L'ABEILLE de la Nouvelle-Orléans. Bureaux: No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI, 11 SEPTEMBRE, 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 suit:

SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 11 sep.
FRANCE, Trudelle, mercredi, 18 septembre.
CANADA, Frangeul, mercredi, 25 septembre.

Prix du passage (en or) pour le Havre.
Première cabine (vin compris).........$100
Deuxième 65
Troisième .... [illegible]

Passage d'entrepont avec aménagements supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $26 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.
4mai—1a

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

De Brême.	De la Nlle-Orléans.
Frankfurt... 8 Oct.	vers le 8 nov
Hannover... 22	24

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...$35, 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.
De Brême à Indianola .... 45.00 do.

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

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

Pour 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, 17 Sept., à 6 h. P. M.
L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1½ pour cent.
Passage—Cabine........$50
Entrepont........ 25
Billet d'excursion 90

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

Pour fret ou passage, s'adresser à ALFRED MOULTON, No 1 rue Carondelet.

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, Seconde cabine 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 août

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.
La seule ligne transatlantique sous le PAVILLON AMERICAIN. Départ tous les JEUDIS, de Philadelphie.

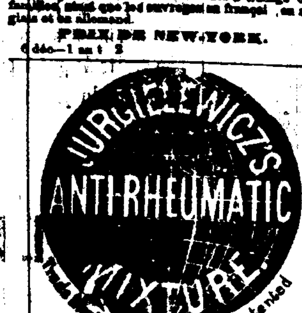
LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.
Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie, ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet (Nlle-Orléans).
16 mai—9mt'24

Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

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

ELLE est la succursale des pharmacies établies depuis 1835, à New York et à Philadelphie. On trouvera toujours les médicaments homéopathiques 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 t 2



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

Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale. Si la maladie après avoir consommé une ou deux bouteilles ne s'en trouve pas mieux, il peut être prouvé qu'il ne [illegible] des maux [illegible] et il sera inutile de continuer. Prix de la bouteille $1 50.

A vendre par tous les principaux droguistes.
FEBSLEW & CO. propriétaires, P. O. Box 1483 Nlle-Orléans.
17 nov 1an

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.

Accommodations de première classe.
S. S. WARD, Jr., Capt. G. FISSATI, partira positivement ... à 5 h. P. M. de la chaussée en face de la place Jackson, pour Ruatan, [illegible]

Pour fret ou passage, ayant des aménagements superbes, 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 conjointement 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 BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendent 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 rattache au train d'excursion [illegible] à 8 heures du matin et [illegible] jour à 5 heures [illegible]

Le fret reçu au même endroit, à 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.
C. S. PAYNE, Surintendant
4 déc—

Paquebot de la malle, pour Vicksburg.

Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M. Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.

Le bateau à vapeur YAZOO VALLEY, remplaçant le NATCHEZ, Frank Beck Jr. Capitaine, A. A. Roland, Commis. [illegible] E. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas. [illegible] prend le fret et signe les connaissements pour [illegible] du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.
W. E. BROCKETT, Agent. Au No 38 de la rue du Magasin.

BAYOU SARA.

Paquebot régulier de la malle pour Bayou Sara, une fois par semaine. Départ tous les MERCREDIS à 5 heures P. M.

Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Lobdell Store, Baton 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 & EPPLER, 32 Gravier. LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—

Paquebot de la Côte jusqu'à Thibodeaux.

Deux fois par semaine. ASSUMPTION en place du Robert Père, P. A. CHARLET Capitaine, N. E. DUPRE, Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS soir 5.5 heures et tous les VENDREDIS matin à 10 heures.

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à B. RIVET, 108 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 matin, les LUNDI et le JEUDI, [illegible] jusqu'à "Old Landing." [illegible]

FRET. Le "New Camelia" recevra le fret à chaque voyage, au Port Magnolia, près du Bassin. Ces voyages ne seront faits que tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.

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

Pour plus de détails, s'adresser à C. M. SORIA,
23 avril 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 régulier à moins de mauvais temps ou basses eaux. 24mars au 15 oct.

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

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

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

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

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

Avis aux Contribuables.

LE soussigné chargera de percevoir les taxes [illegible] courantes, [illegible] intérêts [illegible] d'Etat [illegible] escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont [illegible] Galnes.

JOHN T. DUFOUR, Passage de la Bourse.
56.

