L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

DIMANCHE, 6 OCTOBRE 1878.

Les naufrages depuis trente ans.

Le *Pall Mall Gazette*, à propos de l'effroyable catastrophe qui a si profondément ému toute la nation anglaise, publie une lugubre nomenclature des principaux naufrages qui sont survenus dans ces trente dernières années.

Nous avons pensé qu'il serait intéressant pour nos lecteurs de reproduire cet article, qui, justement à cause de la sécheresse effrayante des chiffres, vous donne, en le lisant, un frisson d'épouvante.

On verra surtout que parmi cette longue série de catastrophes, les naufrages les plus fréquents sont ceux des transports d'émigrants.

Quelle navrante odyssée que celle de ces malheureux déshérités auxquels la mère-patrie refuse un peu de bien-être et qui un jour, le cœur rempli de courage et d'espérance, ont quitté le pays natal, pour aller chercher au loin la fortune. La tempête a mis fin à leurs beaux rêves et les amis qui s'inquiètent d'eux apprennent par deux lignes que le navire qui les emportait a péri corps et bien!

Les annales des désastres maritimes, durant les trentes dernières années, ne relatent pas une catastrophe aussi épouvantable que celle qui vient de se produire dans la Tamise: le naufrage de la *Princess-Alice* par le *Bywell-Castle*.

En ne mentionnant pas la perte du *Grosser-Kurfurst*, le plus déplorable sinistre qui soit arrivé dans ces dernières années est le naufrage du *Northfleet*, un navire d'émigrants qui, étant à l'ancre en dehors de Dungeness, la nuit du 22 janvier 1873, fut coupé en deux par le steamer espagnol *Murillo*: 293 personnes furent noyées.

Le 7 septembre 1863, sur le lac Michigan, le bateau à vapeur *Lady-Elgin*, parti de Chicago, ayant 400 excursionnistes à bord, fut coulé en moins d'un quart d'heure par un schooner, et 285 personnes périrent.

Pendant l'année 1854, il se produisit une série de collisions. L'*Ercolano*, bateau-poste italien, quitte Gênes le 24 août, ayant de nombreux passagers à bord, entre autres plusieurs familles anglaises et françaises; à minuit ce navire est coupé en deux par la *Sicilia*. Quatorze passagers seulement purent se sauver; parmi eux, sir Robert Peel, dont le secrétaire, ainsi que M. Charles Hasley, membre du Parlement pour le comté de Hertford, furent noyés.

Le 28 avril, *Favorite*, une barque d'émigrants de Brême sombre avec 201 personnes. Six hommes de l'équipage parviennent seuls à se sauver en s'accrochant à des débris du navire.

Le 27 septembre, toujours la même année, l'*Artic*, un magnifique steamer de la ligne Collins, est abordé par le vapeur à hélice *Vesta*, dans un brouillard aux environs de Terre-Neuve, et des 368 personnes qui étaient à bord, 323 périrent; parmi les morts se trouvait le duc de Grammont.

Ensuite viennent les naufrages de la *City of Glasgow*, steamer à hélice, avec 480 personnes à bord, et du transport *Lady Nugent*, avec 400 passagers. Jamais on n'entendit parler de ces deux navires, qui périrent corps et biens.

En 1856, il en fut de même du *Pacific*, portant 186 personnes, et de la *City of Boston*, avec 191 passagers.

En 1849, le steamer *Europa* coule un bateau portant 132 émigrants; et le vapeur irlandais *Mangerton*, abordant la *Joséphine Willis*, un clipper de la Nouvelle-Zélande, le fait sombrer avec 69 personnes.

Le naufrage du *Capitaine*, au cap Finistère, dans la nuit du 6 septembre 1870, avec le capitaine Burgoyne et 500 officiers et matelots, est une des plus effroyables catastrophes qui aient frappé la marine anglaise depuis un demi-siècle.

La perte la plus terrible qu'ait éprouvée l'armée anglaise est celle des 438 soldats appartenant aux 12e lanciers, 43e et 92e d'infanterie, disparus avec le *Birkenhead*, au cap de Bonne-Espérance, le 26 février 1852.

L'armée américaine fut presque aussi éprouvée par la perte de 300 hommes de troupes enlevés par la tempête ou morts de fatigues et de privations, à bord du *San Francisco*, revenant de Californie en décembre 1853.

Dans l'après-midi du 24 août 1848, un transport d'émigrants, l'*Ocean Monarch*, fait naufrage dans la baie d'Abergele. 178 personnes sont noyées.

Toute cette horrible série de catastrophes est pour ainsi dire éclipsée par l'incendie du steamer *Austria*, qui eut lieu entre Hambourg et New-York, le 18 septembre 1858. Sur 528 personnes à bord, 461 furent brûlées ou noyées.

En juillet 1862, le *Golden Gate*, dans la traversée de San-Francisco à Panama, éprouva le même sort; 204 passagers sur 338 périrent. L'*Amazone* brûla également dans la baie de Biscaye le 4 janvier 1852—102 morts sur 161 personnes à bord.

Un écrivain célèbre disait dans un de ses ouvrages que depuis la découverte de la navigation à vapeur, cette baie de Biscaye cessait d'être dangereuse, et pourtant le 11 janvier 1866, le vapeur *London* se rendant en Australie, s'y perdit presque corps et biens, puisque sur 258 personnes à bord, 239 ne reparurent jamais.

Les deux naufrages les plus récents et les plus désastreux sont ceux de l'*Atlantic* et du *Royal Charter*. Ce dernier, un clipper australien, fut broyé comme du verre sur les récifs de la côte d'Anglesea, le 26 octobre 1859, et 459 individus, hommes, femmes et enfants, furent noyés. 40 personnes environ parvinrent à gagner le rivage.

