L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,

MERCREDI 1er 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 Durand 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 aménagement supérieur comprenant vin, literie et ustensiles, $35 en currency y 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,
4mai—1y Nouvelle-Orléans.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.

STEAMERS ENTRE BRÊME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, 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 $50 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.

[illegible] 1878.

La compagnie [illegible] passage.

Les [illegible] Brême, Southampton [illegible] Havre [illegible] Nouvelle-Orléans.

[illegible] ED. F. STOCKMEYER & CO. Agents.
[illegible] No 12 [illegible]

POUR LIVERPOOL.

LIGNE PAPAYANNI.

Pour Liverpool directement.

[illegible] LES MAGNIFIQUES STEAMERS [illegible]

5 mai

[illegible] **Mai**

Pour passage [illegible] L. E. FORSTALL'S SONS, Agents
Au No 30 de la rue Carondelet.

[illegible]

STATE LINE.

De New York à Belfast et à Glasgow. TOUS LES JEUDIS.

Confort, Rapidité, Sécurité.

[illegible]

Salon, Secondes cabines et Entrepont.

Pour [illegible] AUSTIN BALDWIN & CO. [illegible] New York [illegible]

[illegible]

Ligne de Belize et Honduras.

Le steamer en fer [illegible] de 1ère classe

E. B. WARD, Jr.,

Capt. G. PIZZATI [illegible]

[illegible]

S. OTERI & BRO.
23 et 25 Front Levee 24 et 26 [illegible] Gravier et Poydras

[illegible]

QUEYROUZE & BOIS

[illegible]

GROCERIES, VINS, LIQUEURS.

Toutes sortes de Produits de l'Ouest.

[illegible] Nlle-Orléans

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.

[illegible]

LISTE DES DAMES

[illegible]

JOHN M. G. PARKER,
Maître de Poste.

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 3¼ pour cent.

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à

ALFRED MOULTON,
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 fret ou passage, s'adresser à bord ou à JANNEY & WORK, 106 Commune et HITE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas.

Le soussigné prend le fret 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— Au No 38 de la rue des Magasins.

Pour Grand Ecore.

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

Pour Grand Ecore, Montgomery, Alexandrie, 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 fret ou passage, s'adresser à R. W. ADAMS.
17nov— 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—

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 TETE 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 SAMEDI, à l'arrivée du train de 4 heures de l'après-midi du N. O. City Railroad, partant de la rue du Canal.

Retour: Il quittera Madisonville le LUNDI, à 4 heures et demie du matin, le MARDI et le VENDREDI à 7 heures et demie du matin. Le LUNDI et le JEUDI il ira jusqu'à "Old Landing".

Il se relaiera à chaque voyage avec le steamer Lady 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,
27sept Au No 20 de la rue de l'Union.

Pour la Baie St-Louis et la Passe Christian.

Passage, 75 cents.

Le beau steamer neuf **NEW CAMELIA**

à basse pression et portant les malles des Etats-Unis, Capitaine WM. HANOVER, commencera le 24 avril un service régulier DE LA NOUVELLE-ORLEANS A LA BAIE ST-LOUIS et à la PASSE CHRISTIAN. Il partira du Lac, à l'extrémité du City Rail Road, TOUS LES MERCREDIS, à l'arrivée du train de 8 heures du matin, et sera de retour le soir du MEME JOUR à temps pour le train spécial de 9 heures.

On recevra le FRET, à son débarcadère au Nouveau Bassin, côté de la rue Julie, près Magnolia, TOUS LES MARDIS.

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

Le service sera régulier à moins de mauvais temps et basses eaux. 24m—1

Excursion du Dimanche.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer neuf **NEW CAMELIA,** très bon marcheur, à basse pression et portant la malle des Etats-Unis, capitaine WM. HANOVER

Commencera ses **Excursions du Dimanche** à Mandeville, Louisbourg et Madisonville, le **dimanche** 7 avril.