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION

156 rue du Canal.
D. URQUHART, Président,
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président,
[illegible]
CHAS. KELSHAW, Trésorier.
DIRECTEURS: Thos. A. Adams, Thos. A. Clarke, [illegible]
26 mars—1 an

CHEMINS DE FER.

Avis spécial.

A partir de lundi, 5 août, les trains de passagers partiront d'Alger pour Morgan City le LUNDI, le MERCREDI et le VENDREDI, à 7 heures du matin. Le ferryboat quitte le pied de la rue Ste Anne à 7 heures et demie du matin. Les trains, pour revenir à Alger, partent de Morgan City à midi 45 minutes.

Un train de passagers partira d'Alger pour Houma le MARDI et le SAMEDI à 8 heures du matin, et quittera Houma, pour revenir à Alger, à 1 heure et quart de l'après-midi.

Les trains de fret partiront d'Alger le MARDI, le JEUDI et le SAMEDI à 8 heures du soir.

A ces trains de fret sera joint chaque fois un wagon pour passagers.
3 août—

The Great Piedmont Air Line.

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

La route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salon, avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement. En réalité, pas de changement de chars entre la Nouvelle-Orléans et New York, les valises, sacs de voyage, etc., étant transportés par les "porters" dans un car propre et bien aéré au Union Depot, Atlanta, où les voyageurs ont 1 heure pour dîner confortablement dans un des hôtels de première classe situés dans le voisinage, ou au restaurant du dépôt. On arrive à Washington plus tôt que par toute autre ligne. On retient des places dans les wagons-dortoirs de la Nouvelle-Orléans à New-York. Les voyageurs, entre Atlanta et New York et les points intermédiaires, occupent dans les wagons-dortoirs, des compartiments correspondant à ceux qu'ils avaient de la Nouvelle-Orléans à Atlanta, ce qui leur évite l'ennui d'un changement de chars 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 7 h. 45 m. du soir, dans des "sleepers" directement aux White Sulphur, évitant ainsi un temps d'arrêt de 10 heures à Charlottesville 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 [illegible] dans les wagons-dortoirs, et guides pour les villes de plaisance du Nord de la Géorgie, de la Caroline du Nord et du Sud et de la Virginie, s'adresser à J. W. COLEMAN, agent, coin Camp et Commune; W. J. HOUSTON, agent général des passagers et billets, à Atlanta; J. R. MACMURDO, agent général des passagers et billets, à Richmond; J. L. WALDROP, agent général des passagers pour le Sud; C. J. DUFFY, agent général des passagers pour le Sud, bureau du chemin de fer de Mobile, coin Camp et Commune.
3 juillet—

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:

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

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

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

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

Great Jackson Route.

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

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

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

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 informations given at 22 Camp street, corner Common.
A. D. SHELDON, Agent for Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
jy 14.

Chemin de fer Pontchartrain.

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

EXCURSIONS au Lac,—aller et retour, le même jour—20 cents. Pour les enfants au-dessous de 12 ans, 10 cents.
Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.
Les trains partiront comme suit:

De la ville. | Du Lac.
[illegible]

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

Le dimanche, le train partira du Lac à 7½ heures du soir et de la ville à 8 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 8 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—au 15 sep

LAURENT LAGASSAGNE,

Marchand-Commissionnaire et Importateur de Vins et Liqueurs,
9.........RUE DECATUR.........9

AGENT pour la vente des Vins d'une des premières maisons de Bordeaux et de la célèbre marque de Cognac P. Denis, Gabriel Gailrad & Cie, Cognac, et de l'incomparable Balsamique des Pyrénées.
14 juil77—1an

J. VERGNOLE,

65.........Rue Decatur.........65

IMPORTATEUR DE VINS, COGNAC, LIQUEURS, FRUITS A L'EAU-DE-VIE, VERMOUTH, HUILE, SARDINES, ABSINTHE.

Seul agent pour le Sud et l'Ouest de W. H. [illegible] & CO., Cognac, de la célèbre marque des vins de A. SELLIER & CO., Bordeaux, CHAUVET FILS. Un assortiment général de liqueurs du pays.

BITTER DES ARABES

Supérieur à tout autre.

Les propriétés toniques, stimulantes et digestives de ce bitter, agissent sur le système nerveux et en font une boisson extrêmement agréable et bienfaisante. Comme apéritif le BITTER DES ARABES fait le plus grand bien aux estomacs faibles et délicats et combat efficacement la dyspepsie.

