L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

VENDREDI, 3 MAI 1878.

VAPEURS.

COMPAGNIE GÉNÉRALE 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:

VILLE DE PARIS, Duraud, mercredi, 1er mai.
SAINT LAURENT, Lachesnez, mercredi, 8 mai.
LABRADOR, Sanglier, mercredi, 15 mai.

Prix du passage (en or) pour le Havre.

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

BILLETS ALLER ET RETOUR A PRIX REDUITS.

Passage d'entrepont avec ameublement supérieur comprenant vin literie et ustensiles, $35 en currency et compris le chemin de fer de la Nouvelle-Orléans à New York.

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

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

4mai—1an

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

STEAMERS ENTRE BRÊME ET LA NOUVELLE-ORLÉANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.

Les steamers du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD reprendront leur service régulier l'automne prochain comme ci-dessous:

De Brême. De la Nlle-Orléans.

Nurnberg 20 mars. 1 mai.
Hannover 12 mai.
Braunschweig 17 avril environ 22 mai.

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

PRIX DU PASSAGE:

De Brême Southampton ou le Havre à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans.
Chambre $150 en or. | Entrepont $36, en or.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Havre 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.

EXCURSION
A l'Exposition de Paris.

RÉDUCTION DE PRIX.

Pour chambres de 1re classe seulement.

De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à la Nouvelle-Orléans par un steamer de cette ligne,

$250, en or.

De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à New York par un steamer de cette ligne,

$230, en or.

De la Nouvelle-Orléans à Paris et retour à Baltimore par un steamer de cette ligne,

$210, en or.

Les billets pour le passage de $210 en or (Baltimore) ne seront bons que jusqu'au 31 octobre 1878.

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

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

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

POUR LIVERPOOL.

LIGNE PAPAYANNI

Pour Liverpool directement.

Passagers de chambre seulement.
Partiront aux époques ci-dessous:
LES MAGNIFIQUES STEAMERS.
LACONIA, capitaine Lace, vers le 3 mai
ATTA SOFIA, capitaine ..., vers le ... Mai

Pour passage, s'adresser à
E. J. FORSTALL & SONS, Agents,
Au No 30 de la rue Carondelet.

Les steamers de cette ligne ont une bonne chambre à bord.
26 mai—1 .

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 qui ne présente aucune autre route.

24 mars—3 mois—1 2 sem

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer américain de 1ère classe,

E. B. WARD, Jr.,

Capt. G. PIZZATI partira de son quai en face de la place Jackson pour Belize, Honduras, touchant à Amoa, Port Cortes, Truxillo, Ruatan et Utilla, le LUNDI ..., avril à 10 heures A. M.

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

N. B.—Le Ward fera le service d'été concurremment avec nos goélettes régulières.

2 mars—1an

LÉON QUEYROUZE. ... ARNAUD

QUEYROUZE & BOIS

MARCHANDS EN GROS DE

GROCERIES, VINS, LIQUEURS,

—ET—

Toutes sortes de Produits de l'Ouest.

Aux magasins bleus
Coin Vieille Levée et Bienville.
18 juil 77—1an Nlle-Orléans.

S. N.
PIKE'S
Magnolia
WHISKEY
Cincinnati
OHIO.

LE CLICHÉ CI-DESSUS EST LA MARQUE DU VÉRITABLE ET CÉLÈBRE

PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY,

préparé par MM. W. W. JOHNSON & CO. successeurs de S. N. Pike, Cincinnati, Ohio, qui en sont les seuls propriétaires.

Toutes les PREMIERES MAISONS de groceries et liqueurs le vendent à la Nlle-Orléans.

30sept—1an

VAPEURS.

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,

MERCREDI, 8 mai, à 8 h. A. M.

L'assurance sur cargaison est prise par cette ligne à 3/4 pour cent.

Passage—Cabine.............. $50
Entrepont.............. 25
Billet d'excursion.............. 80

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

Pour fret ou passage, s'adresser à

ALFRED MOULTON,
4mai—1an Rue Carondelet, No 41.

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 Parisot pour les rivières Yazoo, Talahatchie, et à la ligne Anchor pour Memphis, Cairo et St-Louis.

Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 106 Commune et HITE & CARLIN, 4 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.
25sept—1an Au No 38 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

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

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandria, les débarcadères de Norman, Barbin, Ware, et tous les autres ports intermédiaires de la Rivière Rouge. Le beau bateau à vapeur

NEW BART ABLE,

Capitaine R. SINNOT.
Commis GEO. C. HAMILTON,

partira ainsi qu'il est dit ci-dessus. Il répondra à tous les appels. Pour frêt ou passage, s'adresser à

R. W. ADAMS,
17nov—1an No 21 Commercial Place.

BAYOU SARA.

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

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

OUACHITA BELLE,

J. C. Libano, capitaine, J. H. Mossop, commis, partira comme ci-dessus. Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à

BRITTON & EPPLER, 82 Gravier.
LORD & McPEAKE, 48 Camp.

Oct 4—1an

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

HENRY TETE.

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

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

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à B. RIVET.

105 rue Decatur, près St. Louis.

16 juillet—1 an

Pour Covington, Madisonville et Mandeville.

Jusqu'à nouvel ordre, le steamer

NEW CAMELIA,

partira du Lac, comme suit:

Le LUNDI et le JEUDI à l'arrivée du train de 11 heures du matin. Le MERCREDI et le SAMEDI, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après midi du N. O. City Railroad, partant du pied 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 fret à chaque voyage au Pont Magnolia, près du Bassin.

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

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

Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA,
25sept— Au No 20 de la rue de l'Union.

Baie St-Louis et Passe Christian.

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

Le beau steamer neuf

NEW CAMELIA

à basse pression et transportant la malle des Etats-Unis.

Capitaine WM. HANOVER,

commencera un service régulier entre la Nlle-Orléans, la Baie St-Louis et la Passe Christian, JEUDI 2 mai. Il partira de l'extrémité du CITY RAIL ROAD, au Lac, tous les MARDIS et VENDREDIS à l'arrivée du train de 2 heures P. M.

Il quittera la Passe Christian pour la Nlle-Orléans tous les MERCREDIS et SAMEDIS à 5 heures du matin.

On recevra le fret à son débarcadère au Nouveau Bassin, côté de la rue Julie, au pont Magnolia, tous les MARDIS et VENDREDIS, jusqu'à 1 heure P. M.

Pour les taux du fret et les autres renseignements s'adresser à

C. M. SORIA, Agent,
No 20 de la rue de l'Union.

Le service sera régulier à moins de mauvais temps ou basses eaux. 2mai—

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf

NEW CAMELIA,

très fin marcheur, à basse pression transportant la malle des Etats-Unis,
capitaine WM. HANOVER.

