L'Abeille de la Nouvelle-Orléans, Bureau No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI 28 AOUT 1878.

## VAPEURS.

### COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE 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:

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

Prix du passage (en or) pour le Havre.

Première cabine (vin compris).........$100
Deuxième — ........$[illegible]
Troisième — ........$[illegible]

[illegible]

Passage d'entrepont avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $[illegible] 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 2, Nouvelle-Orléans.

4 août—1 an

### Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

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

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

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre....$150 en or. | Entrepont....$36, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre....$150 en or. | Entrepont....$45, en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre....$25 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.
De " à Indianola..........45 50 do.

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

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

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

13 juin

### Pour New-York directement.

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

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

Le steamer KNICKERBOCKER, Capt. F. Kemble, partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse MARDI, 27 Août à 7 h. P. M.

Assurance sur cargaison est [illegible] par cette ligne à 1|2 pour cent.

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

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

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

4 mai—1 an

### STATE LINE.

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

Comfort, Rapidité, Sécurité.

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

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

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

C'est la seule ligne ayant des secondes cabines, elle offre aux voyageurs des avantages sous le rapport de l'économie et du confort que ne présente aucune autre route.

24 mars—9 mois 1|2 sem

### LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

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

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à

PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie, ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet, Nlle-Orléans.

10 mai—9m1|2s

### Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

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

ELLE est la succursale des pharmacies établies depuis 1835, à New York et à Philadelphie. On trouvera toujours les médicaments homœopathiques purs, les boîtes de remèdes à l'usage des familles, ainsi que les ouvrages en français en anglais et en allemand.

PRIX DE NEW-YORK.

6 déc—1 an 2

JURGIELEWICZ'S ANTI-RHEUMATIC MIXTURE. Patented

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

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

A vendre par tous les principaux droguistes.

FERSLEW & CO. propriétaires, P. O. Box 1406 Nlle-Orléans.

17 nov 1an

## VAPEURS.

### Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe, E. B. WARD, Jr., Capt. G. PIZZATI, partira positivement [illegible] à 5 h. P. M. de son quai au fond de la place Jackson, pour Honduras.

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

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

2 janv—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 à l'arrivée du train venant 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 [illegible] samedi, à 3 heures et 30 minutes [illegible] 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 Buck Jr. Capitaine, A. A. Roland, Commis.

Se reliera, à Vicksburg à la ligne Packet 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 [illegible]

Le [illegible] pour Tallulah, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.

W. B. BROCKETT, Agent.

26sept—1an Au No 38 de la rue des Magasins.

### BAYOU SARA.

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

Deux voyages par semaine. Départs 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, [illegible], commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à

BRITTON & KEPLER, 32 Gravier, LORD & McPEAKE, 48 Camp.

Oct 4—1an

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

ASSUMPTION en place du Henri Tête, P. A. CHARLET Capitaine, N. Z. DUPRÉ, 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, 195 rue Decatur, près St. Louis.

16 juillet—1 an

### Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

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

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

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

FRET.

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

Ces voyages ne seront [illegible] que le steamer ne sera pas arrêté par [illegible] eaux.

Les billets [illegible] seront reçus à l'enseigne [illegible] 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 [illegible] 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 3 heures du matin les mardis et vendredis pour les chevaux et les bestiaux.

Pour les taux du fret et les autres renseignements, s'adresser à C. M. SORIA, Agent, No. 20 de la rue de l'Union.

Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou basses eaux. 24mars 15 oct

### Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

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

Fera, dimanche, régulièrement, une Excursion, au Lac, 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 mars15oct Au No 20 de la rue de l'Union.

Paris EAU DU VISAGE Paris

LE LAIT ANTÉPHÉLIQUE pur ou coupé d'eau, dissipe ROUSSEURS, HALE, MASQUE DE GROSSESSE, ROUGEURS, [illegible] FARINEUSE, RIDES PRÉCOCES, [illegible]

CANDÈS, 26 [illegible] St-Denis — conserve le teint clair, pur et [illegible]

### Avis aux Contribuables.

Le soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, dues 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 du [illegible] Gaines.

JOHN T. DUFOUR, Courtage de la Bourse.

56.

## CHEMINS DE FER.

### The Great Piedmont Air Line. Via Atlanta, Ga., et Charlotte, N. C.

La route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons-dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salon, avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement [illegible] 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, chèques, 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 [illegible] pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile, coin Camp et Commune.

3 juillet—1an

### Chemin de fer Pontchartrain.

La gare est [illegible] au pied de la rue des Champs-Élysées, près la Levée.

