T'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureaux : 72 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.
SAMEDI, 10 DECEMBRE 1892.

VAPEURS.

Mandeville, Madisonville et Covington.

LE STEAMER NEW CAMELLIA

Commençant le 4 octobre 1892.

Quittera MILNESBURG à l'arrivée des trains du I&GN de Houston, de New Braunfels et de la rue des Champs Elysées, les

MARDIS, à l'arrivée du train de.....1 P. M.
JEUDIS.....1 P. M.
SAMEDIS (Mandeville et Madisonville).3 P. M.

Revenant, quittera Madisonville, les

LUNDIS.....8:45 A. M.
MERCREDIS, Old Landing.....7 A. M.
VENDREDIS.....7 A. M.

L'eau et le temps le permettant.

Excursions :
TOUS LES DIMANCHES par le train de 8 A.M.

Frêt reçu tous les jours à la gare du chemin de fer Lonisville & Nashville, au pied de la rue Girod.

W. G. COYLE & CIE, Agent.
1er mai—1an 16 rue Carondelet.

COMPAGNIE GENERALE
TRANSATLANTIQUE
Entre New-York et le Havre.

Les magnifiques navires de cette ligne font escale pour le continent (cabines pour rues de navigation et lumière électriques), partiront de la jetée No 15 de la rivière du Nord, au pied de Morton Street, tous les samedis.

LA BRETAGNE, Collier, samedi, 10 décembre
LA BOURGOGNE, Lebeuf, samedi, 17 de
LA CHAMPAGNE, Boyer, samedi, 24 décembre

Prix du passage pour le Havre.

Via compris dans toutes les classes.

Première cabine.....$80 et $100
et au dessus, selon la accommodations.
Deuxième cabine.....$60
Entrepont, $24 50, avec accommodations et supérieur comprenant vin, literie et ustensiles.

Billets, aller et retour, à prix réduits.

EMMANUEL E. PREVOST,
Agent général du Sud,
45 rue Bienville

— Ou à —

E. MOULTON,
19 rue du Coup.

J. BUISSON,
Bordeaux et Toulouse.

CROMWELL STEAMSHIP CO.
POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.

Steamers :

NIAGARA.....Mardi, 13 déc.
KNICKERBOCKER.....Vendredi, 16 déc.
HUDSON.....Mardi, 20 déc.

Partiront de leur quai à 5 p. m. au pied de la rue Toulouse

Assurance de Marine sur Cargaisons au taux le plus réduit.

Taux et Connaissements Directs donnés pour tous les points de la Nouvelle-Angleterre

Ces steamers font connexion à la Nouvelle-Orléans avec le Texas and Pacific Railroad, formant la CROMWELL PACIFIC THROUGH LINE entre New-York, Baltimore, Philadelphie, Baltimore et les principaux points de l'Est et les principaux centres de la Louisiane, Nouveau Mexique, Colorado, Arizona et Californie, et avec d'autres lignes de chemins de fer et de steamships pour divers points en Louisiane, Alabama et Mississippi, et les rivières Rouge et Mississippi

Les agréments pour passagers se trouvent dans navigation.

Pour frêt ou passage s'adresser

ALFRED MOULTON & CO.
Rez Carondelet No 41

4 mai—1 an

CHEMINS DE FER.

Route du Sud de la Nouvelle-Orléans au Texas et de la Conférence.

Southern Pacific Co. Les trains arrivent et partent du dépôt à la tête de la rue Esplanade (Morgan Ferry Landing).

Départ de la Nlle-Orléans	Arrivée à la Nlle-Orléans
San Antonio Express.....8:15 a m	San Antonio Express.....7:00 a m
California Ex. press, daily 5:00 p m	California Express, daily 10:55pm

Chars-dortoirs entre New Orleans et San Francisco par l'Atlantic and Pacific Express. Fauteuils pour l'Atlantic entre Nouvelle-Orléans et le San Antonio and New Orleans Express. Fauteuils Shell Road entre la Nouvelle-Orléans, Monterey et la ville de Mexico sur le train partant à 8:15 A. M.

Jonction à Houston avec tous les chemins de fer de ce point. Billets à vendre et places dans des chars-dortoirs à retenir tous les jours aux bureaux coin St-Charles et Canal ou à l'embarcadère du départ du Ferry.

