L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No. 73 rue de Chartres,

NOUVELLE-ORLEANS

JEUDI, 31 JUILLET 1884.

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 suit:

St-LAURENT, de Jousselin, mercredi 30 juil.
NORMANDIE Frangeul, mercredi, 6 aout.
LABRADOR, Collier, mercredi, 13 aout.

Prix du passage pour le Havre, première cabine (vin compris)...$80 et $100
Deuxième classe...$60
BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.
Entrepont, $22 avec aménagement supérieur comprenant vin, literie et ustensiles.
Pour fret et passage, s'adresser à
AD. SCHREIBER,
61 rue Carondelet, au premier

North German Lloyd.

STEAMERS ENTRE BREME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA GALVESTON.

Prix du passage d'entrepont, de Brême à la Nouvelle-Orléans ou à Galveston, directement ou par voie de New-York, $35.

Les soussignés émettent des ordres pour ces passages payés d'avance.

Notre agent du Texas, M. G. WALDO, à Houston, émet des ordres pour passages, payés d'avance pour tous les points de l'intérieur du Texas.

Des billets pour cabines ou l'entrepont, entre New-York et Brême, sont émis par les soussignés.

Billets d'entrepont (aller ou retour) $20.

La compagnie se réserve le droit de modifier les taux du passage ou jours de départs, sans avis préalable.

ED. F. STOCKMEYER & Cie,
Agents-généraux, 42 rue de l'Union.
22 nov—

RED STAR LINE.

Steamers de la malle Royale Belge et des E.-U., partant tous les samedis.
ENTRE NEW-YORK ET ANVERS.
LE RHONE, GERMANY, ITALY, HOLLAND ET FRANCE.

Entrepont, $20; payé d'avance à Anvers, $18; excursion, $36, y compris literie; 2e chambre, $50; excursion, $95. Salon, de $60 à $90; excursion de $110 à $160.

Peter Wright & Sons, Gen. Agts. 55 Broadway, N. Y.

A. K. MILLER & CO, 35 Carondelet,
Ed. A. YORKE, coin Carondelet et Gravier.
1 nov—1an

LIGNE CROMWELL.

POUR NEW-YORK DIRECTEMENT.
Partant Mercredi: 27 juillet à 8 A. M.

Cette ligne se compose des steamers suivants—
KNICKERBOCKER, HUDSON, LOUISIANA, NEW ORLEANS.
Le steamer
LOUISIANA,
Capt. Gager

partira de son quai, au pied de la rue Toulouse
ASSURANCE PAR CETTE LIGNE 1½ P.0/0
Passage—Cabine...$40
Entrepont...20

Cette ligne prend du fret et donne des connaissements pour Liverpool, Brême et le Havre.
Pour fret ou passage s'adresser à
ALFRED MOULTON & CO
Rue Carondelet No 41.
4 mai—1an

MANDEVILLE, COVINGTON et les SOURCES D'ABITA.

Vapeur de la Malle des Etats-Unis
NEW CAMELIA.
SAISON D'ETE.
Commençant le 1er Mai 1884.

Le vapeur partira de Milneburg, à l'arrivée des convois de la gare Pontchartrain, au pied de la rue des Champs-Elysées:

TRAINS
Lundis et Jeudis, pour Mandeville, Madisonville, Old Landing...1 p. m.
Mardis, Vendredis et Samedis, pour Mandeville et Madisonville, étendant l'excursion de Samedi jusqu'à Old Landing...4 p. m.
EXCURSIONS.
Mercredis, pour Mandeville et Old Landing...8 a. m.
Dimanches, pour Mandeville et Old Landing...7 a. m.
Mercredis, pour Mandeville et Madisonville...6 p. m.
Dimanches, Madisonville directement...6 p. m.
RETOUR
Laissera Madisonville Lundis, Mercredis, Jeudis et Samedis...5 a. m.
Laissera Old Landing Mardis et Vendredis...6 a. m.
Laissera Old Landing, Excursions Mercredis et Dimanches...3 p. m.
Quand le temps le permettant.
PRIX DU TRAJET aller ou retour...$1 00
JOURS D'EXCURSION, aller et retour...$1 00
Enfants, moitié prix.
Le fret est reçu journellement à la gare de fret du chemin de fer de Louisville & Nashville, au pied de la rue Girod.
W. G. COYLE, Agent,
30 avril— 47 rue Carondelet.

Ligne de la rivière Rouge et de la côte.

BUREAU: 46 RUE DU CAMP.
(1er étage.)
CHAS. P. TRUSLOW, Président. M. N. WOOD, surintendant CHAS. W. DROWN, Secrétaire.
BAYOU LAFOURCHE.
Pour Laurel Vallée et tous les débarcadères intermédiaires.
ASSOMPTION,
Part tous les LUNDIS, à 5 heures P. M., et les VENDREDIS à 12 M.
H. J. DICKEY,
(à la place du Keokuk), part tous les MERCREDIS, à 12 M., et les SAMEDIS, à 5 P. M.
Côte Supérieure et Donaldsonville.
WHISPER,
Part à midi, les MARDIS, JEUDIS et SAMEDIS, descendant la Côte les autres jours.
Des commis se trouveront sur la Levée en tout temps pour recevoir le fret pour tous les bateaux ci-dessus nommés.
20 janv— B. RIVET, Agent.

Dentistes

C. E. KELLS & M. VIET,

CHIRURGIENS-DENTISTES

No 14 rue Dauphine immédiatement après, à côté formant l'angle de la rue d'Iberville.

Opérations de tout genre dans le ressort de leur art.
Pose de palais artificiels.

G. P. MALONEY, D. D. S.,

DENTISTE.
BUREAU ET RESIDENCE,
150...RUE DU CANAL...150
près Baronne.
Dentiste du couvent des dames Ursulines.
Travaux dentaires de tous genres à des prix raisonnables.
Extraction de dents sans douleur.
Marchand de tous articles de dentiste aux prix de fabrique. 25 août

---

LIGNE COMMERCIALE FRANÇAISE

ENTRE LE HAVRE, ANVERS, BORDEAUX ET LA NLLE ORLEANS.

FLOTTE DE LA COMPAGNIE:

Dupuy-de-Lôme	3,578 Tx.	Rouen	3,578 Tx
Paris	3,578 Tx.	Bordeaux	3,578 Tx
Hâvre	3,578 Tx.	Marseille	3,578 Tx
Nantes	3,578 Tx.		

Le nouveau Steamship PARIS partira pour le Hâvre vers le 20 août, et sera suivi par le steamship ——— vers le ——— 1884.

Billets de passage de la Nouvelle-Orléans au Hâvre, 2ème classe, $60, entrepont, $35

Billets d'aller et retour (entrepont), valables pendant six mois, $63, d'Anvers ou Bordeaux.

Ordres pour billets de passage (entrepont) d'Anvers et de Bordeaux à la Nouvelle-Orléans $30, payable d'avance.

Enfants au-dessous de 12 ans, moitié prix.

A ces prix la Compagnie fournira aux passagers une bonne nourriture (avec vin ou café), lit, couvertures, etc., et les ustensiles pour les repas.

Les vapeurs de la ligne sont tous neufs, et sont construits d'une manière à assurer aux voyageurs la plus grande sûreté avec tout le confort possible.

Le steamship PARIS est parti du Hâvre le 5 juillet, partant d'Anvers le 7 juillet et de Bordeaux le 12 juillet.

La Compagnie se réserve les droits de changer les dates des départs, et de remplacer ces vapeurs par d'autres.

Pour achats de billets, etc., s'adresser à
13avr— FORSTALL, CLAYTON & CO. 173 rue Commune.

PHARMACIE DUCONGE.

39...RUE DE CHARTRES...39
NOUVELLE-ORLEANS.

A. CARROUCHÉ

SUCCESSEUR.

Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie, si favorablement connue, un assortiment complet de:
MEDICAMENTS PATENTES, FRANÇAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que des DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIES, en un mot, tout ce qu'a généralement un établissement de premier ordre. M. Carrouché reçoit directement de Paris tous les médicaments patentés dont nous donnons chaque jour l'énumération complète dans une autre colonne. La maison sollicite des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec soins et célérité.
Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duconge.
Agence pour la vente du Willen's Dysentery Remedy. 1er sept 83—1 an

FRANTZ & OPITZ.

Coin des rues Royale et Bienville

Horlogers, Joailliers et Marchands de Montres

WALTHAM ET SUISSES.

Nous offrons aussi un assortiment choisi avec soin de Montres, Pendules françaises et américaines, de Diamants, de Bijouterie fine, d'Argenterie en argent massif et plaqué, des Ciseaux pour les dames, etc., etc.
Réparation de Pendules, de Montres et de Bijouterie.
Tous articles de Bijouterie faits sur commande. Diamants remontés selon les derniers genres.
N. B.—Il n'y a pas dans le magasin d'articles dorés ni d'articles de qualité inférieure.
Célèbres Lorgnons d'Opéra de Lemaire.
1er sept—1an

CHEMINS DE FER.

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAIL ROAD.
LA VIEILLE ROUTE, SI SURE,
Qui conduit à toutes les villes de l'Est sans changement de cars, et qui passe par Mobile, Montgomery, Pensacola, Nashville, Louisville, Cincinnati, Atlanta, Savannah, St. Louis, Jacksonville, Fa, Lynchburg, et Washington, D. C., en chars dortoirs. Trains complet de la Nlle-Orléans à Louisville.

