L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureau, No 73 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS,
JEUDI 15 AOUT 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

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

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec ameublement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $26 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.

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

L. GRAND, Agent,
Gallier Court, No 3,
Nouvelle-Orléans.

4août—1an

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.
Main........4 sept.	environ 6 oct.
Frankfurt..18	20
Hannover....16 oct	17 nov.

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

PRIX DU PASSAGE:

De Brême, Southampton ou le Hâvre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:
Chambre....$150 en or. | Entrepont....$36, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Hâvre ou Brême:
Chambre....$150 en or. | Entrepont....$45, en or.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambre....$35 en or. | Entrepont....$15, en or.

Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.

Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:

De Brême à Galveston........$42 00 en or.
Do à Indianola........45 50 do.

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

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

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

Pour New-York directement.

La 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
NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn,

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse MERCREDI, 21 Août à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1/2 pour cent.

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

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

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

STATE LINE.

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

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

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

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

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

24 mars—9 mois 1 2 sem

LIVERPOOL.

Ligne Américaine pour Liverpool.

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

LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.

Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à
PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie,
ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet,
10 mai—9m12s [Nlle Orléans.

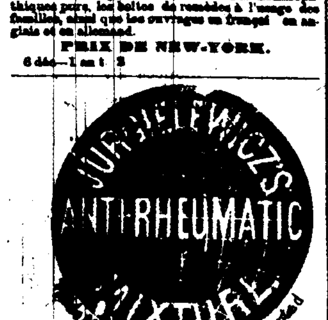
Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.

Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 136 de la rue du Canal, NOUVELLE-ORLEANS.

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

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

A vendre par tous les principaux droguistes.
FEMBLEW & CO. propriétaires,
P. O. Box 1406 Nlle-Orléans.
17 nov 1an

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.

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

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

N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus concurremment avec ses paquebots réguliers.

3 mars—1 an.

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

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

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

Le fret reçu au même endroit, à 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.

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

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

Le soussigné prend le fret et signe les connaissements pour Trenton, Monroe et toutes les stations du chemin de fer de Vicksburg, de Shreveport et du Texas.

W. B. BROCKETT, Agent.
25sept— Au No 28 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

Départ, tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandrie, les débarcadères de Natchitoches, Barbin, Ware, et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière-Rouge. Le beau bateau à vapeur
NEW BART ABLE,
Capitaine B. SINNOT,
Commis GEO. C. HAMILTON,
partira ainsi qu'il est dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour fret ou passage, s'adresser à
R. W. ADAMS,
17nov— No 21 Commercial Place.

BAYOU SARA.

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

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

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

OUACHITA BELLE,

J. C. Libano, capitaine, ——— commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER, 92 Gravier.
LORD & McPEAKE, 46 Camp.
Oct 4—

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

ASSUMPTION
au place du
Henri Tête,
F. A. CHARLET Capitaine,
N. Z. DUPRE, Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS soir à 5 heures et tous les VENDREDIS matin à 10 heures.

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

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

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

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel avis, 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. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Landing."

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

FRET.

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

Ces voyages se feront tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.

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

Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA,
23avril 78— Au No 20 de la rue de l'Union.

Baie St-Louis et Passe Christian.

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

Le beau steamer neuf
NEW CAMELIA
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 l'es chevaux et les bestiaux.

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

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

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf,
NEW CAMELIA,
très de 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 15oct au No 20 de la rue de l'Union.

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

CHEMINS DE FER.

The Great Piedmont Air Line.

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

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

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

3 juillet—

Chemin de fer Pontchartrain.

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

EXCURSIONS au Lac,—aller et retour, le même jour,—20 cents. Pour les enfants au-dessous de 12 ans, 10 cents.

Jusqu'à Gentilly 15 cents de chaque côté.

Les trains partiront comme suit:

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

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

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

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

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

D. B. ROBINSON,
1er mai— Receveur.

Grande Route de Jackson.

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

LA LIGNE LA PLUS RAPIDE POUR L'EST.

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

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

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

CHARS PULLMAN ALLANT, SANS CHANGEMENT, JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS ET CHICAGO.

