L'Abeille de la Nouvelle-Orléans. Bureau, 73 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI 29 AOUT 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE
ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

Les magnifiques navires de cette ligne française pour le continent (cabines pourvues de commodités modernes) partiront de la jetée n. 42 de la rivière du Nord, au pied de Morton street, comme suit:
VILLE DE PARIS, Santelli, mercredi, 28 août.
LABRADOR, Sangher, mercredi, 4 septembre.
SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 11 sept.
Prix du passage (en or) pour le Havre:
Première cabine (vin compris)........$100
Deuxième........
Troisième........
BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.
Passage d'entrepont avec aménagement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $26 en or pour le voyage simple de la Nouvelle-Orléans à Paris.
Les paquebots marqués d'une astérisque ne prennent pas de passagers d'entrepont.
L. GRAND, Agent, Gallier Court, No 3, Nouvelle-Orléans.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.
STEAMERS ENTRE BREME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.

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

	De Brême.	De la Nlle-Orléans.
Frankfurt...	18 sept.	29 oct.
Hohenstaufen...	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. Briesel, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston..........$42 00 en or.
" à Indianola..........45 50 do.
La compagnie se réserve le droit de changer la route des steamers, leurs jours de départs annoncés et les prix du passage.
Les soussignés vendent des billets de passage de Brême, Southampton ou le Hâvre à la Nouvelle-Orléans.
Pour plus de détails, s'adresser à Ed. F. STOCKMEYER & CO., Agents.
12 juin — No. 42 de la rue de l'Union.

Pour New-York directement.
Ligne des steamers Cromwell entre New-York et la Nouvelle-Orléans.
CETTE LIGNE SE COMPOSE des steamers suivants:
KNICKERBOCKER,
NEW ORLEANS,
HUDSON,
CORTES.
Le steamer HUDSON, E. V. Gager, commandant,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse
MARDI, 3 Sept. à 6 h. P. M.
Assurance sur cargaison est pris par cette ligne à 1½ pour cent.
Passage—Cabine........$50
Entrepont........25
Billets d'excursion........80
Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour LIVERPOOL, BREME et le HAVRE.
Pour fret ou passage, s'adresser à ALFRED MOULTON, Rue Carondelet, No 41.
4mai—1an

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 t 1 2 sem

LIVERPOOL.
Ligne Américaine pour Liverpool.
La seule ligne transatlantique sous PAVILLON AMERICAIN. Un départ tous les JEUDIS, de Philadelphie.
LIGNE RED STAR, POUR ANVERS.
Un départ de NEW-YORK et de PHILADELPHIE, alternativement, TOUS LES 15 JOURS. C'est la route la meilleure et qui coûte le moins pour toutes les parties de l'Europe centrale, l'Italie, etc. S'adresser à PETER WRIGHT & SONS, Philadelphie, ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet, Nlle-Orléans.
10 mai—9mt12s

Ouverture de la Pharmacie HOMŒOPATHIQUE DE BŒRICKE & TAFEL.
Cette pharmacie vient d'être ouverte au No 130 de la rue du Canal, NOUVELLE-ORLEANS.
ELLE est la succursale des pharmacies établies depuis 1835, à New York et à Philadelphie. On trouvera toujours les médicaments 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—1an t 2

JURGIELEWICZ'S ANTI-RHEUMATIC MIXTURE. Patented
Guérison positive des rhumatismes, de la goutte, de la névralgie et de toutes les maladies provenant de l'impureté du sang. La mixture anti-rhumatismale de Jurgielewicz est le remède le plus populaire du pays. Il a plus de vente que tous les autres remèdes ensemble et c'est le remède de patente le plus couteux qui existe.
Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale. Si le malade après avoir consommé une ou deux bouteilles ne s'en trouve pas mieux, il peut être sûr qu'il ne souffre d'aucun des maux ci-dessus mentionnés et il sera inutile de continuer. Prix de la bouteille $1 50.
A vendre par tous les principaux droguistes. FERSLEW & CO, propriétaires, P. O. Box 1406 Nlle-Orléans.
17 nov 1an

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.
Le steamer en fer américain de 1ère classe, E. B. WARD, Jr., Capt. G. PIZZATI, partira prochainement........ à 5 h. P. M. de son 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 conjointement avec ses goélettes régulières.
2 mars—1 an.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas.
A dater du 2 décembre 1877, le bateau à vapeur ST. FRANCIS BELLE, partira, de la tête de la rue Bienville, à sept heures et demie du matin, pour Westwego, et transportera les passagers qui se rendent aux stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il quittera Westwego à 5 heures du soir et arrivera à la Nouvelle-Orléans à 5—45 P. M.
Le bateau qui se reliera au train d'excursion du dimanche partira d'ici à 8 heures du matin et sera de retour le même jour à 5 heures 45 m. du soir.
Le fret reçu au même endroit, à 2 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.
C. S. PAYNE, Surintendant.
4 déc—

Paquebot de la malle, pour Vicksburg.
Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M.
Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.
Le bateau à vapeur YAZOO VALLEY, remplaçant le NATCHEZ, Frank Bock 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 PERRY & WORK, 106 Commune et J. E. 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. E. BROCKETT, Agent.
8sept—1an Au No 32 de la rue des Magasins.

