L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.
Bureaux—No. 73 rue de Chartres.
NOUVELLE-ORLEANS.
JEUDI MATIN. 10 JUIN.

FEUILLETON.

LE CHANCELLOR.

—o—

PAR JULES VERNE.

—o—

JOURNAL DU PASSAGER J.-R. KAZALLON.

XXXV

Cependant, le firmament s'est caché peu à peu derrière l'épaisseur des nuages, et les astres s'éteignent un à un au zénith, quelque temps après que les constellations zodiacales ont disparu sous les brumes de l'horizon. Les vapeurs noires et lourdes s'arrondissent au-dessus de nos têtes et voilent les dernières étoiles du ciel. A chaque instant, cette masse jette de grandes lueurs blanchâtres, sur lesquelles se découpent de petits nuages grisâtres.

Tout ce reservoir d'électricité, établi dans les hautes régions de l'atmosphère, s'est vidé sans bruit jusqu'alors. Mais l'air étant très sec, et, par cela même, mauvais conducteur, le fluide ne pourra s'échapper que par des chocs terribles, et il me paraît impossible que l'orage n'éclate pas bientôt avec une violence extrême. C'est aussi l'avis de Robert Kurtis et du bosseman. Celui-ci n'a pas d'autre guide que son instinct de marin, qui est infaillible. Quant au capitaine, à cet instinct de "weather-wise" il joint les connaissances d'un savant. Il me montre au-dessus de nous, une épaisseur de nuages que les météorologistes appellent "cloud-ring", et qui se forme presque uniquement dans les régions de la zone torride, chargée de toute la vapeur d'eau que les vents apportent des divers points de l'Océan.

"Oui, monsieur Kazallon, me dit Robert Kurtis, nous sommes dans la région des orages, car le vent a repoussé notre radeau jusqu'à cette zone, où un observateur, doué d'organes très sensibles, entendrait continuellement les roulements du tonnerre. Cette remarque a été faite depuis longtemps déjà, et je la crois juste.

—Il me semble, répondis-je en prêtant l'oreille, entendre ces roulements continus dont vous parlez.

—En effet, dit Robert Kurtis, mais ceux-ci sont les premiers grondements de l'orage qui, avant deux heures, sera dans toute sa violence. Eh bien! nous sommes prêts à le recevoir."

Aucun de nous ne pense à dormir! et ne le pourrait, car l'air est accablant. Les éclairs s'élargissent, ils se développent à l'horizon sur une étendue de cent à cent cinquante degrés, et embrassent successivement toute la périphérie du ciel, tandis qu'une sorte de clarté phosphorescente se dégage de l'atmosphère.

Enfin, les roulements du tonnerre s'accentuent et deviennent plus pénétrants; ce sont, si l'on veut s'exprimer ainsi, ce sont encore des bruits ronds, sans angles d'écho, des grondements que l'écho ne nourrit pas encore. On dirait que la voute céleste est capitonnée par ces nuages, dont l'élasticité étouffe la sonorité des décharges électriques.

La mer jusqu'ici est restée calme, pesante, stagnante même. Cependant, aux grandes ondulations qui commencent à la soulever, les marins ne se méprennent pas. Pour eux, la mer est "en train de se faire", et il s'est produit quelque tempête au large, dont elle ressent le contre-coup. Un terrible vent n'est pas loin, et, par mesure de prudence, un navire serait déjà à la cape, mais le radeau ne peut manœuvrer, et il sera réduit à fuir devant le temps.

A une heure du matin, un vif éclair, suivi d'une décharge après un intervalle de quelques secondes, indique que l'orage se déchaîne sur nous. L'horizon disparaît soudain dans une brume humide, et on dirait qu'il fond en grand sur le radeau.

Aussitôt la voix d'un des matelots se fait entendre:

"La rafale! La rafale!"

Nuit du 21 au 22 décembre.—Le bosseman se précipite vers la drisse qui soutient la voile, et la vergue est amenée aussitôt. Il était temps, car la rafale passe comme un tourbillon. Sans le cri du matelot qui nous a prévenus, nous aurions été renversés et peut-être précipités à la mer. La tente, à l'arrière, a été emportée du coup.