Pour St. Louis un char Pullman est attaché au train à Milan, ce qui permet aux voyageurs en destination de St. Louis de s'y rendre sans quitter le train. Un seul changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.

Bureau des billets et des renseignements fournis au No. 22 rue du Camp, coin Commune.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.
14 jv.

Great Jackson Route.

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

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

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

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

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

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

A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja'y14

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

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,
ENCOIGNURE ROYALE ET DOUANE.

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

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

A la Nouvelle Orléans, à la clôture des affaires le samedi 29 juin 1878.

RESSOURCES:

Prêts et escomptes		1,069,848 79
Bons des Etats-Unis		50,000 00
Autres Bons et garanties		9,377 50
Local de la Banque		20,000 00
Autres propriétés Foncières		50,000 00
Fonds d'amortissement portant cinq pour cent d'intérêt		2,250 00
Autres ressources valeur au comptant		197,179 85
Dû par des Banques et Banquiers		209,638 88
Currency	442,484 60	
Espèces	86,336 04	
Chèques sur d'autres Banques	396,156 41	924,977 05
		2,583,272 07

PASSIF:

Capital réduit à		425,000 00
Surplus		85,000 00
Autres profits non partagés		160,472 53
Montant en circulation		45,000 00
Dividendes non payés (inclus les dividendes de 10 pour cent payables le 8 juillet 1878)		72,882 97
Dû à des déposants	1,671,447 69	
Dû à des Banques et à des Banquiers	123,468 88	1,794,916 57
		2,583,272 07

CHAS. L. C. DUPUY, Caissier.

Exact—Témoins:
SAM'L H. KENNEDY, LOUIS A. WILTZ,
ALF. MOULTON, JNO. B. LAFITTE,
THOS. A. ADAMS, JULIUS VAIRIN,
PIERRE LANAUX,
30 juin—71 DIRECTEURS

ASSURANCES.

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

Nouvelle-Orléans, 22 mai 1878.

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

Primes d'incendie	$180,751 16	
Primes maritimes	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 23
		131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc.	50,201 28	
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc.	21,629 80	
		27,661 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		53,117 20
Actions de banques et autres		59,186 63
Propriétés foncières		112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account		33,992 19
Total de l'actif		$506,611 37

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

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

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

ALFRED INGRAHAM, Notaire.

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

DIRECTEURS:

Thos. A. Adams,	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 Forchheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,
	Jno M. Parker

24 mai—

ANNUAL STATEMENT —OF THE— New Orleans Insurance Company, Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less— Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvages		41,823 54
		$303,592 29
Deduct— Fire losses	$66,417 85	
Mar. losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate ac. 15 per cent		46,499 04
General expenses		34,214 46
State and city taxes and license		10,242 70
Board of Underwriters		6,759 55—194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct— Profit and loss		58,606 28
Dividend, Jane 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56—109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58,065 76	
Real Estate	118,275 13	
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42	
Bills receivable for premiums	11,429 38	
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84	
Premiums in course of collection	70,210 94	619,895 46

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

JULES TUYES, President.
J. W. HINCKS, Secretary.

Sworn to and subscribed before me, this sixteenth January, A. D. 1878.

JOHN L. LARESCHE,
Third Justice of the Peace.

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

J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 10, 1878.

DIRECTORS:

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

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

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

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—		
Sur risques de feu		$324,632 72
Sur risques de mer		20,648 79
Sur risques de rivières		24,051 91
Total des primes		$379,353 42
En moins, primes non expirées		117,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878		$261,512 42
Pertes payées—		
Sur risques de feu	$55,427 89	
Sur risques de mer	13,465 68	
Sur risques de rivières	10,264 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	18,313 67	132,799 68
Bénéfices		$128 712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	$396,054 86
Bons 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	186,501 65
Billets reposant sur nantissements	69,870 63
Billets à recevoir	81,811 07
Primes en voie de recouvrement	42,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
Scrips de la ville	5,879 39
En caisse	31,551 35
	$1,077,613 59

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

PAUL FOURCHY,
Président.

G. W. NOTT, Secrétaire.

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

JAMES FAHEY,
Notaire.