	Départ.	Arrivée.
Express	8:20 a. m.	9:50 p. m
Côte accomodation	3:35 p. m.	9:05 a. m
Malle rapide	6.25 p. m.	9:45 a. m

Un seul changement de cars, jusqu'aux villes de l'Est. Bureau des billets, coin St Charles et Commune où l'on peut s'assurer d'avance des places dans les "sleeping cars."
C. P. ATMORE, Agent Gén. des Pass.
JOHN KILKENY, Assist.-Agent Gén des Pass.
W. B. KNISKEW, Agent pour les billets.
O. M. DUNN, Surintendant Général.
J. T. HARAHAN,
Directeur Général
26 janv—

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAIL ROAD.
THE OLD RELIABLE ROUTE.
To all Eastern cities. Through without change to Mobile, Montgomery, Pensacola, Nashville, Louisville, Cincinnati, Atlanta, Savannah, St. Louis, Jacksonville, Fla., Lynchburg and Washington, D. C., in Pullman cars. Entire trains through from New Orleans to Louisville.

	Leave.	Arrive.
Express	8:20 a. m.	9:50 p.m
Coast accomodation	3:35 p. m.	9:05 a. m
Fast Mail	6:25 p. m.	9:45 a. m

Only one change of cars to Northern and Eastern cities. Ticket office, corner St Charles and Common streets, where sleeping car accommodation can be secured
C. P. ATMORE, General Pass. Agent.
JOHN KILKENY, Asst' Gen. Pass. Agt.
W. B. KNISKEW, Ticket Agent,
O. M. DUNN, Gen. Superintendent.
J. T. HARAHAN,
General Manager.
26 janv—

Grande Route Jackson.

Illinois Central Railroad.

Convois à passagers, doubles tous les jours.

Départs.	Arrivées.
Express No 2..9.15 A. M.	Express No 1.7.00 A. M.
Express No 4..5.30 P. M.	Express No 3.10.45 A. M

Excursion du Dimanche part...7:30 a. m
Excursion du Dimanche arrive...8:20 p m
Le Standard Gauge, voie ferrée en acier à tous les points, Nord, Est et Ouest, faisant usage de chars dortoirs d'une extrémité à l'autre du chemin sans changement de voiture à Chicago, St. Louis, Memphis et Cincinnati
Un seul changement d'ici à New-York et les villes de l'Est.
Bureau des billets, 22 rue du Camp, coin Commune.
MATT. KENNEDY,
Agent des Billets.
WM. MURRAY,
Agent Général des Passagers pour le Sud.
J. W. COLEMAN,
Assist. Agent Gén. des Passagers.
11déc

Great Jackson Route.

Illinois Central R. R. Co.

Double daily Passenger trains.

Leave.	Arrive.
Express No 2.9:15 A M.	Express No 1.7:00 A M
Express No 4.5:30 P.M.	Express No 3.10:45 A M

Sunday Excursion leaves...7:30 a m
Sunday Excursion arrives...8:20 p m
The Standard Guage, Steel Rail Route to all points North, East and West, with Pullman Sleepers through without change to Chicago, St Louis and Cincinnati, and but one change to New York and other Eastern cities.
Ticket office—22 Camp St., cor. Common.
MATT. KENNEDY,
Ticket Agent.
WM. MURRAY,
Gen. Southern Pass. Agt.
J W. COLEMAN,
Asst. Gen. Pass. Agt.
12 déc—

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et de la Vallée du Mississippi.
Les trains arrivent et partent de la gare du chemin de fer Jackson.
No 2 part à 5 h. P. M. No 1 arrive à 10 h. A. M.
No 4 " " 11 A. M. No 3 " 3:10 P. M.
Le No 2 va jusqu'à Bâton-Bouge seulement.
Le No 4 va jusqu'à Wilson, Lne., à 33 milles au Nord de Bâton Rouge; fait jonction à Kilbourne, Lne., avec les chemins de fer Clinton & Port Hudson, et à Bâton-Rouge, avec le steamer "Morning Star", pour Bayou Sara.
Les deux trains quittant la Nlle-Orléans font jonction à Burnside avec le steamer "Clifler," pour Donaldsonville.
JOHN BRADLEY
22 juin — Surintendant.

New Orleans and Mississippi Valley Railroad.
Trains arrive & leave from the Jackson passenger depot.
No 2 leaves 5.00 P. M. No 4 leaves 11.00 A. M.
No 1 arrives 10.00 A. M. No 3 arrives 3.10 P. M.
No 2 runs North only to Baton Rouge. No 4 runs to Wilson, La., 33 miles North of Baton Rouge, makes connection at Kilbourne, La., with Clinton & Port Hudson RR. and at Baton Rouge with steamer "Morning Star," for Bayou Sara.
Both trains leaving New Orleans connect at Burnside with steamer "Clipper," for Donaldsonville.
JOHN BRADLEY,
22 juin— Superintendent.

Route du Sud de la Nouvelle-Orléans, du Texas et de la Californie.
Southern Pacific, Star & Crescent, voie toute ferrée, composée de Morgan's L. & T. R. R., G. H. & S. A. System, et Southern Pacific Railway.
Départ...1 P. M.
Arrivée...11:30 A. M.
Chars-dortoirs entre Raceland, Houston et la Californie; un seul changement jusqu'à San Francisco.
Jonctions à Houston avec tous les chemins de fer de ce point. Billets à vendre et places dans les chars-dortoirs à retenir tous les jours au bureau coin Magasins et Natchez.
A. C. HUTCHINSON, Président.
J. G. SCHRIEVER, Traffic Manager.
17 mai 84—1 an

CHEMINS DE FER

Chemin de Fer Pontchartrain.

Heures de départ, à partir du samedi 17 mai.

DE MILNEBURG. Départ.	DE LA VILLE. Départ.
5:00...a. m.	5:30...a. m.
6:30...a. m.	7.00...a. m.
7:30...a. m.	8:00...a. m.
8:30...a. m.	9:30...a. m.
11:00...a. m.	11:30...a. m.
12:01...p. m.	1:00...p. m.
1:30...p. m.	2:00...p. m.
2:30...p. m.	2:30...p. m.
3:00...p. m.	3:00...p. m.
3:30...p. m.	3:30...p. m.
4:00...p. m.	4:00...p. m.
4:30...p. m.	4:30...p. m.
5:00...p. m.	5:00...p. m.
5:30...p. m.	5:30...p. m.
6:00...p. m.	6:00...p. m.
6:30...p. m.	6:30...p. m.
7:00...p. m.	7:00...p. m.
7:30...p. m.	7:30...p. m.
8:00...p. m.	8:00...p. m.
8:30...p. m.	8:30...p. m.
9:00...p. m.	9:30...p. m.
10:00...p. m.	10:30...p. m.

O. M. DUNN, Surintendant.
J. T. HARAHAN, Président.
17 mai—

QUEEN AND CRESCENT LINE.
New Orleans and Northeastern Railroad.

Ligne courte pour le fret et les voyageurs pour tous les points
Au NORD et à l'EST et dans le
NORD-OUEST.
Doubles trains-express solides par jour jusqu'à Chattanooga et Cincinnati.

	Départ de la Nlle-Orléans	Arrivée à la Nlle-Orléans
Express du matin	11:00 A. M.	4:10 P. M.
Malle-express du soir	10:00 P. M.	6:00 A. M.

Bureau pour contrats de fret et billets,
34 et 36 rue St-Charles.
R. H. GARRATT, Ticket Agent.
N. M. CARTER, Contracting Agent.
BARNARD BROWN,
Gen'l Frt. and Pass Agt. N. O. and N. E.
Nlle Orléans, Le.
T. S. WILLIAMS, Supt. N. O. and N. E. R. R.
Nlle-Orléans, Le.
E. P. WILSON, H. COLLBRAN,
Gen'l Pass. Agent Gen'l Frt. Agent.
Queen and Crescent Line,
22 janv—6m Cincinnati, Ohio.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans, Mobile et St Louis.
VOIE DIRECTE, ANCIENNE ET SURE
des chemins de fer de la Mobile, de l'Ohio et des Iron Mountains. C'est positivement la seule route sur laquelle il y ait des Chars-dortoirs palais de Pullman, de la Nlle-Orléans, et faisant des jonctions à la gare de l'Union à St-Louis avec les trains venant de la Nouvelle-Orléans.
Des jonctions sont faites à la gare Union de St Louis par les trains allant directement à Omaha, Milwaukee, Burlington, San Francisco, Detroit, St Paul, Kansas City, Denver, Chicago, Rock Island, Minneapolis et aux Célèbres lieux de plaisance d'été du Michigan, Iowa, Wisconsin, Minnesota et à tous les points du grand Nord-Est.
Les trains de la côte du chemin de fer de Louisville et Nashville, nommé maintenant l'Express de St Louis, ont prolongé leur course jusqu'à Mobile, tout exprès dans le but de faire jonction avec les trains de la Mobile, de l'Ohio et des Iron Mountains, garantissant ainsi aux passagers certaines jonctions avec les trains allant à et venant de St Louis, de la Nouvelle-Orléans et de tous les points de l'Ouest.
Pour des mappes, des tableaux de départs et des informations spéciales, s'adresser en personne ou par lettre à R. W. GILLESPIE, agent-général du département des passagers au Sud, bureau du chemin de fer de la Mobile, coin des rues St Charles et Commune Nlle-Orléans.
R. W. GILLESPIE,
Agent-Général au Sud, Nlle-Orléans, Lne.
J. O. WALLER,
Agent-Général du départ des passagers
Mobile Ala.