Mais si le radeau n'a rien à craindre directement du vent, s'il est trop ras pour donner prise, il a tout à redouter des lames monstrueuses soulevées par l'ouragan. Ces lames ont été, pendant quelques minutes, aplaties et comme écrasées par la pression des couches d'air; puis elles se sont relevées plus furieuses, et leur hauteur s'accroît en raison directe de la compression qu'elles viennent de subir.

Aussitôt le radeau suit les mouvements désordonnés de cette houle, et s'il ne se [illegible] pas plus qu'elle, on va-et-vient [illegible] le fait, du moins, osciller d'un bord à l'autre et d'avant en arrière.

"Amarrez-vous! amarrez-vous!" nous crie le bosseman, en nous jetant des cordes.

Robert Kurtis est venu à notre aide, et avec MM. Letourneur, Falsten et moi, nous sommes solidement attachés au bâtis, afin de n'être emportés que si le bâtis lui-même s'en va. Miss Herbey s'est liée par le milieu du corps à l'un des montants qui supportent la tente, et, à la lueur des éclairs, je vois sa figure toujours sereine.

Maintenant la foudre se manifeste, sans discontinuer, par la lumière et le bruit. [illegible] coup de tonnerre n'attend pas l'autre, et un éclair n'est pas éteint qu'un autre lui succède. Au milieu de ces resplendissantes fulgurations, la voûte de vapeurs semble prendre feu tout entière. On dirait aussi que l'Océan est incendié comme le ciel, et je vois plusieurs éclairs ascendants qui, s'élevant de la crête des lames, vont croiser ceux des nues. Une puissante odeur sulfureuse se répand dans l'atmosphère, mais jusqu'alors la foudre nous a épargnés et n'a frappé que les flots.

A deux heures du matin, l'orage est dans toute sa fureur. Le vent est passé à l'état d'ouragan, et la houle, qui est épouvantable, menace de disjoindre le radeau. Le charpentier Daoulas, Robert Kurtis, le bosseman, d'autres matelots s'emploient à le consolider avec des cordes. D'énormes paquets de mer tombent d'aplomb, et ces lames nous douchent, nous mouillent jusqu'aux os d'une eau presque tiède. M. Letourneur se jette au-devant de ces lames furieuses, comme pour préserver son fils d'un choc trop violent.

Miss Herbey est immobile. On dirait la statue de la Résignation.

En ce moment, à la rapide lueur des éclairs, j'aperçois de gros nuages, très étendus et probablement très profonds, qui ont pris une couleur roussâtre, et un crépitement semblable à un feu de mousqueterie, retentit dans l'air. C'est un crépitement particulier, produit par une série de décharges électriques, auxquelles les grêlons servent d'intermédiaires entre les nuages opposés. Et, en effet, par suite de la rencontre d'un nuage orageux et d'un courant d'air froid, la grêle s'est formée et tombe avec une extrême violence. Nous sommes mitraillés par ces grêlons, de la grosseur d'une noix, qui frappent la plateforme avec une sonorité métallique.

Le météore persiste ainsi pendant une demi-heure et contribue à abattre le vent; mais celui-ci, après avoir sauté à tous les points du compas, reprend ensuite avec une incomparable violence. Le mât du radeau, dont les haubans se rompent, est couché en travers, et on se hâte de le dégager de son emplanture, afin qu'il ne se casse pas par le pied. Le gouvernail est emporté d'un coup de mer, et la godille qui en dérive sans qu'il soit possible de la retenir. En même temps, les pavois de bâbord sont arrachés, et les lames se précipitent par cette brèche.

Le charpentier et les matelots veulent réparer l'avarie, mais les secousses les en empêchent, et ils roulent les uns sur les autres, lorsque le radeau, enlevé par de monstrueuses lames, s'incline sous un angle de plus de quarante-cinq degrés. Comment ces hommes ne sont-ils pas emportés? Comment les cordes qui nous retiennent ne cassent-elles pas? Comment ne sommes-nous pas tous jetés à la mer? C'est ce qui ne peut s'expliquer. Quant à moi, il me paraît impossible que, dans un de ces mouvements désordonnés, le radeau ne soit culbuté, et alors, liés à ces planches, nous périrons dans les convulsions de l'asphyxie!

