L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 4 FEVRIER 1853.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & Comp.
Rédacteurs-Propriétaires :
G. F. WEISSE. F. WEYMOUR.
H. DUVERGER. A. MARRY.
N° 85, RUE DE CHARTRES.

NOUVELLE-ORLEANS :
VENDREDI MATIN, 4 FEVRIER.

☞ Nous prions les personnes qui nous envoient leurs annonces de vouloir bien, si c'est possible, les transmettre au bureau de journal avant la nuit, ou au moins à une heure de la matinée qui nous permette de les traduire et de les livrer à la composition. Les longs avis qui nous parviennent après 8 heures du soir nous privent dans l'alternative ou d'en différer l'insertion ou de retarder la publication du journal.

Chemin de fer des Opelousas.

Nous croyons devoir analyser rapidement le rapport de la direction du chemin de fer des Opelousas qui a paru hier dans notre partie anglaise. Ce rapport est plein de précieux renseignements et éclairera les actionnaires sur la situation de la compagnie. Celle-ci a été créée au mois d'avril dernier, au capital de trois millions de piastres. Il est dit dans sa charte qu'elle construira un chemin de fer entre Algier, situé de l'autre côté du fleuve et vis-à-vis de la Nlle Orléans, et Washington dans la paroisse de St Landry, en passant un peu à l'ouest de Thibodeaux et en traversant la baie de Berwick ; que de Washington la voie sera prolongée jusqu'à la Sabine d'où le Texas pourra y relier sur ligne allant au Paso, sur le Rio Grande, et de là à l'Océan Pacifique. Le projet est grandiose, on le voit, car il n'est tout simplement de mettre un jour la Nlle Orléans en communication avec le territoire de l'Union qui est borné à l'Ouest par l'immense Océan qui baigne de ses flots les côtes de la Californie et celles de l'Asie orientale.

Le capital de l'entreprise a été fixé à trois millions, chiffre probable des dépenses pour la construction de la voie jusqu'à Washington mais la compagnie a le droit de l'augmenter quand elle prolongera plus tard le railway.

Le projet a été élaboré au milieu des comités pendant un an, grâce au concours des citoyens et des autorités, les études nécessaires ont pu être entreprises et tous les relevés topographiques exécutés promptement. Il a fallu peu de temps pour que les ingénieurs acquissent la conviction qu'aucun obstacle sérieux ne s'opposait à la construction du chemin. Aussi à peine les livres de souscription étaient-ils ouverts au commencement d'avril dernier, que le nombre des actions placées immédiatement dépassa du double celui que la charte avait fixé pour permettre à la compagnie de procéder à une élection de directeurs. Ceux-ci furent désignés au mois de mai ; et M. Christopher Adams jouit porté unanimement à la présidence du conseil d'administration. M. Adams mourut peu de temps après, et M. Norton le remplaça provisoirement.

A cette époque nous étions en pleine réaction. La profonde apathie qui avait jusque-là régné commençait à se rompre par un désir immense d'amélioration et de progrès. Chacun comprenait que l'immobilité était la mort, et chacun se mit à l'œuvre. Le chemin de fer de Jackson et celui des Opelousas trouvèrent des promoteurs ardents, des zélés champions, des partisans dévoués. Du torrent deux grandes assemblées. Une au mois de mai à Nlle Orléans, l'autre en juillet à Jackson, et dans le courant de janvier 1852 des délégués venus de tous les Etats du Sud Ouest se réunissaient en Convention à la Nlle Orléans pour discuter sur les grands intérêts de cette partie de l'Union.

Le législateur se réunit de son côté, et suivant l'impulsion qui animait les esprits vers l'amélioration matérielle, elle encouragea celles-ci dans la mesure permise par la Constitution. Elle vota toutes les lois nécessaires pour permettre aux deux compagnies de se constituer et, afin de fonder un nouvel ordre de choses sur des bases durables, elle convoqua une Convention pour réviser la Constitution. Les deux compagnies commencèrent leurs travaux dont tout le monde connaît le besoin. Cinq mois après que cette dernière devinait fut prête, le nouveau pacte fondamental était rédigé ! Soumis au peuple en novembre, l'immense majorité des électeurs l'accepta. Avec la Constitution de 1852, l'avenir des chemins de fer est assuré et la Louisiane peut rivaliser avec les autres Etats de l'Union.