BAYOU SARA.
Paquebot régulier de la malle pour Bayou Sara, deux fois par semaine.
Deux voyages par semaine. Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M.
Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Lobdell Store, Bâton-Rouge, Plaquemine et tous les débarcadères intermédiaires, le paquebot de première classe,
GUACHITA BELLE,
J. C. Libano, capitaine, ... commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à BRITTON & KOPPLER, 82 Gravier. LORD & McPEAKE, 48 Camp.
Oct 4—

Paquebot de la Côte jusqu'à Thibodeaux. Deux fois par semaine.
ASSUMPTION en place du Henri Tête, P. A. CHARLET Capitaine, N. Z. DUPRE, Commis.
Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS 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 B. RIVET, 105 rue Decatur, près St. Louis.
16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.
Jusqu'à nouvel ordre, le steamer NEW CAMELIA, partira du Lac, comme suit: Le LUNDI et le JEUDI, à l'arrivée du train de 11 heures du matin; le MERCREDI et le SAMEDI, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi, du N. O. City Railroad, partant de la rue du Canal.
Retour: il quittera Madisonville les LUNDI, MARDI, JEUDI, VENDREDI et DIMANCHE matin. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'à "Old Land. ing."
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.
Ce voyage se fera tant que le steamer ne sera pas arrêté par le mauvais temps ou les basses eaux.
Les bagages (seulement) sont reçus à l'angle des rues Canal et Carondelet, au départ du train correspondant avec le départ du bateau.
Pour plus de détails, s'adresser à C. M. SORIA,
2avril 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 le 2 mai. Il partira de l'extrémité du CITY RAIL ROAD, au Lac, tous les MARDIS et VENDREDIS, à l'arrivée du train de 11 heures du matin.
Il quittera la Passe Christian pour la Nlle-Orléans, tous les MERCREDIS et SAMEDIS, à 5 heures du matin.
Un dépôt de fret vient d'être établi au Pont Magnolia, Nouveau Bassin: il y sera reçu du fret pendant toute la journée, les lundis et les jeudis, et jusqu'à 8 heures du matin les mardis et vendredis pour les chevaux et les bestiaux.
Pour les taux du fret et les autres renseignements, s'adresser à C. M. SORIA, Agent, No. 20 de la rue de l'Union.
Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou basses eaux.
2mars—1au 15 oct.

Excursion du Dimanche.
Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.
Le beau steamer neuf, NEW CAMELIA, très fin 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 1au 15oct au No 20 de la rue de l'Union.

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

Avis aux Contribuables.
LE soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il réglera également toutes les licences d'Etat à un escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.
JOHN T. DUFOUR. Passage de la Bourse.
56.

CHEMINS DE FER.

The Great Piedmont Air Line.
Via Atlanta, Ga., et Charlotte, N. C.
La route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons-dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-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 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,—30 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 du soir et de la ville à 9 heures du soir.
Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 9 1/2 heures du soir.
Les personnes qui désirent s'arrêter à Gentilly, devront en prévenir le conducteur avant le départ du train.
D. B. ROBINSON, Receveur.
1er mai—

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

Great Jackson Route.
Chicago, St-Louis & New Orleans R. R.
THE QUICKEST ROUTE EAST.
Double Daily Through Trains.
Will leave and arrive at the Calliope St. Depot from July 6 1878, as follows:—
LEAVE. — ARRIVE.
Express No 1...5:45 P M | Express No 2... 9:00 A M
Way No 3.......7:00 A M | Way No 4.... 7:35 P M
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 information given at 22 Camp street, corner Commune.
A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja'y14—

ANT. CARRIERE, E. L. CARRIERE, O. CARRIERE, CHAS. L. 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........ 1,669,848 79
Bons des Etats-Unis........ 50,000 00
Autres Bons et garanties........ 9,277 50
Local de la Banque........ 30,000 00
Autres propriétés Foncières........ 56,600 00
Fonds d'amortissement portant cinq pour cent d'intérêt........ 2,250 00
Autres ressources valeur au comptant........
Dû par des Banques et Banquiers........ 147,179 85
.... 309,638 88
Currency........ 412,484 60
Espèces........ 86,288 04
Chèques sur d'autres Banques........ 426,204 41 — 924,977 05
2,583,272 07
PASSIF:
Capital réduit à........ 425,000 00
Surplus........ 85,000 00
Autres profits non-partagés........ 169,472 53
Montant en circulation........ 45,000 00
Dividendes non-payés (inclus les dividendes de 15 pour cent payables le 6 juillet 1878)........ 72,882 97
Dû à des déposants........ 1,371,447 69
Dû à des Banques et à des Banquiers 123,468 88 — 1,794,916 57
2,583,272 07
CHAS. L. C. DUPUY, Caissier.
Exact—Témoins:
SAM'L H. KENNEDY, LOUIS A. WILTZ,
ALF. MOULTON, JNO. B. LAFITTE,
THOS. A. ADAMS, JULIUS VAIRIN,
PIERRE LANAUX, Directeurs.
30 juin—

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........ $226,981 38
Pertes payées et estimées, savoir:
Pertes d'incendie.. $44,424 27
Pertes maritimes.. 12,190 00
Pertes de rivières.. 40,635 96 — 97,250 23
131,672 09
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participations, etc. 59,291 28
Moins loyers, sauvetage, épargnes, etc........ 21,629 80 — 37,661 48
Profits bruts........ $94,010 61
La Compagnie possède l'actif suivant:
Billets à recevoir.. $39,988 67
Prêts sur bons et hypothèques.. 44,707 80 — $84,696 47
Prêts remboursables sur demande.. $70,315 35
Argent.. 63,126 62 — 133,441 97
Bons de ville........ 83,117 20
Actions de banques et autres........ 89,186 03
Propriétés foncières........ 112,176 91
Primes en voie de collection et suspense account........ 33,992 19
Total de l'actif........ $506,611 37
Le compte précédent est une copie véritable et correcte des livres de la Compagnie.
THOS. A. ADAMS, Président.
HENRY V. OGDEN, Secrétaire.
Juré et signé devant moi, ce 22ème jour de mai 1878.
ALFRED INGRAHAM, Notaire.
Le Conseil de Direction a résolu aujourd'hui, qu'après avoir payé le dividende annuel de DIX POUR CENT sur le capital de la Compagnie, un dividende de VINGT POUR CENT serait payé comptant LUNDI, 10 juin, à ceux qui y ont droit.
DIRECTEURS:
Thos. A. Adams, Jas. 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—

