L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux—No. 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS.

SAMEDI MATIN, 29 MAI.

FEUILLETON.

LE CHANCELLOR.

PAR JULES VERNE.

XV.

L'ouragan, alors dans toute sa violence, souffle sur ce brasier comme un immense ventilateur. Le *Chancellor*, bien qu'il soit à sec de toile, court dans les ténèbres, comme un brûlot gigantesque, et sa vitesse active encore les feux qui le consument. Pas d'autre alternative: ou se jeter à la mer, ou périr dans les flammes!

Mais ce picrate ne prendra donc pas feu! Ce volcan ne s'ouvrira donc pas sous nos pieds! Ruby a donc menti! Il n'y a pas de substance explosive enfermée dans la cale!

A onze heures et demie, au moment où la mer est plus terrible que jamais, un grondement particulier, si redouté des marins, vient d'ajouter au fracas des éléments déchaînés, et ce cri retentit à l'avant;

—Des brisants! des brisants, par tribord!

Robert Kurtis saute sur le bastingage, jette un coup d'œil rapide sur les lames blanches, et, se retournant vers le timonier:

—La barre à tribord, toute! crie-t-il d'une voix impérative.

Mais il est trop tard. Je sens que nous sommes enlevés sur le dos d'une lame monstrueuse, et soudain un choc se produit. Le navire touche par l'arrière, ta il donne plusieurs fois, et le mât d'artimon, brisé au ras du pont, tombe à la mer.

Le *Chancellor* est immobile.

Suite de la nuit du 29 octobre.—Il n'est pas encore minuit. Il n'y a pas de lune, et l'obscurité est profonde. Nous ne pouvons savoir en quel endroit le navire vient d'échouer. Violemment repoussé par la tourmente, a-t-il donc enfin atteint la côte américaine, et la terre est-elle en vue?

J'ai dit que le *Chancellor*, après avoir donné quelques coups de talon, est resté absolument immobile. Quelques instants après, un bruit de chaînes qui retentit à l'avant apprend à Robert Kurtis que les ancres viennent d'être mouillées.

—Bien! bien! dit il. Le lieutenant et le bosseman ont mouillé les deux ancres! Il faut espérer qu'elles tiendront!

Je vois alors Robert Kurtis s'avancer sur les bastingages jusqu'à cette limite que les flammes ne permettent pas de franchir. Il se glisse sur les porte-haubans de tribord, du côté où le navire donne la bande, et il se tient là pendant quelques minutes, malgré les lourds paquets de mer qui l'écrasent. Je le vois prêter l'oreille. On dirait qu'il écoute un bruit particulier au milieu du fracas de la tempête.

Après un quart d'heure, Robert Kurtis revient sur la dunette.

—L'eau entre, me dit-il, et cette eau—que le ciel nous soit en aide!—aura peut-être raison de l'incendie!

—Mais après? lui dis-je.

—Monsieur Kazallon, me répond Robert Kurtis, "après", c'est l'avenir, c'est ce que Dieu voudra! Ne songeons qu'au présent!

La première chose à faire serait de songer aux pompes, mais en ce moment on ne peut les atteindre au milieu des flammes. Il est probable que quelque bordage, défoncé dans les fonds du bâtiment, livre un large passage à l'eau, car il me semble que la violence du feu diminue déjà. On entend des sifflements assourdissants, qui prouvent que les deux éléments luttent entre eux. A coup sûr, la base du foyer a été atteinte, et le premier rang des balles de coton est déjà noyé. Eh bien! que cette eau étouffe l'incendie, puis nous la combattrons à son tour! Peut-être sera-t-elle moins redoutable que le feu! L'eau, c'est l'élément du marin, et il est habitué à le vaincre!