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

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

Directeurs:

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

11 juin—

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02	
Primes maritimes	84,632 42	
Primes de rivière	29,246 04	
Total des primes		$380,759 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 rivière	12,220 85	$96,460 70
Réfaction (rebate) 15 0/0		46,499 04
Dépenses générales		34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville		10,242 70
Board of underwriters		6,759 55 $194,176 45
Profits pour l'année 1877		109 415 84
A déduire: Profits et pertes	$ 58,606 28	
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56 $109,415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	118,275 13	
Gold Bonds des Etats Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 42	
Billets à recevoir (pour primes)	11,429 38	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,523 84	
Primes en voie de collection	70,210 94	$619,895 46

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

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

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

JOHN L. LARESCHE,
3ème Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.

N. O. 16 Janvier 1878. J. W. HINCKS, Secrétaire.

DIRECTEURS:

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

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé........$500,000.
VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.
Bureau No 52 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		$362,665 74
Sur les risques de rivières		21,210 38
Sur les risques maritimes		30,473 55
		$425,389 67
A ajouter— Risques non terminés 1876		$ 94,275 00
Primes brutes		$519,644 67
Moins— Risques non terminés, 1877	$104,741 00	
Primes remboursées	16,445 78	$121 186 78
Primes nettes		$398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—		
Sur les risques de feu	$ 92,406 56	
Sur les risques de rivières	19,185 02	
Sur les risques de mer	20,643 91	
	$132,235 49	
Pertes non ajustées	36,000 00	
	$168,235 49	
A ajouter— Ré-assurances	$ 44,797 29	
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock	50,279 11	
Fonds de réserve	10,060 00	
Intérêt sur capital	49,562 41	
	$322,874 30	
Moins escomptes 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	$306,320 00
Prêts sur hypothèque	9,122 83
Prêts sur garantie	93,010 60
Billets à recevoir	11,468 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	52,435 49
Argent en caisse	139,482 73
Total de l'actif	$636,939 99

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, puisés 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,	B. W. TAYLOR
B BOSCOE,	J. C. MORRIS,
A. BALDWIN,	JAMES I DAY,
CHAS. MACREADY,	LIONEL C. LEVY
W. E SEYMOUR	EMORY CLAPP
JNO G. GAINES,	D. A. CHAFFRAIX
J. L. HARRIS,	T. L. AIREY,
L. AICUS	R. R. CRAIG
SCOTT McGEHEE,	SAM'L BOYD,
D. FATJO	JNO. S. GROVES

30 janv.

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$180,751 16	
Marine premiums	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, say:		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,635 96	
		97,259 23
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$50,201 28	
Less rents, salvage, savings, etc	21,629 80	
		27,661 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		53,117 20
Bank and other stocks		59,186 63
Real estate		112,176 91
Premiums in course of collection, and suspense account		33,992 19
		$506,611 37

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

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

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

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

TRUSTEES:

Thos. A. Adams,	Jno. 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 Forchheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,
	Jno. M. Parker.

24 mai—

THE NEW ORLEANS BEE
DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.
OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

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

Price of the paper—Single copies, Five cents

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers:
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER,
Steamship
NEW ORLEANS,
Capt. Geo. A. Dearborn,
will leave her warf, foot of Toulouse street.

WEDNESDAY, August 21, at 8 A.M.

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

Cabin Passage........$50
Steerage........25
Excursion tickets........90

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

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

Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—		
On Fire Risks		$334,632 72
On Marine Risks		20,648 79
On River Risks		24,051 91
Total Premiums		$379,353 42
Less Unearned Premiums		117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878		$261,512 42
LOSSES PAID—		
On Fire Risks	$55,427 89	
On Marine Risks	13,465 68	
On River Risks	10,264 92	
Taxes and expenses, less interest	35,317 52	
Re-insurances and Return Premiums	18,313 67	132 799 68
Profit		$128,712 74

The Company have the following assets:

Real Estate	$396,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds	65,100 53
Bank, Water Works and other stocks	196,376 40
Notes secured by mortgage	186,501 65
Notes secured by pledge	69,870 63
Bills receivable	81,811 07
Premium in course of collection	42,487 11
Agricultural Fair Association	2,000 00
City Scrip	5,879 39
Cash on hand	31,551 35
	$1,077,613 59

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

PAUL FOURCHY,
President.