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 rivières. 12,320 85 — $96,460 70
Réfaction (rebate) 15 0/0........ 46,499 04
Dépenses générales........ 34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville........ 10,242 70
Board of underwriters 6,759 55 — $194,176 45
Profits pour l'année 1877........ 109 415 84
A déduire:
Profits et pertes....$ 56,606 28
Dividende, 30 juin 1877. $25,000 00
Dividende, 31 décembre 1877.. 25,000 00 — 50,000 00
Balance........ 809 56 — $109,415 84
Actif de la Compagnie à sa valeur nominale de la place.
Argent en Banque...$ 58,065 78
Propriétés foncières........ 118,275 12
Gold Bonds des Etats Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co, bons de 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurance, etc. et consolidés de l'Etat de la Louisiane........ 195,390 42
Billets à recevoir pour primes........ 11,429 38
Billets de première hypothèque, billets avec garantie........ 166,523 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 une assemblée du Conseil de Direction qui a été tenue 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 des Marchands de la Nlle-Orléans.
AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.
VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.
CONFORMEMENT à sa charte, la compagnie publie l'état suivant de ses affaires:
Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—
Sur risques de feu........ $324,652 72
Sur risques de mer........ 20,648 79
Sur risques de rivière........ 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 rivière........ 10,264 92
Taxes, dépenses et intérêt payés........ 35,217 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
Effets à recevoir........ 81,811 67
Primes en voie de recouvrement........ 42,467 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 les primes nettes des participants de l'année expirée le 31 mai 1878, dividende qui sera payé le troisième lundi de juillet prochain.
Il a été, également, résolu de payer, aux actionnaires, sur demande, un intérêt de cinq pour cent sur leurs actions.
Directeurs:
P. MASPERO, EDWARD TOBY,
JOHN GEDDES, D. FATJO,
P. FOURCHY, M. W. SMITH,
J. J. FERNANDEZ, D. A. CHAFFRAIX,
JNO. B. LALLANDE, CHS. LAFITTE,
A. A. LELONG.
11 juin—

ANNUAL STATEMENT —OF THE— New Orleans Insurance Company.
Up to December 31, 1877.
ESTABLISHED IN 1805.
Fire Premiums........$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
Reinsurance........ 20,742 89 — 118,990 73
Net earned premiums........ $261,768 75
Add interest and salvage........ 41,823 54
$303,592 29
Deduct—
Fire losses $66,417 85
Mar. losses 17,722 00
River losses 12,320 85 — $96,460 70
Rebates on 15 per cent 46,499 04
General expenses 34,214 46
State and city taxes and licenses 10,242 70
Board of Underwriters. 6,759 55 — 194,176 45
Profit for the year 1877........ $109,415 84
Deduct—
Profit and loss........ 56,606 28
Dividend, June 30 1877 $25,000 00
Dividend of December 31, 1877........ 25,000 00 — 50,000 00
Balance........ 809 56 — 109,415 84
ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.
Cash in bank........$ 58,065 78
Real Estate........ 118,275 12
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols........ 195,390 42
Bills receivable for premiums........ 11,429 38
First mortgage notes and pledge notes........ 166,523 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 fourteenth instant.
J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 16, 1878.
DIRECTORS:
Ernest Merilh, H. Gally,
Charles Lafitte, Ant. Carriere,
Charles E. Schmidt, Jules Aldige,
Charles J. Leeds, W. A. Bell,
D. Fatjo, Pierre Poutz,
A. Schreiber, Jules Tuyes.

ASSURANCES.