Le nombre des morts avec l'*Atlantic* est encore plus effrayant. Ce navire appartenant à la compagnie *White Star Line*, toucha près de la côte de la Nouvelle-Ecosse, le 1er avril 1873. Il y avait 931 personnes. La mer en emporta 481!

Le 29 septembre 1853, l'*Anna Jane*, de Liverpool, à destination du Canada avec 450 émigrants et 45 hommes d'équipage, fut jetée à la côte, à l'île de Barra, une des Hébrides, et 393 personnes périrent.

Un autre transport d'émigrants, la *Pomone*, du même port, fait naufrage, la nuit du 28 avril 1859, sur la côte de Wexford, 386 morts.

Le 21 janvier 1854, le *Tayleur*, encore un navire d'émigrants, est jeté à la côte à l'île de Lambay, près de Howth, et perd 290 personnes. Le 15 avril, le *Powhattan*, du Hâvre, ayant 250 personnes à bord, se perd corps et biens sur la côte de Barnegat. Pas un seul survivant.

Dans la terrible tempête du 30 avril 1850, le *Royal-Adélaïde*, bateau-poste faisant le service entre Cork et Londres, coule à pic près de Margate, avec les 260 personnes composant les passagers et l'équipage. Pas un n'a pu se sauver.

Parmi les navires qui se sont perdus dans l'ouragan du 28 février 1849, on cite la *Florida*, une barque d'émigrants allemands, qui se brisa sur la côte de Long-Islands; 174 individus périrent; 4 seulement furent sauvés par un cotre de la douane.

La nuit du 3 mai 1824, le transport d'émigrants *John*, [illegible] la Manche, [illegible] personnes furent noyées.

Terminons cette funèbre nomenclature par le naufrage du magnifique steamer à hélice *Cambria*, qui, le 19 octobre 1870, à son retour de New-York, se perdit à l'île d'Innistrahull, sur la côte nord d'Irlande. Un seul matelot échappa au naufrage, et put raconter cet effroyable désastre qui coûta la vie aux 170 personnes qui se trouvaient à bord.

Dans la liste que publie le journal anglais, deux catastrophes, qui eurent un douloureux retentissement dans la France entière, sont oubliées.

La Sémillante, portant environ huit cents hommes de troupes à l'armée de Crimée, se perdit corps et biens dans le détroit de Bonifaccio. Au moment où le navire sombrait, l'aumônier, revêtu de ses habits sacerdotaux, parut sur le pont, et montant sur la passerelle, il donna à tous ses compagnons qui allaient mourir avec lui, la bénédiction *in articulo mortis*.

Dans la nuit du 22 novembre 1873, le transatlantique *La Ville du Havre*, se rendant à New-York, fut abordé par le trois-mâts anglais le *Loch Earn* qui, frappant le vapeur français par son travers, y pratiqua une ouverture d'au moins cinq mètres. L'eau s'engouffra dans le navire, et, en moins de douze minutes, *La Ville du Havre* disparut dans les flots. Sur 313 passagers et marins qui se trouvaient à bord, 226 trouvèrent la mort.

ARGUS.

LES MINES DE DIAMANTS.

Un chercheur de diamants vient de publier, sous le titre de: "Quatre années en Afrique," ses impressions et ses aventures dans les mines de diamants de l'Afrique méridionale.

La *Gazette d'Augsbourg* emprunte à cet ouvrage quelques passages intéressants:

Le but du voyageur était la petite ville de Pniel, sur la rivière du Vaal, localité toute récente, car on venait seulement, l'année précédente, d'y trouver des diamants.

De la ville du Cap, on s'y rendait au moyen d'une diligence, dans laquelle étaient entassés douze voyageurs pour une douzaine de jours.

Bientôt, à onze lieues de là vers le sud-est, on découvrit de nouvelles mines, sur la ferme dite Dutoitspan, et en différents autres endroits, vers lesquels se dirigèrent aussitôt les chercheurs de diamants.

Parmi les villes qui se fondèrent alors citons Kimberley, dont la population, en cinq semaines, s'éleva de 100 habitants à 4 ou 5,000 âmes.

Le nombre des puits (*claims*) exploités y était de 700, ayant chacun 30 pieds carrés d'étendue, et qui se payaient de 2,000 à 50,000 marks, suivant leur richesse (le marck vaut 1 fr. 25).

Ces trous étaient parfois creusés jusqu'à une profondeur de 200 pieds; à cette limite, on trouve encore des pierres précieuses.

Le travail y était dur: "Dans ces fosses profondes et sans ombre, le soleil brûle impitoyablement, raconte le voyageur, M. Ern. Weber. Aucune brise rafraîchissante; c'est une vraie fournaise. Pendant que le mineur manie la pioche et la pelle, la sueur lui coule à flots le long du corps; ajoutez à cela le séjour sous des tentes étroites et brûlantes, l'absence de tout comfort domestique, une nourriture détestable, telle est la vie du mineur."

Mais l'espoir du gain tient les gens en haleine et la trouvaille que fait le voisin donne un nouvel aliment à vos espérances et à vos rêves.

La richesse des fosses était très variable; les unes étaient si productives que leurs propriétaires s'enrichissaient en quelques semaines; les autres rendaient si peu qu'à peine on y gagnait sa vie.