J. VERGNOLE, Propriétaire, N. Orléans.
9 déc—77—1an

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........ 20,648 79
Sur risques de rivières........ 34,051 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........$65,427 89
Sur risques de mer........ 12,465 68
Sur risques de rivières........ 10,264 98
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
Billets de la ville et bons hypothécaires........ 65,100 53
Actions de banques, des Water-Works et autres actions........ 196,376 40
Billets garantis par hypothèques........ 126,601 65
Billets reposant sur nantissements........ 66,870 63
Effets à recevoir........ 51,611 67
Primes en voie de recouvrement........ 42,467 11
Agricultural Fair Association........ 2,000 00
Scrips de la ville........ 5,879 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.

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

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

Il a été, également, résolu de payer, aux actionnaires, sur demande, un intérêt de cinq pour cent 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. H. LALLANDE, CHS. LAFITTE, A. A. LELONG.
11 juin—

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé........$500,000.
VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.
Bureau 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........$253,665 74
Sur les risques de rivières........ 91,210 38
Sur les risques maritimes........ 80,473 55
$425,309 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........ 19,186 02
Sur les risques de mer........ 20,642 91
$132,235 49
Pertes 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 et Bons........$306,329 00
Prêts sur hypothèque........ 2,122 63
Prêts sur garantie........ 63,046 69
Billets à recevoir........ 11,458 35
Propriétés foncières........ 25,000 00
Primes en voie de collection........ 52,423 49
Argent en caisse........ 139,482 73
Total de l'actif........$636,968 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, puisé dans les profits nets de l'année, et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 28 janvier 1878.

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

ASSURANCES.

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

Jusqu'à décembre 31 1877.
(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu........$266,281 02
Primes maritimes........ 84,632 42
Primes de rivières........ 39,846 04
Total des primes........$390,759 48
Moins
Primes sur risques non expirées........$86,057 66
Primes remboursées........ 12,190 18
Ré-assurances........ 20,742 89—118,990 73
Primes nettes........$261,768 75
A ajouter: Intérêt et sauvetage........ 41,823 54
$303,592 29
A déduire:
Pertes par le feu........$66,417 85
Pertes maritimes........ 17,722 00
Pertes de rivières........ 12,320 85—$96,460 70
Réduction (rebate) 15 0/0........ 45,499 04
Dépenses générales........ 34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville........ 10,242 70
Board of underwriters........ 6,759 55—$194,176 45
Profits pour l'année 1877........ 109 415 84
A déduire:
Profits et pertes........$58,606 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........$88,065 76
Propriétés foncières........ 118,275 12
Bons des Etats-Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurance, et consolidés de l'Etat de la Louisiane........ 195,390 42
Billets à recevoir (pour primes)........ 11,429 38
Billets de première hypothèque, billets avec garantie........ 166,532 84
Primes en voie de collection........ 70,210 94—$619,896 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. CARRIERE, CHS. E. SCHMIDT, JULES ALDIGE, CHARLES J. LEEDS, W. A. BELL, D. FATJO, PIERRE POUTZ, A. SCHREIBER, JULES TUYES.

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
$299,616 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 22
$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—133,441 97
City bonds........ 83,117 20
Bank and other stocks........ 59,186 63
Real estate........ 112,176 91
Premiums in course of collection and suspense account........ 23,992 19
$586,611 37

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

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

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

ASSURANCES.

ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—
New Orleans Insurance Company.
Up to December 31, 1877.
ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums........$266,281 02
Marine Premiums........ 84,632 42
River Premiums........ 39,846 04
Total Premiums........$390,759 48
Less—
Premiums on expired risks........$86,057 66
Return Premiums........ 12,190 18
Reinsurance........ 20,742 89—118,990 73
Net earned premiums........$261,768 75
Add interest and salvage........ 41,823 54
$303,592 29
Deduct—
Fire losses........$66,417 85
Marine losses........ 17,722 00
River losses........ 12,320 85—$96,460 70
Rebate at 15 per cent........ 45,499 04
General expenses........ 34,214 46
State and city taxes and license........ 10,242 70
Board of Underwriters........ 6,759 55—194,176 45
Profit for the year 1877........$109,415 84
Deduct—
Profit and loss........ 58,606 26
Dividend, June 30 1877........$25,000 00
Dividend, December 31, 1877........ 25,000 00—50,000 00
Balance........ 809 58—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.
Cash in bank........$88,065 76
Real Estate........ 118,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols........ 195,390 42
Bills receivable for premiums........ 11,429 38
First mortgage notes and pledge notes........ 166,532 84
Premiums in course of collection........ 70,210 94—619,896 46