EXCURSIONS au Lac,—aller et retour, le même jour,—25 cents. Pour les enfants au-dessous de 12 ans, 10 cents.

Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.

Les trains partiront comme suit:

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

Le dimanche, les trains partiront toutes les heures, dès 2 heures P. M.

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 8½ heures et demie du soir et de la ville à 9 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 9 1|2 heures du soir.

Les personnes qui désirent s'arrêter à Gentilly devront en prévenir le conducteur avant le départ du train.

D. B. ROBINSON, Receveur.

1er mai—

### Grande Route de Jackson.

Ligne du 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:

| DÉPARTS. | ARRIVÉES. |
|---|---|
| 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 [illegible]; [illegible] voyageurs en [illegible] de s'y rendre sans [illegible] le train. Un [illegible] jusqu'à New York et les villes de l'Est. [illegible] 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 changing the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

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

A. D. SHELDON, Agent du Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.

ja'y14

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

### A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,

ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE.

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

### RAPPORT SEMI-ANNUEL DE L'ÉTAT 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 | 1,069,8[illegible] 79 | |
| Bons des Etats-Unis | 50,000 00 | |
| Autres Bons et garanties | 9,[illegible] 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 | 167,179 85 | |
| Dû par des Banques et Banquiers | 309,[illegible] 88 | |
| Currency | 443,484 60 | |
| Espèces | [illegible] 04 | |
| Chèques sur d'autres Banques | [illegible] 41 | 984,977 05 |
| | | 2,583,272 07 |

PASSIF:

| | | |
|---|---|---|
| Capital réduit à | 4[illegible],000 00 | |
| Surplus | 8[illegible],000 00 | |
| Autres profits non-partagés | 160,47[illegible] 53 | |
| Monnaie en circulation | 45,000 00 | |
| Dividendes non-payés [illegible] (payables le 2 juillet 1878) | 72,882 97 | |
| Dû à des déposants | 1,571,447 69 | |
| Dû à des Banques et à des Banquiers | 123,468 88 | 1,794,916 57 |
| | | 2,583,272 07 |

CHAS. L. C. DUPUY, Caissier.

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

29 juin—7t

## ASSURANCES.

### VINGT-NEUVIÈME ÉTAT 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 | $160,751 16 | |
| Primes maritimes | 36,729 15 | |
| Primes de rivières | 92,136 50 | |
| | $289,616 81 | |
| Primes encaissées, moins réassurances et primes rendues | | $228,931 32 |
| Pertes payées et estimées, savoir: | | |
| Pertes d'incendie | $44,424 27 | |
| Pertes maritimes | 12,199 00 | |
| Pertes de rivières | 40,635 96 | |
| | | 97,259 23 |
| | | 131,672 09 |
| Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc | 59,291 28 | |
| Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc | 21,629 80 | |
| | | 37,661 48 |
| Profits bruts | | $94,010 61 |

La Compagnie possède l'actif suivant:

| | | |
|---|---|---|
| Billets à recevoir | $39,988 67 | |
| Prêts sur bons et hypothèques | 44,707 80 | |
| | | $84,696 47 |
| Prêts remboursables sur demande | $70,315 35 | |
| Argent | 63,126 62 | |
| Bons de ville | | 133,441 97 |
| Actions de banques et autres | | 83,117 20 |
| Propriétés foncières | | 60,186 63 |
| Primes en voie de collection et suspense account | | 112,176 91 |
| | | 33,992 19 |
| Total de l'actif | | $606,611 37 |

L'exposé précédent est une copie véritable et correcte des livres de la Compagnie.

THOS. A. ADAMS, Président.
HENRY V. OGDEN, Secrétaire.

Juré et signé devant moi, ce 22ème jour de mai 1878.

ALFRED INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction a résolu aujourd'hui, qu'après avoir payé le dividende annuel de DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT serait payé comptant LUNDI, 10 juin, à ceux qui y ont droit.

DIRECTEURS.

Thos. A. Adams, Jas. R. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, L. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Nalle,
Joseph Bowling, Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay, Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim, John V. Moore,
Simon Forcheimer, W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe, Henry M. Preston,
B. R. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben O. Bush,
Jas M. Parker.