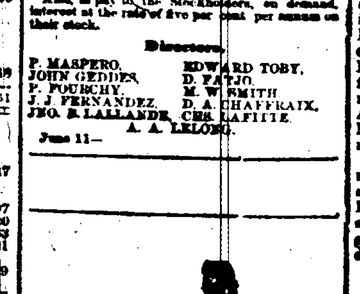
Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.
Capital payé........ $500,000
VINGT DEUXIEME ETAT ANNUEL.
Bureau No 32 rue du Camp.
Nlle Orléans, 1er janvier 1878.
CONFORMEMENT aux prescriptions de sa Charte, cette compagnie publie l'état suivant de ses affaires pour l'année finissant le 31 décembre 1877.
Montant des primes pour l'année écoulée le 31 décembre 1877.
Sur les risques de feu........ $253,685 74
Sur les risques de rivières........ 91,210 38
Sur les risques maritimes........ 80,473 55
$425,369 67
A ajouter—
Risques non terminées 1876........$ 94,275 00
Primes brutes........ $519,644 67
Moins—
Risques non terminées, 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........ 20,642 91
$132,235 49
Pertes non ajustées........ 36,000 00
$168,235 49
A ajouter—
Ré-assurance........$ 44,797 59
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters et Machines Babcock........ 50,279 11
Fonds de réserve........ 10,000 00
Intérêt sur capital........ 49,562 41
$322,874 30
Moins escompte et intérêt........ 29,075 66
$293,798 62
Profit net........ $104,659 27
La compagnie possède l'actif suivant, évalué au prix actuel de la place.
Actions et Bons........ $362,320 00
Prêts sur hypothèque........ 6,122 63
Prêts sur garantie........ 83,040 00
Billets à recevoir........ 11,458 31
Propriétés foncières........ 25,000 00
Primes en voie de collection........ 52,435 43
Argent en caisse........ 159,482 73
Total de l'actif........ $656,909 [illegible]
L'état précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.
JAS. I. DAY, Président.
H. CARPENTER, Secrétaire.
Signé et assermenté devant moi, ce 18e jour de janvier 1878.
A. INGRAHAM, Notaire.
Le Conseil de Direction à une réunion tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, puisées dans les profits nets de l'année et payé dix pour cent de dividende aux actionnaires, a résolu de payer un dividende en argent de 5 pour cent à prendre sur le montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 28 janvier 1878.
—DIRECTEURS.—
R. J. HART, JESSE K. FLOWER,
HENRY RENSHAW, J. WEIS,
HUGH WILSON, R. W. TAYLOR,
B. BISCOE, J. C. MORRIS,
A. BALDWIN, JAMES I. DAY,
CHAS. MACREADY, LIONEL C. LEVY,
W. E. SEYMOUR, EMORY CLAPP,
JNO. G. GAINES, D. A. CHAFFRAIX,
J. L. HARRIS, T. L. AIREY,
L. ALCUS, R. E. CRAIG,
SCOTT McGEHEE, SAM'L BOYD,
D. FATJO, JNO. S. GROVES.
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........ 12,190 00
River losses........ 40,635 96 — 97,259 23
$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc. $59,291 28
Less rents, salvage, savings, etc 21,629 80 — 37,661 48
Gross profits........ $94,010 61
The company have the following assets:
Bills receivable........ $39,988 67
Loans on bonds and mortgage........ 44,707 80 — $84,696 47
Loans on call........ $70,315 35
Cash........ 63,126 62 — 133,441 97
City bonds........ 83,117 20
Bank and other stocks........ 89,186 03
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, Jas. 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—

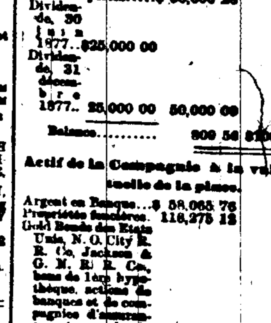
THE NEW ORLEANS BEE
DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.
OFFICE—No. 73, CHARTRES.
TERMS:
Rates of subscription—Daily, per annum, in advance, $14; half-yearly, $7; quarterly, $3 50.
Price of the paper—Single copies, Five cents.
Weekly—Per annum, $5; half-yearly, $2 50; quarterly, $1 25; Single copy, 10 cents.

For New York direct.
Cromwell Line.
This line is composed of the following steamers, NEW ORLEANS, CORTES, HUDSON, KNICKERBOCKER.
Steamship HUDSON, Capt. E. V. GAGER, will leave her warf, foot of Toulouse street, TUESDAY, Sept. 3rd, at 6 P. M.
Insurance on cargo by this line 1½ per cent.
Cabin Passage........ $50
Steerage........ 25
Excursion tickets........ 80
Freight for LIVERPOOL, BREMEN and HAVRE taken by this line, and through Bills of Lading given for the same.
For freight or passage apply to ALFRED MOULTON,
may1—1y 41 Carondelet Street

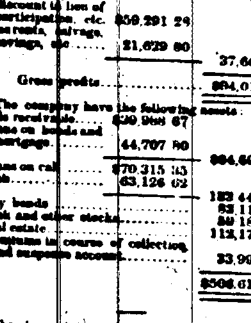
Merchants' Mutual Insurance Company OF NEW ORLEANS.
No 104 CANAL STREET.
TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.
IN conformity with the requirements of their charter the Company publish the following statement:
Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—
On Fire Risks........ $324,652 72
On Marine Risks........ 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........ 35,217 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 67
Premiums in course of collection........ 42,467 11
Agricultural Fair Association........ 2,000 00
City Scrips........ 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—



STEINFELD'S FRENCH Cognac Bitters,
FIRST PRIZE
Paris Exhibition 1867.
Purify the blood and strengthen the system, eradicating the effect of dissipation, maintain the human frame in condition of healthfulness, dispel the Blues and all mental distempers, and relieve those whose sedentary habits lay them open to depression. They prevent and cure *Billious 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.



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



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

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 à côté gauche de la statue de Clay, ou celui qui regarde le fleuve. L'une et l'autre traversent la rue du Camp sur la même voie, jusqu'à la rue Prytania, point où elles bifurquent; les cars de la ligne Prytania suivant la rue de ce nom jusqu'au dépôt établi dans la rue Toledano, et la ligne Magazine continuant à remonter la rue du Camp jusqu'à la rue Magazine, et longeant celle-ci jusqu'à la rue St-Joseph. Il y a un changement de cars dans la rue Magazine, au-delà du Marché de ce nom.
En remontant la rue du Camp par l'une ou l'autre des lignes ci-dessus, on voit à sa droite la Place Lafayette, à sa gauche Odd Fellows' Hall, St-Patrick's Hall et la belle Eglise de St-Patrick.
Dans la rue Prytania se trouvent quelques-uns des plus beaux édifices de la Nlle-Orléans.
Au retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyfarré pour suivre la rue Magasine.