En effet, vers trois heures du matin, au moment où l'ouragan se déchaîne plus violemment que jamais, le radeau, enlevé sur le dos d'une lame, s'est, pour ainsi dire, placé de champ. Des cris d'effroi s'échappent! Nous allons chavirer!...

Non!... Le radeau s'est maintenu sur la crête de la lame, à une hauteur inconcevable, sous l'intense lueur des éclairs qui se croisent en tous sens; effarés, épouvantés, nous avons pu dominer du regard cette mer qui écume comme si elle brisait sur des récifs.

Puis, le radeau reprend presque aussitôt sa position horizontale, mais, pendant ce déplacement oblique, les saisines des vivres se sont cassé. L'un des barils passe par-dessus le bord, et l'autre se défonce, en laissant échapper l'eau qu'elle contient.

Deux matelots se précipitent pour retenir le second baril qui renferme les conserves de viande sèche. Mais le pied de l'un d'eux se prend entre les planches disjointes de la plate-forme qui se resserrent, et le malheureux pousse des hurlements de douleur.

Je veux courir à lui, je parviens à défaire les cordes qui me tiennent.... Il est trop tard, et, dans un éclair éblouissant, j'ai vu l'infortuné, dont le pied s'est dégagé, emporté par un coup de mer qui nous couvre en grand. Son camarade a disparu avec lui, sans qu'il ait été possible de leur porter secours.

Quant à moi, le coup de mer m'a étendu sur la plate-forme, et ma tête a heurté sur l'angle d'un espar, j'ai perdu connaissance.

XXXVI

22 décembre.—Le jour est enfin arrivé, et le soleil a paru entre les derniers nuages que la tempête a laissés derrière elle. Cette lutte des éléments n'a duré que quelques heures, mais elle a été effroyable, et l'air et l'eau se sont heurtés avec une violence sans pareille.

Je n'ai pu indiquer que les incidents principaux, car l'évanouissement qui a suivi ma chute ne m'a pas permis d'observer la fin de ce cataclysme. Je sais seulement que, peu de temps après le coup de mer, l'ouragan s'est calmé sous l'action de violentes averses, et que la tension électrique de l'atmosphère s'est amoindrie. La tempête ne s'est donc pas prolongée au delà de la nuit. Mais en ce court espace de temps, que de dommages elle nous a causés, quelles irréparables pertes, et, par suite, que de misères nous attendent! Nous n'avons pas même pu conserver une goutte de ces torrents d'eau qu'elle a versés!

Je suis revenu à moi, grâce aux soins de MM. Letourneur et de miss Herbey, mais c'est à Robert Kurtis que je dois de ne pas avoir été emporté par un second coup de mer.

L'un des deux matelots qui ont péri pendant la tempête est Austin, jeune homme de vingt-huit ans, un sujet actif et courageux. Le second, c'est le vieil Irlandais O'Ready, le survivant de tant de naufrages!

Nous ne sommes plus que seize sur le radeau, c'est-à-dire que près de la moitié de ceux qui se sont embarqués à bord du *Chancellor* a déjà disparu!

Et maintenant, que nous reste-t-il en fait de vivres?

Robert Kurtis a voulu se rendre un compte exact des approvisionnements. En quoi consistent-ils, et combien de temps dureront-ils?

L'eau ne manquera pas encore, car il en reste dans le fond de la barrique brisée environ quatorze gallons et la seconde barrique est intacte. Mais le baril qui contenait la viande sèche et celui dans lequel était le poisson que nous avions pêché ont été emportés tous deux, et de cette réserve il ne reste absolument rien. Quant au biscuit, Robert Kurtis n'estime pas à plus de soixante livres ce qui a pu être sauvé des atteintes de la mer.

Soixante livres de biscuit pour seize, cela fait huit jours de nourriture, à une demi-livre par personne.

Robert Kurtis nous a fait connaître toute la situation. On l'a écouté en silence. En silence aussi s'est écoulée cette journée du 22 décembre, et chacun s'est replié en lui-même, mais il est évident que les mêmes pensées naissent dans l'esprit de tous. Il me semble que l'on se regarde avec des yeux différents et que le spectre de la faim apparaît déjà. Jusqu'ici, nous n'avons pas encore été absolument privés de boire et de manger. Mais, maintenant, la ration d'eau va être nécessairement réduite, et quant à la ration de biscuit!...