Les souscriptions individuelles au railway des Opelousas s'élèvent à 0759,535. La Nlle-Orléans a pris en outre 60,000 actions, soit $3,000,000 payables, au moyen d'un impôt volontairement consenti, en six quotes annuelles, le premier prélèvement devant avoir lieu en novembre 1853 de plus, un impôt de 1 tax est de deux pour cent sur les propriétés immobilières de la paroisse d'Orléans, répartie en six années. Cet appel aussi avec seulement d'un tiers pour cent

L'exemple de la Nlle Orléans n'a pas tardé à être suivi par d'autres corporations. Algier, à Lafayette, est de deux, a pris une action de $5,000, la paroisse ste Marie, six mille, et a voté soixante-quatre actions ($12,800), la paroisse St Martin, quatre mille cent cinquante et une actions ($10,275); la paroisse Lafayette treize cent trente-six actions ($33,400), la paroisse St Landry, quatre mille deux cent vingt-cinq actions ($103,625), la paroisse de Natchitoches, dix mille actions ($250,000). Les souscriptions de ces différentes paroisses forment un total de $2,224,400. Ce capital payable en huit ans par quotites fixées d'avance est assuré, car il repose sur des biens-fonds dont la valeur s'élève à près de cent millions de piastres, d'après l'évaluation des officiers de l'Etat et de chacune des paroisses ci-dessus mentionnées.

Les contributions volontaires sont d'ailleurs un excellent moyen d'intéresser tout le monde à une entreprise publique. L'impôt consenti par la majorité doit être acquitté par tous les contribuables de sorte que ceux-ci, recevant en échange de la taxe qu'ils paient deux actions au cours d'une règle valeur, se trouvent directement intéressés à la réussite du projet. Comment aussi ne pas prospérer ! Comment ne pas atteindre au but que l'on se propose ! Le chemin de fer des Opelousas, par exemple, traversera des paroisses qui toutes ont souscrit au capital de la compagnie au moyen de l'impôt volontaire. Il est plus manifeste que tous ces contribuables, actionnaires par le paiement de la taxe autant, en outre de tous les avantages que leur procurera une voie de communication rapide avec la Nlle Orléans, auront, dirons nous, intérêt directe à la prospérité du chemin ! Plus il y aura de zèle, plus de vigueur, plus de ressources le succès sera assuré, car chacun contribuera dans la mesure de ses forces et de ses attributions à la réussite de l'œuvre commune.

Les $2,224,400 d'actions individuelles jointes aux $2,224,400 d'actions prises par les différentes paroisses donnent un total de $4,994,234. Or, comme le capital fixe par la charte est de trois millions de piastres, il ne manque plus à la compagnie que $2,765 pour y atteindre.

La paroisse De Soto a, en outre, vote $100,000 non compris $3,325 de souscriptions individuelles, et elle promet de porter sa souscription à $200,000 si la compagnie dirige la voie à travers la paroisse. La partie ouest de la paroisse Avoyelles a également offert $1,000 qu'on veut faire passer la voie le long du Bayou Boeuf aux rives étendues de sept milles.

Les différens appels faits par la Compagnie ont produit $140,361. 68.

La Compagnie a acheté à Algier et à Gretna de vastes terrains pour l'établissement de ses dépôts, usines et magasins.

L'ingénieur en chef de la Compagnie est M. Jaques G. Gibb. Tous les relevés ont été exécutés sous ses ordres. Les études sont terminées sur une étendue de 600 milles, et deux quotites sont dès le second jusque sur les bords de la Sabine.

Le droit de passage a été consenti librement par tous les propriétaires.

La première section de chemin s'étendra de 80 milles de parcours et s'étend jusque à la baie de Berwick ; elle sera terminée au commencement de l'hiver prochain et à temps pour transporter à la Nlle-Orléans la récolte de Lafourche et de Thibodeaux.

Bayou Rouge.—Les dépêches du Bayou Rouge nous apprennent que les démocrates de la Législature ont décidé, dans une convention préparatoire, qu'à la procédurale à l'élection d'un sénateur au Congrès des Etats-Unis en remplacement de M. Benjamin. Ils ont désigné M. Slidell pour candidat.

Mercredi dernier, il avait présenté à la Chambre une résolution ordonnant la nomination d'un comité chargé d'examiner si les officiers de l'Etat et les membres de la Législature trouveraient à la Nouvelle-Orléans un local convenable, dans le cas où le siège du gouvernement y serait transporté.

CINQUIÈME LECTURE DE M. PETIS.—On vera par une annonce insérée plus loin que M. Petis donne une cinquième séance, dimanche prochain, à de nouveau, au collège de la Louisiane. Immédiatement après la lecture de M. Petis, on procédera à la formation du comité définitif.

Nous croyons devoir répéter que des listes de souscription ont été ouvertes en ces lieux. Ces listes se couvrent rapidement de signatures, et nous espérons que les citoyens qui n'ont pas encore souscrit s'empresseront de joindre leurs offrandes à celles qu'ont déjà reçues les membres du comité. Les souscriptions satisfaisant de deux et demi dollars le sont à la séance de dimanche. Les autres personnes paieront 50 cents à l'entrée.

THÉATRE D'ORLÉANS.—La comédie et de nouvelle représentation de Lola Montez a fini ce soir elle dépendra le Zapatada et ne pas bonne. Demain, la troisième représentation de Perdita.

Congrès.

Séance du 27 janvier.

SÉNAT.—La résolution de M. Cass invitant le comité des affaires étrangères à examiner s'il est nécessaire de prendre une mesure quelconque au sujet de traité Clayton-Bulwer, est adoptée, et adoptée.