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.
Les cars de cette ligne partent de la rue Baronne, près de Canal, à deux îlets de la statue de Clay: ils stationnent en face de Grunewald Hall. La ligne est à double voie jusqu'à Carrollton par la rue Baronne, le Cercle Tivoli et l'Avenue St-Charles. Dans le Cercle Tivoli s'élève un monument à la mémoire de Lee, le grand général confédéré.
Il y a, à Napoleon Avenue, une station où s'arrêtent les wagons traînés par les chevaux pour être remplacés par des voitures dont la puissance motrice se compose d'une petite locomotive sans feu, qui se charge de vapeur à Carrollton. Cette ingénieuse invention est due à feu le Dr. Lamm. On gagne ainsi Carrollton que des cyprières séparaient autrefois de la Nlle-Orléans et qui en est maintenant un faubourg. La distance de la rue du Canal à Carrollton est d'environ sept milles. Aux stations de Louisiana Avenue et de Napoleon Avenue sont des embranchements qui les relient au Mississipi.
Il y a aussi des cars qui partent de la rue Baronne, en face de Grunewald Hall, suivent la voie, par la rue Baronne et l'Avenue St-Charles, jusqu'à la rue Jackson dans laquelle ils s'engagent alors pour gagner le fleuve par un embranchement double.

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.
Les cars de cette ligne partent de la rue du Canal, descendent la rue des Remparts et longent la rue de l'Esplanade jusqu'au pont du Bayou: distance, trois milles environ. Ils reviennent par le même chemin, la voie étant double.
La rue des Remparts et la rue de l'Esplanade sont deux des plus belles rues de la Nlle-Orléans: elles sont larges et bordées de maisons élégantes et en général fort bien construites.
En traversant le pont du bayou on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.
Sur le parcours de la ligne de l'Esplanade, et près du Bayou, se trouvent les Fair Grounds où ont lieu les Expositions de l'Etat de la Louisiane et où le Louisiana Jockey Club a établi un champ de course. De l'autre côté du Bayou, la voie qui conduit au Half-way House longe le City Park dont les chênes séculaires forment une épaisse forêt.

Ligne des rues Remparts et Dauphine.
Point de départ: rue du Canal. La route se fait par la rue des Remparts jusqu'à la rue de l'Esplanade, celle-ci jusqu'à la rue Dauphine, et la rue Dauphine jusqu'à la rue Pologne, dans le 3e district, où se trouve la station. Le retour s'opère par la rue des Remparts et la rue du Canal.
A la station de la rue Pologne, il y a des cars qui vont jusqu'aux Abattoirs en passant devant les Casernes fédérales. Pour la route entière, de la rue du Canal aux Abattoirs, on ne paie que 5 cents.

Ligne de la Levée et des Casernes.
Les cars partent de la rue du Canal, vis-à-vis la Douane; ils s'engagent dans la rue Peters, qui devient ensuite Vieille-Levée et Levée, et atteignent la rue d'Enghien, 3e district, qu'ils suivent jusqu'à la rue de Chartres pour gagner la rue Pologne où se trouve la station. Là, les personnes qui veulent se rendre au Couvent des Ursulines, aux Casernes ou aux Abattoirs, prennent le car affecté à ce service, comme ci-dessus.
Les voitures de cette ligne passent devant la Place Jackson, la Cathédrale, le Marché français et l'Hôtel des Monnaies.
Le retour à la rue du Canal s'opère par les rues Pologne, Royale, Enghien et Levée.

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

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

Lignes de la rue St. Charles.
Ces lignes comprennent deux routes dont la station de départ est au pied de la rue St. Charles, près de sa jonction avec la rue du Canal. Les deux lignes remontent la rue St. Charles au moyen d'une seule voie, jusqu'au Cercle Tivoli d'où elles gagnent Triton Walk. Les *Baronne cars* passent de Triton Walk à la rue Baronne qu'ils remontent jusqu'à la station d'arrivée située rue Huitième. Les *Dryade 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 *Dryade cars*, par les rues Huitième, St. Denis, Dryades, St. Andrew, Remparts et Canal.
Les cars de cette double ligne passent devant l'Hôtel St-Charles, le Masonic Hall, l'Académie de Musique, le Théâtre St-Charles, l'Hôtel de Ville, la Place Lafayette et l'Exposition Building.

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.
Station de départ: Rue Magnolia, près de la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue Erato jusqu'à Carondelet, Carondelet et Bourbon jusqu'à l'Esplanade, Esplanade jusqu'à Decatur, Decatur jusqu'aux Champs-Elysées, 3ème district, en face de la gare du chemin de fer du lac Pontchartrain. De là, on peut prendre le train pour aller à Milneburg, sur les rives du lac.
Le retour s'opère par les Champs-Elysées, la rue Royale, la rue St.-Charles, Triton Walk, la rue Dryades et la rue Clio. On passe, rue Royale, devant le State House (ancien Hôtel St.-Louis).

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.
Station de départ: rue du Canal, statue de Clay. Parcours: (cars verts) Canal jusqu'à Dauphine, Dauphine jusqu'à Dumaine, Dumaine jusqu'à Broad, Broad jusqu'à Laharpe et 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 à Claiborne, Claiborne à Perdido, Perdido à Carroll et Poydras, Poydras à Fulton, Fulton à Canal.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

DEUXIÈME PARTIE.

LA COMTESSE DE GORDES.