De 1871 à 1875, cette situation s'améliora à Kimberley. Les chariots, dans lesquels on logeait en arrivant, firent place à des tentes; il y eut même une maison en bois, avec un jardinet. D'autres maisons s'y joignirent; elles venaient toutes faites d'Amérique et de Norwége; Les planches en étaient numérotées. Elles coûtaient, suivant les dimensions, de 50 à 500 livres sterling. (La livre sterling vaut 25 fr.) Il y eut aussi des maisons en fer avec revêtement de bois.

L'endroit prit même assez d'essor pour que les mineurs y fondassent, par souscription, un musée littéraire, où l'on recevait les revues anglaises les plus importantes; des soirées, de grands bals y furent organisés.

Mais il y avait des ombres au tableau. Il était difficile, pour ne pas dire impossible, de travailler seul dans une fosse; il fallait se faire aider.

Or, les Caffres et autres qu'on embauchait s'empressaient de déguerpir à la première occasion; on était averti par là qu'ils avaient dû mettre la main sur quelque gros diamant. Au reste, les vols étaient en quelque sorte encouragés par certains propriétaires de mines qui entretenaient des agents chargés d'acheter les pierres volées.

Les agents avaient auparavant été faits propriétaires par leurs maîtres, mais propriétaires de fosses sans valeur, ce qui leur donnait seulement le droit de pouvoir faire le commerce des diamants. A la fin de la journée, on leur portait le produit des vols, qu'ils écoulaient sur-le-champ. Le montant de ces vols était de 10,000 livres sterling (250,000 fr.) par semaine.

Mais l'exploitation diamantifère finit elle-même par subir un forte dépréciation. Tant de diamants jetés sur le marché firent tomber le prix de la marchandise. Des centaines de mineurs partirent alors pour les placers d'or. Les fosses à diamants, les immeubles, etc., perdirent de leur valeur; personne ne voulut plus en acheter.

Dans le bon temps, chaque paquebot à destination de l'Angleterre, emportait 15 à 20 livres de diamants, chaque demi-kilogrammes représentant 3,300 carats! A cette époque, toutes les fosses réunies produisaient par mois 320,000 livres sterling, ou 80,000 livres sterling par semaine; par jour 11 mille et tant de livres sterling (290,000 fr.). Mais en 1874, un diamant d'une teinte vive et claire, quoique un peu jaunâtre, pesant 80 carats, ne se vendait plus que 240 livres sterling (6,000 fr.) tandis que quatre ans, auparavant il trouvait facilement acheteur à 3,000 livres sterling (75,000 francs.)

GRUNEWALD.—On sait que le magasin de musique de M. Louis Grunewald, Nos 14 à 22 de la rue Baronne, contient toujours une riche collection de pianos provenant de fabriques supérieures. C'est là qu'on voit de véritables pianos de Pleyel, Wolf & Cie, de Paris, de Knabe, Haines et Fisher, connus aujourd'hui pour être parmi les meilleurs facteurs d'Amérique. Le succès de tous ces instruments a été immense et le nombre qui en a été vendu par M. Grunewald s'élève à plus de 70,000, ce qui est une preuve de leur excellence et de leur popularité. On voit aussi dans le grand établissement dont nous parlons, des orgues de toutes les fabriques estimées dans les Etats-Unis. M. Grunewald vend tout cela, en gros ou en détail, ainsi que des masses d'œuvres musicales aux conditions les plus faciles. Voyez l'annonce.

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE.

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

*PEREIRE, Danré, mercredi, 2 octobre
*VILLE DE PARIS, Santelli, mercredi, 9 oct.
LABRADOR, Sanglier, mercredi, 16 octobre.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

Première cabine (vin compris)..........$100
Deuxième — [illegible]
Troisième — [illegible]

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec arrangement supérieur, comprenant vin, literie et ustensiles, $36 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.
4avril—1an

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

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

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

	De Brême.	De la Nlle-Orléans.
Frankfurt	3 Oct.	environ 3 nov
Hannover	23 "	environ 24 "
Nurnberg	6 nov.	environ 8 déc
Braunschweig	20 "	environ 22 "
Frankfurt	4 déc	environ 5 janv.

Ces steamers font escale, en venant ici, 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...$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. Brhard, 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 KNICKERBOCKER, Capt. F. KEMBLE,
Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse
MARDI, 8 Oct., à 6 h. P. M.

Assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 1½ pour cent.

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à
ALFRED MOULTON,
4avril—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 t12 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, Philadelphia, ou à A. K. MILLER & Co, 35 Carondelet, Nlle-Orléans.
10 mai—9mois

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 Philadelphia. On trouvera toujours les médicaments homœopathiques purs, les boîtes de remèdes à l'usage des familles, ainsi que les ouvrages en français en anglais et en allemand.

PRIX DE NEW-YORK.
6 déc—1 an t 2

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

Il est recommandé par tous les principaux médecins et c'est une mixture purement végétale. Si la 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.
PERSLEW & CO. propriétaires,
P. O. Box 1408 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 positivement ——— à 3 h. P. M. de son quai en face de la place Jackson, pour Ruatan et Utilla.

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

N. B.—Le "Ward" fera le service ci-dessus concurremment avec ses 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 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE, Surintendant.
4 déc—

Paquebot de la malle, pour Vicksburg

Départ les SAMEDIS, à 5 h. P. M.

Pour Vicksburg, Davis' Bend, Natchez et tous les débarcadères intermédiaires.

Le bateau à vapeur
NATCHEZ,
T. P. Leathers Capitaine,
J. F. Muse, Commis.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 108 Commune et J. K. CARLIN, 17 rue Tchoupitoulas.

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

W. B. BROCKETT, Agent.
Au No 38 de la rue de Magazine.

BAYOU SARA.

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

Départ tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures P. M.