(*A continuer.*)

AGENTS DE L'ABEILLE.

M. JUST COMES, à Donaldsonville, pour les paroisses Ascension, St-Jacques et Assomption.
M. PH. MACHET, Marchand, à Baton-Rouge, pour les paroisses de Ouest et Est Baton-Rouge, Ouest et Est Feliciana.
WILLIAM GIRARD, à Waterloo paroisse de la Pointe-Coupée.
J. LANDREAU, Maître-de-Poste à Hermitage, pour la paroisse de la Pointe-Coupée.
GEO. L. MAYER, Maître-de-poste à Marksville, paroisse des Avoyelles.
A. MARIDAT, à la Nouvelle-Ibérie.
M. EMONET, à Léonville, paroisse St Landry.
L. L. DUPLEIX, à Natchitoches.
E. WM. L. ROCHE, député Maître-de-Poste à Plaquemines, paroisse Iberville.
ROBERT, à Franklin, paroisse Ste-Marie.
P. DAMARE, St-Martinville.
VALERY THIBODEAU, Pont-Breau.
A. DURIO, Arnaudville.
M. PETETIN, Grand Coteau.
ADRIEN GONSOULIN, Fausse Pointe.
F. F. BEREAU, à la Passe-Christiane.
A. NEVEU, Vermillionville.
LAURENT CHERI, Plaquemines, (Iberville).
A. ROYER, Moreauville, (Avoyelles).
E. RICULFI, Houma (Terrebonne).
SYLVAIN LEHMAN, Maître de Poste à Johnville (Texas).
WM. HUDSON, à Jeanerette, paroisse Ste-Marie.
EDGARD DELERY, Baie St-Louis, (Miss).

AUX MAITRES DE POSTE.

Les maîtres de poste sont autorisés à recevoir des abonnements à l'*Abeille* (édition quotidienne, $14 par an. édition hebdomadaire, $5). Nous les prévenons néanmoins que toute demande d'abonnement sera considérée comme non avenue, à moins que la lettre ne renferme en même temps le montant de l'abonnement, prélèvement fait de commission allouée aux agents et aux maîtres de poste.

Taux du port de lettres, etc. pour les Etats-Unis.

Voici les taux du port des lettres, etc. pour les Etats-Unis.

N. B.—Tout ce que transporte la malle (excepté les journaux envoyés à des abonnés, d'un bureau de publication connu) doit être affranchi d'avance par des timbres.

Une lettre sur laquelle un port est payé en plein, mais sur laquelle un port additionnel peut être exigé, sera expédié lorsqu'elle aura été déposée à un bureau de poste, mais il sera dit sur la lettre que le reste du port devra être perçu sur livraison. Si le port n'est point payé ou si moins qu'un port plein est payé, la lettre sera envoyée au bureau où sont déposées les lettres non réclamées. Si, par inadvertance, elle arrive à destination, elle paiera, sur livraison, le double du port. "Un port plein signifie trois cents."

Dans les grandes villes, dans les districts qui touchent à de grands centres de population et ayant deux (ou davantage) bureaux de poste à une distance de trois milles l'un de l'autre, toute lettre déposée à l'un de ces bureaux, et adressée à une localité dans les limites de livraison d'un autre de ces bureaux, laquelle lettre aura été affranchie par inadvertance par le paiement du port local seulement, pourra être expédié, mais le reste du port devra être perçu sur livraison.

Si des articles qui doivent payer différents taux de port sont envoyés dans un seul paquet, le taux le plus élevé devra être payé sur tout le paquet, mais deux (ou davantage) différents articles devant payer le même port peuvent être envoyés dans le même paquet sur paiement de ce taux sur le paquet entier.

Les articles suivants sont exclus de malle: les liquides, les poisons, le verre, les matières explosives; les livres, les brochures, les tableaux et autres publications obscènes ou indécentes; toutes lettres sur les enveloppes desquelles et toutes les cartes postales sur lesquelles des épithètes grossières sont écrites, imprimées ou gravées, sur lesquelles des devises déloyales sont imprimées ou gravées; tous les articles qui, par leur forme ou leur nature, sont susceptibles de détruire, défigurer ou mutiler le contenu des sacs de la malle, ou toute personne employée au service de la poste.