J. KRUTTSCHNITT, Gen'l Manager.
J. G. SCHREIVER, Traffic Manager.
W. G. WATSON, Gen. Pass. Agt.

1er 9v—1an

QUEEN & CRESCENT ROUTE
26 HOURS CINCINNATI 11 HOURS BIRMINGHAM

Ligne la plus courte de 96 milles entre la Nouvelle-Orléans et Cincinnati.

Temps pour Cincinnati 26 heures
Temps pour New York 42 heures

	No 2 Limited	No 8. Limited
VESTIBULE	5:00 p m.	9:00 a.m.
Partie la N.-Orléans	11:00 p.m.	2:00 a.m.
Arrive à Meridian	3:37 a m.	8:35 a m.
Arrive à Abreu	6:16 a.m.	11:55 a m.
Arrive à Chattanooga	3:40 p.m.	9:30 a.m.
Arrive à Bargis	4:50 p.m.	4:30 a.m.
Arrive à Lexington	7:10 p.m.	6:30 a.m.
Arrive à Cincinnati		

Le Queen and Crescent and East Tennessee est la seule ligne ayant des trains vestibulés entre la Nouvelle Orléans à Washington, et chemin de fer par New York.

Le trajet entre New York et la Nouvelle-Orléans se fait plus rapidement que sur toute autre ligne qui relie entre eux deux villes.

D. G. EDWARDS, E. H. GARRATT,
Gen'l Pass. Agent, Div. Pass. Ticket Agent,
Chattanooga, O. New Orleans.

2 mars—

Scientific American Agency for

PATENTS

CAVEATS, TRADE MARKS, DESIGN PATENTS COPYRIGHTS, etc.

For information and free Handbook write to MUNN & CO., 361 BROADWAY, NEW YORK. Oldest bureau for securing patents in America. Every patent taken out by us is brought before the public by a notice given free of charge in the

Scientific American

Largest circulation of any scientific paper in the world. Splendidly illustrated. No intelligent man should be without it. Weekly, $3.00 a year; $1.50 six months. Address, MUNN & CO., Publishers, 361 Broadway, New York.

BASILE BARES
FACTEUR DE PIANOS,
84 Rue Royale, Nlle-Orléans
SEUL AGENT POUR LES—
PIANOS GAVEAU, DE PARIS

Supérieur à tout ce qui s'est fait jusqu'à ce jour, de construction nouvelle pour la sonorité parfaite, la solidité et la durée. Ces pianos, de petite pièce, système perfectionné, mécanique sans à double répétition, sommiers en fer, s'égrisent et maintiennent l'accord. Ces pianos ont vu établissement un volonté de une parfait de sans remarquables.

Accords et réparations de pianos sont spécialités.
1144. Silvestre—

ASSURANCES.

Vingt-cinquième Etat Annuel
DE LA
Compagnie d'Assurances Germania
De la Nouvelle-Orléans, Lre.
Incorporée 20 février 1866. Réincorporée 17 janvier 1891.

CONFORMÉMENT à ce qu'exige sa charte, cette compagnie publie l'état suivant pour l'année se terminant le 31 décembre 1891 :

Primes reçues :
Sur risques d'incendie.....$618,678 20
Sur risques de rivière.....18,342 97
Sur risques de mer.....5,943 95
$643,907 92

A ajouter :
Primes non acquises de 1890.....133,231 10
Total des primes.....$876,439 02
A ajouter :
Intérêts et profits et pertes.....23,782 68
Revenu total.....$900,221 70

A déduire: Pertes payées—
Sont réunies d'hommes—
dies.....$297,600 36
Sur risques de rivière.....5,544 92
Sur risques maritimes.....6,647 24
Total des pertes payées.....$229,982 52
Primes d'assurances et commissions.....97,027 97
Commissions.....31,856 60
Remunérations.....47,120 782
Taxes et licences (y compris toutes les taxes locales).....17,934 43
Dépenses, bureau local et agences, salaires, loyer, rembourvissements, Fairmille de Compagnie d'assurances Mahonah, loyer, impressions, frais judiciaires.....69,544 27
Total des débours.....$502,966 60
Surplus.....$196,256 10

Passif.
Réserve pour risques non expirés.$128,568 59
Réserve pour pertes ajustées et non ajustées.....44,688 50
Profits et pertes.....12,999 26
$196,256 10

ACTIF
(A la valeur au marché.)