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

OUACHITA BELLE,

J. C. Libano, capitaine, ———— commis, partira comme ci-dessus. Pour frêt ou passage s'adresser à bord ou à
BRITTON & KOPPLER, 22 Gravier.
LORD & McPEAKE 48 Camp.
Oct 4—

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

HENRY TETE,
J. F. AUCOIN, Capitaine,
M. H. LANDRY, Commis.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les MARDIS à 10 heures A. M. et tous les JEUDIS et SAMEDIS à 12 heures M.

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

Le HENRY TETE prendra du fret pour tous les débarcadères du Bayou Lafourche jusqu'à Thibodeaux.

Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à
B. RIVET,
105 rue Decatur, près St. Louis.

P. S.—Atterre le jour pour déposer son frêt et fait positivement comme il est indiqué plus haut.
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 matins, 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 frêt, 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, Passe Christian et Biloxi.

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 BILOXI pour la Nouvelle-Orléans, tous les MERCREDIS et SAMEDIS, à 5 heures du matin.

Un dépôt de frêt vient d'être établi au Pont Magnolia, Nouveau Bassin: Il y sera reçu du frêt 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 frêt et les autres renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent,
No. 20 de la rue de l'Union.

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

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.
26 mars—1 an

S
KATHAIRON

Only 50 Cents per Bottle.

It promotes the GROWTH, PRESERVES the COLOR, and increases the Vigor and BEAUTY of the HAIR.

OVER THIRTY YEARS AGO LYON'S KATHAIRON FOR THE HAIR was first placed in the market by Professor E. Thomas Lyon, a graduate of Princeton College. [illegible]

Woman's Glory is Her Hair,
LYON'S
KATHAIRON

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 8 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 frêt sera joint chaque fois un wagon pour passagers.
5 août—

The Great Piedmont Air Line.

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

LA route la plus courte de 72 milles pour New York et les points intermédiaires. Wagons-dortoirs de Pullman, de la Nouvelle-Orléans à Atlanta; wagons-salon, avec lits, d'Atlanta à New York, par la voie de Richmond, sans changement. En réalité, pas de changement de chars entre la Nouvelle-Orléans et New York, les valises, sacs de voyage, &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 pour tous 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.
8 juillet—

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans R.R.

Trains will leave and arrive at the Calliope Street Depot, on and after Septembre 9 1878, as follows:—

LEAVE. | ARRIVE.
Train No 3, 7 A. M. | Train No 4, 7:35 P. M.

These trains will run daily.

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI, COLUMBUS, O., AND ONLY ONE CHANGE TO CHICAGO, NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Tickets for sale, berths secured and information given at No 22 Camp street, corner of Common.

A. D. SHELDON, Ticket Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja'y14—

Grande Route de Jackson.

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

A partir du 9 septembre 1878, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS. | ARRIVEES.
Train No 3. 7 A. M. | Train No 4, 7:35 P. M.

Ces trains partent tous les jours.

CHARS DORTOIRS PULLMAN ALLANT JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI COLUMBUS, O., (et seulement un changement à CHICAGO, NEW YORK et VILLES de L'EST.

Billets en vente, places retenues et renseignements fournis au No. 22 rue du Camp, coin Commune.

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

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 7 heures A. M.

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 6 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 Ondrad & Cie, y Cognac, et de l'incomparable Absinthe des Pyrénées.
14 jan77—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. CUBA & CO., Cognac; de la célèbre marque des vins de A. SELLIER & CO. Bordeaux, CHAUVET FILS. Un assortiment général de liqueurs du pays.

BITTER DES ARABES

Supérieur à tout autre.

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

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

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 de maisons qui sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

56.

ASSURANCES.

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

AU No 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-QUATRIEME ETAT ANNUEL.

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

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1878, y compris les primes non-expirées de l'année précédente—		
Sur risques de feu	$324,652 72	
Sur risques de mer	20,648 79	
Sur risques de rivières	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	10,264 92	
Taxes, dépenses et intérêt payés	35,317 52	
Ré-assurances et primes remboursées	18,313 67	132,799 68
Bénéfices		$128 712 74
L'actif de la compagnie est comme suit:		
Propriétés foncières		$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 63
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		5,679 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, pardevant 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		80,473 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	20,642 91	
	$132,234 49	
Pertes non ajustées	36,000 00	
	$168,235 49	
A ajouter—Ré-assurance	$ 44,797 29	
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 escomptes et intérêt	29,075 68	
		$293,798 62
Profit net		$104,659 27

La compagnie possède l'actif suivant, évalué au prix actuel de la place.

Actions et Bons	$306,329 00
Prêts sur hypothèque	9,122 63
Prêts sur garantie	23,040 69
Billets à recevoir	11,458 35
Propriétés foncières	25,000 00
Primes en voie de collection	52,435 49
Argent en caisse	139,482 73
Total de l'actif	$566,868 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 coté 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 partir de la montant net des primes participantes de l'année écoulée le 31 décembre 1877. Le dit dividende sera payé à partir de lundi, 28 janvier 1878.

—DIRECTEURS—
E. J. HART, JESSE K. FLOWER
HENRY RENSHAW, J. WEIR,
HUGH WILSON, B. 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
20 janv—

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 expirés	$ 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 45	
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,242 70	
Board of underwriters	6,759 55	$194,176 45
Profits pour l'année 1877		109 415 84
A déduire:		
Profits et pertes	$ 58,606 28	
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance	809 56	$109,415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	118,275 12	
Gold Bonds des Etats Unis, N. O. City R. R. Co, Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ere hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 42	
Billets à recevoir (pour primes)	11,429 38	
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,523 84	
Primes en voie de collection	70,210 94	$619,895 46

L'état 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, E. GALLY,
CHARLES LAFITTE, ANT. CARRIERE,
CHS. E SCHMIDT, JULES ALDIGE,
CHARLES J LEEDS, W. A. BELL,
D. FATJO, PIERRE POUTZ,
A. SCHREIBER, JULES TUYES.