Il partira du Lac, à l'extrémité du City Rail Road à l'arrivée du train de 7 heures du matin et sera de retour le soir du même jour à temps pour le train de 7 heures du soir.

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

Pour plus de détails s'adresser à
C. M. SORIA, agent
24 mar au No 20 de la rue de l'Union.

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 PREMIÈRES MAISONS de groceries et liqueurs le vendent à la Nlle-Orléans.

30sept—1an

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 3 heures et 30 minutes sera livré le lendemain matin.

C. S. PAYNE,
4 déc— Surintendant

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
21 nov Surintendant.

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. H. 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 1

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.
14 v14

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 partira d'Alger à 9 heures A. M.

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

Le taux du fret pour les points sur l'Atchafalaya et le Teche au-delà de Morgan City, est réduit pour le moment. Des contrats spéciaux pour fret 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 fret pour 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 expédieront par ce chemin de fer.

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

GEO. PANDELY
Surintendant

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

Il ne sera point reçu de fret après 5 heures.

CHAS. A. WHITNEY & CO., Agents.
27mai

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 variées 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.

VINGT-HUITIÈME ETAT DE SITUATION ANNUEL DE LA

Crescent Mutual Insurance Company.

Nouvelle-Orléans, 19 mai 1877.

Les Directeurs, conformément à sa 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. Pertes payées et estimées, comprenant toutes celles qui sont connues et ne sont pas payées, savoir:		228,235 15
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 et des livres de la Compagnie.

THOS. A. ADAMS, Président.

HENRY V. OGDEN, Secrétaire.

Juré et signé devant moi, ce 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 Forcheimer,	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	20,742 89		118,990 73
Primes nettes			$261,768 75
A ajouter intérêt et sauvetage			41,823 54
			$303,592 29
A déduire:			
Pertes par le feu	$66,417 85		
Pertes maritimes	17,722 00		
Pertes de rivières	12,320 85	$96,460 70	
Réfaction (rebate) 15 p. c.	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	$ 58,606 28		
Dividende 30 juin 1877	$25,000 00		
Dividende 31 décembre 1877	25,000 00	50,000 00	
Balance		809 56	$109 415 84

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

Argent en Banque	$ 58,065 76	
Propriétés foncières	118,275 12	
Gold Bonds des Etats Unis, N. O. City R. R. Co., Jackson & G. N. R. R. Co., bons de 1ere hypothèque, actions de banques et de compagnies d'assurances, et bonds 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,
3eme 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 et 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 A $3.50 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

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	75,184 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		$381,423 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 Forcheimer,	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—

J. VERGNOLE,

65 .... Rue Decatur 65

—IMPORTATEUR DE—

VINS, COGNAC, LIQUEURS, FRUITS A L'EAU DE VIE, VERMOUTH, HUILE, SARDINES, ABSINTHE.

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

BITTER DES ARABES

Supérieur à tout autre.

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

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

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 3¼ per cent.

Cabin Passage $50
Steerage — 25
Excursion tickets 90

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

For freight or passage apply to

ALFRED MOULTON,
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 Risk		$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	75,184 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 31st 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. LAFITTE,	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 at 15 per cent	46,499 04	
General expenses	34,214 46	
State and city taxes and license	10,242 70	
Board of Underwriters	6,759 55	194,176 45
Profit for the year 1877		$109,415 84
Deduct—		
Profit and loss		58,606 28
Dividend, June 30 1877	$25,000 00	
Dividend December 31, 1877	25,000 00	50,000 00
Balance		809 56-109,415 84

ASSETS OF THE COMPANY AT THEIR MARKET VALUE.

Cash in bank	$ 58,065 76	
Real Estate	118,275 12	
United States Gold Bonds, New Orleans City Railroad Company, Jackson and Great Northern Railroad Company (1st mortgage bonds), Bank and Insurance Stocks and Louisiana State Consols	195,390 42	
Bills receivable for premiums	11,429 38	
First mortgage notes and pledge notes	166,523 84	
Premiums in course of collection	70,210 94	619,895 46

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

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

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

JOHN L. LARESCHE,
Third Justice of the Peace.