Comptant en main, à savoir :
En banques.....$101,444 33
En bureau.....2,615 10—$104,059 43
$100,000 bons municipaux de la Nlle-Orléans, émission Consolidation.....106,500 00
$100,000 bons municipaux des Nouvelle-Orléans, émission Consolidation.....102,000 00
$93,000 compromis des Nouvelle-Orléans.....92,950 00
$20,000 bons de la Louisiane à 4 pour cent.....20,600 00
Prêts sur demande garantis par dépôts de titres (collatéraux).....18,685 0
Une action de capital du N. O. Warehouse Co.....20 00
Une action du capital du La. Sugar Exchange.....125 00
$5,000 bons de la N.O. Warehouse Co.....525 00
Une action French Opera House.....150 00
Un bon de la St Bernard Steam Engine Fire Co.....50 00
Primes en cours de perception.....65,721 03
Intérêts, accessoires, comptes-faits, etc.....2,000 00
$644,026 10

Passif.
Capital-actions.....$200,000 00
Dividendes non réclamés.....60,000 00
Réserve pour risques non expirés.....128,568 59
Réserve pour pertes ajustées et non ajustées.....44,688 50
Balance (non compris le dividende de juillet 1891).....210 51
$645,026 10

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.
ERNEST MILTENBERGER, Président.
SCOTT McGEHEE, Secrétaire.

Fait et signé sous serment devant moi ce jour.
Nouvelle-Orléans, 19 janvier 1892.
M. T. DUDENIS, Notaire.
126 rue Gravier.

Nous, membres du Comité de Examen de la Southern Insurance Company of New Orleans, certifions par le présent, après un soigneux examen de l'actif de la compagnie, que l'exposé ci-dessus en représente exactement la situation.
(Signés).
FRANK MOLDER.
THOS. J. WOODWARD.
JACOB SCHWARTZ.
F. G. HERMES.
J. H. MENGE.

A la réunion du Conseil de Direction de cette Compagnie, tenue ce jour, il a été résolu à l'unanimité de payer aux actionnaires sur demande l'intérêt-dividende semestriel régulier de QUATRE POUR CENT.
SCOTT McGEHEE, Secrétaire.
Nlle-Orléans, Lne. 19 janvier 1892.
20 janv—1m

Vingt-deuxième Etat Annuel
— DE —
L'Association d'Assurance
DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

CONFORMÉMENT à ce charte, l'Association d'Assurance de la Nouvelle-Orléans publie l'état suivant de ses affaires pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

Primes reçues :
Sur risques de feu.....$666,686 84
Sur risques de marine.....1,784 13
Sur risques de rivière.....2,721 76
$681,113 43
A ajouter, primes non acquises de 1890.....96,096 00
Primes totales.....$688,043 43
A ajouter, intérêts et profits et pertes.....23,197 05
$716,240 60

A déduire, primes payées :
Sur risques de feu.....$137,189 22
Sur risques de marine.....1,176 72
Sur risques de rivière.....1,397 65
Total des pertes payées.....$109,723 59
Retour de primes et commissions.....26,295 84
Commissions.....30,270 56
Remunérations.....33,764 00
Dépenses et Licences.....8,251 41
Dépenses de bureau et de poste, salaires, loyer, remboursements, &c.
Dépenses des agences, compris les salaires.....20,643 59
$269,949 19
Primes non acquises.....$94,974 50
Réserve pour pertes ajustées et non ajustées.....25,000 00
Pertes.....77,974 00
$197,948 50
$716,240 60

ACTIF.
Argent en caisse.....$ 56,262 21
$18,000 Bons des Etats-Unis à 6 pour cent.....18,660 00
$121,000 Obligations de la Nlle-Orléans.....126,360 00
$90,000 Bons à Primes de la Nlle-Orléans.....96,822 00
$22,000 Bons de l'Etat de la Louisiane, 4 pour cent.....23,320 00
10 Actions, Germania Insce Co.....1,150 00
Primes en voie d'encaissement.....17,780 00
Intérêts courus et échus.....4,873 26
Fonds de réserve et comptes.....2,500 00
$368,452 07

L'exposé ci-dessus est une copie vraie et correcte des livres de la Compagnie d'Assurance d'Association de la Nlle-Orléans.
E. SUBERBIER, Président.
J. HASSINGER, Vice-Président.
EMIL WEBER, Secrétaire.