24 mai—1an

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ÉTABLIE EN 1805).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Primes de feu | $26[illegible],661 02 | | |
| Primes maritimes | 84,683 42 | | |
| Primes de rivière | 29,346 04 | | |
| Total des primes | | | $380,750 46 |
| Moins Primes sur risques non expirées | $86,057 86 | | |
| Primes remboursées | 12,190 18 | | |
| Ré-assurance | 20,742 89 | | 118,990 73 |
| Primes nettes | | | $261,759 73 |
| A ajouter: intérêt et sauvetage | | | 41,822 54 |
| | | | $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 | |
| 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 | | $56,606 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 | $56,063 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 36 | |
| 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. W. HINCKS, Secrétaire. J. TUYES, Président.

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

JOHN L. LARESCHE, 3ème Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent 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. CARRIÈRE,
CHS. E. SCHMIDT, JULES ALDIGÉ,
CHARLES J. LEEDS, W. A. BELL,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.

## ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIÈME ÉTAT ANNUEL.

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

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—

| | | |
|---|---|---|
| Sur risques de feu | | $334,652 72 |
| Sur risques de mer | | 20,648 79 |
| Sur risques de rivières | | 24,051 91 |
| Total des primes | | $379,353 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 | $55,427 89 | |
| Sur risques de mer | 12,465 68 | |
| Sur risques de rivières | 10,264 92 | |
| Taxes, dépenses et intérêt payés | 35,317 52 | |
| Ré-assurances et primes remboursées | 18,313 67 | 132,799 68 |
| Bénéfices | | $128 712 74 |

L'actif de la compagnie est comme suit:

| | |
|---|---|
| Propriétés foncières | $296,054 86 |
| Bons de la ville et bons hypothécaires | 65,100 53 |
| Actions de banques, des Water Works et autres actions | 196,276 40 |
| Billets garantis par hypothèques | 146,501 65 |
| Billets reposant sur nantissements | 69,870 63 |
| Billets à recevoir | 81,811 67 |
| Primes en voie de recouvrement | 42,467 11 |
| Agricultural Fair Association | 2,000 00 |
| Scrips de la ville | 5,679 39 |
| En caisse | 81,551 35 |
| | $1,077,613 59 |

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

PAUL FOURCHY, Président.

G. W. NOTT, Secrétaire.

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

JAMES FAHEY, Notaire.

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

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

Directeurs:

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

11 juin—

### ANNUAL STATEMENT OF THE New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Fire Premiums | $26[illegible],661 02 | | |
| Marine Premiums | 84,683 42 | | |
| River Premiums | 29,346 04 | | |
| Total Premiums | | | $380,750 46 |
| Less— Premiums on expired risks | $86,057 86 | | |
| Return Premiums | 12,190 18 | | |
| Reinsurances | 20,742 89 | | 118,990 73 |
| Net earned premiums | | | $261,759 73 |
| Add interest and salvage | | | 41,822 54 |
| | | | $303,582 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 | | 56,606 28 | |
| Dividend, June 30 1877 | $25,000 00 | | |
| Dividend of December 31, 1877 | 25,000 00 | 50,000 00 | |
| Balance | | 809 56 | 109,415 84 |

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

| | | |
|---|---|---|
| Cash in bank | $56,063 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 36 | |
| 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 stockholders or their legal representatives, on and after the 14th instant.

J. W. HINCKS, Secretary.

New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS:

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

## ASSURANCES.

### Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé..........$500,000

VINGT DEUXIÈME ÉTAT ANNUEL. Bureaux No 52 rue du Camp.

Nlle Orléans, 1er janvier 1878.

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

Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877.

| | | |
|---|---|---|
| Sur les risques de feu | | $253,685 74 |
| Sur les risques de rivières | | 91,210 38 |
| Sur les risques maritimes | | 80,473 55 |
| | | $425,369 67 |
| A ajouter— Risques non terminés 1876 | | $94,275 00 |
| Primes brutes | | $519,644 67 |
| Moins— Risques non terminés 1877 | $104,741 00 | |
| Primes remboursées | 16,445 78 | $121,186 78 |
| Primes nettes | | $398,457 89 |

Pertes, etc., payées pendant la même période.

| | | |
|---|---|---|
| Sur les risques de feu | $92,406 56 | |
| Sur les risques de rivières | 19,185 02 | |
| Sur les risques de mer | 20,643 91 | |
| | $132,235 49 | |
| Pertes non ajustées | 36,000 00 | |
| | $168,235 49 | |
| A ajouter— Ré-assurance | $44,797 29 | |
| Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machine Babcock | 50,279 11 | |
| Fonds de réserve | 10,000 00 | |
| Intérêt sur capital | 49,562 41 | |
| | $322,874 30 | |
| Moins escompte et intérêt | 29,075 68 | |
| | | $293,798 62 |
| Profit net | | $104,659 27 |

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

| | |
|---|---|
| Actions de Banque | $306,329 00 |
| Prêts sur hypothèque | 2,122 83 |
| Prêts sur demande | 98,040 69 |
| Billets reçus | 11,458 35 |
| Propriétés foncières | 25,000 00 |
| Primes en voie de collection | 52,435 49 |
| Argent en caisse | 150,482 72 |
| Total de l'actif | $6[illegible] 89 |

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, [illegible] les profits nets de l'année et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires, a décidé 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, 26 janvier 1878.