Compagnie d'Assurances de LIVERPOOL and LONDON and GLOBE.

Bureaux: coin des rues Gravier et Carondelet.

DIRECTEURS A LA NOUVELLE-ORLEANS,
J. F. SCHRODER, président,
NEWTON BUCKNER, A. DTLVAILLE
RODOLPH WOESTE.

Cette Compagnie a été fondée en 1836; a établi une succursale aux Etats-Unis en 1851, et est maintenant la plus grande Compagnie d'Assurances contre l'incendie du monde.
L'exposé de la succursale aux Etats-Unis, 30 juin, 1882, est comme suit:
Actif...$4,407,806 24
Passif...2,670,383 44
Surplus...$1,737,416 75
Des risques contre l'incendie sont respectueusement sollicités. Le conseil de direction est pleinement autorisé à ajuster et à payer toutes les pertes en cette ville, mettant ainsi la compagnie sur un pied d'égalité avec les meilleures compagnies locales incorporées en vertu des lois de l'Etat.
HENRY V. OGDEN, secrétaire-résident.
JULES P. ROUX, assistant secrétaire résident
CLARENCE F. LOW, député-assistant secrétaire-résident.
Nouvelle-Orléans, 21 novembre 83.

ASSURANCES

Etat Annuel des affaires de la Compagnie d'Assurances de la Nlle-Orléans,

Pour l'année expirant (le) 1 décembre 1883.

Primes d'incendie	$644,118 33	
Primes maritimes	227,403 48	
Primes de rivières	37,703 99	$909,225 80
Primes acquises pendant l'année 1882		201,117 02
Total des primes		$1,110,342 82
A déduire—		
Réservé pour risques non échus	$216,697 92	
Primes remboursées	88.840 82	
Réassurances	167,917 84	475,456 58
Primes acquises		$634,886 24
A ajouter:		
Intérêt sur placements	$33,382 42	
Sauvetage	7,713 48	41,096 90
Revenu net		$675,982 14
A déduire—		
Pertes par le feu	$332,155 56	
Pertes maritimes	107,175 30	
Pertes de rivières	7,746 6	
Total des pertes	$447,077 51	
Réfaction, commissions, taxes, etc., dépenses	213,556 33	660,633 84
Profits nets		$15 348 30
A ajouter—		
Montant au crédit de profits et pertes après avoir payé aux actionnaires $50,000 de dividendes		88,205 15
Total du surplus		$103,553 45
A déduire—		
Pertes ajustées, non payées et en litige		58,438 46
Surplus net		$45,114 99

ACTIF, VALEUR DU MARCHÉ AU 31 DECEMBRE 1883.

Argent en banque	$94,169 36
Bons 4 0/0 des Etats-Unis	18,000 00
Bons du New Orleans Waterworks	26,000 00
Bons New Orleans City Railroad Co.	37,500 00
Bons New Orleans-Pacific Railway	1,220 00
Bons Louisiana Ice Manufacturing Co ons Levee Steam Cotton Press	4,000 00
	24,720 00
Bons Batalion Washington Artillery	500 00
Bons St Bernard Steam Engine	100 00
Actions du New Orleans City Railroad Co	1,500
Actions de la State National Bank	700 6
Actions de la Valette Dry Dock Company	4,000 00
Actions de l'Importers' Bonded Warehouse Co	1,260 00
Actions du New Louisiana Jockey Club	750 00
Propriétés foncières de ville	63,581 00
Billets 1re hypothèque	129,364 08
Prêts sur demande	66,920 17
Billets garantis par nantissement	10,000 00
Billets à recevoir en règlement de primes	,3 45
Primes en cours de collection	110,149 44
Dû par agents et en voie de transmission	916 65
Compte en suspens	283 36
Dû par compagnies d'assurances pour réassurance	8,838 07 — $839,440 58

PASSIF.

Capital	$500,000 00	
Réserve pour primes non acquises	216,697 92	
Réserve pour pertes non ajustées et non payées	58,438 46	
Dividendes non réclamés	,370 50	
Dû à compagnies d'assurances pour réassurances	14,818 71	
Surplus net comme ci-dessus	45,114 99	$839,440 58

L'état ci-dessus est une copie exacte et correcte des livres de la compagnie.
J. W. HINCKS, J. TUYES
Secrétaire. Président.
Fait et assermenté devant moi, ce 11 janvier 1884.
JAS. FAHEY, Notaire.

Nous soussignés, comité spécial désigné par le Conseil de Direction de la Compagnie d'Assurance de la Nouvelle-Orléans, pour évaluer l'actif de ladite Compagnie, déclarons par le présent avis qu'après un examen minutieux, l'évaluation du dit actif, comme il est spécifié plus haut, est vrais et correcte.
A. SCHREIBER,
H. GALLY,
CHAS. LAFITTE.

A un meeting du Conseil de Direction tenu le 10 janvier 1884, il a été résolu de payer, sur demande, le dividende-intérêt semestriel de cinq pour cent sur le fond capital aux actionnaires ou à leurs ayant-droit.
Nouvelle-Orléans, 10 janvier 1884.

DIRECTEURS.
JULES ALDIGÉ, H. GALLY,
THEO. BRIERRE, CHAS. LAFITTE,
W. A. BELL, PIERRE POUTZ,
ANT. CARRIERE, AD. SCHREIBER,
C. T. DUGA, CHAS. E. SCHMIDT,
FATJO, JULES TUYES.

ANT. CARRIERE,
E. CARRIERE, CHAS. J. CARRIERE

A. Carrière & Sons

Négociants-Commissionnaires,
No 132 rue Gravier.
Avances libérales sur consignations à nos Londres, Liverpool, le Havre et Bordeaux
m10ars

ASSURANCES.

MERCHANTS' MUTUAL INSURANCE COMPANY

OF NEW ORLEANS,
NO. 104 CANAL STREET.

THIRTIETH ANNUAL STATEMENT.

In conformity with the requirements of their charter, the company publish the following statement
Premiums received during the year ending May 31, 1884, including unearned premiums of the previous year:

On fire risks		$255,251 36
On marine risks		17,931 88
On river risks		20,305 94
Total premiums		$293,488 98
Less unearned premiums		71,240 00
Net earned premium 31st May, 1884		$222,248 98
Losses paid—		
On fire risks	$105,667 03	
On marine risks	6,553 87	
On river risks	6,104 92	
Taxes and expenses less interests	15,843 99	
Reinsurances and returns premiums	21,137 18	155,306 99
Profits		$66,941 99

The company has the following assets:

Real estate	$217,045 88
City time	2 000 00
Bank, railroad and other stocks	63,914 79
Notes secured by mortgage and pledge	162,590 32
Bills receivable	69,964 67
Premium in course of collection	21,926 85
New Orleans Water Works Co	7,430 50
Stock of Vallette Dry Dock Co	11,362 50
Louisiana consols	15,626 25
Cash on hand	46,280 58
	$648,151 34

The company has paid the usual TEN PER CENT interest to its stockholders for the year ending May 31, 1884.

The above statement is a just, true and correct transcript from the books of the company.
P. FOURCHY, President.
G. W. NOTT, Secretary.
STATE OF LOUISIANA,
Parish of Orleans, City of New Orleans.
Sworn to and subscribed before me the 16th day of June, 1884
JAMES FAHEY, Notary Public.

DIRECTORS.
P. Maspero, Jno B. Lallande,
M. W. Smith, J. J. Fernandez,
D. Fatjo, Paul Fourchy,
Jos A. Shakspeare, D. A. Chaffraix,
B. W. Taylor, Chas. Lafitte.
17 juin—

Association d'Assurance de la Nouvelle-Orléans.

Bureau: No 3 1/2 rue Carondelet.

Quatorzième Etat Annuel.

Nouvelle-Orléans, ce 18 janvier 1884.
Conformément à sa Charte l'Association d'Assurance de la Nouvelle-Orléans publie l'état suivant de ses affaires pour l'année expirée le 31 décembre 1883:

Primes sur risques de feu		$499,634 93
Primes sur risques de mer		98,191 53
Primes sur risques de rivière		23,466 14
		$621,292 60
A ajouter — Primes non acquises de 1882 acquises en 1883		140 426 00
Total des primes		$761,718 60
A déduire Primes sur risques non terminées	$151,474 00	
Primes remboursées	5,258 02	163,732
Primes nettes acquises		$597,986 58
A ajouter—Intérêts et profits et pertes		14,137 13
		$612,123 71
Pertes payées sur les risques de feu	$263,759 05	
de marine	46,308 83	
de rivières	4,144 02	
Pertes non ajustées	20,000 00	
	334,211 90	
Réassurances	106,476 33	
Réfaction (Rebate)	24,296 26	
Commission d'Agences	50,625 88	
Dépenses d'Agences	9,486 69	
Taxes et Licences	3 544 08	
Dépenses de Bureau	28,278 32	
Dépenses casuelles	2,761 53	579,834 99
Bénéfice net		32,288 72
En moins — Dividende d'intérêts pour le 1er semestre de 1883, cinq pour cent, déclaré au 30 juin 1883		15,000 00
Balance des Bénéfices		$17,288 72

ACTIF.