M. Mangum s'oppose à la résolution. Il désire qu'elle soit renvoyée au mois de mars afin que M. Clayton, qui viendra siéger dès le 4 de ce dernier mois, puisse en justifier.

La discussion s'engage entre MM. Cass, Mason et Rorland d'une part, et MM. Mangum, Bell et Underwood de l'autre.

M. Gwin propose de déposer la résolution sur le bureau ; cette motion est repoussée par 31 voix contre 9.

La résolution est adoptée, et la séance levée.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.—La Chambre, après un débat préliminaire sur divers bills, se constitue en comité général et s'occupe des amendemens au bill du district. La discussion remplit toute la séance.

NOUVELLE MAISON DE BANQUE.—On verra dans une autre partie de nos colonnes l'avis de MM. Chouteau & Benoist qui viennent de fonder une maison de banque à St Louis. MM. Chouteau & Benoist, fils des deux plus riches citoyens de St-Louis, sont des jeunes gens pleins de probité et d'honneur ; aussi leur maison ne manquera-t-elle pas de prospérer.

Le premier des associés que nous nommons plus haut a acquis une précieuse expérience financière dans la maison Chouteau & Vasles à laquelle il a été longtemps attaché. Quant à M. Benoist, le *St-Louis Republicain* parle de lui dans les termes les plus flatteurs ; c'est le fils d'un ancien banquier de St Louis. Les capitaux dont disposa la nouvelle maison sont considérables, et les associés inspirent une confiance illimitée.

LE GOUVERNEUR HEBERT.—Nous sommes heureux d'apprendre que le gouverneur Hebert est en pleine convalescence. Cette bonne nouvelle a été apportée hier à la Nlle-Orléans par le Dr. McCormick, chirurgien de l'armée, qui donne ses soins à M. Hebert depuis le commencement de la maladie de ce dernier. Le bruit que la maladie du gouverneur s'était dangereusement aggravée était exagéré.

TERRAINS DE LA BATTURE.—La deuxième vente annuelle des terrains de la batture aura lieu, comme on le verra dans une annonce insérée plus loin, le 15 mars prochain, à midi, à l'Arcade de Banks. Les encanteurs sont MM. Beard et May.

MASSACHUSETTS.—M. Edward Everett a été élu par la Législature du Massachusetts sénateur au Congrès des Etats Unis. Il a eu six voix de majorité sur les deux candidats qui lui étaient opposés.

Tirage de la Loterie de la Havane, du 24 Janvier.

Nos 27,362	$30,000	Nos 21,000	$1,000
15,117	30,000	23,006	2,000
32,027	12,000	27,063	2,000
10,307	6,000	28,719	1,000
12,000	1,000	31,195	1,000
7,881	1,000	32,896	1,000
10,160	2,000	33,203	1,000
11,162	1,000	35,038	1,000
37,385	2,000	37,779	2,000

DE LA NOUVELLE-ORLEANS A PLAQUEMINE.—Nous lisons dans le *National* du 28 janvier :

« Nous apprenons avec plaisir qu'un ferry doit être établi à notre porte au Détour-Aux-Anglais. Cette amélioration sera accueillie, nous l'espérons, avec faveur par tous nos concitoyens. Deux ou trois nègres seront constamment occupés à traverser les passagers jusqu'au chemin du recourci. Par ce moyen, l'on pourra se rendre directement et sans entrave, en moins d'une heure, d'une rive à l'autre. Nous avons été informés qu'aussi débarrassée d'une grande partie de temps et d'une route aussi longue qu'ennuyeuse qu'il est aujourd'hui dans les chars du golfe de Mexique.

On nous assure de plus qu'une ligne d'omnibus doit faire trois ou quatre fois par jour la route de recourci à Algier. Ce projet mérite, sous tous les rapports, l'encouragement du public. Il est à la fois prompt et économique, et ne coûte presque rien à ceux qui le font et tout le monde l'encouragera donc le plus flatteur.

« On nous fait espérer aussi que l'entrepreneur du recourci doit apporter un nouveau bac amélioration à cette belle route qui, pour le moment, est dans un état pitoyable et gêne étrangement la circulation des voyageurs. La réparation sera vite gênerale, et à cette bonne heure et profonde succédera une surface sablonneuse et plane qui contribuera énormément au bien-être général et à la prospérité du bienheureux contracteur. »

SINISTRES.