XXI

Rien n'anime un cheval lancé à toute bride comme de sentir un autre cheval immédiatement derrière lui.
Raoul savait cela; aussi, pour ne point affoler Jack qui lui semblait déjà plus excité qu'il n'aurait fallu, il avait soin de maintenir Diégo à cinq ou six longueurs en arrière.
Le cri de Renée lui arriva néanmoins net et distinct.
—Qu'avez-vous donc, ma sœur?—demanda-t-il avec un commencement d'inquiétude.
—Jack n'obéit plus....—répondit la jeune fille.—Je suis emballée....
—Je vous avais prévenue....
—Je le sais bien!...mais il s'agit de me venir en aide et non de me chapitrer....
—Tenez bon....le chemin est sans obstacles et vous êtes solide à cheval!....
—Pas en ce moment....la tête me tourne....le cœur me manque....j'ai peur.
Renée chancelait en effet sur la selle d'une manière alarmante.
—Courage! courage!—lui cria le comte.
—Ah! j'en ai, du courage....—murmura-t-elle d'une voix entrecoupée—ce n'est pas l'énergie qui manque....c'est la force.....La défaillance arrive....Je n'y vois plus....Je tombe....
L'amazone avait lâché sa cravache.—Elle semblait ne se soutenir que grâce à la crinière saisie par elle à pleines mains.
Evidemment une chute était imminente et,—la vitesse de la course étant donnée—cette chute pouvait être terrible.
Raoul, de plus en plus effrayé, prit immédiatement son parti et résolut de jouer le tout pour le tout.
Il enfonça ses éperons dans les flancs de Diégo, de façon à obtenir de lui un de ces prodigieux efforts que les jockeys exigent des chevaux de course au moment d'arriver au poteau.
Le brave animal répondit à l'attente de son maître.
En deux foulées il atteignit Jack....
De la troisième il le dépassa, mais M. de Gordes avait eu le temps de saisir au passage les rênes que ne tenait plus Renée.
En même temps, par une manœuvre à la fois très hardie et très habile, il fit pivoter Diégo.
Jack, surpris en plein élan et violemment détourné de la ligne droite, ne put conserver son équilibre et, manquant des quatre pieds, s'abattit.
Raoul avait prévu cette chute; il se pencha vers la jeune fille au moment où le cheval tombait, la saisit par la taille, l'enleva de la selle et la jeta devant lui sur l'encolure de Diégo qui s'arrêta court avec une docilité merveilleuse.
—Chère sœur—dit le comte—rassurez-vous....tout péril est passé....
Renée ne répondit pas.
M. de Gordes la regarda.
Elle avait les yeux fermés;—sa tête renversée en arrière flottait, inerte, à chaque mouvement des bras qui la soutenaient.
—Elle a perdu connaissance!....—pensa le mari de Jeanne.—Voilà ces héroïnes qui se disent si braves et ne veulent écouter aucun conseil!......Une émotion les paralyse à la moindre apparence de péril....—Quoi qu'il en soit, il faut aviser.
La solitude était complète.
Le groom, distancé de plusieurs kilomètres, n'avait aucune chance de retrouver la trace de son maître, et pour l'acquit de sa conscience continuait sans doute à suivre au petit galop la grande avenue.
A la droite du chemin—(nous l'avons dit)—s'élevaient des masses rocheuses.—Presque au niveau du sol une grotte étroite, profonde et tapissée de mousse, se creusait dans le granit.
Tout près de là un filet d'eau s'échappant du monticule remplissait un bassin naturel et se perdait sous les racines.
Raoul mit pied à terre, laissant Diego et Jack, qui venait de se relever, libres de tondre côte à côte l'herbe fine poussant sous les arbres, et, portant dans ses bras la jeune fille appuyée contre sa poitrine, il franchit les vingt ou vingt-cinq pas qui le séparaient de la grotte dont nous avons signalé l'existence.
Chemin faisant, l'odeur pénétrante de l'ylang-ylang s'exhalant de la chevelure de Renée, de ses vêtements et de ses mains, montait par chaudes bouffées aux narines du comte, produisant un effet presque pareil à celui qui résulte pour les Orientaux de l'aspiration des vapeurs de l'opium.
L'hallucination bizarre mais explicable née dans le salon du château une heure auparavant et dont Raoul avait voulu chasser l'obsession, mais sans y réussir, se manifestait de nouveau avec une force décuplée, avec une puissance d'intensité grandissante.
Ce parfum qu'autrefois il avait adoré faisait oublier au jeune homme le temps, la distance et la mort... et Jeanne, elle-même....
Juliette ressuscitée, ou plutôt toujours vivante et toujours dans ses bras, l'inondait des effluves incendiaires de sa beauté, de sa jeunesse, de son amour....
M. de Gordes perdait le sentiment du réel....—sa tête s'égarait....—Une démence qui pour être passagère n'en était pas moins absolue s'emparait de son cerveau....
Cette folie le possédait tout entier au moment où s'enfonçant dans la pénombre de la grotte, il déposait sur la mousse le corps souple et charmant qui paraissait inanimé.