G. W. NOTT, Secretary.

State of Louisiana, Parish of Orleans, City of New Orleans.

Sworn to and subscribed before me the 10th day of June 1878.

JAMES FAHEY, Notary Public.

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

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

Directors.

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

June 11—

Argentez vous-même
[illegible]
BLEU D'ARGENT PUR
[illegible]

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

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

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

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

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

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du Bayou, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

Point de départ: rue du Canal. La route se fait par la rue des Remparts jusqu'à la rue de l'Esplanade, celle-ci jusqu'à la rue Dauphine, et la rue Dauphine jusqu'à la rue Pologne, dans le 3e district, où se trouve la station. Le retour s'opère par la rue des Remparts et la rue du Canal.

A la station de la rue Pologne, il y a des cars qui vont jusqu'aux Abattoirs en passant devant les Casernes fédérales. Pour la route entière, de la rue du Canal aux Abattoirs, on ne paie que 5 cents.

Ligne de la Levée et des Casernes.

Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue Peters, qui devient ensuite Vieille-Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien, 3e district, qu'ils suivent jusqu'à la rue de Chartres pour gagner la rue Pologne où se trouve la station. Là, les personnes qui veulent se rendre au Couvent des Ursulines, aux Casernes ou aux Abattoirs, prennent le car affecté à ce service, comme ci-dessus.

Les voitures de cette ligne passent devant la Place Jackson, la Cathédrale, le Marché français et l'Hôtel des Monnaies.

Le retour à la rue du Canal s'opère par les rues Pologne, Royale, Enghien et Levée.

Ligne de la rue Annonciation

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

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

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

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. Dà, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.

Le retour s'opère par les Champs-Elysées, la rue Royale, la rue St-Charles, Triton Walk, la rue Dryades et la rue Clio. On passe, rue Royale, devant le State House (ancien Hôtel St.-Louis).

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

Station de départ: rue du Canal, 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.

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 rue Claiborne.

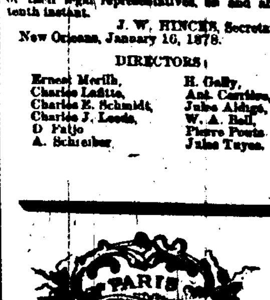
Station de départ: rue du Canal, près de la Levée. Parcours: De Canal à Claiborne, de Claiborne aux Champs Elysées et à la rue Urquhart, de la rue Urquhart à la station d'arrivée, Avenue Lafayette. Retour: De l'Avenue Lafayette à Bons Enfants, de Bons Enfants aux Champs Elysées et à Claiborne, de Claiborne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

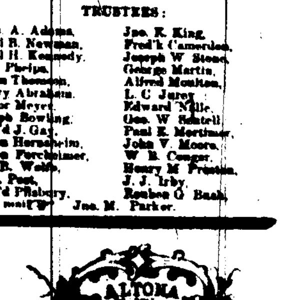
D'autres cars de cette ligne portant cette inscription "Canal and Common street" partent également du pied de la rue Canal qu'ils suivent jusqu'à la rue des Remparts. Ils remontent ensuite cette dernière rue jusqu'à Commune, et Commune jusqu'à la station située entre Tonti et Rocheblave. Ils reviennent 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 réd[uits].
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. QUEYRON'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualité supérieure à des prix réd[uits].
Agence STAR NEW STYLE & FORBE'S—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.

Suite.

—Des ruines?...—répéta maître Richard.

—J'entends par là des châteaux du temps passé, abandonnés, démolis aux trois quarts, et couverts de lierre..

L'aubergiste secoua la tête.

—Pour ça non, à ma connaissance du moins—répliqua-t-il.—En fait de châteaux nous n'avons que celui de la Tour-du-Roy qui, grâce à Dieu, n'est point démoli et ne le sera pas de sitôt, car il est aussi solide que s'il était neuf quoiqu'il ne date point d'hier....

—On m'en a parlé comme d'une habitation très belle....

—Magnifique, monsieur....—Il n'y a dans le Loiret que le château de Gordes qui puisse piger avec le nôtre....et Gordes est à six lieues d'ici....