On lit dans le *Courrier du Havre* du 4 janvier :

« Ce matin, à cinq heures, le navire *Orlando*, capitaine Nelson, partant de Mobile pour Liverpool, a son bord une partie des passagers et l'équipage du navire américain *St Georges*, brûlé en mer. Voici les renseignements que donne sur ce triste événement le capitaine du navire malvenu, M. Barzon :

« Le paquebot le *St Georges* est parti le 24 novembre de Liverpool pour New-York, avec une cargaison complète, environ 400 passagers et vingt cinq hommes d'équipage. Les passagers étaient presque tous Irlandais ; il y avait parmi eux beaucoup de femmes et d'enfans. Malgré le gros temps, le voyage s'avoisinait heureusement, lorsque, le 24 décembre, à sept heures du matin, par 46 degrés 12 minutes de latitude, et 35 degrés 30 minutes longitude, on s'aperçut que le feu était dans la cale. Le capitaine, dans le même instant, fit faire de la pompe à incendie, chercha à se rendre maître du feu, ou du moins à l'empêcher d'augmenter. Mais le feu prenait de plus en plus continu, elle remplissant l'entrepont et forçait les malheureux passagers à se quitter à la hâte.

« Le capitaine fit ouvrir ensuite l'écoutille contre le grand mât ; il voulait, dit-il, pouvoir chercher à arrêter l'incendie qui commençait à saigner cette partie du navire. Mais l'intensité de la fumée et du feu le rendit impossible. Il ne restait plus qu'un seul moyen, et il fut impossible de diriger l'eau vers le foyer de l'incendie.

« Le capitaine, ayant reconnu l'impossibilité d'étouffer le feu, fit monter les passagers sur le pont. Il était neuf heures du matin. La pluie tombait, le temps était sombre et l'horizon rétréci, lorsque, vers cette heure précédentielle, on aperçut un navire : c'était l'*Orlando*.

« On fit immédiatement des signaux de détresse ; l'*Orlando* les aperçut, et à dix heures il était peu de distance du navire incendié. Malheureusement il avait essayé une violente tempête. Il avait perdu ses voiles, et avait eu beaucoup de malades et de blessés.

« Il n'était que soixante-seize passagers à bord de l'*Orlando* ; quinze personnes environ s'étaient noyées, huit avaient été ravies à l'entrepont, de vingt huit, femmes et enfans en majorité, restaient à bord du *Saint Georges*, n'osant pas se jeter à la mer.

« La nuit de décembre, le danger du feu imminent, sur l'arrière du navire était déjà en flammes : le capitaine de l'*Orlando* eut la douleur d'être obligé d'abandonner le *Saint-Georges* et ses malheureuses victimes. L'équipage avait réussi à se sauver.

« Les malheureux naufragés étaient sans vêtemens. Le capitaine White leur prodigua les soins les plus empressés et les fit placer dans la chambre et dans son roufle.

« Un autre danger se présentait : l'*Orlando* était dépourvu de toutes ses voiles, sa marche ne pouvait être rapide et ses vivres devaient bientôt devenir insuffisans pour ces cent bouches qui étaient venues s'ajouter à son équipage. A peu la fois et le naufrage, la famine se présentait en spectre ; mais la Providence épargna cette nouvelle épreuve aux malheureux et à leurs sauveurs. Favorisé par le vent, l'*Orlando*, après onze jours d'anxiété, est arrivé dans le port de Havre, n'ayant plus à bord que quelques malheureux et deux jours de biscuit.

« Dès l'arrivée de l'*Orlando*, M. Joseph Lemaître s'est empressé de faire porter à bord, du pain, du vin, des vivres qu'il peut se procurer pour restaurer les malheureux qui comptaient à ressusciter les atteintes de la faim. Il s'est aussitôt occupé de répartir les naufragés chez divers logeurs, où ils trouvent les soins que leur font nécessaires. Nous apprenons que plusieurs négocians de notre place ont ouvert souscription pour venir en aide à ces malheureux, et que déjà de nombreuses offrandes ont été recueillies. »

— Le brick espagnol *Sanguiet*, de Bilbao, capitaine Jose Ascando de Orbiles, est un nombre des navires qui ont été victimes de la tempête de ces dernières jours. Voici les détails que le *Commerce*, de Dunkerque, publie sur ce navire qui a été signalé par les péripéties les plus extraordinaires :

« Ce navire, qui avait pris à Hamburg un chargement de blé en destination de Liverpool, a dû, dans la nuit du 22 au 23 courant, vers deux heures du matin, toucher sur le Tertel, banc qui se trouve à environ quatorze ou seize milles dans le nord est du port de Dunkerque.

« Afin de relever le navire, le capitaine fit monter jusqu'à la mer une partie de son chargement. Voyant que cette manœuvre ne l'allégeait pas suffisamment, il se résolut au chaloupe par trois hommes pour le tenir prête à sauver l'équipage du péril qui devenait à chaque instant plus imminent. Il parvint à sauver au moyen de deux bouées.

« Les mâts et les hommes de bâtiment ayant été coupés, le navire fut jeté sur le sable, et les matériaux tombèrent à tribord, et firent, par leur pente et la violence de leur chute, tellement considérable, que le navire fut en un côté. Chacun dut sauver alors à son propre salut ; malheureusement le canot qu'on avait conservé du mer avait dérivé de navire, ne put, malgré les efforts des trois hommes qui le montaient, atteindre le bâtiment chavirés.