Il se pencha vers la jeune fille.
La ressemblance exploitée par Renée avec une adresse si perfide acheva l'œuvre que le parfum avait commencée.
L'hallucination atteignit son paroxysme.
—Juliette—balbutia-t-il—pourquoi donc avais-je cru que nous étions séparés par la mort?—C'était un mauvais rêve et voici le réveil....—Tu m'es rendue, Juliette et je t'aime....
Ah! comme il battait en ce moment, le cœur de Renée triomphante!....—Comme ses paupières abaissées contenaient à grand'peine le feu prêt à jaillir....
La victoire désormais lui semblait assurée.
Elle touchait au but....
Elle allait se venger de Jeanne et lui rendre au centuple ce qu'elle avait souffert par elle!....
Pour une nature haineuse et vindicative, pour une créature sans âme, c'était une de ces joies farouches qu'on n'éprouve qu'une fois en sa vie....
Raoul poursuivit dans son délire:
—A toi, Juliette...ma Juliette!...à toi tout entier!..à toi pour toujours!..
Attiré par une puissance magnétique irrésistible, il s'agenouilla et sa bouche effleura le visage de Renée....
Ce fut une caresse si légère qu'entre les lèvres du comte et l'épiderme de la jeune fille un papillon n'aurait pas laissé la poussière de ses ailes, et cependant Raoul, devenu soudain très pâle, se releva d'un mouvement brusque avec un geste d'épouvante.
Cette ébauche de baiser venait de rompre le charme....
L'hallucination malsaine fuyait devant la réalité...—Le mauvais rêve s'envolait, et la défaite la plus honteuse remplaçait pour Renée la victoire attendue....
—Mais c'est un crime!....—murmura M. de Gordes—j'étais infâme....ou plutôt j'étais fou!....—Odieuse folie!....folie maudite!....—Quel philtre avais-je bu!....J'insultais ma Jeanne bien-aimée!....J'outrageais la sœur de ma femme! Comme elles me mépriseraient toutes deux si elles savaient!....Heureusement elles ne savent pas et ne sauront jamais....Personne ne connaîtra le secret de ma folie....
Il s'assit sur un fragment de rocher et cacha sa tête dans ses mains, cherchant en vain la cause de sa courte démence et ne comprenant plus.
Ses mains se disjoignirent tout à coup; ses yeux se tournèrent vers Renée.
—Décidément j'ai perdu la tête!....dit-il presque à voix haute. Quoi! cette enfant est là sans connaissance et j'oublie de la secourir....
En fait de moyens curatifs un seul était à sa disposition, mais le plus simple de tous et l'un des plus puissants: l'eau fraîche.
Le ruisselet sortant du rocher coulait à vingt pas de la grotte.
Raoul s'élança dehors.
A peine avait-il disparu que Renée ouvrit les yeux.
Le pli creusé entre ses sourcils, sa pâleur, ses traits contractés, disaient énergiquement la profondeur de sa déception et l'âpreté de sa colère.
Elle pensait:
—Partie perdue!....Ce comte de Gordes est-il un homme!....Je veux ma revanche....je veux la vengeance, et je les aurai, dussé-je y laisser ma vie! Mais comment?
Quant au bout de deux ou trois minutes Raoul revint, apportant de l'eau glacée dans sa casquette de velours qui la laissait couler goutte à goutte, il trouva sa belle-sœur appuyée sur son coude et les yeux ouverts.
—Ah!—s'écria-t-il—vous voilà ranimée!....Quel bonheur!....
—Je sors d'un rêve, n'est-ce pas?—balbutia Renée d'une voix faible:—Où suis-je et que s'est-il passé?
—Rien de bien grave....—répondit le comte.
—Mais encore?
—Jack, poussé par vous outre mesure, s'est emballé; chose inévitable d'ailleurs et que je vous avais annoncée d'avance....
—N'en sachez donc en aucune façon mauvais gré au pauvre animal.
—Et ensuite?....
—Un étourdissement, résultant de la trop grande vitesse, vous a fait tourner la tête.—Vous avez pris peur....
—Et je suis tombée?
—C'est-à-dire que vous seriez tombée, c'est certain, car vous ne vous mainteniez en selle que par miracle, mais j'ai eu l'heureuse chance de vous recevoir dans mes bras au moment où Jack s'abattait.
—Alors, vous m'avez sauvé la vie!
—Je vous ai évité une chute un peu rude sur le gazon, pas autre chose, et je vous ai apportée ici.
—Combien y a-t-il de temps de cela?
Raoul, nous le savons, avait l'horreur du mensonge.
Il rougit légèrement, et néanmoins il répondit sans hésiter:
—Tout au plus cinq minutes....—Votre évanouissement n'aura pas été long....—Vous trouvez-vous mieux?—ajouta-t-il.
—Il me semble que oui.
—Voulez-vous essayer de vous tenir debout?
—Très volontiers, mais il faut m'aider car les parois de cette grotte tournent encore autour de moi....
Raoul tendit les deux mains à Renée qui, une fois debout, déclara que le vertige dont elle venait de se plaindre diminuait rapidement et qu'elle se sentait capable de reprendre le chemin du château de Gordes.