Fera désormais, régulièrement, une **Excursion le Dimanche** à Mandeville, Louisbourg et Madisonville. Il partira de l'extrémité du City Rail Road, au Lac, à l'arrivée du train de 7 heures du matin, et sera de retour à la Nlle-Orléans le même jour, à temps pour le train de 7 heures.

Prix du billet (aller et retour) .... $1.00.

Les excursions auront lieu régulièrement à moins de mauvais temps ou de basses eaux.

Pour plus de renseignements, s'adresser à
C. M. SORIA, agent,
2 mai— au No 20 de la rue de l'Union.

F. Gonthier.

MARCHAND—TAILLEUR
—ET—

Importateur de Draps français, de Casimirs, etc.,

VIENT de transférer ses ateliers du No 15 de la rue St. Charles, au No 155 de la rue Commune, entre Carondelet et St. Charles, où il se fera un véritable plaisir de servir ses anciens et nombreux clients ainsi que le public en général. Il vient de recevoir un assortiment d'étoffes des plus vastes et des plus variées, et profite de la circonstance pour annoncer que tous les vêtements qui seront confectionnés dans ses ateliers seront offerts à des prix d'une modicité défiant la concurrence. M. Gonthier, dont la réputation est bien établie ici, est un excellent professeur de coupe et donnera des leçons aux apprentis qui voudront bien l'honorer de leur confiance.

18 nov—1 an.

Avis aux Contribuables.

LE soussigné se chargera de payer toutes les taxes arriérées ou courantes, soit de ville ou d'Etat, à un escompte très avantageux pour les intéressés. Il réglera également toutes les licences d'Etat à un escompte libéral. Il se chargera de faire un relevé exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres sont sujettes aux réclamations de madame Gaines.

JOHN T. DUFOUR,
Passage de la Bourse.

ASSURANCES.

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

AU NO 104 DE LA RUE DU CANAL.

VINGT-TROISIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL.

CONFORMEMENT à sa charte, la Compagnie publie l'état suivant:

Primes reçues dans l'année expirée le 31 mai 1877, y compris les primes non expirées de l'année antérieure—Sur les risques d'incendie		361,296 52
Sur les risques de mer		24,473 93
Sur les risques de rivières		25,679 37
Total des primes		411,449 82
En moins primes non-expirées		118,115 00
Montant net des primes le 31 mai 1877		293 334 82
Pertes payées: Sur risques d'incendie	117,867 98	
Sur risques de mer	17,052 50	
Sur risques de rivières	3,596 77	
Taxes, dépenses, intérêts	28,693 38	
Réassurances, primes remboursées	16,104 03	183,314 66
Bénéfice		110,020 16

L'actif de la Compagnie est comme suit:

Propriétés foncières	289,079 49
Bons de la ville	110,419 50
Actions de banques, de chemins de fer, autres actions et bons hypothécaires	169,235 56
Billets garantis par hypothèque	214,042 06
Billets garantis	42,307 97
Effets à recevoir	75,164 19
Primes en voie de recouvrement	49,087 93
En caisse	77,007 53
	1,026,344 23

Ce qui précède est une copie exacte faite sur les livres de la Compagnie.

PAUL FOURCHY,
Président.

G. W. NOTT, Secrétaire.

Etat de la Louisiane,
Paroisse d'Orléans, Ville de la Nlle-Orléans.

Signé, sous serment, par devant moi, ce 7 juin 1877.

JAMES FAHEY,
Notaire.

A une réunion des Directeurs, le 7 juin 1877, il a été résolu de déclarer un DIVIDENDE COMPTANT de vingt pour cent sur le montant net des primes participantes de l'année expirée le 31 mai 1877, dividende qui sera payable le troisième lundi de juillet prochain.

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

—DIRECTEURS—

P. MASPERO, E. TOBY,
S. Z. RELF, HY. BEEBE,
P. FOURCHY, M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX, J. M. ALLEN,
CHAS. LAFITTE, D. FATJO,
J. J. FERNANDEZ.

8 juin

THE TWENTY EIGHTH ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

CRESCENT MUTUAL INSURANCE COMPANY.

NEW ORLEANS, May 19, 1877.

The trustees, in conformity with amended Charter, submit the following statement of the affairs of the Company on the 30th of April 1877.

Fire premiums	$188,068 51	
Marine premiums	29,315 95	
River premiums	81,924 35	
	$299,308 81	
Earned premiums less re-insurances and return premiums		228,235 15
Losses paid and estimated, including all known and unpaid, say		
Fire losses	$ 67,335 60	
Marine losses	7,285 41	
River losses	25,510 20	
		$100,131 21
		$128,103 94
Taxes, expenditures, discount in lieu of participation &c	$ 51,892 58	
Less rent, salvage, savings, etc	11,766 72	
		$ 40,125 86
Gross profits		$ 87,978 08

Of which $56,587 35 is appropriated to balance of interest and liquidation of doubtful assets.

The Company have the following assets—

Bills receivable	$ 68,648 38	
Loans, Bond and Mortgage	55,943 32	
		$124,591 70
Loans on Call	$ 74,554 15	
Cash	63,846 71	
		$138,400 86
City Bonds		72,055 00
Bank and other stocks		83,415 63
Real Estate		139,544 66
Premium in course of collection and suspense account		33 415 94
Total assets		$591,423 79

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 19th day of May 1877.

W. B. KLEINPETER,
Notary Public.

The Board of Trustees this day resolved That after paying the annual dividend of TEN PER CENT Capital Stock of Company, a dividend of TWENTY PER CENT in cash be paid on MONDAY, June 11, to those parties entitled to receive the same.

Thos A. Adams, Fred'k Camerden,
Sam'l B. Newman, J. L. Harris,
Sam'l H. Kennedy, Reuben G. Bush,
John Phelps, Joseph Stone,
Adam Thomson, George Martin,
Henry Abraham, Alfred Moulton,
Victor Meyer, L. C. Jurey,
Joseph Bowling, Edward Nalle,
Edw'd J. Gay, Geo. W. Sentell,
Simon Hernsheim, A. Levy,
Simon Forchheimer, Wm. H. Matthews,
Jos. B. Wolfe, Paul E. Mortimer,
R. B. Post, John V. Moore,
Edw'd Pilsbury, W. B. Conger,
Jno. E. King, Henry M. Preston,
J. J. Irby.

22 mai—

Liste des lettres étrangères restant au Bureau de la Poste le 28 avril 1878.

OUVERT LE DIMANCHE DE 11 A 1 HEURE DU MATIN.

Les personnes réclamant leurs lettres sont priées de dire si elles sont annoncées.