« Le navire se trouvait presque entièrement enfoncé, et les matériaux, dans un désordre extraordinaire, s'amoncelaient sur le pont. Le capitaine fut obligé de rester à bord. Des sous premier voyage, l'un des canots se brisa contre l'*Orlando*, et il ne resta plus qu'un seul canot pour sauver cent cinquante personnes.

« Aussi le sauvetage dura-t-il *soixante quatre heures*.

« Le feu gagnait toujours ; le canot ne pouvait prendre à la fois que quatre ou cinq personnes qui étaient obligées de se précipiter à la mer. Tous ont été sauvés, et le dernier, qui était obligé de rester dans le canot, a été sauvé par l'*Orlando*, qui l'embarquement n'était pas moins dangereux.

« Si le canot n'était brisé, tout espoir de sauvetage était perdu, car le feu qui faisait toujours des progrès a bordé du *Saint Georges*, empêchait l'*Orlando* de l'accoster. Il n'est pas possible de dépeindre les heures d'angoisses des malheureux passagers, des femmes, des enfans qui tout entier tremblent de danger d'être brûlés à celui d'être noyés.

« Cependant le feu gagnait toujours, la tempête devenait plus violente, la nuit se vient pour le *Saint-Georges* sur l'*Orlando* et menaçait de lui communiquer l'incendie ; il fallait arrêter le sauvetage.

« Il n'y avait que soixante-seize passagers à bord de l'*Orlando* ; quinze personnes environ s'étaient noyées, huit avaient été ravies à l'entrepont, de vingt huit, femmes et enfans en majorité, restaient à bord du *Saint Georges*, n'osant pas se jeter à la mer.

« La nuit de décembre, le danger du feu imminent, sur l'arrière du navire était déjà en flammes : le capitaine de l'*Orlando* eut la douleur d'être obligé d'abandonner le *Saint-Georges* et ses malheureuses victimes. L'équipage avait réussi à se sauver.

« Les malheureux naufragés étaient sans vêtemens. Le capitaine White leur prodigua les soins les plus empressés et les fit placer dans la chambre et dans son roufle.

« Un autre danger se présentait : l'*Orlando* était dépourvu de toutes ses voiles, sa marche ne pouvait être rapide et ses vivres devaient bientôt devenir insuffisans pour ces cent bouches qui étaient venues s'ajouter à son équipage. A peu la fois et le naufrage, la famine se présentait en spectre ; mais la Providence épargna cette nouvelle épreuve aux malheureux et à leurs sauveurs. Favorisé par le vent, l'*Orlando*, après onze jours d'anxiété, est arrivé dans le port de Havre, n'ayant plus à bord que quelques malheureux et deux jours de biscuit.

« Dès l'arrivée de l'*Orlando*, M. Joseph Lemaître s'est empressé de faire porter à bord, du pain, du vin, des vivres qu'il peut se procurer pour restaurer les malheureux qui comptaient à ressusciter les atteintes de la faim. Il s'est aussitôt occupé de répartir les naufragés chez divers logeurs, où ils trouvent les soins que leur sont nécessaires. Nous apprenons que plusieurs négocians de notre place ont ouvert souscription pour venir en aide à ces malheureux, et que déjà de nombreuses offrandes ont été recueillies. »

— Le brick espagnol *Sanguiet*, de Bilbao, capitaine Jose Ascando de Orbiles, est au nombre des navires qui ont été victimes de la tempête de ces dernières jours. Voici les détails que le *Commerce*, de Dunkerque, publie sur ce navire qui a été signalé par les péripéties les plus extraordinaires :

« Ce navire, qui avait pris à Hamburg un chargement de blé en destination de Liverpool, a dû, dans la nuit du 22 au 23 courant, vers deux heures du matin, toucher sur le Tertel, banc qui se trouve à environ quatorze ou seize milles dans le nord est du port de Dunkerque.

« Afin de relever le navire, le capitaine fit monter jusqu'à la mer une partie de son chargement. Voyant que cette manœuvre ne l'allégeait pas suffisamment, il se résolut au chaloupe par trois hommes pour le tenir prête à sauver l'équipage du péril qui devenait à chaque instant plus imminent. Il parvint à sauver au moyen de deux bouées.

« Les mâts et les hommes de bâtiment ayant été coupés, le navire fut jeté sur le sable, et les matériaux tombèrent à tribord, et firent, par leur pente et la violence de leur chute, tellement considérable, que le navire fut en un côté. Chacun dut sauver alors à son propre salut ; malheureusement le canot qu'on avait conservé du mer avait dérivé de navire, ne put, malgré les efforts des trois hommes qui le montaient, atteindre le bâtiment chavirés.

« Le navire se trouvait presque entièrement enfoncé, et les matériaux, dans un désordre extraordinaire, s'amoncelaient sur le pont. Le capitaine fut obligé de rester à bord. Des sous premier voyage, l'un des canots se brisa contre l'*Orlando*, et il ne resta plus qu'un seul canot pour sauver cent cinquante personnes.