Il n'est pas permis aux maîtres de poste de faire crédit ni de faire une livraison avant que tout le port soit payé.

Première classe.

Sur les lettres, les paquets cachetés, écritures ou écritures partielles (excepté les manuscrits de livres et les épreuves corrigées passant des auteurs aux éditeurs et excepté les lettres locales); sur tous les imprimés marqués de manière à donner des informations autres que celles données par les imprimés primitifs, (excepté la correction d'erreurs typographiques); sur toutes choses ne devant pas payer le port de lettres mais qui sont enveloppés ou attachées de telle sorte que les maîtres de poste ne peuvent les examiner sans en détruire l'enveloppe; sur tous les journaux, magazines et revues envoyés, par les éditeurs aux abonnés et renfermant quoique ce soit autre que des suppléments bona fide, des comptes ou des reçus d'abonnement; sur tous les paquets ne devant pas payer de port mais dans lesquels sont cachés des lettres, &c., qui doivent payer le port—3 cents pour chaque demi once ou fraction d'once. Le poids des paquets est limité à quatre onces.

Sur les lettres locales déposées à des bureaux où la livraison est gratuite, par des porteurs, n'est pas établie, un cent par demi once ou fraction d'once. Le poids des paquets est limité à quatre onces.

Deuxième classe.

N. B.—Cette classe comprend tous les journaux, magasins et revues imprimés et émis à des époques annoncées, d'un bureau de publication connu, adressés à des abonnés réguliers.

Affranchissement.

Sec. 5. Qu'à partir du 1er janvier 1875 sur tous les journaux et publications périodiques expédiés, par la malle, d'un bureau connu ou d'une agence de nouvelles, et adressés à des abonnés réguliers ou des agents de nouvelles, le port sera comme suit: sur les journaux et les publications périodiques paraissant toutes les semaines et plus souvent, deux cents par livre et une fraction de livre; moins souvent, trois cents par livre et une fraction de livre—pourvu que rien dans la présente loi ne soit interprété de manière à changer ou amender la section 99 de la loi intitulée "loi pour reviser, consolider et amender les lois qui ont trait au département du bureau de poste", et approuvée le 8 juin 1872.

Sec. 6. Qu'à dater du 1er janvier 1875 sur réception des dits journaux et publications périodiques au bureau de poste, ils seront pesés ensemble et le port en sera payé par un timbre spécial adhérent qui sera fourni par le maître de poste-général, lequel timbre sera apposé au dit paquet ou au sac qui le contiendra, ou sur un memorandum constatant le dit paiement, ou autrement, ainsi que décidera le maître de poste général.

Sec. 7. Que les journaux dont un exemplaire à chaque abonné résidant dans les limites du comté où le dit journal est imprimé et publié en partie ou en totalité, passeront franc de port, mais les dits journaux ne seront pas livrés au bureau de porteurs de lettres ni ne seront distribués par les porteurs, à moins de paiement du port ainsi que l'exige la loi.

Troisième classe.

Tout ce qui appartient à la troisième classe doit être payé d'avance et en plein.

N. B.—Le paiement doit se faire, d'avance, en timbres, et le poids ne doit pas excéder celui que prescrit la loi, (c'est-à-dire, quatre livres.) Les paquets n'ayant plus que le poids voulu ne passeront point par la malle.

Sur les brochures, les publications faites de temps en temps, les journaux, revues et magasins passagers; les petites affiches, les affiches, les feuilles de musique, les circulaires non cachetées, les spécimens, les manuscrits de livres et les épreuves, les cartes imprimées, les mappes, les lithographies, les impressions, les lithographies chromo, les gravures, les semences, les boutures, les bulbes, les racines—1 cent pour chaque deux onces ou fraction d'once. Le poids des paquets est limité à quatre livres.

Sur les livres—1 cent pour chaque deux onces ou fraction d'once. Le poids des paquets est limité à quatre onces.