—DIRECTEURS—

R. J. HART, JESSE S. FLOWER,
HENRY RENSHAW, J. WEIR,
HUGH WILSON, B. W. TAYLOR,
S. BISCOE, J. C. MORRIS,
A. BALDWIN, JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY, LIONEL C. LEVY,
W. R. SEYMOUR, EMORY CLAPP,
JNO. G. GAINES, D. A. CHAFFRAIX,
J. L. HARRIS, T. L. AIREY,
L. ALCUS, R. R. CRAIG,
SCOTT McGEHEE, SAM'L BOYD,
D. FATJO, JNO. S. GROVES.

20 janv—

### TWENTY-NINTH ANNUAL STATEMENT OF THE CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY

New Orleans, May 22 1878.

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

| | | |
|---|---|---|
| Fire premiums | $160,751 16 | |
| Marine premiums | 36,729 15 | |
| River premiums | 92,136 50 | |
| | $289,616 81 | |
| Earned premiums, less reinsurance and return premiums | | $228,931 32 |
| 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 28 | |
| Less rents, salvage, savings, etc. | 21,629 80 | |
| | | 37,661 48 |
| Gross profits | | $94,010 61 |

The company have the following assets:

| | | |
|---|---|---|
| Bills receivable | $39,988 67 | |
| Loans on bonds and mortgage | 44,707 80 | |
| | | $84,696 47 |
| Loans on call | $70,315 35 | |
| Cash | 63,126 62 | |
| City bonds | | 133,441 97 |
| Bank and other stocks | | 83,117 20 |
| Real estate | | 60,186 63 |
| Premiums in course of collection and suspense account | | 112,176 91 |
| | | 33,992 19 |
| | | $606,611 37 |

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

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

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

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

TRUSTEES:

Thos. A. Adams, Jas. R. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomson, Alfred Moulton,
Henry Abraham, L. C. Jurey,
Victor Meyer, Edward Nalle,
Joseph Bowling, Geo W. Sentell,
Edw'd J. Gay, Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim, John V. Moore,
Simon Forcheimer, W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe, Henry M. Preston,
B. R. Post, J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury, Reuben O. Bush,
Jas. M. Parker.

24 mai—


## THE NEW ORLEANS BEE

DUFOUR & LIMET, Publishers.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

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

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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


### For New York direct.

Cromwell Line.

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

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

Insurance on cargo by this line 1|2 per cent.

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

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

For freight or passage apply to ALFRED MOULTON, 41 Carondelet Street.

may1—1y

### Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—

| | | |
|---|---|---|
| On Fire Risks | | $334,652 72 |
| On Marine Risks | | 20,648 79 |
| On River Risks | | 24,051 91 |
| Total Premiums | | $379,353 42 |
| Less Unearned Premiums | | 117,841 00 |
| Net Earned Premiums 31st May 1878 | | $261,512 42 |
| Losses paid— | | |
| On Fire Risks | $55,427 89 | |
| On Marine Risks | 12,465 68 | |
| On River Risks | 10,264 92 | |
| Taxes and expenses, less interest | 35,317 52 | |
| Re-insurances and Return Premiums | 18,312 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 | 146,501 65 |
| Notes secured by pledge | 69,870 63 |
| Bills receivable | 81,811 67 |
| Premiums in course of collection | 42,467 11 |
| Agricultural Fair Association | 2,000 00 |
| City Scrips | 5,679 39 |
| Cash on hand | 81,551 35 |
| | $1,077,613 59 |

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

PAUL FOURCHY, President.

G. W. NOTT, Secretary.

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

JAMES FAHEY, Notary Public.

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

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

Directors.

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

June 11—

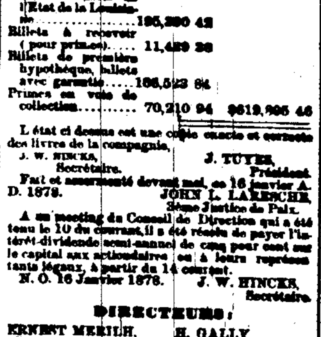
### STEINFELD'S FRENCH Cognac Bitters,

FIRST PRIZE

Paris Exhibition 1867.