Basil Francisco, Larras Bernard
Blaise P, Laurent Eugene
Bertolo Bartolomeo, Loeb Emanuel
Bergez P, Lustalot Jean
Bidauet junior Mons, Mancuso Domenico
Cavalier & Comp, Meriggio E & C
Daray Jean Marie, Navarre Romain
Derramond Constant, Quantin Irence
Di Simone Francisco, Prather Mons
Drouet Mons, Picou T
Duriez Henri, Porret Antoine
Dubetelin A, Randazzio Pietro
False Antonio, Sala Pablo
Garcia Manuel, Schadele Albert
Gargano Domenico, Saupurin Jean Pierre
Garcia José y Banas, Siano Nicolo
Harzé Emile, Yappa Giacomo
Larrousee Charles

LISTE DES DAMES.

Bordebeurre Laurent Madame
Bertus Paul Veuve Madame
Canemuck Madame
Cazaubar Veuve Madame
Lamothe Vve Madame
Royes Justine Madame
Tanchina Catarina Signora.

JOHN M. G. PARKER,
Maître de Poste.

CHEMINS DE FER.

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

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

Le bateau qui se 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 8 heures et 30 minutes sera livré le landemain matin.

C. S. PAYNE,
Surintendant.

4 déc—

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.	5 heures	A. M.
7½ "	"	7 "	"
10 "	"	9 "	"
Midi		11½ "	"
2 "	P. M.	1½ "	P. M.
3 "	"	2½ "	"
4 "	"	3½ "	"
5 "	"	4½ "	"
6 "	"	5½ "	"
7 "	"	6½ "	"
		8 "	"

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

Le dimanche, les trains partiront du Lac à 7 heures et demie du soir et de la ville à 8 heures du soir.

Le dernier train part du lac, le Dimanche seulement, à 8 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—

Chemin de fer de la Nlle-Orléans et Mobile.

LIGNE DE MOBILE.

LA GRANDE ROUTE DE LA MALLE POUR L'EST ET LE NORD.

Deux trains express par jour arrivent à la gare, au pied de la rue du Canal, et en partent comme suit:

Départ	Arrivée.
Exprès, le dimanche seulement.......7:55 A.M.	Exprès, le dimanche seulement...9:30 P.M.
Exprès ....5:00 P.M.	Exprès ....8:35 A.M.
Train à passagers, dimanche excepté ....7:50 A.M.	Train à passagers, dimanche excepté ....8:45 P.M.

Les wagons-palais de Pullman vont, tous les jours à Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Philadelphie, Washington et Baltimore, sans changement de voiture, et jusqu'à New-York et les villes de l'Est avec un seul changement.

Les billets se vendent au bureau, angle des rues Camp et Commune, en face du City Hôtel.

J. W. COLEMAN, Agent de billets,
D. B. ROBINSON
Surintendant.

21 nov—1an

THE NEW ORLEANS AND MOBILE RAILROAD LINE.

GREAT NORTHERN AND EASTERN MAIL ROUTE.

Double Daily Express Trains arrive and depart from depot, foot of Canal street, as follows:

DEPART	ARRIVE
Express, Sunday only.......7.55 A.M.	Express, Sunday only.......9.30 P.M.
Express ....5.00 P.M.	Express ....8.35 A.M.
Passenger, except Sunday.......7.50 A.M.	Passenger, except Sunday.......8.45 P.M.

Pullman Palace Cars daily to Cincinnati, Louisville, Nashville, St-Louis, Washington, Baltimore and Philadelphia, without change, and only one change to New York and Eastern cities.

Ticket office corner of Camp and Common streets, opposite City Hotel.

D. B. ROBINSON, Supt.
J. W. COLEMAN, Ticket Agent.

Grande Route de Jackson.

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

A partir du 13 novembre 1877, les trains partiront de la gare de la rue Calliope et y arriveront comme suit:

DEPARTS.	ARRIVEES.
Express No 1. 6:00 P.M.	Express No 2. 10:30 A.M.
Express No 3. 7:00 A.M.	Express No 4. 10:00 P.M.

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

CHARS PULLMAN ALLANT SANS CHANGEMENT, JUSQU'A LOUISVILLE, CINCINNATI ET CHICAGO. Pour St. Louis un char Pullman est attaché au train à Milan, ce qui permet aux voyageurs en destination de St. Louis de s'y rendre sans quitter le train. Un seul changement jusqu'à New York et les villes de l'Est.

Le train de vendredi soir ne se relie pas pour Chicago.

Les trains d'agrément entre la Nlle-Orléans et McComb City partent de la Nlle-Orléans à 3 h. 45m. P. M., le samedi, et à 7 heures, le dimanche. Ils arrivent à 9 h. 20 m. A. M., et à 10 h. P. M. le lundi.

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

A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, Agent Gén. pour les Passagers.
14 jv 1an

Great Jackson Route.

Chicago, St-Louis & New Orleans Rail Road Line.

Double Daily Through Trains,

Will arrive at and depart from the Calliope St. Depot from Nov. 13th 1877, as follows:—

DEPART.	ARRIVE.
Express No 1 6 00 P.M.	Express No 2 10.30 A.M.
Express No 3 7.00 A.M.	Express No 4 10.00 P.M.

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

PULLMAN PALACE SLEEPERS THROUGH TO LOUISVILLE, CINCINNATI AND CHICAGO, WITHOUT CHANGE.

and for St. Louis a sleeper is attached at MILAN, enabling passengers to go through without leaving the train. ONLY ONE CHANGE TO NEW YORK AND EASTERN CITIES.

Friday evening train makes no connection for Chicago.

Accommodation trains between New Orleans and McComb City.

Leave New Orleans 3 45 P. M. Saturday, and 7:00 A. M. Sunday.

Arrive at New Orleans at 9:20 A. M., and 10:00 P. M., Monday.

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

A. D. SHELDON, Agent.
F. CHANDLER, General Passenger Agent.
ja 14 1an

GRAND CHEMIN DE FER
—DE LA—

Louisiane et du Texas, de Morgan.

Route de la malle des Etats-Unis entre la Nlle-Orléans, la Louisiane occidentale et le Texas.

LE FERRY partira du pied de la rue Ste Anne tous les jours, à HUIT HEURES ET DEMIE A. M. et se reliera au CONVOI DES PASSAGERS qui part d'Alger à 9 heures A. M.

Le frêt pour tous les points du Bayou Lafourche, entre Labadieville et Lockport, sera transporté aux taux de bateau à vapeur pour toute la route.

Le taux du frêt, pour les points sur l'Atchafalaya et le Têche, au delà de Morgan City, est retiré pour le moment. Des contrats spéciaux pour frêt sur marchandises expédiées pour ces points devront être faits, avant l'expédition, avec Thomas A. Stephens, agent général, au pied de la rue Ste-Anne. Le frêt pour tous les points doit être payé d'avance. Comme avantage spécial à nos clients réguliers, des taux spéciaux, sous forme de billets dits "commutation" seront accordés à ceux qui n'expédieront que par ce chemin de fer.