Sur les circulaires non cachetées, les journaux passagers ou adressés à des abonnés réguliers—excepté les journaux hebdomadaires, qui peuvent être livrés aux abonnés sur paiement, d'avance, de taux trimestriels réguliers, et sur les publications périodiques dont le poids n'excède pas deux onces—quand ces journaux, etc., sont déposés à un bureau de porteurs de lettres, pour livraison par le bureau ou ses porteurs—1 cent chacun.

Sur les publications périodiques de deux livres, quand elles sont déposées à un bureau de porteurs de lettres pour livraison par le bureau ou par des porteurs: 2 cents chacun.

L'ordonnance sur le paiement des taxes municipales.

Plusieurs [illegible] nous reproduisons le texte [illegible] de l'ordonnance sur le paiement des taxes:

Mairie de la Nouvelle-Orléans, Hôtel de Ville, 17 février 1875.
(No [illegible] série d'administration.)

Ordonnance relative au paiement des taxes arriérées et exemptant celles de l'année [illegible].

Il est ordonné que, jusqu'au premier jour de juin 1875, le paiement des taxes de [illegible] pourra se faire, comme suit:

Les taxes de 1869 à 1870 inclusivement, entièrement en scrip, y compris l'intérêt sur les comptes de taxes et les frais avancés par la ville.

Les taxes de 1871, entièrement en scrip; pour l'intérêt sur les comptes de taxes et les frais avancés par la ville, la moitié comptant, le reste en scrip.

Les taxes de 1873, cinquante cents par $100, comptant, le reste, $2.50 par $100 en scrip; pour l'intérêt sur les comptes de taxes et les frais avancés par la ville, la moitié comptant et le reste en scrip.

Il est de plus ordonné que par le mot "scrip" employé dans l'ordonnance, on entend les jugements enregistrés, les certificats d'allocation, les mandats de taxes, l'argent de ville, les certificats de durée, les certificats de coroner, les certificats d'excès de taxes, les réclamations auxquelles une ordonnance a pourvu, jusqu'en 1874, inclusivement, avec droit de transfert.

Il est de plus ordonné que dans aucune circonstance les conditions de cette ordonnance ne seront prolongées au-delà de l'époque fixée, que toutes les taxes qui ne seront pas payées le premier jour de juin 1875 seront payées entièrement, [illegible].

Il est de plus ordonné que l'ordonnance No [illegible], série d'administration, adoptée le 21 avril 1874, et l'ordonnance No 2915, série d'administration, adoptée le 29 décembre 1874, sont, par les présentes, rappelées.

Adopté par le Conseil de Ville de la Nouvelle-Orléans, le 16 février 1875.

CHARLES J. LEEDS, Maire.

Pour copie conforme:
J. H. HARDY, Secrétaire.

VAPEURS.

Pour l'été.

Mandeville et la Nlle-Orléans. Steamers de la malle des Etats-Unis.

Pour Mandeville, Louisbourg, Madisonville et Covington.

Le beau steamer, fin marcheur, CAMELIA, capitaine Wm. Hanover, partira, ainsi qu'il est dit ci-dessus, LUNDI et JEUDI, à l'arrivée du convoi de dix heures et demie du matin; le MARDI à l'arrivée du convoi de 4 heures de l'après-midi; le VENDREDI et SAMEDI, à l'arrivée du convoi de 4 heures de l'après-midi; le DIMANCHE, à l'arrivée du convoi de 7 heures et demie du matin. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'au "Old Landing", sur la rivière Tchefuncte, pour Covington. Retour: il quittera "Old Landing" le MARDI et le VENDREDI, à 6 heures du matin. Madisonville tous les matins, le DIMANCHE et le MERCREDI soir.

Des excursions régulières auront lieu. Le steamer partira d'ici DIMANCHE matin, à l'arrivée du convoi de 7 heures et demie, le MERCREDI matin à l'arrivée du convoi de 9 heures, et sera de retour le soir du même jour.

Il ne sera positivement pas reçu de fret après le départ du convoi qui précède celui à l'arrivée duquel le steamer doit partir.

Ces voyages seront réguliers, à moins de mauvais temps ou de hautes eaux.