Purify the blood and strengthen the system, eradicating the effect of dissipation, maintain the human frame in condition of healthfulness, dispel the Blues and all mental distempers, and relieve those whose sedentary habits lay them open to depression. They prevent and cure *Bilious and other Fevers, Fever and Ague, Chills, Diarrhœa, 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.




## J. P. SARRAZIN,

### Manufacture de Tabac à la vapeur,

ÉTABLIE EN 1842.

91 & 93 CHARTRES, COIN CONTI,

SUCCURSALE: 66 POYDRAS, COIN TCHOUPITOULAS.

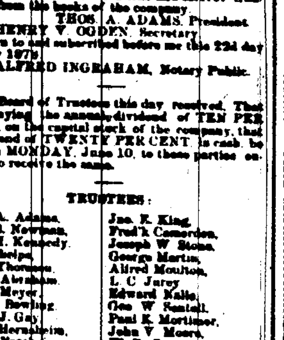
OFFRE à sa nombreuse clientèle, un vaste assortiment de TABACS à fumer, à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réduits.

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

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

Propriétaire du JOS. QUEYRON'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à des prix réduits.

Agence STAR NEW STYLE & FORBES—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.




## 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.

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

### Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

### Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du 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 *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. 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 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 traînés 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 Road, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

### Upper Magazine Line.

Station de départ: coin lower Magazine et Harmony. Les cars traversent rue Magazine sur une double voie jusqu'à la rue St. Joseph.

### Chemin de fer de Pontchartrain.

Ce chemin de fer est un des plus anciens de l'Amérique: il a été inauguré il y a environ 46 ans. La voie a cinq milles de longueur et se dirige en ligne droite du Mississipi au lac Pontchartrain.

### Ligne de la rue Claiborne.

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

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

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

### Ligne de la rue Girod.

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

## FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

# SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

DEUXIÈME PARTIE.

LA COMTESSE DE GORDES.

Suite.

L'odeur subtile et pénétrante se répandit aussitôt dans l'appartement.

—Le visage, le costume, et jusqu'au parfum!!—se dit Renée avec son même sourire étrange et inquiétant.—Ce n'est pas une imitation, c'est une résurrection....

La toilette et surtout les détails minutieux de la coiffure avaient pris du temps.

Renée regarda tour à tour le cadran de sa montre et celui de la pendule Louis XV.

Tous deux marquaient trois heures moins un quart.

—Je puis descendre—pensa la jeune fille—je trouverai Jeanne au salon....

Elle ne se trompait pas.

La petite comtesse, vêtue de sa robe la plus simple et coiffée d'un chapeau de paille commune, mais ayant dans sa physionomie une beauté bien gardée, attendait le départ de son mari et de sa sœur pour quitter à son tour le château et courir chez ses pauvres.

Assise près d'une fenêtre, elle lisait.

Au bruit de la porte qui s'ouvrait elle leva la tête, vit Renée et resta muette et saisie d'abord.

—Comment, c'est toi!!—s'écria-t-elle au bout d'une seconde.

—Sans doute........—répliqua Renée.—Pourquoi cet étonnement?.......

—J'hésitais presque à te reconnaître....

—Quelle plaisanterie!!

—Mais non, c'est très sérieux je t'assure......

Jeanne s'était levée.

—Tu n'es plus du tout la même—ajouta-t-elle—et je me demande d'où peut venir ce changement si complet.......

—Regarde-moi bien........—dit Renée en riant.

—Ah!—reprit la comtesse—j'y suis.... C'est la coiffure......

—Est-ce que celle-ci te déplaît?......

—Non pas!.... je la trouve charmante.... un peu singulière, peut-être.... mais elle te va bien!....—Est-ce que c'est la mode?....

—Je ne sais et ne m'en inquiète guère....—J'ai vu cette coiffure à Venise, sur une tête de patricienne, dans un vieux tableau d'un maître inconnu.......

La patricienne me ressemblait vaguement.....J'ai voulu lui ressembler davantage et je me suis coiffée comme elle.

—Tu as bien fait, car tu est très belle ainsi.....

—Plus que d'habitude.

—Je le crois.....—ta beauté, du moins, me semble plus frappante et plus originale....—l'expression de tes yeux, sous cette frange de cheveux courts, est étrange et mystérieuse.....—il y a du sphinx dans ta figure....

—Je prends cela pour un éloge....—dit Renée en souriant.—Tu sais que le mystère me plaît et que l'originalité m'attire....

