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

NOUVELLE-ORLEANS,
SAMEDI, 21 SEPTEMBRE 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE

Les magnifiques navires de cette ligne favorite pour le continent (tous pourvus 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, 18 septembre.
CANADA, Frangeul, mercredi, 25 septembre.
*PEREIRE, Danré, mercredi, 2 octobre

Prix du passage (en or) pour le Havre.
Première cabine (vin compris)........$100
Deuxième — ....$ 64
Troisième — ....$ 35

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 astérique* ne prennent pas de passagers d'entrepont.

L. GRAND, Agent,
Gallier Court, No 3,
Nouvelle-Orléans.
4mai—1y

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

STEAMERS ENTRE BRÊME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA [illegible], 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	2 Oct.	environ 8 nov
Mannheim	23 "	24 "

Ces steamers font escale, en venant, au Hâvre 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...$65 en or. | Entrepont...$15, en or.
Pour les enfants au-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants au-dessous de 1 an, gratis.

N. B. Notre agent pour le Texas, M. Peter H. Erhard, à Galveston, est autorisé à délivrer des passages d'entrepont, aux conditions suivantes:
De Brême à Galveston........$42 00 en or.
De " à Indianola........45 50 do.

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

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

Pour plus de détails, s'adresser à
ED. F. STOCKMEYER & CO.,
Agents,
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,
H. R. Freeman, commandant,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse MARDI, 24 Sept. à 6 h. P. M.
L'assurance sur cargaison est prise 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,
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—9ntl2s | 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 2

JURGIELEWICZ'S ANTIRHEUMATIC 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 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 potence 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,
17 nov—1an P. O. Box 1406 Nlle-Orléans.

VAPEURS.

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer construit de 1ère classe,
E. B. WARD, Jr.,
Capt. G. PIZZATI, partira positivement ——— à 5 h. P. M. de son quai en face de la place Jackson, pour Ruatan et Utila.

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 nos goélettes régulières.
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 Nouville, 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 reliera au train d'excursion de 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 8 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,
J. F. Muse, Capitaine,
A. A. Roland, Commis.

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

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

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

BAYOU SARA.

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

Départ tous les MERCREDIS à 5 heures P. M.

Pour Bayou Sara, Waterloo, Hermitage, Port Hudson, Lobdell Store, 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, 83 Gravier.
LORD & McPEAKE, 46 Camp.
Oct 6—1an

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

ASSUMPTION
en place du
Henri Têté,
P. 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
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 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 6 heures du matin les mardis et vendredis pour les chevaux et les bestiaux.

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

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

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

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

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.

NEW-ORLEANS SAVINGS INSTITUTION
156 rue du Canal,
D. URQUHART, Président,
THOS. A. ADAMS, 1er Vice-Président,
THOS. A. CLARKE, 2nd "
CHAS. J. LEEDS, 3ème "
CHAS. KILSHAW, Trésorier.

DIRECTEURS.

Thos. A. Adams,	Geo. Jonas,
Thos. A. Clarke,	J. G. Gaines,
C. J. Leeds,	C. Schneider,
S. Jamison,	Carl Kohn,
A. Moulton,	T. L. Bayne,
A. Palfrey,	D. Urquhart,

29 janv—1 an

CHEMINS DE FER.

Avis spécial.

A partir de lundi, 5 août, les trains de passagers partiront d'Alger pour Morgan City le LUNDI, le MERCREDI et le VENDREDI, à 9 heures du matin. Le ferryboat quitte le pied de la rue Ste Anne à 7 heures et demie du matin. Les trains, pour revenir à Alger, partent de Morgan City à midi 45 minutes.

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

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

A ces trains de fret sera joint chaque fois un wagon pour passagers.
3 août—1an

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 qui, dès pour les villes de plaisance du Nord de la Georgie, 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—1an

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 informations given at 22 Camp street, corner Common.
A. D. SHELDON, Agent de Tickets.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja'y14—

Chemin de fer Pontchartrain.

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

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

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

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

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 6½ heures et demie du soir et de la ville à 7 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 7 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—au15sep

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

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

J. VERGNOLE,
65.........Rue Decatur.........65
—IMPORTATEUR DE—
VINS, COGNAC, LIQUEURS, FRUITS A L'EAU-DE-VIE, VERMOUTH, HUILE, SARDINES, ABSINTHE.

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

BITTER DES ARABES
Supérieur à tout autre.