Afin que le frêt soit promptement expédié il doit être délivré avant 3 heures; le frêt reçu après cette heure partira par les trains suivants.

GEO. PANDELY,
Surintendant.

Pour frêt et passage s'adresser au coin des rues Natchez et Magasins.

Il ne sera point reçu de frêt après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO., Agents.

27mai—

ASSURANCES.

VINGT-HUITIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 19 mai 1877.

Les Directeurs, conformément à la Charte amendée, présentent l'état suivant des affaires de la Compagnie au 30 avril 1877:

Primes d'incendie	$188,068 51	
Primes maritimes	29,315 95	
Primes de rivières	81,924 35	
	$299,308 81	
Primes encaissées, moins ré-assurances et primes rendues		228,235 15
Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir:		
Pertes d'incendie	$67,335 60	
Pertes maritimes	7,285 41	
Pertes de rivières	25,510 20	
		$100,131 21
		$128,103 94
Taxes, dépenses, escompte au lieu de participation, etc.	$51,892 58	
Moins loyers, sauvetage, épargne, etc	11,766 72	
		$ 40,125 86
Profits bruts		$87,978 08

Dont $56,587 35 appliquées à balancer l'intérêt et la liquidation des créances douteuses.

La Compagnie possède l'actif suivant:

Billets à recevoir	$68,648 38	
Prêts sur bons et sur hypothèques	55,943 32	
		124,591 70
Prêts remboursables sur demande	$74,554 15	
Argent	63,846 71	
		$138,400 86
Bons de ville		72,055 00
Actions de banques et autres		83,415 63
Propriétés foncières		139,544 66
Primes en voie de collection et suspense account		33,415 94
Total de l'actif		$381,423 79

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, le 19ème jour de mai 1877.

W. B. KLEINPETER, Notaire Public.

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, 11 juin, à ceux qui y ont droit.

Thos. A. Adams, Fred'k Camerden,
Sam'l B. Newman, J. L. Harris,
Sam'l H. Kennedy, Reuben G. Bush,
John Phelps, Joseph Stone,
Adam Thomson, George Martin,
Henry Abraham, Alfred Moulton,
Victor Meyer, L. C. Jurey,
Joseph Bowling, Edward Nalle,
Edward J. Gay, Geo. W. Sentell,
Simon Hernsheim, A. Levy,
Simon Forchheimer, Wm. H. Matthews,
Jos B. Wolfe, Paul E. Mortimer,
R. B. Post, John V. Moore,
Edward Pilsbury, W. B. Conger,
Jno. E. King, Henry M. Preston,
J. J. Irby.

22 mai—

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

Jusqu'à décembre 31 1877.

(ETABLIE EN 1805).

Primes de feu	$266,881 02	
Primes maritimes	84,632 42	
Primes de rivière	29,246 04	
Total des primes		$380,759 48
Moins: Primes sur risques non expirées	$ 86,057 66	
Primes remboursées	12,190 18	
Ré-assurances	20,743 89	118,990 73
Primes nettes		$261,768 75
A ajouter: intérêt et sauvetage		41,823 54
		$303,592 29
A déduire:		
Pertes par le feu	$66,417 85	
Pertes maritimes	17,722 00	
Pertes de rivières	12,320 85	$96,460 70
Réfaction (rebate) 15 0/0	46,499 04	
Dépenses générales	34,214 46	
Taxes et licences d'Etat et de ville	10,242 70	
Board of underwriters	6,759 55	$194,176 45
Profits pour l'année 1877		109 415 84
A déduire: Profits et pertes	$ 56,606 28	
Dividende, 30 juin 1877	$25,000 00	
Dividende, 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		909 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 1ère hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et consols de l'Etat de la Louisiane	195,390 42
Billets à recevoir (pour primes)	11,429 38
Billets de première hypothèque, billets avec garantie	166,523 84
Primes en voie de collection	70,210 94 $619,895 46

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

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

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

JOHN L. LARESCHE,
3ème Justice de Paix.

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

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

DIRECTEURS:

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

ATTENTION.

M. ANDRIEU - - - - 159 Poydras.

CHAUSSURES A' VIS FAITES EN VILLE, à $2,50 la paire.

CHAUSSURES COUSUES, faites en ville, à $4 00.

BOTTES et souliers en tous genres faits ici des meilleurs matériaux et par des ouvriers de premier ordre, à des prix plus réduits que partout ailleurs en ville. Chaussures de toutes qualités pour dames, messieurs, jeunes gens et enfants. Soixante-quinze à cent ouvriers sont constamment employés dans les ateliers.

17 janv 78—1 an V&C

THE NEW ORLEANS BEE,

DUFOUR & LIMET, PUBLISHERS.

OFFICE—No. 73, CHARTRES.

TERMS:

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

Price of the paper—Single copies, Five cents.

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

For New York direct.

Cromwell Line.

This line is composed of the following steamers:

NEW ORLEANS, CORTES,
HUDSON, KNICKERBOCKER.

The steamship

KNICKERBOCKER,

Capt. F. KEMBLE,

will leave her wharf, foot of Toulouse street,

WEDNESDAY, May 8, at 8 A. M.

Insurance on cargo by this line 3/4 per cent.

Cabin Passage.............. $50
Steerage.............. 25
Excursion tickets.............. 80

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

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

Merchant's Mutual Insurance Company

OF NEW ORLEANS.

104.......CANAL STREET.......104

23d ANNUAL STATEMENT.

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

Premiums received during the year ending May 31, 1877, including unearned premiums of the previous year—

On Fire Risks		$361,296 52
On Marine Risks		24,473 93
On River Risks		25,679 37
Total Premiums		411,449 82
Less Unearned Premiums		118,115 00
Net earned premiums 31st May 1877		293,334 82
Losses paid		
On Fire Risks	$117,867 98	
On Marine Risks	17,052 50	
On River Risks	3,596 77	
Taxes and expenses, less interest	28,693 38	
Reinsurances and return Premiums	16,104 03	183,314 66
Profit		$110,020 16
The company has the following assets—		
Real Estate		$289,079 49
City Bonds		110,419 50
Bank, Railroad and other Stocks and Mortgage Bonds		169,235 56
Notes secured by mortgage		214,042 06
Notes secured by pledge		42,307 97
Bills receivable		75,164 19
Premium in course of collection		49,087 93
Cash on hand		77,007 53
Total		$1,026,344 23

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 7th day of June, 1877.

JAMES FAHEY, Notary Public.