Pendant les trois heures que dure encore cette nuit si longue, nous attendons avec une anxiété indescriptible. On sommes-nous? Ce qui est certain, c'est que le flot se retire peu à peu et que la fureur des lames s'apaise. Le *Chancellor* doit avoir touché une heure après la pleine mer, mais il est difficile de le savoir au juste, sans calculs et sans observations. Si cela est, on peut espérer, à la condition que le feu soit éteint, qu'on pourra se dégager promptement à la marée prochaine.

Vers quatre heures et demie du matin, le rideau de flamme, tendu entre l'avant et l'arrière du navire, se dissipe peu à peu, et, au-delà, nous apercevons enfin un groupe noir. C'est l'équipage, qui s'est réfugié sur l'étroit gaillard d'avant. Bientôt, les communications sont rétablies entre les deux extrémités du navire, et le lieutenant et le bosseman viennent nous rejoindre sur la dunette, en marchant sur les lisses, car il n'est pas encore possible de mettre le pied sur le pont.

Le capitaine Kurtis, le lieutenant et le bosseman, moi présent, confèrent ensemble, et sont d'accord sur ce point qu'il ne faut rien tenter avant le jour. Si la terre est voisine, si la mer est praticable, on gagnera la côte, soit avec les embarcations, soit au moyen d'un radeau. Si aucune terre n'est en vue, si le *Chancellor* s'est échoué sur un récif isolé, on cherchera à le renflouer, de manière à le mettre en état de gagner le rivage le plus proche.

Mais, dit Robert Kurtis, dont l'opinion est partagée par le lieutenant et le bosseman, il est difficile de deviner où nous sommes, car, avec ces vents de nord-ouest, le *Chancellor* a dû être rejeté assez loin dans le sud. Voilà longtemps que je n'ai pu prendre hauteur, et, cependant, comme je ne connais aucun écueil dans cette portion de l'Atlantique, il est possible que nous soyons échoués sur quelque terre de l'Amérique du Sud.

—Mais, dis-je, nous sommes toujours sous la menace d'une explosion. Ne pourrions-nous abandonner le *Chancellor*, et nous réfugier....

—Sur ce récif? répond Robert Kurtis. Mais comment est-il fait? Ne couvre-t-il pas à mer haute? Pouvons-nous le reconnaître dans cette obscurité! Laissons venir le jour, et nous verrons.

Ces paroles de Robert Kurtis, je les rapporte immédiatement aux autres passagers. Elles ne sont pas absolument rassurantes, mais personne ne peut voir le nouveau danger que crée la situation du navire, si, par malheur, il s'est jeté sur quelque récif inconnu, à plusieurs centaines de milles de toute terre. Une seule considération domine tout: c'est que maintenant l'eau combat pour nous et lutte avantageusement contre l'incendie, et, par conséquent, contre les chances d'explosion.

En effet, aux flammes éclatantes a succédé peu à peu une épaisse fumée noire qui s'échappe du panneau en tourbillons humides. Quelques langues ardentes se projettent encore au milieu des sombres volutes, mais elles s'éteignent presque aussitôt. Aux roulements du feu succèdent les sifflements de l'eau, qui se vaporise sur le foyer intérieur. Il est certain que la mer fait là ce que ni nos pompes ni nos seaux n'auraient pu faire, et cet incendie, qui s'est propagé au milieu de dix-sept cents balles de coton, il ne fallait rien moins qu'une inondation pour l'éteindre!

XVI.

—30 octobre.—Les premières lueurs matinales ont blanchi l'horizon, mais les brumes du large arrêtent le regard sur une circonférence assez restreinte. Aucune terre n'est encore en vue, et, cependant, notre œil fouille impatiemment toute la portion occidentale et méridionale de l'Océan.