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

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

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........$334,652 72
Sur risques de mer........20,648 79
Sur risques de rivières........24,051 91
Total des primes........$379,353 42
En moins, primes non expirées........117,841 00
Montant net des primes le 31 mai 1878........$261,512 42
Pertes payées—
Sur risques de feu........$55,437 89
Sur risques de mer........13,465 68
Sur risques de rivières........10,964 92
Taxes, dépenses et intérêt payés........35,317 52
Ré-assurances et primes remboursées........18,313 67—132,799 68
Bénéfices........$128 712 74

L'actif de la compagnie est comme suit:
Propriétés foncières........$296,054 86
Bons de la ville et bons hypothécaires........65,100 53
Actions de banques, des Water Works et autres actions........196,376 40
Billets garantis par hypothèques........186,501 65
Billets reposant sur nantissements........69,970 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........81,551 35
$1,077,613 59

Le tableau qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la compagnie.
PAUL FOURCHY,
Président.
G. W. NOTT, Secrétaire.

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

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

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

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

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sun.

Capital payé........$500,000.
VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL.
Bureaux 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........80,472 55
$425 369 67
A ajouter—
Risques non terminés 1876........$ 94 275 00
Primes brutes........$519 644 67
Moins—
Risques non terminés 1877........$104,741 00
Primes remboursées........16,445 78—$121 186 78
Primes nettes $398,457 89
Pertes, etc., payées pendant la même période—
Sur les risques de feu $ 92,406 56
Sur les risques de rivières........19,185 02
Sur les risques de mer........20,643 91
$132,235 49
Pertes non ajustées........36,000 00
$168,235 49
A ajouter—
Ré-assurance........$ 44,797 29
Dépenses générales, Taxes, Loyer, Board of Underwriters and 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 68
$293,798 62
Profit net........$104,658 27

La compagnie possède l'actif suivant, évalué au prix actuel de la place.
Actions et Bons........$306,329 00
Prêts sur hypothèques........9,122 83
Prêts sur garantie........93,040 69
Billets à recevoir........11,458 35
Propriétés foncières........25,000 00
Primes en voie de collection........52,435 49
Argent en caisse........159,482 73
Total de l'actif........$656,868 89

L'état précédent est une copie exacte et correcte des livres de la Compagnie.
JAS. I. DAY, Président
H. CARPENTER, Secrétaire.
Signé et assermenté devant moi, ce 18e jour de janvier 1878.
A. INGRAHAM, Notaire.

Le Conseil de Direction, à une réunion tenue le dix-neuvième jour de janvier 1878, après avoir mis de côté dix mille piastres pour le fonds de réserve, 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, 26 janvier 1878.

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

ASSURANCES.

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

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

Primes de feu........$266,881 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
Réduction (rebate) 15 0/0........46,499 04
Dépenses générales........34,214 46
Taxes et licences d'Etat et de ville........10,242 70
Board of underwriters........6,759 55 $194,176 45
Profits pour l'année 1877........109 415 84
A déduire:
Profits et pertes........$ 56,606 28
Dividende, 30 juin 1877........$25,000 00
Dividende 31 décembre 1877........25,000 00 50,000 00
Balance........809 56 $109,415 84

Actif de la Compagnie à la valeur actuelle de la place.
Argent en Banque........$ 58,065 79
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, 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........166,528 84
Primes en voie de collection........70,210 94 $619,895 46

L'état et dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
J. W. HINCKS, Secrétaire. J. TUYES, Président.
Fait et assermenté devant moi, ce 16 janvier A. D. 1878.
JOHN L. LARESCHE,
3ème Justice de Paix.

A un meeting du Conseil de Direction qui a été tenu le 10 du courant, il a été résolu de payer l'intérêt-dividende semi-annuel de cinq pour cent sur le capital aux actionnaires ou à leurs représentants légaux, à partir du 14 courant.
N. O. 16 Janvier 1878 J. W. HINCKS, Secrétaire.