200,000 Bons des Etats-Unis 3 0/0, 70,000 Bons des Etats-Unis 4 0/0	$289,000 00
Argent en caisse	55,901 31
Dépôt au trésor de l'Etat du Mississippi	15,000 00
Primes en voie de recouvrement	54,102 37
Entre les mains d'agents aux Etats-Unis et en Europe	37,953 87
Propriétés foncières	1,500 00
Prêts sur hypothèques	63,806 20
Effets à recevoir	3,368 32
Actions	2,840 00
Valeur de la balance du dépôt dans le New Orleans National Banking Association	5,119 68
Meubles et installations de bureaux	2,500 00
	$532,091 75

PASSIF.

Capital payé en plein	300,000 00	
Fonds de réserve	34,203 53	
Dividendes non réclamés	1125 50	
Pertes non réglées	20,000 00	
Primes sur risques non expirés	151,474 00	
		514,803 03
Surplus		$17,288 72

Le tableau qui précède est une copie exacte des livres de l'Association d'Assurance de la Nouvelle-Orléans.
G. LANAUX, Président.
LEON SERÉ, Secrétaire.
[Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans, Ville de la Nouvelle-Orléans]
Assermenté et signé devant moi, notaire, ce 18 janvier 1884.
G. LEGARDEUR, Jr.,
Notaire.

Que le 18 janvier 1884, il a été résolu de payer sur demande un dividende d'intérêt de CINQ pour cent (5 0/0) pour le second semestre de capital de l'Association.
LEON SERÉ, Secrétaire.
DIRECTEURS:
HENRY ABRAHAM, TH. BRIERRE,
PIERRE LANAUX, THOS. WILTZ,
HY. TREMOULET, DAN'L WENDLING,
E. W. HUNTINGTON, JOHN THIBAUT,
A. DENIS LANAUX, J. B. VINET,
A. LAMBERT, G. LANAUX.

Marais Street Steam Brewery

H. F. STURCKEN,

80, 82, 84 et 86 RUE MARAIS,
Entre Conti et St.-Louis.

CHARTE.

ETATS-UNIS D'AMERIQUE

ETAT DE LA LOUISIANE,
VILLE DE LA NLLE-ORLEANS.

QU'IL SOIT CONNU QUE CE VINGT-quatrième jour du mois de janvier de l'an de N. S. mil huit cent quatre-vingt-quatre, et de l'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique, la cent huitième, par devant moi, Edgar Grima, notaire, dument accrédité et assermenté pour la ville et paroisse d'Orléans, Etat de la Louisiane, ont comparu personnellement en présence des témoins ci-après désignés:

Les différentes personnes dont les noms sont ici indiqués, lesquelles ont déclaré que, se fondant sur les dispositions des lois de cet Etat telles qu'elles sont contenues dans la Constitution et les Statuts Révisés, et sur les lois postérieures de l'Assemblée Générale relatives à l'organisation de corporations pour travaux d'utilité publique et dans un but de fabrication, elles ent convenu, en se liant et en s'engageant, mutuellement, et en liant telles autres personnes qui pourraient plus tard s'associer à elles, de former et organiser une corporation pour les fins ci-après et en vertu des articles et stipulations exprimées dans cette charte.

ARTICLE I.

Le nom et le titre de ladite Corporation sera THE NEW ORLEANS CLARET MANUFACTURING COMPANY (Compagnie de fabrication de vin de la Nlle-Orléans). Ladite corporation possédera le droit de succession; elle pourra passer des contrats, poursuivre et être poursuivie en justice, avoir un sceau en sa qualité de corporation, qu'elle est autorisée à modifier à son gré, et dont le modèle sera fourni par la Direction; elle pourra posséder, recevoir, acheter, transférer, détenir, affermer, vendre, donner en garantie et hypothéquer, sous son nom légal, des biens meubles et immeubles; nommer, élire et désigner tels employés, directeurs, agents et administrateurs qu'exigeront l'intérêt et les nécessités de la corporation; faire, établir aussi bien que modifier, amender ou abroger, à son gré, tels règlements et sous-règlements qu'elle jugera propres à la bonne administration des affaires de la dite corporation; exercer, enfin, les pouvoirs, droits et privilèges conférés aux corporations organisées en vertu des lois de cet Etat, avec plein pouvoir d'exécuter tous les actes nécessaires à l'accomplissement des fins de la corporation.

ARTICLE II.

Le domicile de cette Corporation est établi dans la ville de la Nlle-Orléans, paroisse d'Orléans, Etat de la Louisiane. Toutes les assignations et autres notifications légales seront adressées à l'administrateur, et, en son absence, au secrétaire.

ARTICLE III.

Le but pour lequel cette corporation est établie et la nature des opérations qu'elle doit exploiter consistent dans la fabrication du vin au moyen de raisins secs, la fabrication de vinaigre et celle de tels autres produits qui en découleront. Pour cela elle établira et exploitera une fabrique de vin. Elle achètera à l'étranger ou ailleurs des raisins secs et les autres matières nécessaires à la dite fabrication; elle acquerra, établira et emploiera les machines et appareils nécessaires; elle exécutera tous les travaux et accomplira tous les actes se rapportant à la dite fabrication, ou en dépendant, et nécessaires pour remplir le but qu'elle se propose et qui est indiqué dans la présente charte.

ARTICLE IV.

Le capital de cette corporation est fixé à la somme de Quatre-vingt-huit mille dollars, divisée en huit cent quatre-vingts actions de cent dollars chacune. Les actions ne seront émises qu'après parfait paiement en argent ou en valeurs équivalentes, propriétés actuellement reçues ou acquises par la corporation, ainsi qu'en le ont foi les certificats transférables sur les livres de la Compagnie seulement. Le Conseil de Direction de cette corporation aura la faculté d'augmenter ledit capital en tout temps, ou de temps à autre, jusqu'à ce qu'il atteigne mais n'excède pas deux cent mille dollars, et pourra émettre des certificats d'actions en conséquence.

ARTICLE V.

Les pouvoirs de cette Corporation seront donnés à un Conseil de Direction composé de cinq actionnaires, chacun desquels possédera ou fera partie d'une maison commerciale possédant au moins dix actions du capital de la corporation; et l'élection des Directeurs se fera par scrutin au bureau de la corporation. Trois Directeurs formeront un quorum pour l'expédition des affaires. Le Conseil sera élu annuellement le second Lundi du mois de janvier, et, si c'est un jour de fête, le jour après, s'il n'est pas férié. Ce Conseil servira une année jusqu'à ce qu'il soit donné un successeur installé. L'avis de chaque élection sera publié dans un journal quotidien de cette ville, pendant quinze jours avant l'élection. A toutes les élections, une majorité des votes élira; et tout actionnaire aura droit à un vote individuel en personne ou par procuration par action possédée par celui-ci; mais il ne sera permis à personne de voter avec des actions qui n'auront pas été transférées vingt jours avant le jour de l'élection. Dans le cas où l'élection des Directeurs ne se ferait pas le jour précisé, une nouvelle tentative aurait lieu après quinze jours d'avis, ainsi qu'il est pourvu pour l'élection annuelle. Toute vacance au sein dudit Conseil sera remplie par une élection entre les Directeurs

ARTICLE VI.

Jusqu'à l'élection annuelle fixée au second lundi du mois de janvier 1885, les messieurs dont les noms suivent composeront le Conseil de Direction de cette corporation: Emile L. Carriere, Désiré A. Chaffraix, Alphonse A. Lelong, Gilbert H. Green et Charles Cavaroc; et, durant le terme de la dite Direction, M. Charles Cavaroc sera gérant de la compagnie.

ARTICLE VII.

Le Conseil de Direction, à sa première réunion après l'élection annuelle, nommera un de ses propres membres gérant de la compagnie. Il nommera également un secrétaire et un trésorier ou une seule personne qui remplira les fonctions des deux offices, et tous les officiers, agents et commis qu'il jugera nécessaires. Le Conseil aura le pouvoir de remplir toutes les vacances qui se produiront dans son sein, de changer, de destituer ou de rappeler tous les règlements, ainsi que l'administration des affaires de la compagnie. Il fixera le traitement du gérant, du secrétaire, du trésorier et des autres employés de la Corporation.

ARTICLE VIII.

Aucun actionnaire ne sera responsable des contrats ou des erreurs de cette corporation pour une somme excédant celle qu'il devra à la compagnie, s'il en doit une

ARTICLE IX.

Cet acte d'incorporation peut être changé ou modifié, des additions peuvent y être faites; de même que cette corporation peut être dissoute à une réunion générale des actionnaires convoqués dans ce but, avec l'assentiment de deux qui en posséderont les trois-quarts, comme montant des actions du capital, après un avis préalable de trente jours de ladite convocation, dans un des journaux quotidiens de la ville de la Nouvelle-Orléans.

ARTICLE X.

Lorsque cette corporation sera dissoute par l'expiration de sa charte ou autrement, la liquidation de ses affaires sera confiée à trois commissaires qui tiendront leurs mandats du Conseil de Direction, et qui agiront en cette qualité jusqu'à la parfaite clôture des affaires de la compagnie. En cas de mort ou d'incapacité à servir d'un des commissaires, les deux autres continueront à agir; et, en cas de manque d'entente chez eux, ils devront recourir à un arbitre.

Ainsi fait et passé en mon étude, à la Nouvelle-Orléans, le jour, le mois et l'année ci-dessus indiqués en la présence de M.M. George C. Andry et George Grima, tous deux de cette ville, juges compétents qui ont apposé ici leurs signatures avec celles des personnes comparues, devant moi, après avoir entendu la lecture du tout ce qui précède.