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

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

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

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........ 20,648 79
On River Risks........ 34,051 91
Total Premiums........$379,353 42
Less Unearned Premiums........ 117,841 00
Net Earned Premiums May 31st 1878........$261,512 42
On Fire Risks........$65,427 89
On Marine Risks........ 12,465 68
On River Risks........ 10,264 98
Taxes and expenses, less interest........ 35,317 52
Reinsurances and Return Premiums........ 18,313 67—132,799 68
Profit........$128,712 74

The Company have the following assets:
Real Estate........$296,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds........ 65,100 53
Bank, Water Works and other stocks........ 196,376 40
Notes secured by mortgage........ 126,601 65
Notes secured by pledge........ 66,870 63
Bills receivable........ 51,611 67
Premiums in course of collection........ 42,467 11
Agricultural Fair Association........ 2,000 00
City Scrips........ 5,879 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. H. LALLANDE, CHS. LAFITTE, A. A. LELONG.
June 11—

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, Sept. 17, at 6 P. M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.
Cabin Passage........$50
Steerage........ 25
Excursion tickets........ 90

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

For freight or passage apply to ALFRED MOULTON, 1 Carondelet Street.
mar1—1y

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

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

LES Directeurs, conformément à la Charte amendée, présentent l'état suivant des affaires de la Compagnie au 30 avril 1878.
Primes d'incendie........$190,751 16
Primes maritimes........ 36,729 15
Primes de rivières........ 82,136 50
$299,616 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 22
131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, 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—133,441 97
Bons de ville........ 83,117 20
Actions de banques et autres........ 59,186 63
Propriétés foncières........ 112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account........ 23,992 19
Total de l'actif........$586,611 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 POURCENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT serait payé comptant LUNDI 10 juin, à ceux qui y ont droit.

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

QUEYROUZE & BOIS

LEON QUEYROUZE. OSCAR BOIS.
MARCHANDS EN GROS DE GROCERIES, VINS, LIQUEURS, —ET— Toutes sortes de Produits de l'Ouest. Aux magasins bleus, Coin Vieille-Levée et Bienville.
18 juil 78—1 an. Nlle Orléans.

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.

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

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

Les *cars* de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay: 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.

Chemin de fer de la rue du Canal, du City Park et du Lac.

Les wagons de cette ligne sont mus par une légère locomotive et vont de la rue du Canal au Fort Espagnol, sur le lac Pontchartrain: distance, environ sept milles. La voie est double d'un bout à l'autre, à l'exception de deux tronçons insignifiants. La station de départ est dans la rue du Bassin près de Canal. Les trains suivent la rue du Bassin jusqu'à la rue Bienville, la rue Bienville jusqu'à St-Patrick, St-Patrick jusqu'à la rive occidentale du Canal d'Orléans, à la jonction du Chemin de la Métairie et du Parc; ils longent ensuite le Canal d'Orléans (côté ouest) jusqu'au Lac Pontchartrain.

Pour le retour ils suivent la même route jusqu'au Parc, et le reste du parcours se fait ainsi: rue Bernadotte, jusqu'à la rue Bienville, Bienville jusqu'à Claiborne, Claiborne jusqu'à Douane, Douane jusqu'à Bassin.

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

La station de départ est la même que celle de "Levee and Barracks," rue du Canal, vis-à-vis la Douane. La même voie sert également aux deux lignes jusqu'à la rue de l'Esplanade où se trouve une voie double conduisant en ligne droite jusqu'au Pont du Bayou. Le retour s'opère par la même route, la voie du Bayou à la rue des Remparts étant commune à la ligne "Esplanade and Bayou Bridge" et à la ligne "Bayou and French Market."

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

Station de départ: Levée près Dumaine. Parcours: Levée à Dumaine, Dumaine à Broad, Broad à la station de la rue Laharpe. Retour: Bayou à Broad, Broad à Ursulines, Ursulines au Marché Français.

Upper Magazine Line.

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

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.