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

J. W. HINCKS, Secretary.

New Orleans, January 16, 1878.

DIRECTORS:

Ernest Merilh,	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 Toledano.

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 Toledano, 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 descendent 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 Girod 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. Frazer" et "Joséphine," 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 158. S'adresser par la poste, 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

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

16 déc—

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

Point Central.

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

Ligne de la rue du Canal.

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

A retour, les *cars* de la ligne Magazine franchissent la rue de ce nom sur une double voie, et les *cars* de la ligne Prytania parcourent également la rue de ce nom sur une double voie jusqu'à la jonction de la rue du Camp, point où ils tournent dans la rue Poeyferré 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 Napoléon 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 Napoléon 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 bayon on trouve de l'autre côté de ce cours d'eau un car qui vous transporte au Half-way House et de là à la statue de Clay par la rue du Canal.

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

Ligne des rues Remparts et Dauphine.

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

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

Ligne de la Levée et des Casernes.

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

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

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

Ligne de la rue Annonciation

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

Ligne Tchoupitoulas.

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

Lignes de la rue St. Charles.

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

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

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

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, au lieu de tourner dans la rue Broad, ils suivent la rue Dumaine jusqu'au Bayou St-Jean, longent les bords du Bayou jusqu'à la Grande Route St-Jean, d'où ils se rendent à la station d'arrivée, en passant devant la porte des Fair Grounds, qui fait face à la rue Sauvage. Le retour s'opère par la Route Gentilly, la rue Broad, la rue St-Pierre, et principalement par la rue des Ursulines jusqu'à la rue du Canal.

Ligne de la rue Claiborne.

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

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

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

Ligne de la rue Girod.

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

[illegible] 1878.

LA FÉE CARABOSSE

PAR L. M. DE LYDEN

NOUVELLE

III

LA FÉE CARABOSSE

D'[illegible] depuis la [illegible] Grégoire [illegible] aux Saulées.

A la place de la pauvre cabane de la dernière des Cursone s'élève une belle habitation à deux étages et greniers, [illegible] basse-cour, [illegible]

[illegible] un bouquet de vigne vierge.

[illegible] l'abbé Jean [illegible] la vieille Marianne pour la transporter à la ville.

La modeste chapelle du village a été réparée, décorée, garnie de bancs. Le clocher a une horloge et des vases sacrés tout reluisants brillent sur l'autel.

La mairie a été agrandie. Elle s'est augmentée, comme annexes, d'une petite bibliothèque et d'une maison d'école où les enfants des hameaux voisins viennent recevoir l'instruction élémentaire que leur donnent deux sœurs de Saint-Vincent de Paul.

Les chemins ont été empierrés.

La *Grande Rue* a été pavée!

Les mares bourbeuses ont été desséchées; elle ont été remplacées par un lavoir et un abreuvoir.

Sur la place, il y a une fontaine et des bancs sous les arbres, pour les vieillards qui viennent causer d'autrefois.

A la maison des Saulées, il y a une pharmacie où les médicaments sont fournis gratis aux indigents, et une infirmerie de deux lits.

Deux fois par semaine, un médecin de Doullens vient faire une visite aux malades pauvres.

Que d'heureuses améliorations! Aussi la population s'est-elle doublée.

Tous ces changements sont l'œuvre de la dernière des Cursone et de sa fille Grégorine.

La veuve de Grégoire a commencé; sa fille a continué sa tâche de bienfaitrice.

Les chères créatures du bon Dieu ont consacré annuellement leur revenu à cette œuvre de régénération.

Pour la remercier, le conseil municipal lui demanda un jour ce qu'on pouvait faire qui lui fût agréable.

— Que le nom de mon bien-aimé mari ne s'oublie pas ici, dit-elle, car c'est lui qui m'inspire.

Le conseil décida que la *Grande Place* prendrait le nom de place Grégoire.