C. M. SORIA.
14 mai— Aux Nos 18 et 20 de la rue de l'Union.

Excursion régulière du Dimanche et du Mercredi.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

Le beau steamer à haute pression et de la Malle des Etats-Unis, CAMELIA, Capitaine Hanover, fera régulièrement, le DIMANCHE et le MERCREDI, des excursions aux susdites villes.

Il partira du Lac tous les DIMANCHES, à l'arrivée du convoi de 7 heures et demie du matin, et le MERCREDI à l'arrivée du convoi de 9 heures du matin, sera de retour le soir du même jour à temps pour prendre le convoi de sept heures et demie du soir pour la ville.

Prix: $1, aller et retour.

Pour plus de détails, s'adresser à C. M. SORIA, Agent.
2avril—2m Au No 2 de la rue de l'Union.

Vicksburg.

Départ régulier tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M. NATCHEZ, T. P. Leathers, capitaine, J. P. Muse, commis. [illegible]

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JNO. JANNEY, 117 Commune et HITE & CARLIN, 4 Tchoupitoulas.

Nouvelle-Orléans et Grand-Ecore Packet. Jour de départ, tous les samedis, à 5 P. M. Pour Port de Hudson, Bayou Sara, Alexandrie, la Rivière aux Cannes, Montgomery, Grand Ecore [illegible] NOUVEAU BART-ABLE, R. SINNOTT, capitaine [illegible] Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à H. M. CARTER, HITE & CARLIN, BRITTON & KOONTZ, ADAMS & WORK. 24 déc.

OPELOUSAS. Départ régulier tous les Mercredis à 5 h. [illegible]

[illegible]

POUR LES OPELOUSAS. [illegible] FLETA. C. C. Picket, capitaine. [illegible] HITE & CARLIN [illegible] LOW & McPEACKE [illegible] 14 janv

ARRANGEMENT D'ÉTÉ. Paquebot semi-hebdomadaire, régulier de Baton-Rouge, Plaquemine et la Côte. Le bateau à vapeur CARRIE A. THORN [illegible]

[illegible] HENRY TETE [illegible] Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à B. RIVET, 30 rue Conti. 16 juillet—1an

[illegible] MARY IDA [illegible]

A nos Abonnés des campagnes.

Nous sommes obligés de payer à la Nouvelle-Orléans même, depuis le 1er janvier 1875, d'après la nouvelle loi du Congrès, le port de tous les journaux que nous expédions à nos abonnés de l'intérieur. C'est donc à ces derniers, à qui leur poste locale ne pourra plus rien réclamer, de nous rembourser, ou de nous payer le port en même temps que le prix de l'abonnement.

Le port est de 10 cents par mois, pour l'édition quotidienne, et de 25 cents par an pour l'édition hebdomadaire.

Les maîtres de poste ainsi que nos agents devront donc se faire payer ce montant additionnel et nous le transmettre en même temps que le prix de l'abonnement.

Banque d'Epargne des Citoyens, GRUNEWALD HALL.

[illegible] J. L. [illegible] H. BENNER, caissier. [illegible]

ESCARGOTS! ESCARGOTS!

En débarquement, et venant d'être reçu du Havre, par le steamer Hanover. A vendre par G. SCIACCALUGA, Nos 144 et 146 Decatur [illegible]. 7mai—1m

VAPEURS

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS. LIGNE POSTALE DE NEW-YORK AU HAVRE. [illegible]

STEAMERS DU HAVRE ET DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

Les steamers suivants, qui sont de première classe et voyagent sous pavillon espagnol seront expédiés de la Nouvelle-Orléans pour le Havre, directement.

ESPARTERO, CASTELLAR,
PELAYO, CORTES,
RIVERA, COLON,
QUEVEDO, [illegible]

[illegible]

Compagnie de Vapeurs du Lloyd de l'Allemagne du Nord.

[illegible]

Hanover... [illegible]
Frankfurt... [illegible]
Hanover... [illegible]

PRIX DU PASSAGE [illegible]

ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents.

Steamers de la ligne White Star,

Pour Queenstown et Liverpool, Transportant la Malle des Etats-Unis. [illegible] BRITANNIC [illegible] GERMANIC [illegible] ADRIATIC [illegible] CELTIC [illegible] REPUBLIC [illegible] A. K. MILLER & Co. Agents. [illegible]

STEAMERS—STATE LINE.