At a meeting of the Board of Directors held on the 7th day of June, 1877, it was resolved to declare a Cash Dividend of TWENTY per cent on the net earned participating premiums for the year ending 21st May, 1877, 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, E. TOBY,
S. Z. RELF, HY. BEEBE,
P. FOURCHY, M. W. SMITH,
D. A. CHAFFRAIX, J. M. ALLEN,
CHAS. LAFFITE, D. FATJO,
J. J. FERNANDEZ.

8 juin—

ANNUAL STATEMENT.

—OF THE—

New Orleans Insurance Company.

Up to December 31, 1877.

ESTABLISHED IN 1805.

Fire Premiums	$266,881 02	
Marine Premiums	84,632 42	
River Premiums	29,246 04	
Total Premiums		$380,759 48
Less— Premiums on expired risks	$ 86,057 66	
Return Premiums	12,190 18	
Reinsurances	20,742 89	118,990 73
Net earned premiums		$261,768 75
Add interest and salvages		41,823 54
		$303,592 29
Deduct—		
Fire losses	$66,417 85	
Mar. losses	17,722 00	
River losses	12,320 85	$96,460 70
Rebate ac. 15 per cent	46,499 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and licenses	10,242 70	
Board of Underwriters	6,759 55	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct— Profit and loss		56,606 28
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		909 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, H. Gally,
Charles Lafitte, Ant. Carrière,
Charles E. Schmidt, Jules Aldigé,
Charles J. Leeds, W. A. Bell,
D Fatjo, Pierre Poutz,
A. Schreiber, Jules Tuyes.

GUIDE
—DE LA—
NOUVELLE-ORLÉANS.

Premier District.

Ce district comprend le premier, le second et le troisième ward.

Le premier ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et la rue Thalie.

Le second ward est borné par la rue Thalie, le Mississipi, la rue Julie et l'Avenue Carrollton.

Le troisième ward est borné par la rue Julie, le Mississipi et la rue du Canal.

Second District.

Ce district comprend le quatrième, le cinquième et le sixième ward.

Le quatrième ward est borné par la rue du Canal, le Mississipi, la rue St-Louis et le Nouveau Chemin de la Métairie.

Le cinquième ward est borné par la rue St-Louis, le Mississipi, la rue St-Philippe et le Nouveau Chemin de la Métairie.

Le sixième ward est borné par le Nouveau Canal, le Nouveau Chemin de la Métairie, la rue St-Philippe, le Mississipi, la rue de l'Esplanade, le bayou St-Jean et le lac Pontchartrain.

Troisième District.

Ce district comprend le septième, le huitième et le neuvième ward.

Le septième ward est borné par le bayou St-Jean, la rue de l'Esplanade, le Mississipi, les Champs-Elysées et le lac Pontchartrain.

Le huitième ward est borné par les Champs Elysées, le Mississipi, l'Avenue Lafayette et le lac Pontchartrain.

Le neuvième ward est borné par l'Avenue Lafayette, le Mississipi, le canal des Pêcheurs, le bayou Bienvenu, le lac Borgne, le bayou Chef Menteur et le lac Pontchartrain.

Quatrième District.

Ce district comprend le dixième et le onzième ward.

Le dixième ward est borné par Felicity Road, le Mississipi et First street.

Le onzième ward est borné par First street, le Mississipi et la rue Tolédano.

Cinquième District.

Ce district comprend le quinzième ward.

Le quinzième ward se compose du village d'Alger et de tout le territoire municipal sur la rive droite du Mississipi.

Sixième District.

Ce district comprend le douzième, le treizième et le quatorzième ward.

Le douzième ward est borné par la rue Tolédano, le Mississipi et l'Avenue Napoléon.

Le treizième ward est borné par l'Avenue Napoléon, le Mississipi et Peters Avenue.

Le quatorzième ward est borné par Peters Avenue, le Mississipi, Lower Line de Carrollton et Washington Avenue.

Septième District.

Ce district comprend le seizième et le dix-septième ward, ou tout le village de Carrollton.

Le seizième ward est borné par cette partie du village de Carrollton qui est située entre Lower Line Street et Carrollton Avenue.

Le dix-septième ward est borné par cette partie du village de Carrollton qui est située entre Carrollton Avenue et Upper Line street.

DRAINAGE DE LA NLLE-ORLÉANS.

Le drainage ou desséchement de la Nouvelle-Orléans s'opère au moyen de quatre machines à drainage, savoir:

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE BIENVILLE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LA RUE MELPOMÈNE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE DUBLIN AVENUE.

LA MACHINE A DRAINAGE DE LONDON AVENUE.

Ces machines sont situées dans la partie inférieure de la ville, ou celle qui est la plus éloignée du Mississipi, là où il n'y a point d'habitations. Les eaux pluviales et autres descendant de la partie supérieure de la ville par les ruisseaux et les égouts s'y concentrent et sont refoulées par les roues des machines dans des canaux qui les conduisent au Lac Pontchartrain.

CHEMINS DE FER.

Chicago, St-Louis & New-Orleans Rail-Road—Chemin de Jackson.

La gare, les ateliers et les autres dépendances de ce chemin sont situés dans un faubourg du premier district, au coin des rues Calliope et Magnolia. Un embranchement établi dans Triton-Walk et la rue St-Joseph relie cette gare au Dépôt de Fret qui est situé dans Front street, près du Mississipi, et à l'Ascenseur à grains (Grain Elevator).

New-Orleans and Mobile.

La gare des voyageurs est située au pied de la rue du Canal, près de la Levée. La gare aux marchandises ou Dépôt de Fret est située sur la Levée, entre les rues Gired et Julie.

Morgan's Louisiana & Texas.

La gare aux marchandises ou Dépôt de Fret de cette voie est située à la Nouvelle Orléans, sur la Levée, entre les rues Girod et Lafayette.

Les wagons de voyageurs et de marchandises sont transportés par bateau à vapeur, de la rive droite du fleuve où est établi le railway, à la rive gauche, c'est-à-dire sur la Levée de la Nouvelle-Orléans, au pied de la rue Ste-Anne, et vice versâ. Cette voie, connue autrefois sous le nom de chemin de fer des Opelousas, relie Alger (rive droite) à Morgan City qui en est éloigné d'environ 80 milles. Elle a pour annexe une ligne d'excellents steamers, appartenant, comme le chemin de fer, à M. Morgan, et qui font un service régulier entre Morgan City, situé sur la Baie de Brashear, et Galveston (Texas).

New Orleans & Texas Railroad

Le point de départ de ce chemin est à Westwego, sur la rive occidentale du Mississipi, à environ cinq milles de la rue du Canal. Les voyageurs se rendent à Westwego par un bateau à vapeur qui part tous les jours du pied de la rue du Canal.