(Signé) A. CARRIERE & SONS,
D. A. CHAFFRAIX,
A. A. LELONG,
GILBERT H. GREEN,
C. CAVAROC & SON,
GUSTAVE PITOT,
G. C. ANDRY,
GEO. GRIMA,
EDGAR GRIMA, Notaire.

Je, soussigné, annotateur des hypothèques, pour et en la paroisse d'Orléans, Etat de la Louisiane, certifie ici que l'acte d'incorporation qui précède de la Compagnie de fabrication de vin rouge de la Nouvelle-Orléans, a été dûment enregistré dans le livre 226, à la page 627 et suivantes.
Signé,
GEO. GUINAULT.
Sous-annotateur
Nouvelle-Orléans, Lne, 24 janvier 1884.

Une copie exacte de l'original est en mon bureau.
EDGAR GRIMA, notaire.
Nouvelle-Orléans Lne. 24 janvier 1884.

Chemin de fer de la rue Esplanade et des Fair Grounds.
Station de départ: rue du Canal ... Parcours: (cars verts ...) Dauphine, Dauphine jusqu'à ... jusqu'à Broad, Broad jusqu'à ... de là à la station d'arrivée ... suivent la même route ... tourner dans la ... la rue Dumaine jusqu'au Bayou ... longent les bords du Bayou ... Grande Route St-Jean ... la station ... la porte des Fair Grounds ... sauvage.—Le retour ... par la Route Gentilly, la ... Broad, la ... et principalement par la rue ... Ursulines jusqu'à la rue du Camp

---

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurances "TEUTONIA" DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

Deuxième état de situation annuel.

CONFORMÉMENT aux dispositions de sa Charte, la Compagnie publie l'exposé suivant:
PRIMES REÇUES durant l'année expirant le 31 décembre 1883.

Risques d'incendie	$240,034 65	
Risques maritimes	48,109 93	
Risques de rivières	26,973 43	
		$315,118 00
A déduire:		
Pertes sur l'incendie, payées	$53,402 76	
Pertes sur les mers, payées	18,327 09	
Pertes sur les rivières, payées	13,974 00	
Escomptes et commissions	38,710 84	
Réassurances	38,631 72	
Primes remboursées	13,921 01	
Agences et déponses	1,584 47	
Taxes et licenses	11,585 36	
Dépenses, moins l'intérêt	1,675 32	
Pertes non ajustées	14,250 48	
		206,063 05
		$109,054 95
Réserves pour les risques non échus, 31 décembre 1883	$66,909 95	
Dix pour cent intérêt sur le fonds capital et 5 pour cent sur les primes de participation nettes	30,145 00	
Versement au fonds de réserve	5,000 00	
Réserves pour les pertes non ajustées	7,000 00	
	$109 054 95	

ACTIF.

Comptant en caisse	$45,166 71
Bons des Etats-Unis	95,850 00
Bons consolidés de la ville	143,125 00
Autres bons et actions	19,[illegible] 00
Prêts sur hypothèques	39,799 99
Bons à primes	18,106 41
Prêts sur nantissement	111,124 24
Primes en voie de perception	35,751 53
Immeubles, 35 rue du Camp	32,750 00
Meubles de bureau	1,000 00
	$436,903 88

PASSIF.

Capital-actions	$250,000 00
Fonds de réserve	30,000 00
Réserves pour des primes non échues	66,909 95
Intérêt et dividende non payé	1,098 45
Pertes non ajustées et non payées	21,250 48
Intérêt et dividende dû en janvier 1884	17,645 00
	$436,903 88

Ce qui précède est une copie juste et correcte des livres de la Compagnie.
WM. B. SCHMIDT, Président.
F. RICKERT, Vice-Président.
ALBERT P. NOLL, Secrétaire.
Fait et signé sous serment, devant moi, notaire
ANDREW HERO, Jr., Notaire.

Le Bureau des Directeurs, à une réunion qui a eu lieu le 10me jour de janvier 1884, mettant de côté une réserve de $5,000, a résolu de déclarer un second intérêt semi-annuel de CINQ pour cent, faisant DIX pour cent par an sur le capital-action; et un dividende de CINQ pour cent aux actionnaires, en outre des QUINZE pour cent de réfaction déjà accordé sur les primes de participation pour l'année finissant le 31 décembre 1883, payable comptant sur demande.

—DIRECTEURS—
H. BUDDIG, J. H. KELLER,
J. B. CAMORS, C. H. MILLER,
M. FRANK, JOHN NELSON,
E. FRANK, FRANK RODER,
R. FROTSCHER, J. E. RENGSTORFF
F. FISHER, F. RICKERT,
H. R. GOGREVE, L. P. ROUQUETTE,
S. GUMBEL, A. G. RICKS,
A. J. GOMILA, WM. B SCHMIDT,
GILBERT H. GREEN, H. SCHULTZE,
S. HYMAN, LOUIS SCHWARTZ,
KLUSU KEIFFER, X. WEISSEN

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; de là ils longent ensuite le Canal d'Orléans (côté ouest) jusqu'au Lac Pontchartrain.

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

La station de départ est la même que celle de "Levee and Barracks," rue du Canal, vis-à-vis la Douane. La même voie sert également aux deux lignes jusqu'à la rue de l'Esplanade où se trouve la 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 la 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 Mississippi au lac Pontchartrain.

Compagnie d'Assurances des POMPIERS

De la Nouvelle-Orléans.

Bureau, 33 rue du Camp.

Neuvième Etat de Situation Annuel.

Conformément à l'article 10 de sa charte, cette compagnie publie l'exposé de ses affaires durant l'année expirant le 31 décembre 1883:

Primes reçues pour des risques d'incendie		$159,570 89
Primes reçues pour des risques de rivières		23,970 89
Primes reçues pour des risques maritimes		4,161 96
Total de primes reçues		$187,703 74
Moins—		
Pertes par l'incendie	$56,600 60	
Pertes sur les rivières	7,234 90	
	849 60	
Pertes sur les mers	25,555 64	
Réfaction	15,489 60	
Réassurances	14,621 41	
Primes remboursées	6,040 34	
Licenses et taxes		
Dépenses, commission, loyer, Bureau des Réassureurs Fire Underwriters Association, Babcock et Corps de Patrouille, etc., intérêt, escompte et intérêt	20,757 35	
		147,149 44
Profits		$40,554 30

La compagnie a l'actif suivant:

Billets du capital-actions	$11,686 22	
Comptant en banque et en caisse	127,945 61	
Prêts sur collatéraux et hypothèques	164,967 03	
Billets à recevoir	18,361 56	
Installations, meubles de bureaux	4,314 90	
Primes en voie de perception	36,178 57	
		$363,453 89
Passif:		
Capital actions	$150,000 00	
Réserve pour primes non échues, fonds de réserve et surplus	180,825 15	
Pertes non-ajustées	8,870 57	
Intérêt, dividendes, etc, ici déclarés et dividendes non réclamés, payables sur demande et au crédit des billets d'actions	23,758 17	
		$363,453 89

Le bilan qui précède est une copie vraie et correcte des livres de la Compagnie d'Assurances des Pompiers de la Nouvelle-Orléans.
I. N. MARKS, Président.
R. H. BENNERS, Secrétaire.
Fait et signé sous serment devant moi, le 16me jour de janvier 1884.
W. O. HART, Notaire

NOUVELLE-ORLEANS, 16 jan. 1884.
A une réunion du Bureau de Direction, tenue ce jour, il a été résolu de déclarer les dividendes suivants sur les profits nets de l'année finissant le 31 déc. 1883, savoir:
DIX POUR CENT (10 pour cent) intérêt annuel; et CINQ POUR CENT (5 pour cent) intérêt-dividende sur le capital payé, faisant un total de QUINZE POUR CENT (15 pour cent) par an.
CINQ POUR CENT, au Fonds de réserve, conformément à la Section 3 de l'Article VIII de la Charte.
VINGT-CINQ POUR CENT (25 pour cent) dividende de participation aux assureurs.
I. N. MARKS, Président
T. PRUDHOMME, Vice-Président.
R. H. BENNERS, Secrétaire.

Directeurs.
Jacob Alexander, C. Taylor Gauche,
A. A. Maginnis, Léon Bertoli,
Chas Hemard, T. Prudhomme,
R. H. Biarhorst, Alf. H. Isaacson,
C. Sporl, Peter Blaise,
Phil. Beck, A. H. Siewerd,
P. Egan, I. N. Marks,
Otto Thoman, John Fitzpatrick,
Wash Marks, Geo. Walters.

Compagnie d'Assurances des FACTORS AND TRADERS,

49 rue Carondelet.

Nouvelle-Orléans, 17 janvier 1884.