—On m'a vanté le parc également....

—Ah! c'est un parc comme on n'en voit guère!...Cinquante hectares, monsieur, clos de murs!...Et des futaies, des allées couvertes où il fait sombre en plein midi, des pièces d'eau, des statues, des kiosques et tout ce qui s'en suit...—Un paradis terrestre!!..

—Pensez-vous qu'il me sera permis de le parcourir?

—Quant à cela, monsieur, je le dis tout net, n'y comptez pas....

—Pourquoi donc?—Généralement les artistes et les étrangers sont admis, sur leur demande, à visiter des parcs aussi remarquables que celui dont il s'agit....

—Je le sais bien et c'était comme ça du temps de feu monsieur le marquis.... Le gardien chef du pavillon d'entrée avait l'ordre de laisser passer les gens comme il faut qui désiraient jeter un coup d'œil....

—Et maintenant?...

—Depuis sept mois que Mme la marquise est veuve, il y a une consigne sévère et sans exceptions....—Ordre absolu de refuser la porte à qui que ce soit....—Madame vit dans une retraite absolue....

—Oh! absolue....

—Oui, monsieur....tout ce qu'il y a de plus absolue...—Mme la marquise ne reçoit que M. Leroux son père, ses deux sœurs, et M. le comte de Gordes son beau-frère... et encore de loin en loin... pas très souvent....

—Madame de la Tour-du-Roy, sans doute, regrette beaucoup son mari?

—Il faut croire...—Monsieur le marquis avait cependant quarante et des années de plus que sa femme, mais c'était la crème des hommes...—Madame l'aimait certainement, et l'on peut dire qu'elle mène une vie exemplaire, ne sortant ni peu ni beaucoup à profiter de sa liberté, comme feraient tant d'autres à sa place....—C'est même flatteur et bien consolant pour défunt M. le marquis....

—Mme la marquise est toute jeune?

—Pas vingt ans, monsieur.

—On la cite en beauté....

—Sur ce sujet-là, monsieur, on n'en dira jamais assez...—Mais la marquise est plus jolie que tout ce qu'on peut imaginer de plus beau....—Je ne lui trouve qu'un défaut pour mon goût personnel.... c'est qu'elle a les cheveux d'un blond.... Mais il y a des gens pour qui ce n'est pas un défaut, à qui ça plait.... —Moi j'aime mieux les cheveux rouges, voyez, monsieur, que des artistes?...

—Cela dépend de la tête sur laquelle ils sont plantés...—répliqua Marcel.—La Vénus du Titien est rousse....

—Je ne connais ni ce monsieur, ni cette dame—murmura l'aubergiste.

—Enfin—reprit le lieutenant—j'espère juger par mes propres yeux de cette beauté que vous dites si merveilleuse.

—Comment cela?—Pour en juger il faudrait voir madame....

—Sans doute.

—Et vous ne la verrez pas.

—Je ne la verrai pas chez elle, assurément, mais je puis la voir ailleurs....

—Où donc?

—Sur la grande route, dans sa voiture, à l'heure de sa promenade...—Si exclusif que soit l'amour de Mme de la Tour-du-Roy pour la solitude, elle doit cependant, j'imagine, franchir quelquefois les limites de son parc....

—Eh! bien, monsieur, c'est ce qui vous trompe...—Si vous étiez venu il y a cinq ou six semaines, vous auriez eu peut-être la chance de rencontrer madame conduisant ses poneys, mais présentement elle ne sort plus du parc....

—Plus jamais?

—Jamais! Jamais!..., Et il y a pour cela de bonnes raisons....

—Lesquelles?

—Ordonnance du médecin....

—Cette jeune femme est souffrante?

—s'écria Marcel.

—Comme le sont généralement les personnes dans sa position.—La grossesse étant très avancée, le mouvement est défendu....

En entendant ces deux mots: la grossesse, le jeune homme eut un éblouissement; il lui sembla sentir en plein cœur une violente commotion électrique.

—Mme la marquise est grosse!...—balbutia-t-il d'une voix changée.