La voie est terminée jusqu'à Donaldsonville: sa longueur est d'environ 70 milles. C'est un tronçon du futur chemin de fer Nouvelle-Orléans-Pacifique.

BOIS! BOIS!

De toutes sortes.

REÇU CONSTAMMENT PAR LES STEAMERS DE LA LIGNE DE HONEY ISLAND, "J. F. Fraser" et "Josephine," ainsi que des barges. En gros et en détail.

CHANTIERS DE BOIS DE HONEY ISLAND et CHANTIERS de CHARBON, No. 375 rue Julie, près du Pont Magnolia, au Nouveau Bassin; aussi, au coin de la Promenade Carondelet et de la rue Marais, au Vieux Bassin. Bureau principal, rue de la Commune, No 159. S'adresser par la poste, Lock box 1080.

Livraison de bois dans toutes les parties de la ville.

Bois de chêne (le meilleur) par corde,		$5 50
Bois de frêne, do	do	6 50
Chêne et frêne mêlés do	do	6 00

Escompte libéral fait aux marchands. Pleine mesure garantie. Tout le monde sera satisfait.

16 déc—1an

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

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

Lignes des rues Magazine et Prytania.

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

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

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

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

Ligne de Carrollton et de la rue Jackson.

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

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

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

Ligne de l'Esplanade et du Pont du Bayou.

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

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

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

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

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

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

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

Ligne de la gare du chemin de fer de Jackson.

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

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

Ligne de la rue Dumaine et des Fair Grounds.

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

Ligne de la rue Claiborne.

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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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

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

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

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

Ligne du Chemin du Bayou et du Marché Français.

La station de départ est la même que celle de "Levee and Barracks," rue du Canal, vis-à-vis la Douane. La même voie sert également aux deux lignes jusqu'à la rue de l'Esplanade où se trouve une voie double conduisant en ligne droite jusqu'au Pont du Bayon. 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 Mississipi au lac Pontchartrain.

FEUILLETON.

Commencé le 28 avril 1878.

LA FÉE CARABOSSE

PAR E. M. DE LYDEN.

NOUVELLE

V

LE PRINCE CHARMANT.—(Suite).

On était en plein mois de mai. La nature était verdoyante. Une bonne odeur de fleurs et d'herbes remplissait l'atmosphère.... Les oiseaux jetaient sous la feuillée leurs petits cris joyeux et perçants. Les papillons aux vives couleurs traversaient l'air et ressemblaient à des pierres précieuses vivantes, grâce aux rayons du soleil qui pailletaient leurs ailes diaprées.

L'azur du ciel était pur et le souffle léger du vent faisait frissonner les jeunes feuilles.

L'on avait conservé l'habitude aux Saulées, de dîner à midi, ce qui permettait aux travailleurs de faire la sieste aux heures ardentes de la journée. Les deux jeunes filles étaient parties un peu après le repas, c'est-à-dire vers deux heures, et elles devaient être de retour à la tombée de la nuit pour le souper.

La Moricaude avait emporté deux torches de résine et un briquet pour éclairer certaine partie des grottes que Grégorine n'avait jamais visitées et qu'elle savait être obscures.

Grégorine se montrait d'une gaîté enfantine; elle courait et chantait, lutinant la Catherine et lui jetant au visage des poignées de feuilles arrachées aux buissons.

La Moricaude répondait timidement à ces agaceries, non pas que l'envie de jouer, de folâtrer, de rire, lui manquât, mais parce qu'elle avait peur de manquer de respect à la demoiselle.

Tout en cheminant ainsi, la Moricaude avait fait une couronne de fleurs sauvages, de liserons, de coquelicots et de marguerites, et l'avait mise sur le front de sa maîtresse.

Cette parure champêtre achevait de donner à la physionomie de la jeune fille un piquant plein de charme et complétait le costume quelque peu fantaisiste qu'elle avait adopté pour ses excursions et dont nous avons parlé.

Sur ses épaules était jeté le capulet rouge des Pyrénéennes. Dans sa main mignonne, mais nerveuse, elle tenait un petit bâton ferré en forme de crosse. Une aumônière, garnie de menue monnaie, pour le cas où elle rencontrerait des pauvres, pendait à sa ceinture de cuir.

Quant à la Moricaude, elle portait une espèce de tunique grise sans manches, à bordure rouge, serrée à la taille par une cordelière de chanvre. Comme sa maîtresse, elle avait culotte et guêtres.

Avant de pénétrer dans les grottes, Catherine fit le signe de la Rédemption; puis, ainsi réconfortée, se plaça tout auprès de Grégorine, autant pour lui servir d'appui, au besoin, que pour se sentir elle même plus rassurée.

Mais à peine eut-elle jeté un regard autour d'elle, qu'elle ne put retenir un cri d'admiration.

Dans cette première enceinte, les stalactites et les stalagmites avaient pris toutes les formes. Ici, elles s'accrochaient en festons élégants, en guirlandes légères, en draperies pittoresques. Là, elles pendaient en cônes renversés ou se dressaient en pyramides brillantes.

Contre les parois, les concrétions affectaient la forme de buffet d'orgues, de chapelles gothiques, de remparts crénelés.

La Moricaude battait des mains, en poussant des exclamations joyeuses, comme celles d'un enfant qui, retenu pendant des journées entières dans une chambre obscure et silencieuse, se trouve tout à coup transporté au milieu d'une prairie, entourée de mille jouets inconnus.

Grégorine jouissait de cette gaîté, la partageait, l'excitait même.

—Allons plus loin, dit d'elle-même la Moricaude en montrant une excavation qui s'ouvrait dans un angle de cette première grotte.

—Allons! mais allume une torche.

Catherine s'empressa d'obéir.

Le compartiment dans lequel elles pénétrèrent s'arrondissait en hémicycle pendant que la voûte se creusait en cône. Au centre, surplombait une gigantesque stalagmite qui, vue d'un certain côté, ressemblait assez à un reptile monstrueux, retenu par une série de chaînes qui, partant de différents points du dos du monstre, se réunissaient en faisceau dans un fouillis de festons et de franges.

L'effet était saisissant.

Adossé à la muraille, elle-même garnie de concrétions ondulées en forme de colonnes à demi enfoncées dans le roc, se trouvait une espèce de siège auquel on arrivait par trois marches inégales et naturelles.

Au-dessus de ce bloc à surface plane et que des stalactites roulées en spirales semblaient rattacher au mur, tout en formant appui pour les coudes, s'avançait un véritable baldaquin formé par la réunion d'une collection de stalagmites qui tombaient de la voûte sur une étendue double de la surface du bloc.

Tout cet assemblage merveilleusement disposé par le hasard présentait l'aspect ou d'un trône ou d'une stalle épiscopale.