Les Directeurs, conformément à la charte de la compagnie, publient l'exposé suivant de ses affaires pour les vingt mois finissant le 31 décembre 1883:

Primes—		
Sur les risques d'incendie	$713,177 06	
Sur les risques de rivières	160,393 28	
Sur les risques de mer	29,249 62	
Primes non échues de 1882	76,079 00	
		$987,898 96
Déduire—		
Primes non échues	163,576 29	
Primes remboursées	66,902 94	
Réassurances	120,080 49	
		350,560 12
Primes nettes gagnées		$637,338 84
Ajouter—		
Intérêt sur les placements	72,677 83	
Sauvetage reçu	6,161 48	
		78,839 31
Revenu net		$716,173 15
Déduire—		
Pertes sur l'incendie $251,958 22		
Rivières 71,952 45		
Mer 21,913 99		
	$345,824 66	
Réfactions	67,942 33	
Commissions	55,781 64	
Dépenses générales, impressions et fournitures de bureau	83,337 56	
Bureau des Réassureurs	9,149 65	
Taxes d'Etat et de Ville	58 402 05	
		620,497 59
Balance		$95,680
Ajouter profits et pertes, gain dans les valeurs sur le marché, sur les placements		98,692 26
		$194,372 82
Intérêt payé en novembre 1882	$50,000 00	
Intérêt payé en juillet 1883	66,665 40	
		116,665 40
		$77,707 42
Pertes non payées		79,430 55
La compagnie a l'actif suivant:		
Comptant en caisse		$169,016 57
Comptes en voie de collection		159,595 98
Billets à recevoir, notes en nantissement		27,585 72
Billets à recevoir, billets à primes		5,983 29
Billets à recevoir, billets hypothécaires		104,127 07
Actions de banque et autres, valeur du marché		42,966 00
Bons des Etats-Unis, valeur du marché		194,769 00
Bons de ville et d'Etat, valeur du marché		209 000 00
Immeuble		166,000 00
Installation et meubles de bureau		4,500 00
Dû au sauvetage		12,500 00

Faisant un total de...$1,096,036 72
qui précède est une copie vraie et exacte de la compagnie.
ED. A. PALFREY, Président.
THOMAS F. WALKER, Secrétaire.
Etat de la Louisiane, Paroisse d'Orléans, Ville de la Nouvelle Orléans.
Fait et signé sous serment pardevant moi, 17ème jour de janvier 1884.
(Signé) EDWARD IVY, Notaire.

Directeurs.
John I. Noble, John Chaffe,
Richard Milliken, Sam'l Friedlander
Sa M. Walmsley, A. H. May,
Samuel H. Boyd, Wm J. Behan,
L. F. Eshleman, Chas Chaffe,
C. C. Jurey, Wm Hartwell,
J. Leeds, A. T. Lamb,
Louis Bush, A. Brittin,
John I. Adams, R. T. Buckner,
Chas E. Black, O. Hopkins,
Jno. V. Richards, Thomas Day,
Sam'l Delgado, John P. Richardson
Jas T. Rodd.
19 janv—1an

VINS ET LIQUEURS

ALCOOL—le gallon	$2 37 à	2 40
BRANDIES—Du pays, le gallon	$3 00 à	3 50
Pêche—vieux, le gallon	1 10 à	1 25
Pomme	2 25 à	2 75
Cognac importé—1877, le gal.	4 80 à	—
1873	5 50 à	—
1870	5 75 à	—
1866	6 50 à	—
1860	7 40 à	—
1858	8 00 à	—
1848	10 50	—
Otard Dupuy & Co's Cognac 1878	5 50 à	—
do do do do 1870	7 00 à	—
do do do do 1854	9 00 à	—
do do do do 1848	10 25 à	—
Bisquet, Dubouche & co, cognac 1878	4 50 à	—
1870	5 50 à	—
1848	9 00 à	—
GENIEVRE—Du pays, de New-York ou de Philadelphie, par galon	1 20 à	—
Hollande, par gal.	2 75 à	2 75
Sir Robt. Barnett's Old Tom	3 15 à	3 25
Sir Robt. Barnett's Old Tom par caisse	8 50 à	9 00
Holland, par caisse	7 50 à	—
WHISKY—Rectifié de la Louisiane, 90 p. c. de preuve, par gal.		1 1
Ouest	1 15 à	1 17
Bourbon	1 40 à	3 50
Seigle	1 50 à	3 50
Ecosse, importé	4 00 à	4 25
Irlandais importé	4 00 à	4 25
CHAMPAGNE—Roederer Carte Blanche, qts par doux	27 00 à	—
M. Cantreaux Fils, quarts	30 00	—
M. Cantreaux Fils, pints	32 00 à	—
Piper Heidsieck qts par doux	28 00 à	—
Krug & co. qts par doux	22 50 à	2 0
Moet & Chandon — Silery Mousseux, par doux	24 00 à	—
Cremant Ay, par doux	28 50 à	—
Pintes, $2 en plus		
G H Mumm & Co Dry Verse nat	24 75 à	—
Extra Dry	28 50 à	—
VINS ROUGES—California Claret, la caisse	60 à	65
Zinfandel, No 1 le gal.	70 à	75
Clarets Importés — Ordinaire par car	57 00 à	60 00
Clarets de famille, le bar	70 00 à	80 00
Clarets fins, le bar	90 00 à	175 00
Médoc la caisse	6 00 à	—
St. Julien, la caisse	6 50 à	—
Margaux, la caisse	7 00 à	—
Pontet Canet, la caisse	10 00 à	—
Larose, la caisse	12 00 à	—
Léoville, la caisse	12 00 à	—
Chateau Lafitte la caisse	24 00 à	—
Ordinaire la caisse	3 20 à	3 50
Château Dillon, p. cask	125 à	—
Blanquefort p. cask	108	—
Château Dillon p. caisse	7 50 à	—
New Orleans claret par barillet	43 00 à	—
" " boite	2 80 à	—
Malaga par barillet	55 00 à	—
VIN BLANCS — California le baril	57 00 à	58.00
Importé de famille, la bar	65 00 à	80 00
Importé, fin, la bar	90 00 à	175 00
Graves, la caisse	6 00 à	—
Sauternes, la caisse	6 50 à	—
Haut Sauternes, la caisse	10 00 à	—
Latour Blanche, la caisse	18 00 à	—
Château Yquem, la caisse	24 00 à	30 00
Ordinaire, la caisse	3 50 à	—
Muscat, la caisse	4 25 à	6 50
Madère, Cette, le gal.	1 00 à	1 10
Madère, genuine fine, le gal.	3 50 à	5 00
Madère, la caisse	12 00 à	25 00
Sherry le gallon	1 00 à	1 10
Sherry fine Xéres, le gal.	1 50 à	5 00
	9 00 à	25 00
Jeux port	6 05 à	—

MATERIAUX de CONSTRUCTION

Yard Spot Quotations.

YELLOW PINE—ROUGH, PER 1,000 FEET

Sawn Tim No 1	$15 00	Plank No 1	$18 00
No 2	14 00	No 2	14 00
No 3	10 00	No 3	12 00
Scantling No 1	14 00	Flooring No 1	17 00
No 2	11 00	No 2	15 00
No 3	9 00	No 3	11 00
Ceiling No 1	15 00	Weath Bds No 1	14 00
No 2	14 00	No 2	11 00
No 3	7 00		
Boards, No 1	15 00	Nords No 2	12 00
No 3	10 00	No 4	9 00

YELLOW PINE—DRESSED

Flooring, No 1	20 00	Ceiling, No 1	18 00
No 2	17 00	No 2	14 00
No 3	14 00	No 3	10 00
Wreath bds No 1	15 00	Boards, No 1	17 00
No 2	12 00	No 2	15 00
Boards, No 3	12 00	No 4	10 00

CYPRESS—ROUGH

Boards, No 1	22 00	Boards, No 2	20 0
No 3	18 00	No 4	15 0
No 5	12 00	No 6	11 0
Dimensions No 1	20 00	Dimensions No 2	18
No 3	15 00		
Dried Bds No 1	30 00	No 4	18 00
No 2	25 00	No 5	15 00
No 3	20 00	No 6	14 00

WHARF T. MBER

No 1	8.	No 2	7
No 2	9		

MAHOGANY TIMBER

No 1	10	No 2	7
No 2	9		

CEDAR TIMBER

No 1	10	No 3	6
No 2	8		

WALNUT LUMBER

No 1	100 00	No 3	60 00
No 2	90 00		

OAK LUMBER

No 1	60 00	No 3	40 00
No 2	50 00		

SHINGLES

No 1	3 75	No 3	2 00
No 2	3 50		

LATHS

Per 1,000	1 00

BRICK—PER 1,000

River—Choice	10 00	Prime m'ch	8 25 à 8 50
Good	6 00	Merchantable	7 75
Lake—Paving	12 00	Lake—B'ing	8 25 à 8 50
Arch	5 00	ICBRd—Pa'ng	13 50
ICBRd—Building			

LIME—PER BBL

Alabama	1 25	Western	1 50

PLASTER

Calcined	1 75

CEMENT

Portland	3 50	Rosendale	1 80
Western	1 35		

SAND

River	—	Yellow	30
White	42½		

SLATE—PER SQ

Bangor	6 00	Virginia
Chapman		Pennsylvania
Western		

HAIR—PER LB

Plaster	8 06

TILES—EACH

Fire	50	Ridge	13

IRON

Bars round and Square—1 to ¾ in p 100	2 35
Flat, 1½ to 4x½ inches	2 85
Bands, light, 3 to 6x½ inches	2 85
Heavy, 3½ to 6x½ inches	2 65
Hoops, ¾ to 9/16 No 17 to 20 G p lb	5½
Sheet Nos 10 to 16 G	3½
Galvanised No 26 G	8 7-10
Roofing	—
Pig p ton	—
Nails, 10d, per keg	2 70
Spikes, cut, per keg	2 95
Wrought	—

TIN—PER BOX

Roofing, 1x20x28 inches	16 50
I C do	12 0 1x14x20 8 00
I C I x14x20	6 00 Block, p lb 22

COPPER

Roofing per lb	22
Brazier's sheets 12 lb and over	26

BRASS

Sheet, p lb	25

ZINC

Sheet, p lb	7½

LEADS

Pig p lb	5½	Sheet, p lb	7
Pipe p lb			

PAINTS

W'te Lead pure	6½	Red painters	8
Red extra	7½		

OILS

Linseed, raw, p gl	59	Linseed boiled	62
Lard winter	90	Lard No 1	—
Cotton Seed			

TURPENTINE

Per gallon	35

Chemin de fer de la rue St. Charles et de Jackson.
Station de départ: Rue Magazine, près la gare du Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad, autrefois chemin de fer de Jackson. Parcours: Rue ... jusqu'à Carondelet, Carondelet, 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. Dé, 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, Union Walk, la rue Dryades et la ... rue ... la passe, rue ... Bayou ... St. Louis ...