« Aussi le sauvetage dura-t-il *soixante quatre heures*.

« Le feu gagnait toujours ; le canot ne pouvait prendre à la fois que quatre ou cinq personnes qui étaient obligées de se précipiter à la mer. Tous ont été sauvés, et le dernier, qui était obligé de rester dans le canot, a été sauvé par l'*Orlando*, qui l'embarquement n'était pas moins dangereux.

« Si le canot n'était brisé, tout espoir de sauvetage était perdu, car le feu qui faisait toujours des progrès a bordé du *Saint Georges*, empêchait l'*Orlando* de l'accoster. Il n'est pas possible de dépeindre les heures d'angoisses des malheureux passagers, des femmes, des enfans qui tout entier tremblent de danger d'être brûlés à celui d'être noyés.

« Cependant le feu gagnait toujours, la tempête devenait plus violente, la nuit se vient pour le *Saint-Georges* sur l'*Orlando* et menaçait de lui communiquer l'incendie ; il fallait arrêter le sauvetage.

« Il n'y avait que soixante-seize passagers à bord de l'*Orlando* ; quinze personnes environ s'étaient noyées, huit avaient été ravies à l'entrepont, de vingt huit, femmes et enfans en majorité, restaient à bord du *Saint Georges*, n'osant pas se jeter à la mer.

« La nuit de décembre, le danger du feu imminent, sur l'arrière du navire était déjà en flammes : le capitaine de l'*Orlando* eut la douleur d'être obligé d'abandonner le *Saint-Georges* et ses malheureuses victimes. L'équipage avait réussi à se sauver.

« Les malheureux naufragés étaient sans vêtemens. Le capitaine White leur prodigua les soins les plus empressés et les fit placer dans la chambre et dans son roufle.

« Un autre danger se présentait : l'*Orlando* était dépourvu de toutes ses voiles, sa marche ne pouvait être rapide et ses vivres devaient bientôt devenir insuffisans pour ces cent bouches qui étaient venues s'ajouter à son équipage. A peu la fois et le naufrage, la famine se présentait en spectre ; mais la Providence épargna cette nouvelle épreuve aux malheureux et à leurs sauveurs. Favorisé par le vent, l'*Orlando*, après onze jours d'anxiété, est arrivé dans le port de Havre, n'ayant plus à bord que quelques malheureux et deux jours de biscuit.

« Dès l'arrivée de l'*Orlando*, M. Joseph Lemaître s'est empressé de faire porter à bord, du pain, du vin, des vivres qu'il peut se procurer pour restaurer les malheureux qui comptaient à ressusciter les atteintes de la faim. Il s'est aussitôt occupé de répartir les naufragés chez divers logeurs, où ils trouvent les soins que leur sont nécessaires. Nous apprenons que plusieurs négocians de notre place ont ouvert souscription pour venir en aide à ces malheureux, et que déjà de nombreuses offrandes ont été recueillies. »

— Le brick espagnol *Sanguiet*, de Bilbao, capitaine Jose Ascando de Orbiles, est au nombre des navires qui ont été victimes de la tempête de ces dernières jours. Voici les détails que le *Commerce*, de Dunkerque, publie sur ce navire qui a été signalé par les péripéties les plus extraordinaires :

« Ce navire, qui avait pris à Hamburg un chargement de blé en destination de Liverpool, a dû, dans la nuit du 22 au 23 courant, vers deux heures du matin, toucher sur le Tertel, banc qui se trouve à environ quatorze ou seize milles dans le nord est du port de Dunkerque.

« Afin de relever le navire, le capitaine fit monter jusqu'à la mer une partie de son chargement. Voyant que cette manœuvre ne l'allégeait pas suffisamment, il se résolut au chaloupe par trois hommes pour le tenir prête à sauver l'équipage du péril qui devenait à chaque instant plus imminent. Il parvint à sauver au moyen de deux bouées.

« Les mâts et les hommes de bâtiment ayant été coupés, le navire fut jeté sur le sable, et les matériaux tombèrent à tribord, et firent, par leur pente et la violence de leur chute, tellement considérable, que le navire fut en un côté. Chacun dut sauver alors à son propre salut ; malheureusement le canot qu'on avait conservé du mer avait dérivé de navire, ne put, malgré les efforts des trois hommes qui le montaient, atteindre le bâtiment chavirés.

« Le navire se trouvait presque entièrement enfoncé, et les matériaux, dans un désordre extraordinaire, s'amoncelaient sur le pont. Le capitaine fut obligé de rester à bord. Des sous premier voyage, l'un des canots se brisa contre l'*Orlando*, et il ne resta plus qu'un seul canot pour sauver cent cinquante personnes.

« Aussi le sauvetage dura-t-il *soixante quatre heures*.