Le curé obtint de l'évêque que le village serait placé sous le patronage de saint Grégoire, dont la fête se célèbre le 3 septembre.

Jeanne alors, reconnaissante, fonda l'institution du couronnement d'une rosière aux Saulées. L'élue, choisie parmi les pauvres, recevait un petit trousseau et trois cents francs.

Maintes fois, dans ses enseignements simples et vrais, l'abbé Jean avait dit: "Il faut rendre le bien pour le mal."

Cette parole avait fructifié dans le cœur de Jeanne, comme le grain de froment dans le sillon.

M. de Couffin Couffinière était devenu pauvre: son intelligence s'était évanouie. Ce n'était plus qu'un être inconscient dont l'état réclamait les soins constants qu'on donne aux enfants en bas-âge. Il était à demi-paralysé.

Un seul sentiment, un seul, avait survécu au naufrage de ses facultés: la méchanceté.

Ce n'était plus un homme, cette créature supérieure au cœur de laquelle Dieu a mis les aspirations vers le bien; c'était un animal nuisible.

Jeanne l'avait pris avec elle et veillait sur lui avec une sollicitude filiale.

Tout naturellement, la tante Christine avait suivi son mari, et, avec la femme et le mari, l'enfant.

—Ne me remerciez pas, chère tante, avait dit Jeanne à la pauvre ruinée. Dans tout ceci, c'est moi qui serai votre obligée. Vous m'aimiez quand j'étais pauvre vous vouliez me protéger: laissez-moi acquitter ma dette.... Vous m'aiderez à faire ici un peu de bien. Ma Grégorine chérie aura besoin d'une amie, d'une sœur.... votre Jenny sera cette sœur, cette amie....

Et puis, avait-elle ajouté, voyez-vous, je sens que je mourrai jeune. J'irai rejoindre mon cher Grégoire avant que ma Grégorine ne soit femme; et, si vous n'êtes pas là quand je partirai, qui veillera sur elle? L'abbé Jean se fait vieux: Dieu pourra le rappeler à lui, et il ne sera plus là pour protéger ma pauvre enfant. On ne nous aime pas ici, vous le savez.

—Après tout le bien que vous faites!...

—Ils ne pardonnent pas à la pauvre tresseuse d'être devenue riche!.... Ils sont jaloux de ce qu'ils appellent mon bonheur!.... Mon bonheur!.... Ah! combien il m'eût été plus doux de vivre de mon travail auprès de mon Grégoire!....

Hélas! non, Jeanne n'était pas heureuse.

Deux chagrins, deux douleurs incurables remplissaient son âme et la meurtrissaient à chaque heure du jour.

Epouse, elle pleurait son mari mort;

Mère, elle se désolait sur sa fille vivante.

C'est que Dieu l'avait cruellement frappée: sa fille était bossue.

La difformité de la pauvre mignonne n'avait pas, il est vrai, positivement ce caractère grotesque et hideux de la gibbosité monstrueuse; mais elle était encore assez accusée pour qu'il fût impossible à la mère désolée de se faire illusion.

Tant que l'enfant avait été enveloppée dans ses langes, comme Jeanne seule s'occupait de sa fille, qu'elle avait nourrie, bien entendu, personne n'avait pénétré ce douloureux secret maternel; mais, à mesure que la fillette avait grandi et s'était développée, le mystère s'était découvert, et Dieu sait si les envieux s'étaient réjouis! et les échos de cette joie mauvaise venaient chaque jour retentir aux oreilles de la pauvre mère.

Cependant, les plus habiles orthopédistes avaient été consultés; l'enfant avait été soumise à un cruel traitement et la science était parvenue à atténuer quelque peu l'infirmité qui faisait le désespoir de Jeanne; mais la guérison n'avait pu être complète, et c'était là la croix de la malheureuse mère, croix d'autant plus lourde que la chère femme était persuadée que Dieu avait voulu punir et châtier dans la mère la jeune fille oublieuse pendant quelques instants des saintes lois de la pudeur.