—Et comme tu sens bon!—continua Jeanne—Caches-tu dans ton sein un bouquet de fleurs des tropiques!....—Quel est ce parfum?.....

—Une essence orientale apportée de Venise.....

—L'odeur est exquise, mais bien capiteuse......—Elle me donnerait, je crois, le mal de tête, pour chérie!....

—Je ne crains rien et défie la migraine.....

En ce moment, par la fenêtre ouverte, on entendit dans la cour d'honneur du château la voix de M. de Gordes.

—John—disait cette voix—amenez les chevaux.

—Voici Raoul qui vient te chercher....—dit la comtesse.

—Je ne le ferai point attendre....—répliqua Renée.—Je suis prête......

XX

Il fallait une demi-minute à Raoul pour gravir les degrés du perron et traverser le vestibule.

Renée, sans affectation et tout en continuant de causer avec Jeanne, se plaça juste en face de la porte par laquelle M. de Gordes devait arriver, et prit l'attitude de Mme de Braines dans le portrait de la Grangette.

Le comte parut.

Son premier regard enveloppa sa belle-sœur de la tête aux pieds et, au lieu de franchir le seuil, il s'arrêta comme un homme cloué sur place par une apparition surnaturelle.

Son visage se décomposa, son cœur cessa de battre, un frisson passa sur sa chair, en même temps qu'une sensation inouïe, poignante, douloureuse, bouleversait son être entier.

—Suis-je éveillé?—se demanda-t-il—j'ai vu Juliette morte et la voilà vivante!

Raoul de Gordes, ainsi que bon nombre des enfants de ce siècle incrédule était un peu sceptique, les croyances superstitieuses le faisaient volontiers sourire, et néanmoins pendant le quart d'une seconde, dans ce salon rempli de soleil, le sentiment qu'il éprouva ressemblait beaucoup à de l'effroi.

—Je produis mon effet...,—pensa Renée.

Jeanne ne pouvait soupçonner le vrai motif de la stupeur épouvantée de son mari.

Croyant qu'il hésitait comme elle à reconnaître tout d'abord Renée, elle eut un éclat de rire argentin.

—Vous ne vous attendiez point, cher Raoul—dit-elle—à rencontrer ici cette belle étrangère.....—Votre étonnement est légitime.....—Permettez-moi de vous présenter une noble dame de Venise.....une patricienne du temps des doges....

Un profond soupir souleva la poitrine de M. de Gordes qui reprit aussitôt possession de lui-même.

Jeanne plaisantait, donc il était le jouet d'une illusion bizarre et le mirage trompeur allait se dissiper.

Il avança de quelques pas, rassuré mais toujours ému, et la réalité s'imposant à lui à mesure que diminuait la distance, il s'écria comme avait fait Jeanne un instant auparavant:

—Quoi, c'est Renée!!

—Eh! oui, c'est Renée!—répondit joyeusement la petite comtesse—et bien jolie, n'est-ce pas, dans sa copie parlante de la jeune femme du vieux tableau.—As-tu vu le tableau, Raoul? ajouta Jeanne qui tutoyait son mari par intermittences.

—Quel tableau? demanda le comte.

Jeanne raconta l'histoire inventée par sa sœur.

—Non, je ne l'ai pas vu, répliqua M. de Gordes, puis s'adressant à Renée, il ajouta: —Dans quel palais se trouvait-il, ce tableau?

Renée cita au hasard une des nombreuses galeries particulières de Venise.

—Je n'ai point visité cette galerie—reprit Raoul—La patricienne copiée par vous est trop belle pour passer inaperçue, et quiconque l'a vue ne pourrait l'effacer de sa mémoire.

—Merci du compliment, cher frère.—Puisque la coiffure vous plaît, je la conserverai.

M. de Gordes allait répondre, mais une réflexion rapide et les paroles formulées dans sa pensée n'arrivèrent pas jusqu'à ses lèvres.

—Et maintenant—reprit Jeanne—maintenant que j'ai présenté la noble Vénitienne au gentilhomme français, partez vite!....—Les chevaux s'impatientent et mes pauvres attendent......

Renée posa sur ses cheveux sombres le petit chapeau de feutre gris à plume rouge.

Ce chapeau qui semblait calqué sur celui de Juliette de Braines complétait l'identité des costumes.

Raoul tressaillit, mais domptant de nouveau son émotion il embrassa Jeanne et offrit son bras à Renée en murmurant:

—Venez, ma sœur.......

La petite comtesse marcha derrière eux jusqu'à la plus haute marche du perron.