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

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums........$180,751 16
Marine premiums........36,729 15
River premiums........82,136 50
$299,616 81
Earned premiums, less reinsurances 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 22
$131,672 09
Taxes, expenses, discounts in lieu of participation, etc........$59,291 28
Less rents, salvage, savings, etc........21,629 80 37,661 48
Gross profits........$94,010 61

The company have the following assets:
Bills receivable........$39,988 67
Loans on bonds and mortgage........44,707 80 $84,696 47
Loans on call........$70,315 35
Cash........63,126 62 133 441 97
City bonds........83 117 20
Bank and other stocks........59 186 63
Real estate........112 176 91
Premiums in course of collection and suspense account........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. R. King,
Sam'l B. Newman,	Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy,	Joseph W. Stone,
John Phelps,	George Martin,
Adam Thomson,	Alfred Moulton,
Henry Abraham,	L. C. Jurey,
Victor Meyer,	Edward Nalle,
Joseph Bowling,	Geo. W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forcheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,
	Jno. M. Parker.

24 mai—

ASSURANCES.

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........20,743 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
Rebate at 15 per cent........46,499 04
General expenses........34,214 46
State and city taxes and license........10,242 70
Board of Underwriters........6,759 55—194,176 45
Profit for the year 1877........$109,415 84
Deduct—
Profit and loss........56,606 28
Dividend, June 30 1877........$25,000 00
Dividend 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 79
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 pledged notes........166,528 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 16, 1878.

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

Merchants' Mutual Insurance Company
OF NEW ORLEANS.
No 104 CANAL STREET.
TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—
On Fire Risks........$334,652 72
On Marine Risks........20,648 79
On River Risks........24,051 91
Total Premiums........$379,353 42
Less Unearned Premiums........117,841 00
Net Earned Premiums 31st May 1878........$261,512 42
Losses Paid—
On Fire Risks........$55,437 89
On Marine Risks........13,465 68
On River Risks........10,964 92
Taxes and expenses, less interest........35,317 52
Re-insurance and Return Premiums........18,313 67—132,799 68
Profit........$128,712 74

The Company have the following assets:
Real Estate........$296,054 86
City Bonds and Mortgage Bonds........65,100 53
Bank, Water Works and other stocks........196,376 40
Notes secured by mortgage........186,501 65
Notes secured by pledge........69,970 63
Bills receivable........81,811 67
Premium in course of collection........42,467 11
Agricultural Fair Association........2,000 00
City Scrips........5,879 39
Cash on hand........81,551 35
$1,077,613 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—

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. H. R. Freeman
will leave her warf, foot of Toulouse street,
TUESDAY, Sept. 24, 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,
mar1—1y 1 Carondelet Street

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 ré-assurances et primes rendues........$228,931 32
Pertes payées et estimées savoir:
Pertes d'incendie........$44,424 27
Pertes maritimes........12,199 00
Pertes de rivières........40,635 96 97,259 22
121,672 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........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. R. King,
Sam'l B. Newman,	Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy,	Joseph W. Stone,
John Phelps,	George Martin,
Adam Thomson,	Alfred Moulton,
Henry Abraham,	L. C. Jurey,
Victor Meyer,	Edward Nalle,
Joseph Bowling,	Geo. W. Sentell,
Edw'd J. Gay,	Paul E. Mortimer,
Simon Hernsheim,	John V. Moore,
Simon Forcheimer,	W. B. Conger,
Jos. B. Wolfe,	Henry M. Preston,
R. B. Post,	J. J. Irby,
Edw'd Pilsbury,	Reuben G. Bush,
	Jno. M. Parker.

24 mai—1y

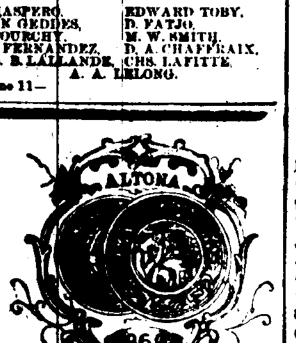
LEON QUEYROUZE. OSCAR BOIS
QUEYROUZE & BOIS
MARCHANDS EN GROS DE
GROCERIES, VINS, LIQUEURS,
—ET—
Toutes sortes de Produits de l'Ouest
Aux magasins bleus,
Coin Vieille-Levée et Bienville,
18 juil 78—1 an. Nlle Orléans.

STEINFELD'S FRENCH Cognac Bitters,
FIRST PRIZE
Paris Exhibition 1867

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

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

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 qualités supérieures à des [prix] rédu[its].
Agence STAR NEW STYLE & FOREWS—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marque célèbr[es]

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

A retour, les cars de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les cars de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Peyroux 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 ilets 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 *Dryads cars* vont de Triton Walk à la rue Dryades, passant devant le marché de ce nom, reviennent la rue Dryades jusqu'à St. Andrew, suivant St. Andrew jusqu'à Baronne et Baronne jusqu'à la rue Huitième.