« Le feu gagnait toujours ; le canot ne pouvait prendre à la fois que quatre ou cinq personnes qui étaient obligées de se précipiter à la mer. Tous ont été sauvés, et le dernier, qui était obligé de rester dans le canot, a été sauvé par l'*Orlando*, qui l'embarquement n'était pas moins dangereux.

« Si le canot n'était brisé, tout espoir de sauvetage était perdu, car le feu qui faisait toujours des progrès a bordé du *Saint Georges*, empêchait l'*Orlando* de l'accoster. Il n'est pas possible de dépeindre les heures d'angoisses des malheureux passagers, des femmes, des enfans qui tout entier tremblent de danger d'être brûlés à celui d'être noyés.

« Cependant le feu gagnait toujours, la tempête devenait plus violente, la nuit se vient pour le *Saint-Georges* sur l'*Orlando* et menaçait de lui communiquer l'incendie ; il fallait arrêter le sauvetage.

« Il n'y avait que soixante-seize passagers à bord de l'*Orlando* ; quinze personnes environ s'étaient noyées, huit avaient été ravies à l'entrepont, de vingt huit, femmes et enfans en majorité, restaient à bord du *Saint Georges*, n'osant pas se jeter à la mer.

« La nuit de décembre, le danger du feu imminent, sur l'arrière du navire était déjà en flammes : le capitaine de l'*Orlando* eut la douleur d'être obligé d'abandonner le *Saint-Georges* et ses malheureuses victimes. L'équipage avait réussi à se sauver.

« Les malheureux naufragés étaient sans vêtemens. Le capitaine White leur prodigua les soins les plus empressés et les fit placer dans la chambre et dans son roufle.

« Un autre danger se présentait : l'*Orlando* était dépourvu de toutes ses voiles, sa marche ne pouvait être rapide et ses vivres devaient bientôt devenir insuffisans pour ces cent bouches qui étaient venues s'ajouter à son équipage. A peu la fois et le naufrage, la famine se présentait en spectre ; mais la Providence épargna cette nouvelle épreuve aux malheureux et à leurs sauveurs. Favorisé par le vent, l'*Orlando*, après onze jours d'anxiété, est arrivé dans le port de Havre, n'ayant plus à bord que quelques malheureux et deux jours de biscuit.

« Dès l'arrivée de l'*Orlando*, M. Joseph Lemaître s'est empressé de faire porter à bord, du pain, du vin, des vivres qu'il peut se procurer pour restaurer les malheureux qui comptaient à ressusciter les atteintes de la faim. Il s'est aussitôt occupé de répartir les naufragés chez divers logeurs, où ils trouvent les soins que leur sont nécessaires. Nous apprenons que plusieurs négocians de notre place ont ouvert souscription pour venir en aide à ces malheureux, et que déjà de nombreuses offrandes ont été recueillies. »

FEUILLETON.

ISAAC LAQUEDEM,

Par Alexandre Dumas.

INTRODUCTION.

JERUSALEM.

II.

Avec Salomon, Jérusalem s'élève, non sire de joie, en période de prospérité ; après les poètes qui ont chanté sa grandeur vont venir les prophètes, qui prédiront sa ruine. Encore un siècle ou deux, et Israël entendra avec effroi une grande voix prédicatrice et compagnons des désertes, voix qui passant dans les tombeaux, vide collectivement sacra, ces derniers avaient été recueillis en mer par le patron Gabriel Hare, du bateau *Jeune-Alphonse*, qui est entré en port ayant l'hermine chaloupe à sa remorque.

«De terrible naufrage fera d'autant plus époque dans la vie du brave capitaine Ascensio de Orbiles, que non seulement il a perdu son navire, mais que nous sera l'avoue dit, mais qu'il a encore en la douleur de voir périr son beau-frère sans pouvoir lui porter aucun secours.

«Cinq hommes de l'équipage du brick *Langrès* ont aussi péri, sans compter un sixième qui, en sortant de l'Elbe, étant tombé à l'eau, s'y est noyé.

«Immédiatement après leur débarquement, les naufragés ont été conduits chez M. Pierre-Chamonin, vice-consul de Sardaigne et d'Espagne, qui leur a procuré aussitôt les secours les plus généreux »

PÉNICAUD.—On lit dans le *Delta* :

«Le Dr Levi a obtenu à la Nlle-Orléans le plus grand succès comme extirpateur de cors et de duillons. Nous avons nous-mêmes, à notre grande joie et à notre immense soulagement, éprouvé les bienfaits de cette opération si facile ; sans nous causer le moindre douleur, il supprimait la cause de cet endurance aiguë que nous portions, nous, tant d'autres et qui, après le mal des dents, sont les plus insupportables que nous connaissons. Lorsque nous nous sommes adressés au Dr Levi, nous nous attendions à souffrir quelque peu de l'opération ; mais quelle a été notre surprise en nous trouvant délivrés de nos tortures journalières sans avoir éprouvé la plus légère douleur ! Le Dr Levi ne doit rester encore dans notre ville que quelques jours, et nous engageons vivement ceux qui sont affligés de cors à recourir à son ministère. Le soulagement est certain et instantané, l'opération n'est pas accompagnée de douleur, et le prix demandé par le Dr Lévi est fort modéré. »

Chronique Locale.