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

New Orleans, May 22 1878.

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

Fire premiums	$190,751 16	
Marine premiums	36,729 15	
River premiums	72,136 50	
	$299,616 81	
Earned premiums, less reinsurance and return premiums		$228,931 33
Losses paid and estimated, viz:		
Fire losses	$44,424 27	
Marine losses	12,199 00	
River losses	40,635 96	97,259 23
		$131,672 09
Taxes, expenses, discount in lieu of participation, etc.	$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	
City bonds		133,441 97
Bank and other stocks		83,117 20
Real estate		59,186 63
Premiums in course of collection		112,176 91
and suspense account		33,992 19
		$566,611 37

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

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

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

ALFRED INGRAHAM, Notary Public.

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

TRUSTEES:
Thos. A. Adams, Jno. E. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomason, 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 O. Bush,
Jno. M. Parker.
24 mai—

ANNUAL STATEMENT —OF THE— New Orleans Insurance Company,

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less—Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and 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 ac. 15 per cent		46,499 04
General expenses		34,214 45
State and city taxes and license		10,242 70
Board of Underwriters	6,759 55	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss		58,606 28
Dividend, 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 76	
Real Estate	118,275 12	
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42	
Bills receivable for premiums	11 429 38	
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84	
Premiums in course of collection	70,210 94	619,895 46

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

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

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

JOHN L. LARESCHE, Third Justice of the Peace.

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

J. W. HINCKS, Secretary.
New Orleans, January 16, 1878.

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

Merchants' Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

No 104 CANAL STREET.

TWENTY-FOURTH ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1878, including Unearned Premiums for the previous year—		
On Fire Risks		$324,652 72
On Marine Risks		20,648 79
On River Risks		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	10,264 92	
Taxes and expenses, less interest	35,317 52	
Re-insurances and Return Premiums	18,313 67	132,799 68
Profit		$128,712 74
The Company have the following assets:		
Real Estate		$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 63
Notes secured by pledge		69,870 63
Bills receivable		81,811 67
Premium in course of collection		42,467 11
Agricultural Fair Association		2,000 00
City Scrips		5,679 39
Cash on hand		81,551 25
		$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 & LIBET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

Rates of subscription.—Daily, per annum, in advance, $16; half yearly $7, quarterly, $3 50.

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers,
NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER.

Steamship KNICKERBOCKER, Capt F Kemble, will leave her wharf, foot of Toulouse street, TUESDAY, Oct. 8, at 6 P.M.

Insurance on cargo by this line 1½ per cent.

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

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

For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
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	$190,751 16	
Primes maritimes	36,729 15	
Primes de rivière	72,136 50	
	$299,616 81	
Primes encaissées moins réassurances et primes rendues		$228,931 33
Pertes payées et estimées, savoir:		
Pertes d'incendie	$44,424 27	
Pertes maritimes	12,199 00	
Pertes de rivière	40,635 96	
		97,259 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	
Bons de ville		133 441 97
Actions de banques et autres		83,117 20
Propriétés foncières		59,186 63
Primes en voie de collection et		112 176 91
suspense account		33 002 19
Total de l'actif		$566,611 37

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

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

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

ALFRED INGRAHAM, Notaire.

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

DIRECTEURS.
Thos. A. Adams, Jno. E. King,
Sam'l B. Newman, Fred'k Camerden,
Sam'l H. Kennedy, Joseph W. Stone,
John Phelps, George Martin,
Adam Thomason, 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 O. Bush,
Jno. M. Parker.
24 mai—

LEON QUEYROUZE. OSCAR BOIS.

QUEYROUZE & BOIS

MARCHANDS EN GROS DE GROCERIES, VINS, LIQUEURS, —ET— Toutes sortes de Produits de l'Ouest.

Au magasin bien, Coin Vieille-Levée et Bienville,
18 juil 78—1 an Nlle Orléans.

STEINFELD'S FRENCH Cognac Bitters,

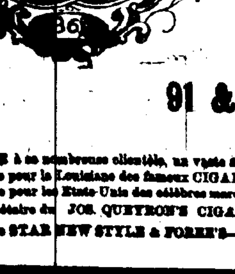
FIRST PRIZE

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, Diarrhœa, 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,
94 & 96 Water Street, N. Y.



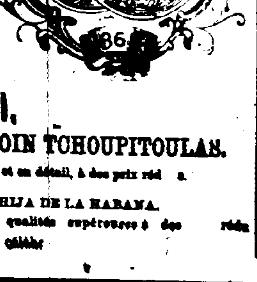
J. P. SARRAZIN,

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 des JOS. QUEYRON'S CIGAR WORKS. 1,500,000 CIGARES DOMESTIQUES de qualités supérieures à des prix réduits.

Agence STAR NEW STYLE & FOREE'S—BRIGHT NAVIES—TWIST J. B. PACE et autres marques célèbres.

FEUILLETON.

Commencé le 27 juin 1878.

SA MAJESTÉ L'ARGENT.

PAR XAVIER DE MONTÉPIN.

TROISIÈME PARTIE.

LE PRINCE TOTOR.

(Suite)

Enfin l'aube parut, et les fantômes de la nuit disparurent avec les ténèbres.