Le premier piqueur promenait Jack, sellé pour une femme.

Deux grooms tenaient en main Diégo, la monture du comte, et le cheval de suite.

Raoul aida Renée à se mettre en selle; son visage effleura le drap noir du long vêtement; la jeune fille sentit trembler les mains unies qui la soutenaient et se dit:

—C'est le parfum qu'il vient de reconnaître.

Elle avait raison de le croire.

Les effluves de l'ylang-ylang, si souvent aspirées jadis par le comte dans les cheveux de Juliette, ravivaient violemment ses souvenirs et les matérialisaient en quelque sorte;—il commençait à trouver étrange que le hasard eût groupé tant de circonstances dont la réunion fortuite paraissait impossible.

Pour échapper à cette obsession du passé, Raoul s'élança à cheval presque sans toucher l'étrier.

Il avait besoin de mouvement;—il avait besoin surtout de noyer dans la brise des forêts et dans la vitesse d'une course folle les émanations du parfum subtil qui flottait autour de lui, et qui se posait sur ses lèvres comme un suprême baiser de la morte......

Mais la morte était là, près de lui, vivante et belle comme au temps de leurs amours,—plus belle encore peut-être.

—En avant!—cria-t-il.

Puis, saluant du bout de sa cravache Jeanne qui souriait sur le perron, les yeux et le cœur pleins d'amour, il rendit la main à son énergique monture qui fit deux ou trois bonds et partit à une allure impétueuse.

Renée galopait à côté de lui sans se laisser distancer d'une encolure.

Jack, impétueux et docile à la fois, s'encapuchonnait, s'ébrouait, mâchait son mors et semblait fier du gracieux fardeau qu'il avait l'honneur de porter.....

En moins d'une minute le cavalier et l'amazone atteignirent la grille du parc.

Au moment de s'enfoncer sous bois Renée se retourna.

Jeanne, immobile à la même place, agitait son mouchoir en signe d'adieu et souriait toujours.

Une large avenue bordée de chênes séculaires, longue de douze kilomètres et que l'épaisseur du feuillage rendait sombre même en plein jour, traversait la forêt, de part en part.

Des allées latérales rayonnant dans toutes les directions, se greffaient sur l'artère principale.

Si rapide que fût le train, les fers frappaient à peu près sans bruit le sol revêtu de cette herbe fine et courte qui ne pousse qu'à l'ombre des bois.

Des grands troncs semblaient glisser à droite et à gauche des coureurs comme l'interminable colonnade d'un mystérieux édifice.

Le groom, monté sur un cheval moins vite que Jack et Diégo, était au bout d'un quart d'heure, de plusieurs centaines de pas en arrière.

M. de Gordes, dominé par une préoccupation dont la nature nous est connue et qu'il essayait en vain de chasser, baissait la tête, fronçait les sourcils et ne prononçait pas une parole.

Renée respectait son silence et parfois le regardait à la dérobée, d'une façon presque furtive.

Alors, entre les paupières mi-closes de la jeune fille, à travers la double palissade de ses longs cils recourbés, jaillissait un rayon de feu.

—Raoul!.......—dit-elle tout-à-coup.

Le comte parut sortir d'un rêve et se tourna vers sa compagne.

—Je voudrais ralentir.....—reprit-elle—Nous allons si vite depuis le départ que la respiration me manque.

M. de Gordes mit aussitôt son cheval au pas.

—Ah!—s'écria-t-il—pardonnez-moi!—je suis un grand coupable.....—j'aurais dû vous demander depuis long-temps si cette course vertigineuse ne vous fatiguait point.......—Je ne sais où j'ai la tête aujourd'hui.....—Ma pensée était loin d'ici....

—Près de notre chère Jeanne j'en suis sûre....—dit Renée d'une voix presque moqueuse.

Raoul ne savait pas mentir.

Au lieu de répondre affirmativement, il se tut.

Jack avait suivi l'exemple de Diégo et les deux camarades d'écurie marchaient côte à côte, d'un air paisible, sans se hâter, sachant bien qu'ils n'auraient qu'à vouloir pour rattraper le temps perdu, et parfois approchant l'une de l'autre leurs têtes intelligentes, comme s'ils voulaient échanger une caresse amicale.

Le comte pendant quelques secondes attacha ses yeux sur Renée puis, détournant la tête, retomba dans sa rêverie et dans son silence.