Et pourtant, cette faute, elle l'avait rachetée largement, ainsi que le lui répétait l'abbé Jean, pour adoucir l'amertume de son chagrin.

Quant à l'enfant, elle avait pris son malheur assez gaiement.

Si, dans les commencements de l'âge de raison, Grégorine avait été froissée; blessée, attristée de se voir l'objet de la commisération ou de la raillerie des gens, peu à peu elle s'était habituée à son infortune et, contrairement à ce qui arrive d'ordinaire en pareille circonstance, au lieu de l'accentuer, l'âge avait successivement diminué son chagrin.

A quinze ans, elle riait de sa bosse.

Il faut dire qu'elle avait mille autres raisons de se féliciter de la part que Dieu lui avait faite.

Elle avait une épaule un peu plus haute que l'autre, mais sa taille n'était pas déviée.

Véritable miniature pour la grâce et la gentillesse, elle avait des pieds et des mains d'une délicatesse, d'une finesse de formes exquises à défier le sculpteur le plus scrupuleux.

Son front pur et blanc respirait l'intelligence et la fierté.

Il était couronné par une véritable auréole de cheveux blonds, aux tons colorés, soyeux, abondants, si bien que, lorsque parfois le ruban bleu qui les emprisonnait se dénouait dans l'élan d'une course folle dans les prés, ils retombaient presque jusqu'à terre et lui faisaient comme un manteau de fils d'or.

C'était splendide.

Ses traits étaient fins, délicats: la bouche était une merveille de mutinerie, quand un sourire espiègleisait sur ses lèvres carminées.

Mais, ce qui donnait à sa physionomie, d'originalité extraordinaire, un je ne sais quoi de charmant et de saisissant à la fois, c'étaient ses yeux.

Ils étaient noirs, profonds, perçants et doux, avec de grands cils bruns et des sourcils chatain-clair, touffus, soyeux, bien dessinés.

Son regard était d'une mobilité extrême: tantôt railleur et aigu, tantôt tendre et sympathique, tantôt altier et courroucé, tantôt voilé, triste.

La voix était un peu rude pour celle d'une jeune fille; mais Grégorine savait lui donner des inflexions toutes particulières qui charmaient sur l'heure.

D'ailleurs, jamais cette voix ne prononçait de mauvaises paroles; et l'on n'entendait parler la charmante et bonne créature que pour plaindre, pardonner, consoler, prier ou chanter, admirer les merveilles de la création ou bénir le créateur.

Elle avait sucé les principes de la charité chrétienne avec le lait maternel.

Sa mère l'adorait.

L'abbé Jean en raffolait.

La vieille Marianne, qui l'avait bercée, l'eût volontiers priée comme on prie les saintes.

Mme de Couffin Couffinière, sa tante, l'aimait de tout son cœur.

Elle faisait tant de bien, elle le faisait si gentiment, si ingénieusement, qu'un jour on l'avait baptisée: la fée des Saulées.

—Fée, soit, avait dit alors sa cousine Jenny, mais c'est la fée Carabosse!

C'est que Mlle Jenny haïssait la petite Grégorine, dont elle était jalouse.

Le mot avait fait fortune parmi les méchantes langues, et il était venu jusqu'aux oreilles de la pauvre enfant. Une autre se fût fâchée ou eût pleuré; la petite Grégorine ne fit que rire du sobriquet.

—Eh bien! dit-elle en embrassant sa cousine en riant, va pour la fée Carabosse. Seulement, ajouta-t-elle, ce n'est que pour la forme, car il me semble que la vraie fée Carabosse était méchante, un véritable trouble-fête. Moi, je veux être bonne. On maudissait la vieille fée Carabosse; je veux qu'on bénisse la jeune.

Et ce fut elle-même qui alla annoncer l'aventure à sa mère. Celle-ci pleura; mais l'enfant la consola en l'embrassant.