La femme de chambre en entrant dans l'appartement de sa maîtresse à sept heures et demie, pour obéir à la consigne donnée la veille, trouva la marquise debout.

—Ceci à la poste, tout de suite,—commanda Lazarine en lui tendant la lettre destinée à Marcel Laugier.

A dix heures dix minutes, la marquise, sa femme de chambre et la nourrice normande, portant le petit Raoul, montaient dans le train express.

A midi quarante-trois minutes, une calèche attelée en poste emmenait la veuve du marquis Robert et sa modeste suite au château de la Tour-du-Roy.

C'était un de ces derniers beaux jours qu'à l'extrême fin de chaque automne la clémence du ciel accorde à la nature que les froids de l'hiver vont bientôt engourdir.

Le soleil encore tiède brillait d'un éclat adouci par une sorte de brume transparente.

Les feuillages des grands bois étagés sur les coteaux au bord de la route offraient cette gamme merveilleuse de tons bitumeux mêlés d'ocre jaune et de vermillon, chers aux poëtes et aux paysagistes.

Les champs, dépouillés de leur récolte, offraient aux regards le sein nu de la terre riche et brune, se reposant de sa fécondité.

Des troupeaux de moutons tachaient de blanc les sillons roux.

Tout, dans cet agreste tableau, respirait le calme et la paix.

Lazarine n'en subissait point l'influence.

Etendue à demi au fond de la calèche, elle pensait, et ses pensées noires avaient la haine pour mobile et la vengeance pour objectif.

Sans trève et sans relâche, elle se répétait:

—Comment rendre à cet homme au centuple le mal qu'il m'a fait?—Comment supprimer cet ennemi? comment anéantir cet obstacle qui se nomme Marcel Laugier?

L'énigme restait insoluble.

Les postiers aux longues queues nouées en catogans marchaient à la plus rapide allure et secouaient joyeusement leurs grelottières.

La voiture atteignit le sommet d'une éminence d'où le regard charmé découvrait le village de la Tour-du-Roy, le château et le parc.

Cette vue, tout en changeant le cours des idées de Lazarine, la plongea dans une rêverie qui n'était pas moins sombre.

Les faits accomplis depuis l'époque où pour la première fois elle avait, jeune fille encore franchi le seuil du château de la Tour-du-Roy, se retraçaient à sa mémoire.

Elle s'étonna de l'étrange destinée que lui faisait le hasard, à elle parisienne insouciante, excentrique, et même un peu folle, née pour le luxe et le plaisir, et jetée par le mariage dans un milieu tragique....

—Trois hommes m'ont aimée,—dit-elle—le marquis, le prince et Marcel...—Les deux premiers sont morts de mort violente, et la vie du troisième ne tient peut-être qu'à un fil...—Sans moi Raoul de Gordes ignorerait si Jeanne existe...—Il l'a connue par moi...—Il l'a aimée, il en a fait sa femme, et Jeanne est en danger de mort...—Décidément je porte malheur...

Lazarine pensait ces choses quand la calèche fit halte dans la cour du château, au pied de l'escalier monumental conduisant aux terrasses et au vestibule.

Le valet de chambre Dominique attendait sur la marche la plus basse.

Après avoir présenté à Mme de la Tour-du-Roy ses humbles respects de vieux serviteur, il lui dit:

—Sachant que Mme la marquise arrivait aujourd'hui, j'ai pris la liberté d'envoyer un piqueur à cheval demander au château de Gordes des nouvelles de Mme la comtesse....

—Eh bien?—fit vivement Lazarine.

—M. le comte a remis ceci pour Mme la marquise.

Et il présentait sur sa manche un billet non cacheté que la jeune femme déplia vivement.

Il ne contenait que ces mots tracés au crayon:

"*Ma chère Jeanne vous attend.... — Venez, ma sœur, et venez vite! Le temps presse peut-être, hélas!....*

"*Votre frère désolé.*

"RAOUL."

(FIN DE LA TROISIÈME PARTIE.)

QUATRIÈME PARTIE.

LES TROIS SŒURS.

I

Lazarine, en arrivant à la Tour-du-Roy, était brisée de corps et d'âme à tel point qu'après avoir lu le triste billet du comte Raoul, elle ne se sentit ni la force ni surtout le courage de se remettre en route à l'instant.

Le lendemain matin, à dix heures, quoique souffrante encore après une mauvaise nuit, elle donna l'ordre d'atteler et partit pour le château de Gordes.

En moins d'une heure et demie ses chevaux franchirent les vingt-quatre kilomètres qui séparaient les deux résidences.

Raoul, sûr de la visite de Mme de la Tour-du-Roy, surveillait par une fenêtre du premier étage la longue avenue conduisant au château.

Quand la victoria s'arrêta dans la cour d'honneur, il était là, prêt à donner la main à Lazarine pour descendre de voiture.

—Soyez la bien-venue cent fois, et cent fois encore, chère sœur! — lui dit-il après l'avoir embrassée avec une effusion attendrie...... —Votre présence est une grande joie pour moi.... — Prenez mon bras et venez....

—Vous me conduisez près de Jeanne?

—Non....—J'ai besoin de causer d'abord un instant avec vous....—Vous verrez ensuite notre douce et bien aimée malade....

Lazarine accompagna Raoul dans le petit salon de son appartement particulier.

Elle s'assit, et pendant quelques secondes le comte se tint debout devant elle, immobile et les yeux baissés.

Alors seulement Mme de la Tour-du-Roy put le regarder bien en face et fut frappée du changement survenu depuis son départ dans cette figure intelligente et passionnée, toujours belle, mais portant le cachet de la douleur.