—Oui monsieur.... et certainement elle en a le droit!... Il y a sept mois que M. le marquis est mort....—L'enfant viendra donc au monde dans les délais voulus par la loi... et s'il plait à Dieu, et que ce soit un garçon, le nom de la Tour-du-Roy ne s'éteindra pas...—Pauvre M. le marquis, quel il eût été heureux!—Un pareil héritier, c'est son rêve....—C'est qu'il aurait voulu!...

Maître Richard aurait pu continuer indéfiniment.

Marcel n'écoutait plus, ou pour mieux dire il avait cessé d'entendre.

Il s'absorbait dans sa pensée.—Une lueur douteuse commençait à éclairer pour lui les mystérieuses ténèbres de l'aventure d'Orléans.

Il se répétait:

—Elle est grosse!....—Si l'enfant qu'elle porte dans son sein était mon enfant, et si elle n'en pouvait douter, un lien indissoluble nous attacherait l'un à l'autre et vainement elle tenterait de briser ce lien!....

L'aubergiste parlait toujours à son auditeur inattentif.

Tout à coup Marcel releva la tête et prêta de nouveau l'oreille.

Une phrase de maître Richard venait de l'arracher brusquement aux pensées qui l'absorbaient.

Voici cette phrase:

—Monsieur peut imaginer sans peine le désappointement de l'héritier lorsqu'il a reçu la nouvelle de cette grossesse inattendue....—Quelle tuile!....—Je ne le connais pas, mais en songeant à ce figure je ris malgré moi....

—L'héritier?—répéta Marcel—il y a un héritier?

—Oui, monsieur....

—Mme la marquise n'était donc pas légataire universelle de son mari?....

—Non, monsieur....

—Et comment cela?....

—C'est très compliqué et la chose a surpris bien du monde, car on croyait généralement que monsieur laisserait tout à madame dont il était très amoureux....

—Eh, bien, non!—il y avait un testament, et par ce testament feu monsieur le marquis, prévoyant le cas où il viendrait à mourir sans enfants, donnait sa fortune à un parent éloigné, un certain comte de la Tour-du-Roy qu'on n'a jamais vu dans le pays, si bien qu'il ne restait à madame que sa fortune personnelle et la jouissance du château....

—Est-ce possible?...—murmura le lieutenant.

—C'est possible et certain—reprit l'aubergiste—Monsieur Bernard, le notaire d'Orléans, avait lu le testament à madame dès le lendemain de la mort si malheureuse de monsieur le marquis.... il en a parlé à quelques personnes, et petit à petit la chose s'est répandue.... Un mois après, tout le monde était au fait.... Madame la marquise est très aimée.... on trouvait le testament fort injuste, car enfin, quand une jeune fille belle comme le jour épouse un homme qui pourrait être son grand-père, et se conduit bien avec lui, elle a le droit de compter, n'est-ce pas, que son mari ne la déshéritera point au profit de gens qui sont presque des étrangers?—Monsieur est-il de mon avis?

—Sans doute.

—Aussi, quand on a su la grossesse on s'est réjoui sincèrement, et les jeunes filles de la commune sont allées, en manière de félicitation, porter à Mme la marquise, au château, un bouquet de toute beauté.

Marcel se trouvait, maintenant, dans la situation d'un homme ivre.

Il sentait sa tête tourner.

La flamme des deux bougies placées sur la petite table lui paraissait décrire autour de lui de grands cercles d'où s'échappaient des fourmillements d'étincelles.

Il quitta sa chaise.

—Monsieur va se coucher déjà?—demanda l'aubergiste.

—Je suis un peu fatigué....—répondit le jeune homme.—Merci de vos renseignements, mon cher hôte;—ils me démontrent jusqu'à l'évidence que le pays est des plus pittoresques....—J'y comptais bien, d'ailleurs, et je m'en réjouis......

—Monsieur se mettra-t-il au travail dès demain?....

—C'est probable....

—Faudra-t-il s'occuper à monsieur un gamin pour porter son attirail....

—Non, mais un peu plus tard....—Je vais d'abord explorer la campagne en simple promeneur, afin d'y chercher des points de vue....

—Quand Monsieur aura besoin du gamin, Monsieur me préviendra la veille.

—C'est entendu.

—Monsieur déjeunera-t-il avant de commencer sa tournée?