La jeune fille laissa s'écouler cinq ou six minutes et reprit après un éclat de rire un peu contraint:

—En vérité, mon cher Raoul, vous me paraissez ce tantôt un gentleman au moins singulier....—Vous devez regretter beaucoup de m'avoir offert cette promenade, puisque vous étiez aujourd'hui d'humeur si peu parlante....—La solitude eût été pour vous bien préférable à ma compagnie....—Voulez-vous tourner bride et revenir au château? Cela vaudra peut-être mieux que de continuer ainsi....

Au lieu de répondre au reproche de sa belle-sœur, M. de Gordes, comme s'il ne l'avait pas entendue, murmura:

—C'est dans la galerie Foscari, m'avez-vous dit, qu'est ce tableau?

—Quel tableau?—demanda Renée avec un geste de surprise d'une imitation irréprochable.

—Celui où se trouve le portrait d'une patricienne qui vous ressemble....

—Comment, vous y pensez encore....

—Oui, c'est dans la galerie Foscari....

—Pourquoi donc, à Venise, ne m'avez vous point parlé de cette toile étrange?

—Pourquoi vous en aurais-je parlé, s'il vous plait?—Pouvais-je deviner que la noble dame à qui j'ai l'honneur de ressembler un peu, et qui dort depuis deux cents ans son éternel sommeil dans quelque tombeau blasonné, vous intéressât le moins du monde?

—C'est juste—répondit le comte—vous ne pouviez deviner cela....

—La respiration m'est revenue;—reprit la jeune fille—les allures de tortue ne sont possibles que quand on cause.—Au galop!....au galop!!....

Et Renée rassembla Jack qui fila comme une flèche.

—Plus vite!—dit-elle en lui touchant l'épaule avec sa cravache—plus vite!! plus vite!!....

Excité doublement par la cravache et par la voix le cheval ne galopait plus, il semblait voler, tant son corps nerveux s'allongeait, tant ses foulées devenaient puissantes.

Diégo perdait un peu de terrain.

—Prenez garde!—cria Raoul.

—A quoi?—demanda la jeune fille en tournant la tête à demi.

—Tout à l'heure vous ne serez plus maîtresse de Jack.....—il vous emportera....

—Ça m'est bien égal!.....—je suis brave.....

—Allons,—pensa le comte—elle est folle.....

—Plus vite!.....—plus vite!....—répétait Renée.

Brusquement, sans autre motif apparent qu'un soudain caprice, elle lança Jack dans une des allées latérales qui s'amorçaient à la grande avenue, et, penchée sur son encolure souple, elle lui fit de nouveau sentir la cravache.

Ce fut alors une course insensée, éperdue, quasi-fantastique.......

Le paysage avait changé de nature....

—La forêt prenait un aspect sinistre....

—De grandes masses granitiques, trouées de grottes profondes, se dressaient sur la droite du chemin.......

Renée, tout à coup, poussa un cri.

(*A continuer.*)

### Liste des lettres étrangères restant au Bureau de la Poste le 25 Août 1878.

OUVERT LE DIMANCHE DE 9 A 11 HEURES DU MATIN.

Les personnes réclamant leurs lettres sont priées de dire si elles sont annoncées.

Alvarez José, Alberino Julia, Artigue Pierre, Bralesvich Giuseppe, Bidault A, Bruno Giovanni, Capasso Agostino, Coletti Giovanni, Cuzzillo Ernest, Escudé Adrien, Favalora Angelo, Frammini Giovanni, Fernandez Joseph, Garcia Justo y Leon, Hess Edouard, Heine A & M, Lemaut Agostin, Liquorisse Antoine, Loustaunau Luc, Magnacca Celestin, Marciano Giuseppe, Menasino Giuseppe, Moiano Giuseppe, Myung Wu, Neumander Melchior, Petkovich Lucas, Pintano Giovanni, Pintano Gennaro, Rizzo Francesco, Ram Juan, Roche Emilio é Vila, Richard Emile, Serrurin Antoine, Tarentino Alexandro, Tedesco Jean, Tabarcio de B. Francisco.

LISTE DES DAMES.

Dal Trigo Louise Mlle, De Dollette Josefa Mme, Lasalle Marie Mme (domestique), Louis Clémentine Mlle, Meli Mme, St-Marc Alexandre Mme.

A. S. BADGER, Maître de Poste.

ENCRE JAPONAISE COMMUNICATIVE

Cette Encre, employée pour tous les usages du Bureau, est la seule donnant des Copies parfaites un mois même après l'écriture.

Encre Moderne Noire en écrivant restant toujours limpide.

Dépôts chez tous les papetiers du monde entier.

E. ANTOINE & FILS PARIS.