Raoul, en quelques mois, avait vieilli de huit ou dix ans.

Une grande ride traversait son front.

Un large cercle de bistre entourait ses yeux caves où brillait une lueur fiévreuse.—Les pommettes vermillonnées de ses joues faisaient tache sur les tons pâles de son visage amaigri.

Ses cheveux blanchissaient autour des tempes.—Des fils d'argent se mêlaient aux massifs correcte de sa barbe brune.

Lazarine étudiait avec compassion les traces matérielles et palpables d'un de ces chagrins qui minent et qui tuent d'une façon plus lente mais aussi sûre qu'un poison mortel, et, respectant le silence de son beau-frère, elle n'osait parler la première.

M. de Gordes releva la tête.

—Chère sœur—dit-il d'une voix qu'on sentait pleine de larmes—je suis malheureux.... bien malheureux....

—Cependant vous n'avez pas perdu tout espoir?—demanda vivement la marquise.

—Je ne perdrai l'espoir que lorsque Jeanne, morte, sera déjà froide....—Jusque-là, j'attendrai sans cesse que Dieu fasse un miracle, et je compterai sur ce miracle....—Mais il y a des moments, et chaque jour, à chaque heure, ils deviennent de plus en plus nombreux, où je suis bien forcé de me dire que cette espérance est insensée.......

—Jeanne est si jeune!

—Hélas!... cette jeunesse en son printemps ne fait point reculer la mort....—Savez-vous pourquoi, ma sœur, j'ai voulu vous amener ici, avant de vous conduire près de la comtesse?

—Vous aviez à me parler.... vous me l'avez dit....

—J'avais à vous mettre sur vos gardes.... J'avais à vous prévenir de surveiller l'expression de votre visage.... J'avais à vous supplier de cacher votre douleur et votre épouvante.... Oui votre épouvante, quand tout à l'heure il vous semblera voir, non l'enfant radieuse que vous avez connue et que Jeanne était encore au moment de votre départ, mais le fantôme de ma femme adorée....

—Mon Dieu!.... Est-ce à ce point?

—Oui c'est à ce point, chère Lazarine!.... et vous comprenez bien que Jeanne, dont le mal grandissant laisse intacte l'intelligence brillante et vive, recevrait le contre-coup de l'effroi qu'elle lirait dans vos yeux.

—Soyez sans crainte, mon frère.... Ma figure n'exprimera que la tendresse, et s'il le faut je saurai sourire.... hélas! avec le cœur brisé....

—Je suis tranquille, étant certain de votre prudence autant que de votre bonté.... Il fallait vous avertir.... je l'ai fait....

—Jeanne ne soupçonne pas la gravité du mal?

—Elle paraît l'ignorer.... Mais je n'oserais, à cet égard, affirmer rien de positif....

—Comment!....

—Jeanne, dans sa nature angélique, se sent condamnée peut-être et le cache....

—Pourquoi dissimulerait-elle ainsi?

—Pour me laisser un dernier espoir.... Pour ne pas ajouter une douleur nouvelle à l'effroyable chagrin qui me mine. —En fait de sacrifice, d'abnégation, d'oubli d'elle-même et de courage, l'adorable créature est capable de tout.....—Ma douce Jeanne était trop parfaite pour cette terre où nous vivons......—Aussi Dieu nous la reprend......—Oh! plaignez-moi.... plaignez-moi, ma sœur, et pleurez avec moi.... Je vous l'ai dit, je suis bien malheureux.....

Et Raoul, s'asseyant à côté de Lazarine, cacha son visage dans ses mains.

Il ne prononça pas une parole pendant quelques minutes, mais le mouvement convulsif de ses épaules prouvait le terrible combat, le déchirement inouï, dont tout son être était le théâtre.

Enfin éclatèrent ses sanglots, et ses larmes jaillirent comme une pluie d'orage, glissant entre ses doigts unis et roulant sur sa poitrine.

La vue de cet homme anéanti qui pleurait comme une femme, était certes le plus navrant spectacle auquel il fût donné d'assister.

Lazarine, profondément remuée et sincèrement émue—(nous savons qu'elle aimait Jeanne autant qu'elle pouvait aimer)—sentit son cœur défaillir et mêla ses larmes aux larmes brûlantes de Raoul.

—Du courage, mon frère.......—balbutia-t-elle au bout de quelques secondes en prenant les mains du comte et en les pressant entre les siennes.

M. de Gordes tournant vers la marquise son visage humide et bouleversé, répondit:

—Du courage.......—Est-ce qu'il est possible d'avoir du courage quand cette enfant qui est ma vie, cet ange en qui j'avais placé tout mon amour, tout mon bonheur, tout mon avenir, s'éteint lentement sous mes yeux, souffrant sans une plainte, sans un murmure, avec une résignation de jeune martyre, et gardant un sourire sur ses lèvres pâles afin de ne point m'attrister?—Avant de connaître Jeanne est-ce que j'existais?...—Est-ce que j'existerai quand Jeanne ne sera plus là?...—Dieu me frappe trop cruellement en me frappant ainsi!....—Sans doute les erreurs de mon passé méritaient d'être punies, mais le châtiment que Dieu m'inflige est au-dessus des forces d'un homme!....—Songez-y, Lazarine, tout s'écroule!....—Le vide va se faire autour de moi!....—Si vous saviez comme j'étais heureux.... si vous saviez.... si vous saviez.... et bientôt, demain peut-être, plus rien.... le néant.... une tombe où va descendre Jeanne.... une tombe où je ne pourrai même pas la suivre, puisque la loi de Dieu défend le suicide, et que séparés en ce monde par la mort nous serions séparés dans l'autre par le crime....—Lazarine, ma sœur, ayez pitié de moi, plaignez-moi, mais n'essayez pas de me consoler.... je souffre trop, voyez-vous! Qu'ai-je donc fait pour souffrir ainsi?