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

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

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

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

Ligne des Fair Grounds et du Marché Français.

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

Upper Magazine Line.

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

Chemin de fer de Pontchartrain.

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

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

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

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

Ligne de la rue Claiborne.

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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

TROISIÈME PARTIE.

LE PRINCE TOTOR.

XI

Deux ou trois jours après l'entretien auquel nous venons d'assister, le prince de Castel-Vivant, rencontrant Jules Leroux, lui parlait en termes ambigus et avec force réticences d'un voyage qu'il allait faire en compagnie de quelqu'un qu'il ne pouvait nommer, et d'un grand changement qui, sans doute, ne tarderait point à s'accomplir dans sa fortune....

La semaine suivante Godefroy se mettait en route avec Hector.

Ils étaient censés voyager à frais communs mais le prince, mû par le sentiment tout paternel dont nous connaissons la nature, trouvait dans le moindre [illegible] que son futur fils adoptif prendre à son compte les sept-huitièmes de la dépense, et comme toute ce n'était que juste, l'élève devant naturellement subvenir aux nécessités de la vie du professeur.

Nous ne suivrons pas les deux hommes dans leur pérégrination [illegible] à travers l'Europe;—le détail de leurs faits et gestes serait intéressant peut-être, mais nous entraînerait beaucoup trop loin.

Ils visitèrent ensemble Bruxelles, Berlin, Vienne, Saint-Pétersbourg, Rome, Venise, Naples, Florence, bien d'autres villes encore, et arrivèrent enfin à Genève, dernière étape avant la rentrée en France.

Là ils s'installèrent dans le plus brillant des hôtels de premier ordre, et ils s'occupèrent de mettre en scène sans le moindre retard le scénario composé par Godefroy et approuvé par Bégourde.

Selon le plan convenu, ils firent connaissances avec les quelques Français logés au même hôtel, et qui, très flattés des avances d'un personnage aussi considérable que le prince de Castel-Vivant, s'empressèrent de rendre politesse pour politesse.

Une embarcation de promenade, un petit yacht très confortable et d'une rare élégance, fut équipé aux frais de Bégourde, dont les lettres de crédit sur une foule de banquiers pouvaient faire face à des dépenses bien autrement lourdes, et les excursions commencèrent le long des rives merveilleuses et célèbres du Léman.

Chaque matin, le yacht emmenait quelques invités,—On ne revenait que dans l'après-midi et, quand on ne voulait point descendre à terre, on installait sur le pont une table légère, on tirait de la cale des provisions de toutes sortes, des paniers de vins d'Irvene et de Champagne, et l'on déjeunait en plein lac, sous le ciel bleu.

Ces promenades pittoresques avaient un grand succès.—Plusieurs étrangers de distinction faisaient des démarches pour être admis à les partager, et presque toujours le prince accueillait favorablement leur demande.

Enfin arriva le grand jour, le jour choisi pour l'émouvant et décisif épisode du péril couru par le prince et du sauvetage accompli par Bégourde.

Le temps était radieux, le soleil brillant, et l'atmosphère si transparente qu'on distinguait à l'œil nu et à une grande distance les moindres détails des montagnes pittoresques reflétant dans le lac leurs cimes tantôt rocheuses, tantôt verdoyantes, et couronnées de neiges éternelles.

Le prince et Bégourde étaient vêtus l'un comme l'autre de toile blanche et portaient des chapeaux de paille.

Cinq invités—trois Français et deux Anglais—se trouvaient à bord.

Le vent très faible ne parvenait à gonfler la voile que par intermittences, et le yacht marchait si doucement qu'il ne laissait derrière lui aucun sillon appréciable.

Godefroid se pencha sur le plat-bord.

—Regardez, dit-il, ce n'est pas de l'eau, c'est du cristal.... Les poissons apparaissent comme sous la glace d'un aquarium....—On pourrait compter les cailloux.

Puis, s'adressant au pilote, il ajouta:

—C'est très peu profond ici, n'est-ce pas? Quatre ou cinq pieds, je suppose....

Le pilote se mit à rire et répliqua:

—Excusez, mon prince, vous faites une petite erreur.... Nous avons ici quinze à vingt pieds d'eau, si ce n'est plus....

—Il en faudrait moins pour me noyer bel et bien.... reprit M. de Castel-Vivant. Je ne sais pas nager.... Mais en revanche je suis prudent....