J. P. SARRAZIN,

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

OFFRE à sa nombreuse clientèle, un vaste assortiment de TABACS à fumer, à priser et à chiquer, en gros et en détail, à des prix réduits.
Agence pour la Louisiane des fameux CIGARES CHAMPAGNE et HALF & HALF.
Agence pour les Etats-Unis des célèbres marques de CIGARES de la Havane: LA PERLA DE CUBA et HIJA DE LA HABANA.
Propriétaire du JOS. QUINTERO'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à des prix réduits.
Agence STAR NEW STYLE & FOREST—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

DEUXIÈME PARTIE.

LA COMTESSE DE GORDES.

XXXVII

Marcel Laugier se faisait illusion en croyant *reconquérir* le lendemain, dans la plus large acception du terme, celle qui pendant une nuit avait été *Mariette*.

La marquise, armée d'une résolution qu'elle croyait inébranlable, voulait bien accepter l'ex-officier comme ami très intime, comme camarade de plaisir, comme moyen de distraction, mais elle se promit absolument à lui laisser prendre les droits nouveaux.

Le seule pensée de reforger une chaîne brisée et difficile à rompre en devenant la maîtresse de Marcel, lui causait une sorte d'effroi.

Dès ses premières tentatives le jeune homme se heurta contre une résistance [illegible] et nullement farouche, mais absolument invincible. [illegible] gentiment pour [illegible] une obstination brutale; [illegible] bien d'ailleurs qu'un [illegible] cette intimité [illegible] constituait pour lui un bonheur incomplet, mais réel et très vif, il se résigna et prit le parti de tout attendre du temps et de l'occasion.

Deux ou trois fois par semaine Mme de la Tour-du-Roy renouvelait ses escapades, fort innocentes en somme, qui plaisaient à sa nature excentrique et que le mystère dont elle les entourait lui faisait paraître encore plus piquantes.

Les dîners champêtres dans les cabarets des environs de Paris la ravissaient surtout, sans doute par le contraste de leur rusticité avec le luxe au milieu duquel elle vivait.

Raoul la conduisait tour à tour au *Chalet* de Suresnes, [illegible] blasée sur les chefs-d'œuvre de son cuisinier trouva les fritures incomparables et déclara les matelotes [illegible] rivales; puis à ce restaurant bizarre placé comme un château de cartes sur la rive de l'étang de Ville-d'Avray et composé d'une foule de petites terrasses et de petits cabinets superposés, auxquels on arrive par des escaliers branlants pareils à des échelles de meunier, et d'où l'on découvre, à travers les festons de la vigne vierge et du chèvrefeuille, les coteaux boisés de l'autre rive [illegible] vertes dans le miroir bleu de l'étang [illegible] originale et qui serait adorable si la nourriture offerte aux [illegible] était aussi navrante que le paysage est charmant.

Comme un étudiant et son étudiante ils allèrent ensemble à la *Tête Noire* de Joinville-le-Pont, adorée des canotiers, au *Chalet de la Porte-Jaune* non loin du donjon de Vincennes, et dans dix autres endroits encore, car Lazarine ne se lassait point.

Ils revenaient finir la soirée dans quelque théâtre du boulevard.

Ces divertissements de modiste en bonne fortune amusaient follement la marquise.

A chaque rendez-vous nouveau il s'opérait en elle, à son insu, une modification que Marcel [illegible] avec une [illegible] [illegible] Lazarine [illegible] tombait [illegible] par [illegible] familiarité devenait plus tendre [illegible] comme [illegible] camaraderie de *bon garçon* à [illegible] et sans le vouloir, ce cœur léger, cet esprit futile, cette nature brillante et froide, subissaient la chaude influence de la passion virile du jeune homme....

Marcel se disait que le *moment psychologique* était proche, et nous devons avouer que, cette fois, le calcul des probabilités semblait devoir lui donner raison.

On était au commencement du mois d'août.

Sept heures du soir sonnaient.

La voiture dans laquelle Lazarine venait de monter à l'endroit habituel descendait rapidement l'avenue de l'Impératrice.

—Où me menez-vous dîner?—demanda la marquise.

—Au restaurant de la Cascade......—répondit Marcel—à moins d'objection de votre part.

Lazarine n'avait aucune objection à faire.

Tous les Parisiens, tous les étrangers, pour peu qu'une fois en leur vie ils aient mis les pieds à Paris, connaissent le café que sa situation dans la partie la plus délicieuse du Bois de Boulogne a rendu célèbre.

Le paysage qui l'enteure, à quelque point de vue que l'on se place pour l'envisager, a des aspects dignes de tenter les pinceaux d'un artiste.—C'est la nature *arrangée*, soit! mais avec une habileté si prodigieuse que *l'arrangement* ne se sent plus et ne se devine pas.—On dirait un coin de la forêt de Fontainebleau où l'âpreté sauvage serait remplacée par la grâce exquise.