XXII

—Il y a loin d'ici au château—reprit le comte.—Peut-être feriez-vous bien, ma sœur, de vous reposer encore un peu...
—C'est inutile—répliqua Renée—je n'éprouve aucune fatigue....
—Oserez-vous remonter à cheval?....
—Parfaitement.....Jack ne s'est emporté que par ma faute; si j'avais suivi vos conseils rien de fâcheux ne serait arrivé.....C'est une leçon.....J'en profiterai et je serai prudente à l'avenir...
—Venez donc....
Raoul et Renée quittèrent la grotte.
Les chevaux ne s'étaient point écartés et se régalaient de feuilles vertes et de jeunes pousses.
Ils se laissèrent rejoindre avec une exemplaire docilité, et le comte aida sa belle-sœur à remonter sur Jack.
Lui-même se remit en selle, et tous deux reprirent au petit pas le chemin de Gordes.
Pendant un quart d'heure à peu près le cavalier et l'amazone n'échangèrent pas une parole.
Au bout de ce temps Raoul se tourna vers Renée:
—Chère sœur—lui dit-il d'une voix émue—je voudrais causer avec vous sérieusement....
La jeune fille regarda son beau-frère d'un œil étonné.
—Sérieusement?—répéta-t-elle.
—Oui—poursuivit-il—et la façon dont je vais vous parler à cœur ouvert vous prouvera toute la confiance que vous m'inspirez....
—Certes, vous avez bien raison d'avoir confiance.....—répliqua Renée.—Je le mérite!—De quoi s'agit-il?....
—Je veux vous demander un sacrifice....
—De quelle nature?
—De coquetterie.
—Vous m'intriguez beaucoup, mon frère, et d'autant plus que je ne me crois point coquette...—Enfin, ce sacrifice?...
—C'est de renoncer à une coiffure qui vous va merveilleusement....
—Parlez-vous de celle que j'inaugure aujourd'hui?
—Oui.
Renée se mit à rire.
—Vous m'intriguez de plus en plus!—reprit-elle.—Que vous vous occupiez de la coiffure de Jeanne, je le comprends....—mais de la mienne!....—A quel propos?
—Cette question m'amène à l'étrange aveu que je dois vous faire.....—Je vous ai laissé comprendre à Venise, lors de notre premier entretien dont chaque mot est gravé dans ma mémoire, qu'il existait une vague ressemblance entre vous et la pauvre femme que j'ai aimée pour son malheur....
—Je crois me rappeler en effet quelque chose de ce genre.....—murmura la jeune fille en jouant l'insouciance.
—Eh bien!—continua Raoul—Mme de Braines portait cette coiffure que par hasard vous avez choisie, et en copiant Juliette à votre insu, vous êtes devenue sa vivante image....
Le cœur de Renée se mit à battre avec force.—L'espoir anéanti se raviva.—Elle paraissait dangereuse au comte, donc elle pouvait triompher encore....
Qui sait s'il n'allait pas lui dire: "—*Ne vous coiffez pas ainsi, j'ai peur de vous aimer!*"
—Qu'importe une ressemblance—répliqua la jeune fille—puisque cette femme est morte et que sa place dans votre cœur est à Jeanne aujourd'hui?....
—Eh!—s'écria le comte avec feu—c'est justement parce que j'appartiens cœur et âme à ma Jeanne bien-aimée qu'un souvenir importun, s'imposant à moi malgré moi, me cause une sensation douloureuse.....Je sacrifierais sans regret dix années de ma vie pour effacer jusqu'à la moindre trace d'un passé d'erreur et de souffrance.....—Jugez combien il m'est pénible d'avoir incessamment sous les yeux l'évocation de ce passé funeste!!—Je ne suis pas de ceux qui se donnent à demi!.....—De même que Jeanne a tout mon amour, il faut qu'elle ait toutes mes pensées!....—Sous peine d'offenser cet ange je ne dois pas me souvenir que Juliette de Braines a vécu...
—Je dois oublier à la fois son visage et son nom...—Ma tendresse et ma loyauté s'unissent pour m'imposer cette loi!—Oserais-je approcher mes lèvres des lèvres pures de Jeanne si le souvenir d'une autre femme hantait mon esprit tourmenté?...—Ce serait une profanation et je me croirais sacrilège!....—Voilà pourquoi, chère Renée, je vous supplie de m'accorder la grâce que je sollicitais tout à l'heure....—Redevenez vous-même, c'est-à-dire la charmante fille qui nous est si chère, et dans mon existence absolument heureuse grâce à notre Jeanne adorable n'amenez plus une douleur et n'éveillez plus un remords sous la forme du spectre d'un temps évanoui....—Me le promettez-vous?
Renée frissonnant devint pâle.
La défaite cette fois était de celles dont on ne se relève pas!—irrémédiable!—sans appel possible!....
Elle le comprit.
—Mon frère—dit-elle d'une voix sèche et qui semblait démentir ses paroles—vous m'inspirez une trop vive affection pour qu'il ne me paraisse point facile de sacrifier à votre repos un caprice de futile coquetterie!....—J'aime trop surtout ma chère Jeanne pour songer à mettre entre vos baisers et ses lèvres un souvenir aujourd'hui détesté une image à présent odieuse!—Soyez sans crainte, vous ne verrez plus cette coiffure....
—Merci, ma sœur....—répliqua Raoul, un peu surpris du ton de Renée mais à mille lieues de soupçonner la véritable cause de l'amertume qui débordait en elle et qu'elle ne parvenait point à cacher.
—Comme il l'aime!—pensait la jeune fille.—C'est moi, sans elle, qu'il aurait aimée ainsi! Son cœur et sa fortune, elle m'a tout pris!—Et je la laisserais lâchement jouir en paix du bien volé!—Allons donc!....—Je ne puis la briser ainsi...je la briserai d'une autre façon...
A partir de ce jour il se fit une métamorphose absolue dans les allures et dans l'attitude de Renée; non brusquement, ce qui peut-être aurait paru bizarre, mais peu à peu et par gradations insensibles.
Ayant modifié son plan primitif, ou pour mieux dire cherchant un plan nouveau, la jeune fille se dit qu'avant toutes choses il importait de se rendre indispensable, afin que si Jules Leroux—(contre toute prévision et toute vraisemblance)—abrégeait la durée de son séjour à Paris, l'idée ne pût venir ni à Raoul, ni à Jeanne, de la renvoyer aux Vertes-Feuilles.
Elle parut se prendre de passion pour la campagne en général et pour le domaine de Gordes en particulier.
Elle témoigna le désir de suivre l'exemple de sa sœur, et de devenir dans une certaine mesure la providence de ceux qui souffraient.
Elle voulut accompagner Jeanne chaque matin dans ses visites charitables aux indigents et aux infirmes, et elle distribua en aumônes la majeure partie des quelques centaines de francs que son père lui avait laissés comme argent de poche au moment de son départ.
Elle prit à tâche de débarrasser Jeanne des vulgaires soucis auxquels une châtelaine, fût-elle dix fois millionnaire, ne peut se soustraire tout à fait, et la petite comtesse qui ne demandait qu'à s'absorber dans son amour la laissa, non-seulement sans ennui mais avec une vive reconnaissance, prendre le sceptre du pouvoir intérieur.
Renée d'ailleurs se garda bien d'user sans modération de l'autorité que lui abandonnait Jeanne.

(A suivre.)