—Quel beau fauteuil! s'écria la Moricaude, en promenant avec complaisance la torche flamboyante tout autour du bloc.

—Un peu dur, fit Grégorine en gravissant les trois marches, et un peu humide, ajouta-t-elle en plaçant la main sur les concrétions.

—Qu'à cela ne tienne répliqua la Moricaude, voilà un coussin.

Et, en deux tours de main, elle eût plié sa mante sur laquelle Grégorine s'assit pour prendre un peu de repos.

Catherine alla ficher sa torche entre deux stalactites et vint s'asseoir à son tour sur la troisième marche aux pieds de Grégorine qui, d'une main s'appuyait sur l'un des bras de son siège et, de l'autre, tenait son bâton ferré.

La flamme rougeâtre de la torche éclairait ce tableau d'une façon imparfaite, mais suffisante encore pour que le corps gracieux de la fée Carabosse se détachât dans la pénombre.

Or, à la voir ainsi avec sa chevelure d'or et sa couronne de fleurs, avec son capulet rouge et sa ceinture dont les boucles d'acier scintillaient; avec son bâton qui, ainsi tenu, ressemblait à un sceptre ou à une baguette magique, on eût dit quelque fée, quelque génie, ou quelque reine de peuplade mystérieuse attendant les hommages de ses sujets.

Quant à la Moricaude, elle eût pu passer pour l'esclave ou le démon familier en contemplation, en adoration muette devant sa maîtresse immortelle.

Il se fit un silence de quelques instants.

Grégorine examinait les étranges effets de la flamme sur les concrétions, et son imagination venant en aide à ces effets bizarres, elle voyait la grotte peuplée d'êtres étranges qui semblaient fêter sa bienvenue.

Tout à coup, une voix grave et harmonieuse, une voix d'homme, au timbre musical et sonore, prononça ces paroles:

—Qui que tu sois, fée ou génie, je te salue!

Catherine bondit sur ses jambes et Grégorine tressaillit. Un homme était devant elles.

La lumière de la torche éclairait en plein le visage de l'inconnu. C'était celui d'un homme de vingt-huit ans, au teint légèrement bistré, aux yeux noirs, portant barbe et moustache et une chevelure abondante qui, s'échappant d'un béret blanc à gland rouge, retombant en longues boucles jusque sur ses épaules: le reste du corps et du costume demeurait dans l'ombre.

L'inconnu répéta sa phrase, se découvrit en saluant d'une façon toute charmante et fit un pas en avant.

La Moricaude se plaça résolûment devant lui, comme pour défendre sa maîtresse.

L'inconnu l'écarta du geste, doucement, mais avec une certaine autorité, et s'avança jusqu'au pied de la première marche.

—Es-tu de notre monde, dit-il, en s'adressant toujours à Grégorine immobile et muette, ou de ce monde mystérieux dont nous parlent nos mères? Quel est ton nom?.... et que viens-tu faire sur cette terre de douleurs et d'injustices?

Grégorine se taisait toujours, mais son cœur battait avec violence. Elle écoutait avec une sorte de ravissement cette voix harmonieuse qui résonnait à ses oreilles charmées, comme une musique presque céleste.

L'homme gravit la première marche et continua:

—Si tu n'es pas des nôtres, si tu n'es pas une mortelle, si tu es venu pour vivre de notre vie grossière et hérissée d'épines, hâte-toi de remonter vers les régions supérieures, car ton cœur sera bien vite déchiré aux hideurs de l'humanité, comme le pied nu de l'enfant est déchiré par le caillou du chemin.

Grégorine comprenait bien qu'elle n'avait qu'un homme devant elle et non un être surnaturel; mais cet homme parlait comme personne ne lui avait parlé. Sa voix avait un timbre doux et ferme, mélancolique et grave, qui la pénétrait.

—Oui, pars, dit encore le jeune homme en mettant le pied sur la dernière marche; mais, avant de disparaître pour jamais, permets-moi d'emporter un souvenir de cette vision merveilleuse; laisse-moi une fleur de la couronne qui pare tes cheveux d'or.

Et, joignant le geste à la parole, sans attendre qu'on la lui offrit, l'inconnu avança la main pour s'emparer d'une marguerite aux pétales argentés, qui retombait sur la tempe droite de la jeune fille.

C'était pousser trop loin l'audace, et la Moricaude le lui fit bien voir.

Dans sa surprise, mêlée d'un peu de terreur, Catherine avait pu laisser parler sans l'interrompre l'inconnu qui s'était tout à coup dressé devant elle, ainsi qu'une apparition surnaturelle. Mais le geste significatif du jeune homme la rappela au sentiment du devoir qu'elle s'était imposé: défendre Grégorine.

D'un bond elle se trouva auprès de l'audacieux, le repoussa rudement en lui disant d'une voix irritée, farouche:

—Dites donc, l'homme! on ne touche pas la demoiselle des Saulées.

L'inconnu trébucha, pendant que Grégorine, rappelée à la réalité par l'action quelque peu brutale de son garde du corps, se levait en essayant de rire pour se donner une contenance.

—Quel! s'écria le jeune homme, sans paraître fâché de la familiarité de Catherine, vous êtes Mlle de Couffin-Couffinière?

—Je suis, en effet, monsieur, la fille de Grégoire de Couffin-Couffinière et de Jeanne de Cursone!

—Une sainte femme, mademoiselle, et un vaillant homme.

—Vous avez connu mon père et ma mère, monsieur? dit Grégorine avec empressement.

—Non, mademoiselle, mais j'ai entendu beaucoup parler d'eux et un peu de vous. On m'appelle Jules Desbrosses.

—Le fils de celui qui nous a fait riches....

—Le fils de ce ni que votre père a arraché à la mort.

Il y eut un moment de silence. Les deux jeunes gens s'examinaient à la dérobée, autant que le permettait la lueur mobile de la torche.

La Moricaude restait immobile, portant alternativement son regard étonné sur le visage de sa maîtresse et sur celui de l'inconnu.

Celui-ci rompit le premier un silence qui commençait à devenir embarrassant pour Grégorine.

—Je bénis le hasard qui m'a fait vous rencontrer, mademoiselle. J'avais l'intention d'aller faire une visite aux Saulées et de prier l'abbé Jean de me présenter à vous.

—Vous connaissez l'abbé Jean, monsieur? Quel cœur!

—Et dame Marianne aussi. C'est ma pauvre mère qui l'avait recommandée à M. l'abbé Darcis....

—Ah! mais, nous voilà tout à fait en pays de connaissances, monsieur.... Mais, ajouta-t-elle en souriant gaiement (sa présence d'esprit lui était complètement revenue), il me semble que ce salon est un singulier endroit pour une première entrevue.... Catherine, prends la torche et éclaire-nous.