Fait et signé sous serment devant moi, à la Nouvelle-Orléans, ce 13me jour de janvier 1892.
W. O. HART, Notaire.

Le Conseil des Directeurs a déclaré un dividende de QUATRE POUR CENT, payable sur le fonds-capital pour l'année se terminant le 31 décembre 1891, payable sur demande.

DIRECTEURS.
H. SUBERBIER. J. B. MEYER.
J. J. WECKERLING. A. G. RUCH.
J. HASSINGER. GEO. LINDELIGH.
J. GRUNEWALD. JOHN G. MOLL.
FRANK MEYER. C. BERNHARDT.
J. B. MERILH. M. VONDERBANK.
F. J. LANGLES. EMIL WEBER.
J. W. DIELMANN. A. THIESEN.
17 janv—30j

THE FIREMEN'S INSURANCE COMPANY
OF NEW-ORLEANS.
(Compagnie d'Assurance des Pompiers de la Nlle-Orléans.)

Bureau : No 49 rue du Camp

SEIZIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL.

CETTE Compagnie, conformément à l'Article 10 de sa Charte, publie l'état suivant de ses affaires durant l'année finissant le 31 décembre 1890 :

Primes reçues pour risques d'incendie.....$ 79,660 71
Année : primes non acquises pour 1890.....20,000 00
$ 99,697 29

A déduire:
Pertes par les incendies.....$20,545 94
Remunérations.....6,419 52
Commissions.....6,510 00
Commissions et remunérations.....3,205 02
Dépenses générales, salaires, comptes et intérêts.....15,965 24
$ 52,595 71
$47,102 07

Réservé pour pertes non ajustées.....6,010 00
Réservé pour primes non acquises pour 1890.....19,915 20
Dix pour cent d'addition sur le stock pour l'année.....14,953 26
Au fonds de réserve.....6,223 11
$ 47,150 57 $47,102 07

ACTIF.

Billets pour primes.....$197 15
Primes en voie de collection.....58,715 72
Billets sur hypothèques.....3,975 00
Prêts sur hypothèques.....6,497 00
Bons des Etats-Unis, bons consolidés de ville et bons à primes.....99,102 90
Stock de banques, d'assurances et autres.....34,691 00
Bons bons hypothèques, Wolsteting Brewing Co.....5,000 00
Comptant en caisse.....66,816 94
Billets de bureau et accessoires.....1,000 00
Argent comptant et en banque.....30,396 93
$360,396 66

PASSIF.

Capital-actions.....$150,000 00
Réserve pour pertes non ajustées.....6,010 00
Réservé pour primes non acquises pour 1890.....19,915 20
Intérêts réalisé disponible fonds de réserve et surplus.....127,572 81
$303,498 01

L'exposé ci-dessus est une copie vraie et correcte des livres de la Compagnie d'Assurance de la Nlle-Orléans.
E. H. MARKS, Président.
E. H. RENNERS, Secrétaire.

Fait et signé sous serment aujourd'hui, 31e jour de janvier 1891.
W. O. HART, Notaire.

Nouvelle-Orléans, 31 janvier, 1891.
A l'élection du Conseil de Direction, tenue ce jour, il a été résolu de payer l'intérêt et dividende de CINQ POUR CENT, sur demande.
E. H. MARKS, Président.
OTTO THOMAS, Vice-Président.
E. H. RENNERS, Secrétaire.

Conseil de Direction.
E. H. Herbert, A. H. Isaacson,
Peter Blaise, I. W. Marks,
F. Dreyfous, E. H. Revard,
H. Hermann, Joseph Behrens,
Jos. Everett, F. E. Habermann,
F. Dreyfous, Otto Thomas,
John Fitzpatrick, George Zetzma
C. Taylor Goodrich,
Subject—4 dim

ASSURANCES.

The Southern Insurance Company of New Orleans.
(Compagnie d'assurances du Sud de la Nlle-Orléans.)

Neuvième Etat Annuel.