A la droite du chemin ombreux qui par une pente douce conduit des lacs à la plaine de Longchamps, la grande cascade avec ses transparences, ses colères, ses bouillonnements de Niagara en miniature; ses masses rocheuses couronnées de végétation luxuriante, et ses grottes sombres d'où l'on voit comme en un rêve les horizons lointains à travers le cristal mouvant de l'eau qui tombe....

A gauche une pelouse semée d'arbres [illegible] deux [illegible] de sève, [illegible] de leur ombre immense le gazon d'un vert d'émeraude et les corbeilles aux fleurs éclatantes.

Toutes les voitures de Paris, depuis le grand *mail à quatre*, et la victoria huit-ressorts attelée en demi-daumont, jusqu'à la plus humble citadine, ont fait le tour de cette pelouse.

Au fond, le café de la Cascade, noyé le jour parmi les feuillages; étincelant de feux le soir, comme un palais de féerie à l'acte du ballet.

Ce que nous venons de décrire est une oasis, non dans un désert mais dans un paradis.

Partout, aux environs, des merveilles. Bagatelle, la résidence pleine de souvenirs, appartenant aujourd'hui à Richard Wallace, cet Anglais au cœur français.—Le Moulin, ce bijou couvert de lierre qui semble sorti d'un tableau de Ruysdaël, et pour lequel on voudrait écrin.—L'Hippodrome de Longchamps avec son cadre sans pareil de masses verdoyantes et de collines semées de villas; et tout au fond, dominant de sa haute silhouette grise ce radieux paysage, le Mont-Valérien inviolé....

La voiture s'arrêta.

Mme de la Tour-du-Roy, plus voilée que jamais, descendit et promena ses regards autour d'elle.

—On me rappelle ma jeunesse......—dit-elle en riant—Lorsque j'étais encore Mlle Lerboux, je venais ici le matin, très bien, sur ma jument *Norah*, ou dans mon duc avec mes poneys, et je buvais deux doigts de Xérès, sans descendre de mon cheval ou de ma voiture, bien entendu.... J'allais à Madrid quelquefois, mais ici c'est beaucoup plus gai....

La marquise et Marcel montèrent au premier étage. — On ouvrit un cabinet d'où l'on voyait, entre les cimes des grands arbres, le moulin et une partie de la plaine.

Du cabinet voisin s'échappaient des éclats de voix, des rires perlés, et les notes claires d'une gamme ascendante [illegible] que commencée.

—Qui donc est là?—demanda Lazarine au maître d'hôtel venu pour prendre les ordres et s'assurer que rien ne clochait dans les détails du couvert et du service.

—Des messieurs et des dames de théâtre, madame — répondit-il — des jeunes gens charmants....—ils sont très gais.

Et il nomma plusieurs artistes connus appartenant aux deux principales scènes d'opérettes.

—Voulez-vous changer de cabinet?—demanda Marcel.

—Changer de cabinet?—répéta Lazarine.....Pourquoi?

—Ici nous entendrons presque ce qui se dira de l'autre côté, car ces dames et ces messieurs parlent haut, et cela peut devenir gênant....

—Tant, tant, cher ami, — répliqua la marquise—Tant mieux si l'on entend. Ce sera drôle....

Le fait est que le bruit des voix arrivait net et distinct, mais on ne distinguait point les paroles, sauf quelques mots articulés d'une façon particulièrement sonore.

On servit.

La tiédeur de la soirée permettait, commandait même de laisser la fenêtre ouverte au grand large. — Quand les artistes du cabinet voisin faisaient silence, le murmure doux et monotone de la cascade entrait par cette fenêtre avec les senteurs agrestes des meules énormes de foin entassées dans la prairie de Longchamps, où elles passent une partie de l'hiver.

Le soleil avait disparu derrière les coteaux de Suresnes; le crépuscule venait lentement et ne devait point céder luimême la place à l'obscurité, car la pleine lune émergeait ronde et blanche, à l'horizon, au-dessus de l'ancien cimetière de Boulogne.

Lazarine et Marcel, assis en face l'un de l'autre, mangeaient sans presque échanger une parole.

La jeune femme était évidemment moins gaie et surtout moins bruyante que de coutume.