Depuis ce jour-là la fille de Grégoire et de Jeanne ne fut plus connue dans le pays et les environs que sous le sobriquet de "fée Carabosse."

Qu'il nous soit permis de le dire, parce que nous en avons fait plusieurs fois l'expérience, c'est à tort et bien injustement qu'on prête à certains disgraciés de la nature des instincts, des sentiments mauvais. Ces pauvres enfants que la mère commune a traités en marâtre ne sont ni envieux, ni pervers; s'ils s'attristent—et peut-on les en blâmer?—de leur infirmité; si même, en comparant leur difformité à la beauté de ceux qui les entourent, ils sentent se glisser au fond de leur cœur le germe de la jalousie, ils banniraient certainement de leur âme ce vil sentiment, si l'on ne prenait à tâche de leur rappeler leur malheur.

Bossus et bancals sont de vrais martyrs à l'école et dans l'atelier. Que d'humiliations on leur fait subir! que de chagrins on leur cause pour le seul plaisir de les faire souffrir!

Est-ce donc leur faute à ces chères créatures si elles sont frappées? et ceux qui les frappent, qui les aigrissent, qui les torturent ne sont-ils pas, au demeurant, les vrais auteurs, les auteurs responsables des méchancetés de ces victimes révoltées?

Ah! comme les mères comprennent bien cela quand elles se montrent si touchantes, si indulgentes, si excessivement tendres pour celui de leurs enfants que la nature a déshérité de ses dons!

Cependant, comme elle l'avait pressenti, la pauvre mère devait mourir jeune; sa fille avait quatorze ans quand la dernière des Cursonne rendit sa belle âme à Dieu en murmurant une prière et en bénissant sa fille, qu'elle recommanda à sa tante.

Ce fut un deuil général pour le village que cette mort; la population entière conduisit à sa dernière demeure celle qui, pendant quatorze ans, avait été sa bienfaitrice et qui laissait à sa fille, digne héritière de ses vertus, le soin de continuer la mission de charité qu'elle avait poursuivie avec tant de zèle.

La jeune Grégorine de Couffin-Couffinière, ou, pour éviter toute confusion de nom, la fée Carabosse n'avait pour toute parente que sa tante Christine. Le conseil de famille, nommé pour veiller aux intérêts de l'enfant mineure, confia à l'abbé Jean la tâche de diriger l'orpheline dans la voie du bien, tâche facile, tant l'élève était merveilleusement douée et tant sa mère avait si heureusement préparé le terrain.

La tante Christine faisait de son mieux, mais elle ne savait qu'aimer et obéir, obéir à sa fille surtout, qui la dominait entièrement.

Mlle Jenny de Couffin-Couffinière était un contraste vivant avec sa cousine.

Grande, forte et belle à la façon des vigoureuses paysannes du Midi, elle avait des allures hautaines qui écartaient d'elle les sympathies des cœurs généreux, mais qui commandaient le respect aux natures timides et envieuses.

Elle était belle, en somme, avec ses cheveux noirs, son front un peu bas mais énergiquement dessiné, sa lèvre dédaigneuse mais vermeille, son teint légèrement bistré et ses dents un peu grosses, mais d'une blancheur éclatante.

Sa voix était harmonieuse, sa démarche imposante; mais, hélas! son cœur était dur et sec, son âme ne s'ouvrait pas aux douces joies de la charité. Elle se rendait chaque dimanche à l'église, mais par habitude, pour faire admirer sa toilette et non pour prier.

Elevée avec sa cousine sur le pied de la plus parfaite égalité, elle avait reçu les mêmes leçons des mêmes maîtres; mais, pendant que Grégorine avait donné son esprit et son cœur à l'étude en rapportant tout à Dieu, Jenny n'avait eu en vue que la satisfaction de briller, d'éblouir le monde, et son heureuse mémoire la servait en cela à souhait.

Les deux jeunes filles avaient été traitées en sœurs par Jeanne, qui avait, de plus, assuré le sort de sa tante et de Jenny. Mais, loin de se montrer reconnaissante, Mlle Jenny était humiliée de devoir tout à la générosité de ses parents. L'enfant avait tous les défauts, tous les vices de son père.