FEUILLETON.

No 1. Commencé le 31 juillet.

Mariages Riches!

MAISON SAINT-REPAIRE.

Par De Coëtlogon.

PREMIÈRE PARTIE.

En 1868, les courses de la Marche étaient encore dans toute leur vogue. C'était là qu'avaient lieu les steeple-chases, les courses d'obstacles et les luttes de gentlemen-riders, qui, de la Croix-de Berny, étaient venus s'installer dans ce parc si admirablement disposé pour ces exercices cynégétiques.

La marche avait vaincu la Croix-de-Berny, comme l'Hyppodrome d'Auteuil éclipse chaque jour davantage la gloire ancienne de la Marche, en la reléguant aujourd'hui au second rang, malgré les efforts de ses directeurs. La foule élégante des sportsmen des deux sexes se pressait dans la verdoyante enceinte de la Marche, et la longueur de la route, qui écartait de ces fêtes hippiques les humbles piétons, effrayés par la perspective de cette pérégrination sous un soleil brûlant, ne donnait que plus d'attraits à ces réunions aristocratiques.

Délivré du flot des curieux qui envahit volontiers, les dimanches, les allées du Bois et la pelouse de Longchamps, le vrai monde des courses se trouvait mieux chez lui, dans ce parc clos de murs, où il pouvait prendre plus gaiement ses ébats. Les douze ou quinze kilomètres qui séparent Paris de la Marche offraient une occasion, naturelle aux privilégiés de la fortune, pour étaler le luxe de leurs équipages. Et les reines de la mode, les représentantes attitrées et traditionnelles du *high life* ne dédaignaient pas ce succès, où le bon goût remportait toujours la victoire.

Toutes les voitures étaient mises en réquisition, pour ces grands jours: depuis le dog-cart ou le panier conduit par l'émancipé de la veille, jusqu'à la grande calèche à huit ressorts, où se prélassent dans des atours tapageurs les célébrités du demi-monde.

La longue montée de la Tête-Noire voyait défiler les légères victorias attelées en poste, les grandes Daumont, à quatre chevaux, avec leurs jockeys aux couleurs de la maison sur les portants de gauche, les landaus, les four-in-hand, les mail-coachs avec leurs banquettes chargées de dames et de cavaliers, les phaétons plus modestes, les coupés de maître auxquels venaient se mêler les fiacres poudreux, dansant sur leurs ressorts disloqués.

A côté de la livrée correcte et des voitures de haut goût des Larochefoucauld, des Périgord, des Metternich, des Rothschild, des Pourtalès, des Mercy-Argenteau, se montraient les magnifiques attelages de la solitaire Mme Musard, ou la calèche criarde et outrageusement dorée d'une grande cocotte s'épanouissant dans son luxe éphémère.

Au milieu de cette cohue mouvementée, les joyeux appels se croisaient de voiture à voiture, se mêlant aux clic-clac du fouet des postillons enrubannés et aux grelots des chevaux de poste.

C'était un brouhaha, une fièvre qui gagnait de proche en proche tous les esprits, et l'on sentait que les lunchs qui se préparaient, plus ou moins ostensiblement, dans beaucoup de voitures chargées de champagne, trouveraient des convives bien disposés.

Le jour où nous conduisons nos lecteurs à La Marche, l'animation était encore plus grande que d'habitude, car une lutte importante devait avoir lieu entre deux gentlemen-riders très connus, qui, tous deux habiles cavaliers, devaient monter leurs chevaux.

Des paris considérables étaient engagés par les partisans des deux champions, et l'intérêt de cette journée avait attiré bien des curieux.

Quand nous pénétrons dans l'enceinte du parc, quoiqu'il soit deux heures à peine, la pelouse est déjà envahie par une foule d'équipages qui viennent se ranger le plus près possible de la piste, pour ne rien perdre des péripéties de la lutte.

C'est un pêle-mêle invraisemblable de roues, de chevaux, d'attelages, s'enchevêtrant les uns dans les autres placés dans tous les sens, en biais, en travers, nez à dos, dos à nez, sans ordre, malgré les efforts des agents, qui ne peuvent se faire entendre dans ce tohu-bohu.

Pendant que les grooms et les cochers dérènent et épongent leurs chevaux, les pansent de leur mieux, les valets de pied préparent sur les banquettes élevées des mail-coachs et des four-in-hand, des lunchs ou le champagne doit jouer un grand jeu.

Les premières courses ont eu lieu et les bouchons commençaient à sauter avec de joyeuses détonations, se mêlant au bruit des verres et aux éclats de rire des luncheurs.

Dans l'enceinte du pesage la scène n'est pas moins animée, et les garçons affairés, la serviette sous le bras, ne savaient auquel entendre.

Les agences de poule, les bookmakers jetaient aux passants leurs engageants appels, en proclamant à haute voix, les cotes des favoris affichés sur leurs tableaux.

La cloche venait de sonner, annonçant les préparatifs de la course qui allait commencer entre *Saïd* et *Turlurette*, montés par leurs propriétaires, le duc de Sauvigny et le comte de Lavandah.

L'émotion était fort vive et, au pesage comme sur la pelouse, on discutait ardemment, dans tous les groupes, les chances des deux concurrents qui se prenaient à égalité.

Cette course avait donc le privilège de passionner l'élégante réunion et, pendant que l'on procédait à la formalité du pesage, les groupes se formaient, commentant les chances des lutteurs, les mérites des chevaux et l'habileté des cavaliers.

C'était partout un bruyant échange d'appréciations animées, de commentaires ardents, et les paris se croisaient, pour et contre, avec une égale vivacité. Les indifférents eux-mêmes finissaient par se laisser gagner par la fièvre qui remplissait l'air et qui soufflait dans tous les cœurs la passion du jeu. Des curieux, spectateurs inconscients, qui d'habitude restaient impossibles, se décidaient à risquer quelques louis sur un des concurrents, s'en rapportant au sort pour fixer leur choix.

On ne voyait que bookmakers et parieurs inscrivant fiévreusement les chiffres sur leurs calepins. *L'heure suprême approchait.*

D'une voiture à l'autre, on s'interpellait joyeusement, se demandant, s'offrant Turlurette ou Saïd avec un égal entrain, et l'on scellait les paris engagés, par des flots de champagne, chacun buvant au succès de son favori.

Dans l'enceinte même du pesage, près des écuries se tenaient les gros parieurs, qui vérifiaient leurs engagements, et là, ce n'était plus par louis que l'on pariait, mais par billet de 1,000 francs, par sommes de 10,000, 20,000, 30,000 francs et plus.

Le buffet, assiégé par des consommateurs altérés, versait à flots le champagne frappé, la bière écumante ou le soda pétillant; les garçons se multipliaient pour répondre aux demandes qui, sous l'influence d'un soleil brûlant, devenaient de plus en plus énergiques.

Un homme, jeune encore, de taille moyenne, aux cheveux plats retombant en rouleaux sur ses épaules, aux allures indécises, ayant l'air de fouler pour la première fois le terrain des courses, se promenait fiévreusement au milieu de la foule, contemplant d'un œil curieux et investigateur les scènes qui se passaient sous ses yeux.

Son costume correct portait cependant le vulgaire cachet qui indique qu'un tailleur de troisième ordre a présidé à la confection; rien ne choquait, mais tout semblait dire que le promeneur égaré dans ce milieu n'appartenait pas au monde élégant, et qu'il devait être aussi étranger au langage du turf, qu'aux sévères traditions de la bonne compagnie.

Le nez chargé d'un binocle aux branches d'or, dont la chaîne, du même métal, se prélassait sur son gilet blanc avec les pesantes breloques de la montre, M. de Saint-Repaire, que je veux vous présenter tout de suite, tournait de tous les groupes, écoutant, sans aucune dissimulation, les conversations qui s'entrechoquaient, et y prenant part quand l'occasion se présentait. Il formulait des questions qui restaient souvent sans réponse, tout en lui attirant des regards peu flatteurs.

Il allait ainsi de l'un à l'autre, quêtant les nouvelles, et, s'arrêtant alors pour prendre quelques notes à la hâte, quand la réponse obtenue rentrait dans le cercle de ses observations.

Au milieu de ce brouhaha, personne ne prenait garde à lui, et il continuait placidement son petit manège si curieux de croque notes.

Il venait d'aborder un garçon de café, innocoupé par hasard en ce moment et causait familièrement avec lui.

—Enfin, est-il riche, votre baron? s'exclama-t-il en prenant des notes sur le carnet qu'il avait à la main.