—Je n'en sais rien encore....—Peut-être sortirai-je de grand matin....—Dans ce cas je serais de retour vers onze heures....

—A la volonté de Monsieur....—Le couvert sera mis pour son retour....

Le verbiage obséquieux du père Richard et ses questions multipliées fatiguaient étrangement Marcel dont la pensée était ailleurs.

—Bonsoir mon hôte....—dit-il en prenant une des bougies et en se dirigeant vers la porte.

Il se croyait libre, mais l'aubergiste ne l'entendait point ainsi et considéra comme un devoir de l'accompagner à sa chambre afin de s'assurer par ses propres yeux que rien d'essentiel ne lui manquait.

Cette petite revue passée, l'hôte trop attentif souhaita le bonsoir à son tour et se retira.

—Enfin!....—murmura le lieutenant.

IV

Lorsque Marcel se trouva seul, la plus violente tempête à laquelle le cerveau d'un homme ait servi de théâtre se déchaîna sous son crâne.

Cette lueur, vague d'abord, dont nous avons signalé l'apparition au moment où pour la première fois l'aubergiste parlait de la grossesse de Lazarine, devenait une lumière éclatante.

Le lieutenant, saisi d'une colère mêlée de dégoût, se rendait compte du rôle étrange joué par lui à Orléans, sept mois auparavant.

Les mobiles auxquels avait obéi Mme de la Tour-du-Roy apparaissaient d'une façon claire et brutale à son esprit désabusé.

La grande dame déguisée en servante qui lui avait appartenu dans la chambre aux tapisseries du vieil hôtel, n'était ni une femme exaltée prise d'un soudain caprice, ni une Messaline, ni une folle....

—C'était bien pis que cela!—c'était une créature avide, foulant aux pieds toute dignité, toute pudeur,—n'ayant ni le respect d'elle-même, ni le respect du mort à peine refroidi dont elle portait le nom, et se livrant à un inconnu dans un intérêt de fortune!

Entre cette patricienne et une fille, quelle différence y avait-il?—se demandait Marcel, et il se répondait:—La différence du prix et point d'antre!....

La patricienne comme la fille avait vendu son corps, l'une pour gagner quel ques écus, l'autre pour sauver des millions....—l'une pour du pain—l'autre pour du luxe....

Certes ce n'était pas la fille qui méritait le moins d'indulgence!....

Dans les transports de sa rage folle contre l'action odieuse dont il avait été le complice inconscient, le jeune homme se dit que le mépris avait tué l'amour dans son cœur, qu'il exécrait désormais la marquise, et qu'il partirait le lendemain sans même avoir tenté de se rapprocher d'elle...:

Il se dit cela de bonne foi et il le crut, ce qui, pour un officier de hussards, prouvait un grand fond de candeur.

Est-ce que jamais, chez un homme, le mépris a tué l'amour?....—Est-ce qu'on ne voit pas chaque jour des passions folles, conduisant jusqu'au crime ou jusqu'au suicide, inspirées par des femmes qui ont connu toutes les hontes et roulé dans toutes les boues?

En se persuadant qu'il n'aimait plus et qu'il voulait fuir, Marcel comptait sans l'ardeur de sa nature; il comptait sans le côté matériel des tendresses exclusivement sensuelles que la beauté plastique et la volupté seules ont fait naître....

Après un long et formidable combat entre le mépris et l'amour, le mépris fut vaincu....

L'idée que la marquise, au moment où elle tombait dans ses bras, ne voyait en lui qu'un moyen, devint un excitant, une sorte de piment diabolique pour sa passion malsaine.

Il se jura de prendre sa revanche et de donner des sœurs à cette nuit unique dont les souvenirs brûlaient son sang...

Il se jura de posséder de nouveau son étrange maîtresse et de la contraindre à se donner encore, mais non plus par calcul et par intérêt cette fois.

Marcel, qui s'était endormi très tard à la suite de ces combats énervants, ne se réveilla qu'au grand jour.

Sa première pensée en ouvrant les yeux fut celle-ci:

—Je l'aime malgré tout!—Malgré tout je l'adore, et plus que jamais je veux la revoir!....

La revoir!—Oui.—Mais comment?