La Compagnie, conformément à sa charte publie l'état suivant de ses affaires pendant l'année finissant le 31 Décembre 1891 :

Primes reçues :
Sur risques d'incendie.....$618,678 20
Sur risques de rivière.....18,342 97
Sur risques de mer.....5,943 95
$643,907 92

A ajouter :
Primes non acquises de 1890.....133,231 10
Total des primes.....$876,439 02
A ajouter :
Intérêts et profits et pertes.....23,782 68
Revenu total.....$900,221 70

A déduire: Pertes payées—
Sont réunies d'hommes—
dies.....$297,600 36
Sur risques de rivière.....5,544 92
Sur risques maritimes.....6,647 24
Total des pertes payées.....$229,982 52
Primes rachetées et commissions.....97,027 97
Commissions.....31,856 60
Remunérations.....47,120 782
Taxes et licences (y compris toutes les taxes locales).....17,934 43
Dépenses, bureau local et agences, salaires, loyer, remboursements, frais judiciaires.....69,544 27
Total des débours.....$502,966 60
Surplus.....$196,256 10

Passif.
Réserve pour risques non expirés.$128,568 59
Réserve pour pertes ajustées et non ajustées.....44,688 50
Profits et pertes.....12,999 26
$196,256 10

ACTIF
(A la valeur au marché.)

Comptant en main, à savoir :
En banques.....$101,444 33
En bureau.....2,615 10—$104,059 43
$100,000 bons municipaux de la Nlle-Orléans, émission Consolidation.....106,500 00
$100,000 bons municipaux des Nouvelle-Orléans, émission Consolidation.....102,000 00
$93,000 compromis des Nouvelle-Orléans.....92,950 00
$20,000 bons de la Louisiane à 4 pour cent.....20,600 00
Prêts sur demande garantis par dépôts de titres (collatéraux).....18,685 0
Une action de capital du N. O. Warehouse Co.....20 00
Une action du capital du La. Sugar Exchange.....125 00
$5,000 bons de la N.O. Warehouse Co.....525 00
Une action French Opera House.....150 00
Un bon de la St Bernard Steam Engine Fire Co.....50 00
Primes en cours de perception.....65,721 03
Intérêts, accessoires, comptes-faits, etc.....2,000 00
$644,026 10

Passif.
Capital-actions.....$200,000 00
Dividendes non réclamés.....60,000 00
Réserve pour risques non expirés.....128,568 59
Réserve pour pertes ajustées et non ajustées.....44,688 50
Balance (non compris le dividende de juillet 1891).....210 51
$645,026 10

L'exposé ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.
ERNEST MILTENBERGER, Président.
SCOTT McGEHEE, Secrétaire.

Fait et signé sous serment devant moi ce jour.
Nouvelle-Orléans, 19 janvier 1892.
M. T. DUDENIS, Notaire.
126 rue Gravier.

Nous, membres du Comité de Examen de la Southern Insurance Company of New Orleans, certifions par le présent, après un soigneux examen de l'actif de la compagnie, que l'exposé ci-dessus en représente exactement la situation.
(Signés).
FRANK MOLDER.
THOS. J. WOODWARD.
JACOB SCHWARTZ.
F. G. HERMES.
J. H. MENGE.

A la réunion du Conseil de Direction de cette Compagnie, tenue ce jour, il a été résolu à l'unanimité de payer aux actionnaires sur demande l'intérêt-dividende semestriel régulier de QUATRE POUR CENT.
SCOTT McGEHEE, Secrétaire.
Nlle-Orléans, Lne. 19 janvier 1892.
20 janv—1m

Proclamation Annuelle de Quarantaine.

DÉPARTEMENT EXÉCUTIF, ETAT DE LA LOUISIANE.

ATTENDU, QUE LE 14me JOUR D'AVRIL 1892, le Bureau de Santé de l'Etat de la Louisiane, a adopté des résolutions requérant le Gouverneur d'émettre sa proclamation d'ouverture et de fermeture de la Quarantaine pour la saison prochaine ;

Et ATTENDU, QUE LE 15me JOUR DE MAI 1892, à midi, on verra des navires suivants :

Tous les navires arrivant avec différentes cédules de la Quarantaine de l'Etat ainsi que toutes équipage, passagers et chargements à bord, seront sujets à l'inspection des officiers de la quarantaine maritime, d'après les règlements suivants :

PREMIÈRE CLASSE.—Navires arrivant de ports non infectés.