Et les larmes de Raoul tombaient, plus pressées, plus brûlantes, et ses phrases presque indistinctes, brisées par les sanglots, s'étouffaient dans sa gorge.

—Non, mon frère—répliqua Mme de la Tour-du-Roy—je n'essayerai point de vous consoler.... je comprends si bien une douleur que je partage.... Je sens si bien que toute consolation serait inutile. Mais je vous dirai, mais je vous dis:—"Ne vous laissez point abattre ainsi!—Le désespoir qui vous paralyse est une faute en même temps qu'une faiblesse!—Il ne s'agit pas de verser des larmes.... il s'agit de lutter encore et jusqu'au bout....."

—Hélas! la lutte est impuissante.......

—Qu'en savez-vous?

—On a tout essayé.....—La science est vaincue.....

—Je n'ai pas la science, moi, mais mon instinct de femme m'affirme que tant qu'un souffle de vie animera notre chère Jeanne le salut sera possible.....

—Ah! si le ciel pouvait vous entendre.....

—Le ciel ne vient en aide qu'à ceux qui ne s'abandonnent pas!—Profitez de cet entretien pour m'apprendre ce que j'ignore....—Vos lettres, tout en laissant entrevoir la gravité du mal, ne me laissaient point redouter une catastrophe imminente.....

—Je refusais d'admettre que cette catastrophe fût possible.... — Je m'obstinais, malgré l'évidence, à garder mes illusions......

—Comment les avez-vous perdues?

—D'une façon lente et progressive....

—Chaque jour en emportait un lambeau.....—Mes yeux, à la fin, se sont ouverts.....

Lazarine reprit:

—Lorsque j'ai quitté la Tour-du-Roy, quelques semaines avant l'époque de mes couches, Jeanne, me disiez-vous, était dans un état de faiblesse anormale et presque inquiétante, mais n'éprouvait aucune souffrance bien caractérisée.

—Les souffrances sont venues depuis...

—La pauvre enfant a subi des crises atroces auxquelles plus d'un homme vigoureux et dans la force de l'âge n'aurait certes pas résisté..... — Jugez de l'effet produit par ces crises sur le corps frêle et sur l'organisation délicate de ma bien-aimée Jeanne!....

—A quels docteurs vous êtes-vous adressé?

—Aux plus célèbres.....J'ai provoqué une consultation des premiers médecins de Paris.....—Ils sont venus à mon appel.....

—Qu'ont-ils dit?

—Beaucoup de paroles faciles à résumer en six mots:—ILS NE CONNAISSAIENT RIEN AU MAL!

—C'est étrange!

—Moins étrange que le mal lui-même, changeant de caractère chaque jour et par cela même déjouant tous les traitements, puisque les moyens curatifs indiqués pour la situation d'aujourd'hui, devenaient brusquement contraires à la situation de demain.....—Ces combats successifs contre la mystérieuse et terrible affection m'amenaient, vous le comprenez sans peine, et ne pouvaient amener aucun résultat utile.....Le mal, au contraire, si variés que fussent ses aspects, marchait toujours d'un pas plus sûr vers un but unique et tragique.....—Jeanne, au moment où je vous parle, est parvenue au dernier période de l'affaiblissement.....—L'implacable anémie décompose dans ses veines son jeune sang riche et généreux.....—Le feu de la souffrance a dévoré sa chair et, respectant sa grâce.....C'est l'ombre d'elle-même, mais une ombre [illegible] palpable elle est adorable toujours.... Vous allez la voir, chère sœur, et vous aurez pitié de moi qui vais la perdre....

—Ce n'est pas la morte qu'il faut plaindre.....c'est celui dont la morte était toute la vie et que Dieu condamne à vivre!

La marquise décidée à ne point laisser Raoul s'immobiliser dans sa douleur, poursuivit ses questions.

—De qui Jeanne aujourd'hui reçoit-elle les soins?—demanda-t-elle.

—Du docteur Maxime Giraud.

—Qu'est-ce que le docteur Giraud?

—Le seul médecin en qui elle ait confiance......

—Cette confiance, la partagez-vous?...

—Sans restriction..... — Le docteur Maxime joint à un savoir très étendu une affection profonde.....—Jeanne qu'il a connue aux Vertes-Feuilles avant notre mariage, n'est pas une cliente pour lui, c'est une sœur.....—Il ne nous quitte plus depuis que le péril existe.....—Jour et nuit debout, jamais lassé, jamais découragé, du moins en apparence, il combat le mal pied à pied.....—Si la science et l'affection pouvaient faire un miracle, Jeanne serait sauvée......

(*A continuer.*)

PIANOS ET ORGUES.—Nous recommandons à l'attention du public musicien l'annonce de M. Philip Werlein qui a dans son vaste magasin, rue du Canal 135, un magnifique stock de pianos et orgues. Parmi les pianos sont ceux de la fameuse fabrique de Chickering qui peuvent avoir des égaux mais qui n'ont pas de supérieurs. Nous ajouterons à ces instruments les pianos de Mathushek et Hardman, fort estimés aussi et qui jouissent d'une grande faveur dans le monde musical. Tous ces instruments gardent le son fort longtemps et la sonorité en est des plus agréables. Parmi les orgues sont les instruments d'Estey, Mason et Hamlin dont les qualités sont [illegible] supérieures [illegible] Philip Werlein [illegible]