[illegible] SAMEDI, [illegible] State of Georgia. [illegible] A. K. MILLER & CO., Agents. 1erav—1m No 38 de la rue Carondelet.

STATE LINE.

POUR LIVERPOOL DIRECTEMENT.

Le magnifique steamer STATE OF ALABAMA partira de son quai, au Poteau [illegible], le MERCREDI, 14 juillet.

	Salon.	2e classe.	Entrepont
Liverpool	$125	$55	$35
Paris	145	65	45
Havre	135	60	[illegible]
Hambourg	135	60	[illegible]
Anvers	137	60	45
Brême	135	60	[illegible]
Bordeaux	155	[illegible]	[illegible]

Billets pour tous les points, aux plus bas prix. [illegible] A. K. MILLER & CO., Agents, 38 rue Carondelet.

Pour New York directement.

[illegible] KNICKERBOCKER, NEW ORLEANS, HUDSON, CORTES. [illegible] KNICKERBOCKER, Kemble, commandant, partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse, DIMANCHE, 13 juin, à 8 A. M. [illegible] ALFRED MOULTON [illegible]

POUR VERA CRUZ.

Tampico, Tuxpan, Campêche, Progreso, La Havane et New-York. LIGNE [illegible] CITY OF MEXICO... CITY OF MERIDA... CITY OF HAVANA... [illegible] Passage pour Vera Cruz... [illegible] F. ALEXANDRE [illegible] J. M. WITHERSPOON, Agent. [illegible] Le steamer CITY OF MEXICO partira le 12 juillet. [illegible]

Philadelphie via la Havane.

[illegible] JUNIATA [illegible] YAZOO [illegible] C. W. LORD [illegible]

DONATIEN AUGUSTIN,

Register in Bankruptcy. [illegible]

Avis aux Contribuables.

[illegible] JOHN T. DUFOUR [illegible]

Notice to the Public & Taxpayers.

[illegible] T. DUFOUR [illegible]

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas — Donaldsonville, Bayou [illegible] [illegible] C. E. ALLEN [illegible]

Chemin de Fer Pontchartrain.

[illegible]

THE MOBILE LINE. [illegible] EXPRESS AND MAIL DAILY [illegible]

LIGNE DE MOBILE. [illegible]

GRAND CHEMIN DE FER DE LA Louisiane et du Texas, de Morgan [illegible]

Premier état annuel DE L'ATLAS INSURANCE COMPANY DE LA NOUVELLE-ORLEANS. [illegible]

Mutual Aid and Benevolent Life Insurance ASSOCIATION OF LOUISIANA. SIXIEME ETAT ANNUEL. [illegible]

ASSURANCES.

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

[illegible]

COMPAGNIE D'ASSURANCE [illegible] Nouvelle-Orléans.

[illegible]

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sud.

[illegible]

Compagnie d'Assurance de l'Union [illegible]

[illegible]

Commercial Insurance Company of New Orleans.

[illegible]

La Compagnie d'Assurance TEUTONIA

[illegible]

L'Union Française.

[illegible]

ASSURANCES.

Association d'Assurance de la Nouvelle-Orléans.

[illegible] CINQUIEME ETAT ANNUEL. [illegible]

DIRECTEURS: L. J. WEBSTER, ABE KIRSCH, J. B. CAMORS, [illegible], LOUIS SCHNEIDER, PIERRE LANAUX, A. J. GOMILA, JOHN LEIGH, [illegible], [illegible] PLAISENT, [illegible]

Home Mutual Insurance Company DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

[illegible]

ETAT DE LA Banque Nationale Mutuelle DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

[illegible]

Société française d'Assistance Mutuelle de la ville de Jefferson.

[illegible]

Compagnie d'Assurance "Hope" DE LA NLLE-ORLEANS.

[illegible]

Banque Nationale Mutuelle de la Nlle-Orléans.

[illegible]

BILAN DE LA BANQUE GERMANIA NATIONALE A LA NOUVELLE-ORLEANS, DANS L'ETAT DE LA LOUISIANE.

[illegible]