—Dame, monsieur, répondit le chevalier de la serviette, on dit qu'il va encaisser plus de deux cent mille francs cette année avec Mademoiselle-de-Chantilly.

—A la bonne heure! dit Saint-Repaire, voilà un homme intelligent! Et à quand le mariage?

—Mais, monsieur, Mademoiselle-de-Chantilly n'est pas encore destinée à la reproduction.

—Comment! dit Saint-Repaire un peu surpris, Mademoiselle-de-Chantilly à la reproduction?

—Certainement, monsieur, dit le garçon, c'est une bête de course hors ligne, et qui a encore bien de l'argent à gagner avant de passer pouliniere.

—Vous m'en direz tant?

Et Saint-Repaire, fermant son carnet, s'éloigna en disant:

—Et moi qui allait l'inscrire sur ma liste.

En ce moment, une voix se fit entendre:

—Garçon, vite un bock!

—Voilà! monsieur, voilà!

Saint-Repaire, en entendant cette voix, qu'il croyait reconnaître, releva la tête et, regardant le nouvel arrivant, s'écria:

—Tiens, Rouvray!

A cette exclamation, Rouvray, puisque c'est ainsi qu'il se nommait, jeta les yeux sur son interlocuteur et lui tendit la main:

—Comment, c'est toi, mon brave Saint-Repaire!

—Moi-même. C'est bien de me reconnaitre après si longtemps.

—On n'oublie pas ainsi les anciens amis, dit Rouvray, mais je t'avoue que je ne pensais pas te retrouver ici. Je te croyais toujours en Angleterre.

—J'en suis revenu depuis trois ans bientôt.

—Tu n'habites donc pas Paris, que je ne t'ai rencontré nulle part.

—Au contraire, je suis tout ce qu'il y a de plus Parisien, et je ne quitte la grande ville que pour passer quelques mois d'été dans ma propriété de Sologne

—Ah! nous sommes propriétaire, hôtel à Paris, terre à la campagne, rentes sur le grand livre, sans doute?

—Pas tant que cela, mais enfin on a fait sa petite pelote, dit Saint-Repaire.

C'est donc une Californie que l'éducation à domicile et l'élevage à la brochette de jeunes insulaires? interrogea Rouvray.

—Quelquefois.... c'est lucratif.

—Tu devrais bien alors me passer quelques-uns de tes élèves. Moi, je ne possède pas encore pignon sur rue, malgré les efforts de ma plume, qui noircit cependant pas mal de feuilles de papier chaque jour et fait gémir la presse. Parles-moi du professorat pour faire promptement fortune; il est vrai que lorsqu'on sait en jouer, cela mène à tout.

—Ce n'est pas tout à fait en formant de jeunes élèves que je me suis fait des rentes, ajouta Saint-Repaire en baissant le nez.

—Dis-moi ton secret alors, reprit Rouvray.

—Mon Dieu! vois-tu, l'éducation a du bon, on peut vivre tranquillement, mais on ne ramasse pas des millions en commentant la grammaire ou en détaillant l'arithmétique; je me suis retourné d'un autre côté, dès que j'ai eu ramassé quelques billets de Banque et j'ai fait.... des affaires.

—Nous tripotons à la Bourse.... dans ce cas? fit Rouvray avec une petite mine de dédain.

—Oh! non pas à la Bourse, répliqua Saint Repaire, ce n'est pas assez sûr; on peut se tromper et être obligé de retourner en Belgique ou en Angleterre, et je suis Français! je veux rester en France!

—Ce sentiment, plein de prudence et de patriotisme, t'honore, dit Rouvray en riant mais je te vois un carnet à la main, est-ce que par hasard tu viendrais tenter la fortune sur le turf?... Ah! pauvre ami, je te plains; si c'est un de tes élèves qui t'a donné ce goût-là, je ne t'en félicite rai pas. Tu pourras voir un peu vite la fin de tes épargnes. Crois-moi, il vaut mieux s'occuper des jeunes élèves que de trop s'intéresser à ceux de la race chevaline.

Saint Repaire eut un étrange sourire et, après avoir sali la bordée de son ami, il lui dit:

—Tranquillise-toi, je ne m'occupe pas de chevaux, je me moque de leurs succès comme de leurs défaites et ce petit carnet là, ajouta-t-il en le caressant avec complaisance, ne renferme des notes que sur le personnel élégant qui vient s'abattre en ces lieux. Toute la haute société, tous les gens de plaisir se donnent rendez-vous à ces fêtes hippiques. Eh bien! je viens m'instruire auprès d'eux et étudier les acteurs de mes futurs succès, qui sait? de ma fortune, peut-être. Nouveau Christophe Colomb, je cherche un monde aussi.

—Ah ça! tu veux donc me faire concurrence et publier tes impressions? répliqua Rouvray; mais, fais y attention, le métier a ses déboires, et il n'est pas facile de prendre place au soleil de la publicité. Les journaux ont plus de reporters qu'ils ne peuvent en occuper, et les chefs d'emploi ne lâchent pas facilement la corde.

En entendant ces mots, Saint Repaire se frappa le front et dit:

—Au fait, c'est vrai, je n'y pensais plus.... Ce que c'est que de voyager! Tu fais toujours les chroniques dans les journaux du *high-Life*? interrogea Saint Repaire.

—Plus que jamais! répondit Rouvray. Moi, je n'ai pas encore fait fortune.

—Eh bien! je suis doublement heureux de t'avoir rencontré! ajouta Saint-Repaire.... Dis-moi, tu connais tout le monde ici?

—Tout le monde, c'est beaucoup, fit Rouvray en riant; mais, enfin, ma profession m'a permis d'élargir beaucoup mes relations, et j'ai dans tous les mondes, sinon des amis, du moins des connaissances assez nombreuses.

—Eh bien! tu peux me rendre un grand service, continua Saint-Repaire, et laisse-moi ajouter que tu ne t'en repentiras pas.

—De quoi s'agit-il? Parle, et je serai heureux de t'être utile, si la chose est en mon pouvoir.

Mais Saint-Repaire, qui ne jugeait pas le moment opportun pour s'ouvrir à son ami, lui répondit que l'affaire était trop sérieuse pour être traitée ainsi, au milieu de cette cohue, et que, d'ailleurs, il ne voulait pas le distraire des évènements dont il devait sans doute, rendre compte dans la chronique.

A ces mots, Rouvray éclata de rire à son nez, en l'assurant que ses articles étaient toujours fait d'avance à peu près; qu'il n'avait qu'à ajouter le nom des vainqueurs et qu'il n'était jamais aussi en verve et plus intéressant que lorsqu'il n'avait pas assisté aux événements qu'il avait à décrire, parce qu'alors son imagination pouvait se laisser aller à tous les caprices de l'improvisation, sans être gênée par l'inflexible réalité des faits. Rassuré par cette déclaration, Saint-Repaire prit le bras de son ami et lui dit en lui offrant un cigare:

—Et bien! causons du passé; je vais te raconter d'abord mes aventures et t'apprendre pourquoi, renonçant à l'éducation, je suis venu m'installer à Paris. Tout cela s'enchaîne, et cette petite narration sera le meilleur exposé de mes projets, auxquels, mon ami, je t'associe déjà.

Après une petite pause, pour allumer convenablement son cigare et rassembler ses idées, il commença ainsi:

—Quand je te vis pour la dernière fois, je partais le lendemain, tu dois te le rappeler, pour l'Angleterre, où j'étais appelé par un lord puissamment riche qui désirait me charger de l'éducation de son fils.

Les succès de mon dernier élève, d'ailleurs fort bien doué, m'avaient fait une certaine réputation ... [illegible]

J'étais très heureux de la position qui m'était faite et des espérances que l'on faisait miroiter à mes yeux si le succès répondait à mes efforts. Je me mis donc courageusement à l'œuvre et je puis dire, sans amour-propre exagéré, que j'eus bientôt pris dans la maison une excellente situation; mon jeune élève faisait des progrès sensibles et son père, au bout de quelques mois, doubla mes appointements m'assurant que sa générosité ne s'arrêterait pas là, si je menais à bien l'éducation de son fils unique.

Pendant que j'étais chez lord Weighton, j'avais fait connaissance d'une femme charmante nommée miss Dover, qui était chargée elle-même d'élever aux environs de Londres une jeune orpheline, orpheline, pupille de lord Weighton. Nous avions de fréquentes occasions de nous voir, et, ma foi! nos relations, rendues plus intimes par la similitude de nos positions, se changèrent bientôt en un sentiment plus tendre; bref, nous nous aimâmes.

—Je vois cela d'ici; c'était irrésistible, reprit Rouvray en riant. Il faut toujours que l'amour se glisse par quelque coin de notre existence; enfin, pour charmer vos loisirs, vous vous aimâtes passionnément?

—Mettons avec intelligence, dit Saint Repaire; ce sera plus vrai.

—Je comprends; tu as toujours été un homme positif, observa Rouvray. Continue, tu m'intéresses énormément, car je pense que si tu me racontes ainsi tes amours avec miss Dover, c'est que cet exorde est nécessaire à l'explication de tes fameux projets.

—Certainement, sans quoi je ne te divulguerais pas cet incident de ma vie; je n'ai pas l'habitude de dire des paroles inutiles, fit Saint Repaire en rajustant sur son nez son binocle aux branches d'or. Mon séjour en Angleterre m'a rendu très pratique.

(*A continuer.*)