—On ne l'est jamais trop... formula sentencieusement le pilote.

Cinq minutes après le prince désignant un point de l'horizon demanda:

—Cette tache blanche, là-bas, est-ce une voile?

Tous les regards prirent la direction indiquée.

Personne ne vit rien.

Le prince soutint son dire; il affirma même que la tache blanche grossissait et comme ses auditeurs ne paraissaient point convaincus il reprit, en tirant de sa poche une petite jumelle de spectacle:

—Du reste nous allons savoir à quoi nous en tenir....—La portée de ce joujou à douze verres est énorme....

Et, quittant le fauteuil américain sur lequel il était assis, il alla se placer à la pointe du yacht et braqua vers l'horizon les canons de sa lorgnette.

—Mon prince—lui cria le pilote—prenez garde, s'il vous plaît....—Un accident est si vite arrivé....

—J'ai déjà dit que j'étais prudent....—répliqua Godefroy avec une sorte d'impatience.

A ce moment précis un souffle d'air un peu plus fort enfla la voile pour une seconde, accélérant la marche du yacht.

Si peu appréciable que fut cette augmentation de vitesse, elle suffit cependant pour faire perdre l'équilibre au prince qui sans doute n'était point sur ses gardes.

Il chancela, et ne trouvant à portée de sa main nul objet auquel il lui fût possible de se rattraper, il tomba dans le lac comme une masse, en criant:

—A moi.... au secours.... sauvez-moi....

L'eau profonde, se renfermant sur lui, interrompit son appel désespéré.

Ce fut alors à bord du yacht une rumeur et une confusion inouïes.—Invités et gens de l'équipage parlaient tous à la fois, se pressaient, se heurtaient, discutaient, conseillaient, voulaient voir et n'agissaient pas.

Bégourde seul ne disait rien.

Il se dépouilla de son veston en un tour de main, bondit par-dessus bord et plongea.

—Ah! s'écria le pilote—le brave jeune homme!....—J'en aurais bien fait autant, moi, mais je nage comme un chien de plomb....

Puis un silence profond régna.

Les poitrines oppressées ne respiraient plus. — Les regards effarés suivaient anxieusement le drame qui se jouait entre deux eaux....

Nos lecteurs sachant que ce drame était une comédie, nous nous abstiendrons de leur narrer les péripéties, dépourvues pour eux de tout intérêt.

Les choses se passèrent selon le programme établi par le faux noyé et son prétendu sauveur.

Au bout de quelques secondes, qui semblèrent mortellement longues aux spectateurs naïfs, Bégourde reparut, nageant d'une main et soutenant de l'autre le corps du prince qui, les yeux fermés, ne donnait plus signe de vie.

Des applaudissements frénétiques éclatèrent sur le pont.

—Eh! sapristi!—dit Bégourde d'une voix que l'émotion enrouait—il ne s'agit pas de nous applaudir, mais de nous tirer de là....—J'ai eu le bonheur de sauver le prince au péril de ma vie, mais chargé comme je le suis, je ne puis remonter.... Tonnerre de Bougival! Aidez-moi donc!...

Godefroy, les yeux clos, la tête abandonnée sur l'épaule de Bégourde, pensa:

—La chose s'est fort bien faite, seulement, le *Tonnerre de Bougival* est de trop.

—Ce diable de garçon a des mots de rapin qui reparaissent mal à propos et qui, j'en ai grand peur, reparaîtront toujours......

Pendant que le noyé monologuait ainsi, le pilote et les deux hommes d'équipage organisaient le sauvetage du sauveteur.

Tout fut prêt en un instant.—Hector n'eut qu'à saisir les cordes qu'on lui tendait et dont l'une avait une boucle destinée à servir d'étrier.—Une fois son pied dans cette boucle, on le hissa à bord, lui et son fardeau, sans la moindre peine.

—Le prince est évanoui, vous le voyez—dit-il en écartant les importuns qui voulaient lui serrer les mains.—C'est du prince seul qu'il faut s'occuper....—Qui a des sels anglais?

—Moi....—répondirent trois voix avec un ensemble parfait.

Et trois flacons sortirent de trois poches.

—Un seul suffit....—continua Bégourde en prenant l'un des flacons.—Je vais le faire respirer au prince.....—ajouta-t-il—frappez lui dans les mains pendant ce temps-là....

Cinq minutes de médication amenèrent le résultat attendu.

