponse plus ou moins juste tout dépendait: aussi la jeune fille, avant d'ouvrir le feu, étudiait le terrain et cherchait le mot de l'énigme.

Elle eut lieu de croire, un beau jour, que le hasard lui donnait la solution vainement attendue jusque-là.

Jeanne ne faisait point grâce à Renée de la promenade quotidienne, de longues courses à travers les taillis, et des stations à tous les kiosques, à tous les chalets, à toutes les grottes, enfin aux agréments variés, naturels ou artificiels, de l'immense parc de Gordes.

Un matin les deux sœurs après avoir suivi, sans intention précise d'arriver dans un endroit plutôt que dans un autre, d'interminables avenues rectilignes, coupées selon des angles tantôt droits et tantôt aigus par d'autres avenues aussi géométriquement correctes, s'engagèrent dans un sentier moins bien entretenu que les autres allées, et Jeanne prit à le suivre un plaisir d'enfant, en dépit des herbes folles qui s'accrochaient aux jupes, et malgré les représentations de Renée.

—Songe donc, chère sœur—répliquait-elle en riant—que je n'avais jamais parcouru ce sentier, dont j'ignorais même l'existence....—Nous faisons en ce moment un voyage d'exploration au milieu de terres inconnues!—Peut-être tout à l'heure serons-nous récompensées de notre audace par quelque découverte étonnante et superbe....

Le sentier de plus en plus étroit, coupait au court à travers des taillis épais.—En outre, de jeunes pousses, des rejets vigoureux, barraient le passage;—il fallait marcher les bras en avant pour n'avoir point le visage cinglé par les rameaux élastiques qui brusquement se redressaient.

Renée furieuse était au moment de rebrousser chemin sans mot dire.

Jeanne qui passait la première s'arrêta tout à coup.

—Tiens!—s'écria-t-elle—une porte!...

Le sentier si effroyablement négligé aboutissait à la muraille d'enceinte par une porte étroite que formait une grille aux barreaux rouillés.

La clef se trouvait dans la serrure, mais à coup sûr cette porte ne servait plus depuis longtemps déjà, car des touffes de lierre avaient grimpé le long des barreaux et leurs feuilles luisantes et pressées arrêtaient le regard.

—Où mène cette porte?—demanda Renée.

—Je n'en sais rien....—répondit Jeanne—mais on peut voir.

—Comment?

—Je vais ouvrir....

—Tu as la clef?

—Elle est à la serrure....

La petite comtesse essaya d'ouvrir en effet, mais elle n'y réussit point.—La clef soudée par la rouille refusait obstinément de tourner.

—Bah! nous verrons tout de même...—reprit Jeanne.

Avec l'aide de sa sœur elle écarta les lierres.

—C'est une route!—s'écria-t-elle—et de l'autre côté de cette route il y a une maison......

—Elle est même jolie, cette maison,—ajouta Renée—C'est une sorte de petit castel, ou tout au moins de villa bourgeoise comme on en rencontre à chaque pas dans les environs de Paris....—Mais castel ou villa semble désert....—Tout est clos....—à qui cela appartient-il?

—Je l'ignore et je ne soupçonnais nullement la présence d'une habitation si coquette à côté du parc des Gordes ...

Une lueur traversa l'esprit de Renée.

—Ce doit être la Grangette,—pensa-t-elle—et c'est pour cela que Raoul a défendu d'entretenir le sentier qui mène à la grille....—Dois-je dire à Jeanne ce que je sais, et lui raconter toute l'histoire?....

La jeune fille hésita, mais son hésitation fut courte.

—Mieux vaut me taire....—se répondit-elle—si Jeanne ne sait rien du roman d'autrefois, Raoul m'en voudrait d'avoir parlé....

Et elle se tut.

Tandis que Renée se consultait ainsi, on entendit résonner sur la route le bruit des fers d'un cheval qui se rapprochait rapidement, quoique marchant au pas, mais du pas vif et cadencé des chevaux de sang.

Jeanne se tourna vers sa sœur et murmura près de son oreille:

—Je reconnais la marche d'*Harold*....

—Voici Raoul....

—Eh bien!—répliqua Renée du même ton—le comte t'apprendra ce que tu veux savoir.

—Oui, mais en attendant je vais lui faire une surprise....

—Laquelle?

—Tu vas voir, ou plutôt tu vas entendre....

M. de Gordes avançait toujours.

Bientôt Jeanne l'aperçut à dix mètres à peine.

Il avait l'air sombre d'un homme qu'un souvenir pénible assaille à l'improviste.

Sa tête se penchait.

Sa main laissait les rênes lâches sur la souple encolure d'Harold son grand cheval noir.

Au moment précis où il se trouvait entre la grille du logis abandonné et la petite porte du parc, Jeanne cria:

—Raoul!...

L'effet produit fut immédiat mais ne ressembla point du tout à celui qu'attendait la petite comtesse.

M. de Gordes, tressaillant, chancela sur sa selle....

Il devint livide....

Enfin il arrêta brusquement son cheval, et tournant à demi ses yeux hagards vers la maison déserte, il murmura d'une voix éteinte:

—Qui m'appelle?

Jeanne, de ses deux petites mains écarta les feuillages pressés du lierre, et montrant son frais visage dans l'encadrement de verdure répondit:

—Mais c'est moi, cher Raoul!...Pourquoi donc as-tu pâli?—Est-ce que je t'ai fait peur?

Renée pensait:

—Puissance effrayante d'un souvenir.... Il a cru que c'était la morte!

—Réponds-moi! Réponds-moi donc!—reprit Jeanne!—Ton silence m'inquiète!—T'ai-je déplu sans le vouloir?

Raoul poussa un long soupir d'allégement, comme un homme qu'on vient de délivrer du poids énorme qui l'écrasait.

Il regarda Jeanne en souriant.

—Non, chère mignonne—répondit-il—tu ne m'as fait aucune peur, rien de toi ne peut me déplaire, et je ne crois point avoir pâli, mais je n'ai pas été maître d'un premier mouvement de surprise en entendant à l'improviste une voix prononcer mon nom, sans qu'il me fût possible de deviner d'où venait cette voix.

—Ça, je le comprends....—répliqua la comtesse.

—Explique-moi donc—reprit Raoul—comment tu te trouves en cet endroit du parc....

—J'y suis tout à fait par hasard....Renée et moi nous avons pris à l'aventure un chemin mal entretenu qui nous a conduites à cette porte, et nous cherchions à nous orienter quand j'ai reconnu le pas d'Harold....

—Eh! bien retournez vite au château et j'arriverai nécessairement avant vous, et nous déjeunerons le plus tôt possible car j'ai grand faim....

—Un instant, donc!—s'écria Jeanne—Apprends-moi d'abord ce qu'est ce petit château dont tu ne m'avais jamais rien dit quoiqu'il soit presque chez nous...

Le comte fronça le sourcil malgré lui.

(*A continuer.*)

COMITÉ DES CONCOURS POÉTIQUES DU MIDI DE LA FRANCE—(Anciens concours poétiques de Bordeaux)—Appel aux poètes.—Le vingt-unième concours poétique ouvert en France, le 15 août 1878, sera clos le 1er décembre 1878. Seize médailles, or, argent, bronze, seront décernées.—Demander le Programme, qui est envoyé *franco*, à M. EVARISTE CARRANCE, président du Comité, 6, rue Mélinier, à Agen, (Lot-et-Garonne).—(*Affranchir*).