L'ex-lieutenant la regardait beaucoup, mais à la dérobée, et paraissait attendre quelque chose.

On apporta le dessert, et en même temps, dans un rafraîchissoir de plaqué, une bouteille de vin de Champagne entourée de salpêtre et de glace.

— Madame veut-elle qu'on allume le gaz du lustre ou préfère-t-elle les bougies des candélabres?—demanda le maître d'hôtel.

—Ni l'un ni l'autre—répondit la marquise.....Nous voyons très bien ainsi....

En effet, au-dehors cette clarté pâle, estompant les objets sans rendre encore [illegible] était d'une extrême douceur.

Le maître d'hôtel avait disparu.

—Ne trouvez-vous pas qu'il fait étrangement chaud, Marcel?....—reprit Lazarine.

—Oui—répliqua le jeune homme—le temps, peut-être, est à l'orage....

—J'ai soif.....versez-moi quelque chose de très froid.

—Voici du vin frappé....

—Merci....

La marquise vida deux fois de suite son verre rempli jusqu'au bord.

—Ah! cela fait du bien!—dit-elle; puis, se levant, elle ajouta: — Venez à la fenêtre....

Tous deux s'accoudèrent au balcon.

La lueur argentée de la lune donnait à la plaine de Longchamps une physionomie particulière et la transformait en quelque sorte.—Elle paraissait couverte de givre.—Le moulin et les groupes de grands arbres projetaient sur ce fond neigeux des ombres noires comme de l'encre.—La citadelle du Mont-Valérien, éclairée vivement de face, se dessinait en blanc sur le ciel d'un bleu dur.

Lazarine et Marcel contemplèrent en silence pendant quelques minutes, ce paysage d'aspect singulier.

La porte, en s'ouvrant derrière eux, les fit se retourner.

On apportait le café, les liqueurs et des boîtes de cigares.

—Je sonnerai pour l'addition.....—dit Marcel.

—Dépêchons-nous.....—dit Lazarine—Je ne sais ce que j'ai ce soir..... je voudrais partir....

—Déjà!

—Oui.....—Je me sens triste sans motifs..... J'ai les nerfs malades.....

—N'irons-nous donc nulle part en sortant d'ici?

—Non.....—Je désire rentrer.....—Vous voyez bien que je suis maussade....

Et, sans transition, la marquise ajouta:

—Chut! écoutez.....

Le piano du cabinet voisin, touché par une main savante, faisait entendre un brillant prélude.

Ce prélude achevé une voix d'homme s'éleva, douce et grave à la fois, chantant les premières mesures d'une phrase dont on n'entendait point les paroles mais dont la musique exprimait des tendresses infinies....

Une voix de femme lui répondit, voix de cristal, chaude, pénétrante, passionnée, presque semblable à la voix de Mme Peschard dans le Muller de la *Timbale*.

Puis les deux voix se fondirent en une, et ce fut alors un duo d'amour d'une incomparable douceur.

Lazarine éprouvait une sensation profonde qu'elle ne s'expliquait point et qu'elle n'aurait pu définir.

Elle s'était laissée tomber sur le divan large du cabinet, la tête renversée en arrière, écoutant de toutes ses forces, absorbée dans la jouissance inattendue que lui donnait cette musique.

Marcel s'assit à côté d'elle; la touchant presque; effleurant son épaule; elle ne parut pas s'en apercevoir.

La voix d'homme avait repris seule, alternant avec la voix de femme, pour s'enlacer à elle de nouveau et de plus en plus étroitement.

L'expression de la musique, interprétée par les artistes invisibles, changeait peu à peu de nature;—elle devenait molle et lascive.—Par moments le chant n'était plus qu'un murmure harmonieux et vague, faible comme un soupir, frémissant comme une étreinte, et alors on croyait entendre, ainsi que dans les *Orientales*:

"S'étouffer des baisers, se mêler des haleines...."

Lazarine laissa tomber sa tête sur l'épaule de Marcel.

Marcel entoura de ses deux bras la taille de la marquise, qui se cambra mais sans résister....

Le moment psychologique était venu...

XXXVIII

Quand les chanteurs eurent achevé le duo d'amour dans le cabinet voisin, au bruit des applaudissements de leurs camarades, Lazarine crut sortir d'un rêve en voyant Marcel agenouillé devant elle et baisant ses mains avec toutes les folies de l'amour heureux et reconnaissant.