SECONDE CLASSE.—Navires venant de ports suspects infectés.

TROISIÈME CLASSE.—Navires venant de ports non infectés.

QUATRIEME CLASSE.—Navires qui, de quelque port qu'ils viennent, sont infectés : c'est-à-dire navires qui ont à leur bord la fièvre jaune, choléra ou quelque autre maladie infectieuse contagieuse, au moment de leur arrivée, ou ont eu une maladie à bord pendant la traversée.

Les navires de la 1re classe seront soumis à la désinfection maritime nécessaire à la destruction parfaite de tous germes infectieux qui peuvent être supposés exister sur les navires dans une partie quelconque de leur cargaison.

Les navires faisant le service des ports infectés devront, autant que possible, avoir pour leurs équipages des hommes acclimatés.

Les capitaines, agents et agents consignataires de navires sont instamment requis d'exiger que les passagers arrivant de ports infectés quittent le navire aussitôt que possible de leur arrivée, et ne soient pas autorisés à retourner à bord sans la permission du Bureau de Santé.

Les navires de la seconde et de la troisième classe auront à passer comme sous de la première classe de quarantaine maritime, et ne seront admis à pratique que par permission écrite du Bureau de Santé.

Les navires arrivant de ports infectés ou suspects infectés de choléra, de fièvre jaune ou de petite vérole, ou qui plus tard pourront devenir infectés, auront soumis à la quarantaine maritime et à la détention que le Bureau de Santé indiquera.

Les navires venant des ports et donnant des signes suspects de maladie seront soumis à quarantaine stricte, ainsi qu'il est indiqué et donné, ne pourront pas être admis les Rigolets, les passagers ne pourront débarquer que dans les Barges ou Lac Charles, en toute autre station gouvernementale de l'Etat qui pourra être établie par le Bureau de Santé, et seront soumis à la surveillance de quarante jours ainsi qu'une complète désinfection.

Navant, en conséquence, conformément avec les vœu de cet Etat, faites et pourvues dans le cas et sur la recommandation du Bureau de Santé de l'Etat de la Louisiane, le Président T. Nicholls, Gouverneur de l'Etat de la Louisiane, ait jugé convenable d'émettre ma proclamation de quarantaine, déclarant que la quarantaine prendra effet le et à partir du 15me 1892, à 12 heures m., contre les ports et-dessus mentionnés, et ordonnant qu'il ont contenu dans le tableau ci-dessus.

Les officiers de la quarantaine, aux différentes stations, sont par les présentes autorisés à la réquisition de tous les propriétaires de navires à la désinfection de tous les navires qui pourront être infectés par suite d'infection ou de maladie contagieuse à bord, et à la destruction de tous effets à bord qui pourront être infectés, et le Bureau de Santé est par les présentes autorisé à prendre toutes mesures contre violations des dits règlements de quarantaine de l'Etat.

EN FOI DE QUOI j'ai signé ces présentes et fait apposer le sceau de l'Etat de la Louisiane, en la ville de Baton Rouge, ce 16me jour d'avril de l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-douze et de la neuvième année de l'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique.

FRANCIS T. NICHOLLS.
Gouverneur de la Louisiane.

Pour le Gouvernement :
GEO. EPERNE,
Assistant Secrétaire d'Etat.

Suggestions particulières
—AUX—
Propriétaires, Agents, Capitaines et passagers de navires.

Le Bureau de Santé de l'Etat de la Louisiane adresse aux agents, propriétaires, capitaines et consignataires de navires la suggestion suivante dans le but de faciliter le travail des officiers de la Quarantaine et de réduire autant que possible les ennuis de la quarantaine :

1. Les navires devront être dépeuplés, autant que possible, pendant le séjour de la quarantaine, de tous effets de literie, de linge de table, de rideaux et autres matériaux de même nature. Les matelas en crin ou en matière devront être remplacés par des lits en fil de fer ou en cuivre.

2. Les navires faisant le service des ports infectés devront, autant que possible, avoir pour leurs équipages des hommes acclimatés.