IRE COUR DE DISTRICT.—Juge Lauve.—Il ne s'est plaidé hier aucune affaire dans la 1re Cour de District.

TROISIÈME COUR DE DISTRICT.—Juge Kennedy.—Le juge Kennedy a rendu hier une décision dans l'affaire de l'Union Bank contre la Banque du Canal. Le demandeur réclamait la somme de $1000 pour un cheval de prix qui s'est noyé dans le canal. Il était dit dans cette pétition, que cet accident ne serait pas arrivé si les défendeurs avaient établi une barrière le long du canal. Le jugé a accordé $650 à M. Bacon.

ENQUÊTE.—Le coroner a tenu hier une enquête sur la noyade de Sylvestre Basil qui a été trouvé mort dans la rue Royale. Le jury a déclaré que Basil est mort d'apoplexie.

ENFANT BRÛLÉ.—Mercredi soir, à 7 heures, l'enfant de M. Jacobs a été élevé par un omnibus, dans la rue des Remparts entre Bourbon et Union ; l'enfant n'a survécu que peu de temps à son accident.

Le coroner a présidé à la levée du corps et le jury a rendu un verdict conforme aux faits ci-dessus. Le conducteur de l'omnibus se nomme Joseph Meyers, il a été arrêté et conduit en prison.

FEUILLETON.

ISAAC LAQUEDEM,

Par Alexandre Dumas.

INTRODUCTION.

JERUSALEM.

II.

Avec Salomon, Jérusalem s'élève, non sire de joie, en période de prospérité ; après les poètes qui ont chanté sa grandeur vont venir les prophètes, qui prédiront sa ruine. Encore un siècle ou deux, et Israël entendra avec effroi une grande voix prédicatrice et compagnons des désertes, voix qui passant dans les tombeaux, vide collectivement sacra, ces derniers avaient été recueillis en mer par le patron Gabriel Hare, du bateau *Jeune-Alphonse*, qui est entré en port ayant l'hermine chaloupe à sa remorque.

«De terrible naufrage fera d'autant plus époque dans la vie du brave capitaine Ascensio de Orbiles, que non seulement il a perdu son navire, mais qu'il a encore en la douleur de voir périr son beau-frère sans pouvoir lui porter aucun secours.

«Cinq hommes de l'équipage du brick *Langrès* ont aussi péri, sans compter un sixième qui, en sortant de l'Elbe, étant tombé à l'eau, s'y est noyé.

«Immédiatement après leur débarquement, les naufragés ont été conduits chez M. Pierre-Chamonin, vice-consul de Sardaigne et d'Espagne, qui leur a procuré aussitôt les secours les plus généreux »

PÉNICAUD.—On lit dans le *Delta* :

«Le Dr Levi a obtenu à la Nlle-Orléans le plus grand succès comme extirpateur de cors et de duillons. Nous avons nous-mêmes, à notre grande joie et à notre immense soulagement, éprouvé les bienfaits de cette opération si facile ; sans nous causer le moindre douleur, il supprimait la cause de cet endurance aiguë que nous portions, nous, tant d'autres et qui, après le mal des dents, sont les plus insupportables que nous connaissons. Lorsque nous nous sommes adressés au Dr Lévi, nous nous attendions à souffrir quelque peu de l'opération ; mais quelle a été notre surprise en nous trouvant délivrés de nos tortures journalières sans avoir éprouvé la plus légère douleur ! Le Dr Levi ne doit rester encore dans notre ville que quelques jours, et nous engageons vivement ceux qui sont affligés de cors à recourir à son ministère. Le soulagement est certain et instantané, l'opération n'est pas accompagnée de douleur, et le prix demandé par le Dr Lévi est fort modéré. »

Chronique Locale.

IRE COUR DE DISTRICT.—Juge Lauve.—Il ne s'est plaidé hier aucune affaire dans la 1re Cour de District.

TROISIÈME COUR DE DISTRICT.—Juge Kennedy.—Le juge Kennedy a rendu hier une décision dans l'affaire de l'Union Bank contre la Banque du Canal. Le demandeur réclamait la somme de $1000 pour un cheval de prix qui s'est noyé dans le canal. Il était dit dans cette pétition, que cet accident ne serait pas arrivé si les défendeurs avaient établi une barrière le long du canal. Le jugé a accordé $650 à M. Bacon.

ENQUÊTE.—Le coroner a tenu hier une enquête sur la noyade de Sylvestre Basil qui a été trouvé mort dans la rue Royale. Le jury a déclaré que Basil est mort d'apoplexie.

ENFANT BRÛLÉ.—Mercredi soir, à 7 heures, l'enfant de M. Jacobs a été élevé par un omnibus, dans la rue des Remparts entre Bourbon et Union ; l'enfant n'a survécu que peu de temps à son accident.