Se présenter au château?—Il n'y fallait pas même songer.

Mme de la Tour-du-Roy ne recevait personne, sauf son père, ses sœurs et son beau-frère, et n'admettait aucune exception à cette règle générale....—Le père Richard l'avait affirmé la veille au soir.

Assurément l'exception n'aurait pas lieu pour le lieutenant.

A quoi bon essayer une démarche condamnée d'avance?

Ou la marquise ne se souviendrait point du nom de Marcel Laugier,—qu'elle n'avait peut être jamais su!—ou ce nom lui rappellerait une heure de sa vie qu'à coup sûr elle souhaitait oublier.

Dans un cas comme dans l'autre les portes resteraient closes, et plus encore dans le second que dans le premier.

Le prétexte même manquait à Marcel pour tenter d'arriver jusqu'à la jeune veuve qu'il était censé ne point connaître, et qui faisait volontairement autour d'elle une solitude absolue.

En se heurtant à l'inflexible consigne il aurait l'air d'un fou, et le valet chargé de l'éconduire sourirait ironiquement.

Et cependant il voulait voir la marquise—il voulait lui parler—il le voulait à tout prix!

Mais encore une fois, comment?

Marcel, tout en faisant sa toilette, formulait dans son esprit les réflexions qui précèdent et se posait la question que nous venons de reproduire.

Faute d'une solution plus pratique il se répondit par un geste signifiant clairement:

—A quoi bon s'inquiéter d'avance?.... —Le hasard n'abandonne point ceux qui se fient à lui....—il me viendra en aide!....

Vers huit heures du matin le jeune homme quitta l'auberge du *Cheval blanc*, et sans même interroger le père Richard, tant la direction à suivre lui semblait indiquée, il prit le chemin conduisant à la grille du parc,—grille flanquée de deux pavillons et décrite par nous au début de ce récit.

De là on apercevait la façade du château dont les feux du soleil levant métamorphosaient les vitres en réflecteurs éblouissants.—Une lumière crue et presque aveuglante papillotait sur la grande masse architecturale où les années avaient mis leur patine incomparable.

Marcel ne pouvait songer à quant à présent du moins—à voir cette grille s'ouvrir devant lui.

Il s'arrêta et contempla longuement l'imposant édifice dont les murs de pierre de taille lui cachaient la femme adorée.

—Si seulement—murmura-t-il—sa robe flottante m'apparaissait sur la terrasse lointaine....—C'est impossible.... il est trop matin.—Les grandes dames, à cette heure, sont encore endormies....

Ajoutant une foi naïve au préjugé bourgeois qui défend aux femmes du monde d'être levées dès l'aube, le lieutenant se remit en marche avec l'intention bien arrêtée de côtoyer la muraille d'enceinte et de trouver quelque moyen de s'introduire dans le parc, sinon avec effraction tout au moins avec escalade, et il s'enfonça sous bois, résolûment.

Il n'eut pas besoin d'aller bien loin pour rencontrer ce qu'il cherchait.

A un kilomètre environ de la grille, et dans un endroit où le fourré très épais mettait le jeune homme à l'abri de tous les regards, deux arbres aux troncs noueux poussaient très rapprochés l'un de l'autre, mais l'un dans le parc, l'autre dans le bois, séparés seulement par la muraille.

Un peu au-dessus du chaperon de cette muraille leurs fortes branches s'enchevêtraient.

Rien n'était plus facile que d'arriver jusqu'à ces branches, les nœuds de l'écorce et les rejets vigoureux offrant des points d'appui sans nombre.

—Comme j'avais raison de compter sur le hasard!—pensa le lieutenant—La voilà qui m'offre une échelle....—C'est d'un heureux présage.

Il se mit aussitôt en devoir de grimper et il atteignit facilement les grosses branches formant une sorte de plancher sur lequel il se tint debout.

Depuis cet observatoire aérien il dominait le parc, mais il n'en voyait presque rien, la végétation très épaisse empêchant ses regards d'arriver jusqu'aux parties découvertes.

Au-dessous de lui l'allée de ceinture s'allongeait en droite ligne, assombrie par les rameaux unis de la double rangée de tilleuls séculaires formant une voûte de verdure.

(A continuer.)