3. Les capitaines, agents et agents consignataires de navires sont instamment requis d'exiger que les passagers arrivant de ports infectés quittent le navire aussitôt que possible de leur arrivée, et ne soient pas autorisés à retourner à bord sans la permission du Bureau de Santé. Ces passagers devront rester jusqu'à ce qu'on ait pris toutes les mesures nécessaires pour la désinfection complète de leurs effets, et ne pourront être admis à pratique que par permission écrite du Bureau de Santé.

4. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

5. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

6. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

7. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

8. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

9. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

10. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

11. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

12. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

13. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

14. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

15. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

16. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

17. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

18. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

19. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

20. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

21. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

22. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

23. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

24. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

25. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

26. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

27. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

28. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

29. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

30. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

31. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

32. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

33. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

34. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

35. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

36. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

37. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

38. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

39. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

40. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

41. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

42. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

43. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

44. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

45. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

46. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

47. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

48. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

49. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

50. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

51. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

52. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

53. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

54. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

55. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

56. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

57. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

58. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

59. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

60. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

61. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

62. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

63. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

64. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

65. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

66. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

67. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

68. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

69. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

70. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

71. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

72. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

73. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

74. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

75. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

76. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

77. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

78. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

79. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

80. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

81. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

82. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

83. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

84. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

85. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

86. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

87. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

88. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

89. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

90. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

91. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

92. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

93. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

94. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

95. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

96. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

97. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

98. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

99. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

100. Les navires devront être pourvus de literie neuve pour remplacer celle qui aura été désinfectée ou détruite.

THE NEW ORLEANS BEE
(L'Abeille de la Nouvelle Orléans).

A Daily Newspaper, established on the 1st of September, 1827, and universally known throughout Louisiana and the neighboring States. The "Bee" is now published exclusively in French, and is the acknowledged organ of the Franco-American population. A very valuable family paper and specially recommended to those of our American readers ladies and gentlemen, who wish to enhance their knowledge of the French language.

Subscription Terms :
By Mail—Payable in advance, postage prepaid.
Per annum, $12; six months, $6; three months, $3; one month, $1.
Weekly (8 double pages) published Saturday Morning.
Per annum, $3; six months, $1.50; three months, 75 cents.

LE FRANCO-LOUISIANAIS.
JOURNAL HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI.

Spécialement dévoué aux intérêts des populations françaises de la Louisiane et du Sud-Ouest des Etats-Unis.

Abonnement : $2 50 par an.

Rédacteur-Gérant : LE CLUB DE LA DÉMOCRATIE FRANÇAISE.
Bureau : 109 rue de Chartres, Nouvelle-Orléans, La.
8 nov—

Ventes pour Taxes de Ville
—SUR—
BIENS MEUBLES.

Le Chef de la Nouvelle-Orléans donne les débiteurs ci-dessous avertissement pour mauvaise Créances d'Octroi.

En vertu de l'ordonnance d'août les noms publiés par l'administration et les lots de la Loterie, qui ont paru dans le numéro 8134 C. R., samedi le 26 novembre 1892, à midi, en vente des termes suivants :

Tous les navires arrivant avec différentes cédules de la Quarantaine de l'Etat ainsi que toutes équipage, passagers et chargements à bord, seront sujets à l'inspection des officiers de la quarantaine maritime, d'après les règlements suivants :

Tous navires avec leurs chargements, équipages, passagers et autres, arrivant à la PREMIERE JOUR DE MAI 1892, à midi, en vente des termes suivants :

PREMIÈRE CLASSE.—Navires arrivant de ports non infectés.

SECONDE CLASSE.—Navires venant de ports suspects infectés.

TROISIÈME CLASSE.—Navires venant de ports non infectés.

QUATRIEME CLASSE.—Navires qui, de quelque port qu'ils viennent, sont infectés : c'est-à-dire navires qui ont à leur bord la fièvre jaune, choléra ou quelque autre maladie infectieuse contagieuse, au moment de leur arrivée, ou ont eu une maladie à bord pendant la traversée.

Les navires de la 1re classe seront soumis à la désinfection maritime nécessaire à la destruction parfaite de tous germes infectieux qui peuvent être supposés exister sur les navires dans une partie quelconque de leur cargaison.

Les navires faisant le service des ports infectés devront, autant que possible, avoir pour leurs équipages des hommes acclimatés.

Les capitaines, agents et agents consignataires de navires sont instamment requis d'exiger que les passagers