M. de Castel-Vivant fit un mouvement léger, poussa un profond soupir, releva la tête, ouvrit les yeux, et promenant un vague regard autour de lui balbutia d'une voix à peine distincte:

—Qui m'a sauvé?......

Bégourde répondit:

—Moi, cher prince....

—Dans mes bras, mon fils......

Hector se précipita sur la poitrine ruisselante de M. de Castel-Vivant, et les deux hommes s'unirent en une affectueuse étreinte.

Ce fut une petite scène absolument touchante dont on s'entretint le soir même avec admiration dans toute la ville de Genève.

Les excursions du yacht se prolongeant parfois vingt-quatre heures, une malle renfermant des costumes de rechange se trouvait à fond de cale et permit au prince et à Bégourde de quitter leurs vêtements mouillés.

Le retour fut d'ailleurs immédiat.

Après une alerte si vive il importait de ne point compromettre la précieuse santé du prince, et les soins d'un médecin pouvaient être nécessaires.

Il n'en fut rien d'ailleurs et M. de Castel-Vivant, plein de vigueur dans sa verte vieillesse, se portait à merveille le lendemain matin.

Sur sa demande, on rédigea en termes pompeux le procès-verbal du sauvetage; les invités, le pilote et les deux matelots le signèrent, et la légalisation des signatures fit de ce procès-verbal un acte authentique.

Munis de la pièce indispensable à la réussite de leurs projets, Hector et Godefroy n'avaient désormais aucun motif de prolonger leur séjour en Suisse. Ils reprirent donc le chemin de Paris et, dès le lendemain de leur arrivée, remplirent les premières formalités relatives à l'adoption, c'est-à-dire qu'ils se présentèrent ensemble chez le juge de paix de l'arrondissement où demeurait le prince et déclarèrent, l'un qu'il désirait adopter, l'autre qu'il consentait à être adopté.

Ceci fait, il ne leur restait plus qu'à attendre et, rien ne pouvant abréger les délais légalement nécessaires, ils prirent leur parti du statu quo.

Le prince mit le temps à profit pour compléter l'éducation du gentleman de Bégourde.

Ce dernier, pendant le voyage, avait fait des progrès réels.—Le rapin débraillé s'effaçait peu à peu et cédait la place à l'homme du monde élégant et correct.

Parfois il est vrai, en certains moments d'abandon, le rapin reparaissait pour quelques minutes, mais ces moments devenaient de plus en plus rares, et le mal n'était pas bien grand.

Bégourde consacrait ses journées à tous les sports;—il montait à cheval selon les vrais principes; faisait des armes avec Vigeant enchanté de son élève; conduisait à deux et à quatre d'une façon irréprochable et prenait des leçons de danse sérieuse.

[...] sont des artistes, modifiaient selon les lois du bon goût la décoration et l'ameublement de l'hôtel.—Le cuir des harnais ne disparaissait plus sous les floritures du métal.—Les nuances sombres remplaçaient les couleurs criardes des voitures dont le blason et la couronne des princes de Castel-Vivant allaient bientôt illustrer les panneaux.

XII

Enfin arriva le jour si impatiemment attendu.

Le tribunal de première instance, après avoir entendu le procureur du gouvernement qui nous régit avait prononcé:—*Il y a lieu à l'adoption.*

La Cour, ayant pris connaissance du jugement du tribunal, avait rendu en audience publique l'arrêt ainsi conçu: *Le jugement est confirmé, en conséquence il y a lieu à l'adoption.*

L'arrêt avait été affiché en tels lieux et en tel nombre d'exemplaires que le tribunal avait jugé convenable, puis transcrit sur les registres de l'état civil de l'arrondissement où l'adoptant était domicilié.

Godefroy possédait cent mille livres de rentes viagères. — Hector Bégourde était désormais le prince Hector de Castel-Vivant.

Cette adoption, avons nous besoin de le dire, ne passa point inaperçue dans le monde quasi artistique où le jeune homme avait vécu.

Les anciens camarades du café Frontin, du café de Suède, du café de Madrid, des estaminets du quartier latin, des brasseries du boulevard des Batignolles, firent au sujet de Bégourde d'autant plus de gorges chaudes qu'ils le jalousaient davantage.

Ils le nommèrent: LE PRINCE TOTOR, et le succès de ce nom fut énorme.

Le patricien de fraîche date devint bien vite une physionomie parisienne, une figure connue, un type du boulevard et du bois.