Sans même écouter les ardentes paroles que murmurait [illegible] pieds elle se sentit [illegible] mouvement de colère [illegible] ne et, ne comprenant [illegible] faiblesse, elle [illegible] d'avoir mêlé au vin qu'il lui versait quel qu'un de ces philtres aphrodisiaques dont les romanciers de l'ancien jeu faisaient un si fréquent usage—en leurs écrits, bien entendu....

Mais à quoi bon la haine, la colère et les absurdes accusations?

Rien ne pouvait prévaloir contre le fait accompli.

Cette fois ce n'était pas Mariette, c'était Mme de la Tour-du-Roy qui venait d'appartenir à l'ex-lieutenant, et celui-ci fort de ses droits nouveaux, qu'avec l'aveuglement de la fatuité masculine il attribuerait sans aucun doute à l'amour de la marquise, ne s'en laisserait pas facilement déposséder....

Lazarine, redevenue par une surprise des sens maîtresse de Marcel Laugier qu'elle n'avait jamais aimé, l'aimait désormais moins encore, ne lui pardonnait point sa victoire, et se demandait avec épouvante comment elle s'y prendrait pour se délivrer de lui et pour l'écarter de sa route.

A cette question elle ne pouvait répondre.

Le jeune homme, dans les premiers temps, ne se montra point disposé à abuser de son triomphe; il resta soumis aux moindres caprices de sa maîtresse; il ne sembla pas désireux de jouer dans sa vie un rôle plus prépondérant que celui dont il s'était contenté jusque-là; et la marquise, lui sachant gré d'une modération à laquelle peut-être elle ne s'attendait point, prit—momentanément du moins — son parti d'un mal sans remède.

Les parties de campagne continuèrent comme avant l'*incident* de la Cascade et Lazarine, dont la morale était des plus faciles, finit par s'habituer à l'abandon presque quotidien de sa personne, et même y trouva quelque charme.

Marcel ne parlait jamais en maître. — Il abdiquait son initiative, sa volonté. — A chaque rencontre il jurait à sa maîtresse qu'il voulait être et rester son esclave, et qu'il trouvait dans l'obéissance absolue une suprême volupté.

L'ex-lieutenant disait vrai en disant cela

[illegible] prêt à se soumettre en tout, à [illegible] rupture. — Son [illegible] à posséder [illegible] Lazarine [illegible] sibilité de la perdre était l'unique éventualité qu'il refusât absolument d'admettre....

Les choses allèrent ainsi quelque temps, puis, peu à peu, ainsi qu'il arrive toujours, Marcel ne se tint plus pour satisfait de ce qui lui paraissait d'abord l'idéal du bonheur, et devint plus ambitieux.

— Pourquoi ces tendresses clandestines? — se demanda-t-il. — Le nom que je porte est honorable, et ma fortune, sans égaler celle de Lazarine, est suffisante pour me mettre à l'abri de tout soupçon de honteux calcul.....—N'y a-t-il pas quelque chose d'humiliant pour moi dans le mystère dont s'entoure ma liaison avec une femme qui dépend d'elle seule et qui peut librement disposer de sa main?.....—Lazarine rougit-elle de m'aimer, qu'elle cache ainsi notre amour?...

De là à parler mariage, il n'y avait qu'un pas.

Ce pas fut franchi......

(*A continuer.*)

CHARBON. — Le moment est venu, croyons-nous, pour que les familles pensent à se fournir de charbon en prévision des rigueurs de l'hiver qui ne tarderont pas à se faire sentir. Cette mesure de prévoyance sera en même temps une mesure d'économie, car il est hors de doute qu'à l'entrée de l'hiver, le prix du charbon par suite, nécessairement, des demandes qui se feront alors, éprouvera une hausse notable sur le marché, à laquelle les personnes aux moyens modestes peuvent échapper en s'approvisionnant maintenant.

Nous ne saurions recommander au patronage du public un meilleur marchand que M. Henri J. Montagnet, jeune homme intelligent et consciencieux, dont l'expérience dans cette branche de commerce date de bien des années. Longtemps employé chez M. Lane, et plus tard devenu son successeur, M. Montagnet possède aujourd'hui, des capitaux qui lui permettent de faire ses opérations sur une grande échelle, ainsi que le prouve une annonce insérée plus loin et qui invite les habitants, les familles, les bateaux à vapeur et les fabriques à se fournir chez lui [illegible] garantissant l'exécution prompte de [illegible] à des prix qui défient la concurrence.