Le jeune homme s'inclina et offrit sa main à Grégorine pour descendre les trois marches. Mais déjà la Moricaude l'avait devancé et, se glissant entre les deux jeunes gens, elle dit promptement à la jeune fille:

—Eh! vite, notre demoiselle, mettez votre mante; il fait froid ici.

Et, tout en parlant, elle jeta sur les épaules de sa maîtresse un ample vêtement qui l'enveloppait depuis le cou jusqu'aux reins.

Par un mouvement rapide, Grégorine ramena les pans du vêtement devant elle et bondit à terre de façon à se trouver à la gauche de l'inconnu. Petit mouvement stratégique qui avait pour résultat, la mante aidant, de dissimuler aux premiers regards du jeune homme cette malencontreuse difformité qui, depuis quelque temps, faisait le désespoir de la pauvre jeune fille.

—Passez devant, monsieur, dit la Moricaude en poussant légèrement le jeune homme; vous pourrez aider mademoiselle à sauter.

M. Desbrosses s'exécuta.

—Tu ne veux pas qu'il me voie par derrière, murmura Grégorine en pressant la main de la Moricaude; et ils disent que tu n'as pas d'intelligence!

Grégorine avait deviné. C'était, en effet, pour que le jeune homme ne s'aperçut de rien que la fidèle suivante avait caché l'épaule de sa maîtresse sous les plis de la mante discrète, et dans ce même but qu'elle avait fait passer le jeune homme le premier.

—Qu'il me soit permis, mademoiselle, dit M. Desbrosses quand il fut dehors, de m'excuser auprès de vous.

—Et de quoi, monsieur?

—Mais des extravagances que je me suis permises tout à l'heure.

Grégorine ne trouvait nullement extravagantes les paroles du jeune homme. Cet hommage rendu à son étrange beauté l'avait profondément émue et flattée.

—Ah! dit-elle en rougissant, vous êtes tout excusé, monsieur. Ces plaisanteries ne pouvaient me blesser.

—Mais, riposta M. Desbrosses, ce n'était pas une plaisanterie. Je vous assure, mademoiselle, que vous représentiez nettement à mes yeux une nymphe, une déesse, une fée, la fée des Gorges, et maintenant que je vous vois au grand jour, mon admiration est tout aussi grande, tout aussi sincère que lorsque, pénétrant derrière vous dans ces grottes, j'ai eu la révélation inespérée de votre présence.

Cette phrase, un peu longue et sentant son madrigal d'une lieue fit rougir Grégorine jusqu'au blanc des yeux; mais la nuit commençait à descendre lentement sur l'horizon et la jeune fille avait pu détourner la tête si bien que M. Desbrosses n'avait rien vu.

Grégorine n'était pas femme à demi. Elle n'avait fait son éducation qu'au village avec les remontrances de l'abbé, les conseils de Marianne et les livres de ses institutrices; mais son instinct lui tenait lieu d'expérience du monde, et elle jugea qu'il était prudent et sage de couper court à une situation qui devenait délicate, même avec la présence de la Moricaude.

Elle s'arrêta donc, forçant ainsi M. Desbrosses, qui se tenait à ses côtés, de s'arrêter aussi.

—Vous vouliez venir aux Saulées, monsieur, lui dit-elle, j'espère que notre rencontre ne changera rien à vos projets; j'annoncerai votre visite à votre vieil ami l'abbé Jean et à ma tante.

—Certainement, mademoiselle, et je vous remercie. Nous parlerons de madame votre mère.

—Adieu, monsieur! fit Grégorine en ébauchant une révérence.

—Au revoir, mademoiselle, fit le jeune homme en saluant gauchement.

Et les deux jeunes gens se séparèrent.

Au sortir de la grotte, Grégorine avait enlevé sa couronne de fleurs et l'avait rendue à la Moricaude, qui, pendant les dernières paroles échangées s'était tenue un peu à l'écart.

Cédant à un mouvement soudain qu'il eût été fort embarrassé d'expliquer, le jeune homme, en passant devant la paysanne, lui mit une pièce de monnaie dans la main, et prestement, arracha une des fleurs qui, quelques instants auparavant, ornaient le front de la jeune fille.

La Moricaude resta ébahie. Elle voulut parler; mais le voleur mit un doigt sur sa bouche pour lui recommander le silence.

Grégorine n'avait pu voir cette petite scène accomplie avec une promptitude inouïe, et cependant, si une main indiscrète se fût posée sur son cœur, il l'eût senti battre plus vivement que de coutume; si un regard eût pu plonger dans son âme, il l'eût vu profondément émue, et si la Moricaude eût été bien en face de sa maîtresse, elle eût vu son visage charmant se couvrir d'une rougeur prodigieuse.

Le chemin fut silencieux. Grégorine avait laissé sa gaîté folâtre aux Gorges, et vainement la Moricaude essayait de la faire parler.

La pauvre mignonne cherchait involontairement à se rappeler les étranges paroles de l'inconnu:

"Si tu n'es pas des nôtres, si tu n'es pas une mortelle, si tu es venue pour vivre de notre vie grossière et hérissée d'épines, hâte-toi de remonter vers les régions supérieures, car ton cœur sera vite déchiré aux hideurs de l'humanité."

Quand elles furent sur le point d'arriver au village dont l'entrée était indiquée par une statue de la Vierge placée dans une niche et élevée par la piété de Jeanne, la Moricaude s'approcha pour déposer sur la tête de la mère du Sauveur la couronne que sa maîtresse avait portée une heure.

Grégorine l'arrêta et enleva sans mot dire une fleur qu'elle plaça à son corsage.

Et, comme Catherine la regardait en souriant, elle lui dit en souriant:

—Cela t'étonne?....

—Mais non.... il a fait comme vous... répondit naïvement la Moricaude.

Grégorine rougit plus encore. Elle porta la main à la fleur comme pour l'arracher, puis elle s'arrêta et glissant son bras sous celui de sa compagne dévouée, elle lui dit en souriant d'une façon caressante:

—Ce soir, je te lirai l'histoire de l'adroite princesse et du prince charmant.

VI.

ESCARMOUCHES

Grégorine s'empressa de raconter aux Saulées la bizarre rencontre qu'elle avait faite aux grottes. Toutefois, elle ne crut pas utile de rapporter à qui que ce fût les paroles étranges que lui avait adressées M. Jules Desbrosses.

Elle omit aussi de signaler l'incident de couronne qui pensait-elle, n'était pas de nature à intéresser ses amis; tant il est vrai qu'au cœur de la plus innocente et de la plus pure il existe toujours un mystère, un secret qui n'est connu que de Dieu seul.

(*A continuer*)