Quand on le voyait passer dans sa victoria, ou à cheval, ou en phaëton, conduisant deux trotteurs Orloff de mille louis, on ne disait pas:—*Voilà le prince de Castel-Vivant*.... mais:—*Voilà le prince Totor.*

Le prince Totor marchait rapidement à la célébrité.—Il avait les honneurs de la caricature dans les journaux à images qu'il enrichissait jadis de ses dessins à vingt francs pièce.

Lorsqu'il entrait dans l'avant-scène de quelque théâtre populaire en compagnie galante, on ne manquait point, au parterre et à la troisième galerie, d'applaudir bruyamment, comme on le faisait du temps de Mangin, et de crier, avec imitation de chants de coq ou de miaulements du chat:

—C'est le prince Totor! Ohé!

Il était d'ailleurs bon prince et, trouvant cela fort drôle, il se penchait en avant, le sourire aux lèvres, et saluait de la tête et de la main le public qui l'acclamait, un peu railleusement peut-être, mais enfin qui l'acclamait.

Lazarine ne savait rien de ces choses, l'adoption ayant eu lieu au moment précis où ses couches prochaines créaient la solitude autour d'elle.

Jules Leroux, très au courant de ce qui se passait et plus intime que jamais avec Godefroy redevenu riche, aurait pu facilement instruire sa fille, et l'aurait fait sans le moindre doute s'il n'avait fallu prononcer le nom de Bégourde, mais nous savons que l'ex-banquier avait des motifs sérieux pour éviter de parler à la marquise du ci-devant rapin.

Hector, une après-midi, suivait à cheval la contre-allée de l'avenue des Acacias au bois de Boulogne.

On sait que cette avenue est le lieu de promenade favori des femmes du vrai monde qui, sans regrets, abandonnent la rive gauche du lac aux voitures de la haute cocotterie.

Le petit prince vit passer Lazarine avec laquelle il ne s'était point rencontré depuis l'aventure interrompue du château de la Tour-du-Roy.

La marquise entièrement vêtue de noir, car son deuil ne devait finir que quelques jours plus tard, était seule, à demi étendue, dans une pose à la fois gracieuse et nonchalante, sur les coussins d'une calèche à huit ressorts d'un grand style.

Son ravissant visage offrait une expression rêveuse et presque sombre.

Un pli léger se creusait sur son front [...] préoccupation pénible.

Ses yeux magiques, aux prunelles profondes, regardaient en avant d'une façon vague et distraite, sans rien voir......

Hector en reconnaissant Lazarine éprouva une commotion vive.

Il savait qu'elle était veuve. Elle lui parut plus belle et plus séduisante que jamais.....

Les souvenirs du passé lui revinrent en foule..... Sa mémoire évoqua les moindres détails des entrevues du temps passé, dans la galerie de l'hôtel de Jules Leroux et dans l'allée sombre du parc de la Tour-du-Roy.

Sa colère contre Lazarine manquant au dernier rendez-vous, s'évapora comme la fumée d'un feu de paille.

Il s'avoua que la marquise avait eu raison de ne point venir.

Si infime que fût la puissance de ce singulier garçon, il avait suffi d'un nom et d'un titre, acquis à beaux deniers comptant, pour développer en lui l'orgueil de caste et pour surexciter cet orgueil au delà du possible.

—Oui, certes, se dit-il, elle a bien fait de ne se point compromettre irréparablement, avec le piètre personnage que j'étais alors!...... Elle ne m'avait témoigné déjà que trop de bienveillance!...... Un petit artiste inconnu devait-il se permettre de lever les yeux avec insolence sur une La Tour du Roy?.....Les marquises à seize quartiers ne peuvent, sans manquer aux convenances, écouter des Bégourde!......Le cœur de Lazarine la poussait vers moi malgré tout......Je lui pardonne une faiblesse dont j'étais l'heureux objet, mais je l'approuve et je l'admire d'avoir su résister avec un courage héroïque à l'entraînement de la dernière heure!......Elle a lutté, mais elle a vaincu!......J'ai fait le pied de grue sous l'orme.....Je le méritais.....J'en suis aise!......Lazarine est un ange!...

Il avait mis son cheval au pas et, suivant la contre-allée sur la même ligne que la voiture, il dévorait des yeux la marquise toujours distraite et toujours rêveuse.

Après quelques minutes de contemplation extatique, il reprit son monolo[gue].