Le vieux Couffin-Couffinière, ainsi que nous l'avons dit, n'avait conservé qu'un sentiment: la méchanceté. Sa haine contre la femme de Grégoire avait survécu tout. Cette antipathie injuste s'était étendue sur la pauvre Grégorine.

Enfant et jeune fille, la fée Carabosse, suivant en cela les conseils et l'exemple de sa mère, avait fait tous ses efforts pour vaincre ou atténuer cette aversion. Petits soins, attentions délicates, précautions infinies, procédés de *mère-gâteau* envers le bébé grognon, capricieux, qu'on ne peut raisonner, elle avait tout employé et tout avait été perdu.

Au contraire, Jenny, qui se montrait presque cruelle pour son père, était de la part du vieillard impotent l'objet d'une véritable passion. C'était comme un culte instinctif, une tendresse inconsciente et farouche qui tenait du fétichisme et de la terreur.

Après la mort de Jeanne, rien ne fut changé à la vie des deux jeunes filles. Elles continuèrent de grandir et de travailler ensemble, sous l'œil peu vigilant de la tante Christine et sous la protection de l'abbé Jean, parfaitement secondé par la vieille Marianne.

Grégorine, profondément attristée par la mort de sa chère mère, était devenue un peu sauvage.

Son grand bonheur était de rester des heures entières à rêver le soir en regardant les étoiles, dont l'une, disait-elle, devait être l'âme de sa mère, ou de courir la campagne soit à pied, soit à cheval, dans un costume semi-masculin.

De cette disposition d'esprit, habilement exploitée par Jenny, il était résulté que Grégorine s'était déshabituée peu à peu du commandement aux Saulées, et ce au profit de sa cousine, qui avait abusé de la bonté de sa protectrice et s'était substituée à elle en maintes circonstances.

Les choses avaient été si habilement, si audacieusement conduites dans cette voie, qu'au bout de quatre ans, ce n'était plus Grégorine qui donnait des ordres dans la maison, mais Jenny, au grand scandale de Marianne et des serviteurs.

Toutefois, la fée Carabosse s'était réservé le département des bonnes actions, en s'adjoignant une auxiliaire directe dont nous aurons à parler, non compris l'abbé Jean et sa gouvernante, bien entendu.

IV

LA MORICAUDE.

Jeanne avait dit vrai. Elle et sa chère fille n'étaient pas aimées à l'époque où déjà la pauvre veuve ne songeait qu'à utiliser, au profit de son village, la fortune que Dieu lui avait envoyée en même temps qu'il lui avait donné l'affliction. Mais, pendant les dix-huit années qui s'étaient écoulées depuis la mort de Grégoire, les aïeules et les vieillards étaient partis pour l'autre monde; les hommes mûrs étaient devenus des vieillards: les marmots s'étaient faits hommes et les petites filles étaient transformées en jeunes femmes.

Durant cette période de croissance et de transformation, continuellement témoin du bien incessant dont elle profitait, la population avait peu à peu rendu justice à la jeune fée Carabosse et à sa digne mère; et quand Dieu avait rappelé celle-ci à lui, les préventions, les jalousies avaient en partie disparu. Ce n'était plus que pour la bénir que l'immense majorité du village parlait de la fée Carabosse.

Mais, comme au fond du tonneau plein et que le temps a bonifié en vieillissant, il y a la lie, un vieux levain de haine et d'envie restait encore au fond de quelques cœurs endurcis. Ces derniers ennemis, peu nombreux mais implacables, formaient une bande à part. Ils étaient presque tous de la malheureuse famille des déshérités du sort: les uns atteints de quelque infirmité incurable; les autres misérables par suite de leur inconduite; d'autres encore jaloux et envieux, bien qu'ils n'eussent aucun prétexte pour accuser la Providence.

(*A continuer.*)