En ce moment, la mer s'est presque entièrement retirée, il n'y a pas six pieds d'eau autour du navire, qui en cale environ quinze à pleine charge. Quelques pointes de roc émergent çà et là, et on voit, à de certaines couleurs du fond, que cet écueil est composé de roches basaltiques. Mais comment le *Chancellor* a-t-il pu être transporté et avant sur ce récif? Il faut qu'une lame énorme l'ait soulevé, et c'est bien ce que j'ai senti quelques instants avant l'échouement. Aussi, après avoir examiné la ligne des roches qui l'entourent, je me demande comment on parviendra à le tirer de là. Il est incliné de l'arrière à l'avant, ce qui rend la marche sur le pont fort pénible, et, en outre, à mesure que le niveau de l'Océan s'abaisse, il donne une bande plus accusée à bâbord. Robert Kurtis a pu redouter un moment qu'il ne chavirât à mer basse; mais son inclinaison s'est enfin définitivement fixée, et il n'y a rien à craindre à cet égard.

A six heures du matin, des chocs violents se font sentir. C'est le mât d'artimon qui, après avoir été entraîné, revient battre des flancs du *Chancellor*. En même temps des cris retentissent, le nom de Robert Kurtis est plusieurs fois prononcé.

Nous regardons dans la direction d'où partent ces cris, et à la demi clarté du jour naissant, on voit un homme qui s'est cramponné à la hune d'artimon. C'est Silas Huntly, que la chute du mât a entraîné et qui a miraculeusement échappé à la mort.

Robert Kurtis se précipite au secours de son ancien capitaine, et, bravant mille dangers, il parvient à le ramener à bord. Silas Huntly, sans prononcer un mot, va s'asseoir dans le coin le plus reculé de la dunette. Cet homme, devenu un être absolument passif, ne compte plus.

On réussit ensuite à faire passer sous le vent le mât d'artimon, qui est solidement amarré au navire, dont il ne menace plus les flancs. Cette épave nous servira peut-être, qui sait?

Maintenant, le jour est suffisamment fait, les brumes commencent à se lever. Déjà le regard peut parcourir suffisamment le périmètre de l'horizon, à plus de trois milles. Mais rien n'apparaît encore qui ressemble à une côte. La ligne des brisants court d'ouest en est; au nord est peu distant un mille environ. Dans le nord émerge une sorte d'îlot, de forme irrégulière. C'est une courbe agrégation de roches, qui s'élève à deux cents pieds au plus de l'endroit où s'est échoué le *Chancellor*, et à une hauteur de cinquante pieds. Elle doit donc dominer le niveau des plus hautes marées. Une sorte de chaussée très étroite, mais praticable à mer basse, nous permettra d'atteindre cet îlot, si cela est nécessaire.

Au delà, la mer reprend sa couleur sombre. Là, l'eau est profonde. Là finit l'écueil.

Un immense désappointement, que justifie la situation du navire, s'empare de tous les esprits. Il est à craindre, en effet, que ces brisants ne se rattachent à aucune terre.

En ce moment,—il est sept heures,—le jour est clair et les brumes ont disparu. L'horizon s'accuse autour du *Chancellor* avec une netteté parfaite, mais la ligne de l'eau et la ligne du ciel s'y confondent sur le même contour, et la mer remplit tout l'espace.

Robert Kurtis, immobile, observe l'Océan, principalement dans l'ouest. M. Letourneur et moi, debout l'un près de l'autre, nous examinons ses moindres mouvements, et nous lisons clairement les idées qui se pressent dans son cerveau. Sa surprise est grande, car il pouvait se croire près de terre, ayant presque toujours porté au sud depuis la relâche du navire aux Bermudes, et pourtant, aucune terre n'est en vue.

En ce moment, Robert Kurtis, quittant la dunette, se rend par les bastingages jusqu'aux haubans, s'élance sur les enfléchures, saisit les haubans du grand mât de hune, franchit les barres et gagne rapidement le capelage du mât de perroquet. De là, pendant quelques minutes, il examine avec le plus grand soin tout l'espace; puis, saisissant un des galhaubans, il se laisse glisser jusqu'à la lisse et revient près de nous.

Nos regards l'interrogent.

—Pas de terre! répond-il froidement.

Mr. Kear s'avance alors, et d'un ton de mauvaise humeur:

—Où sommes-nous, monsieur? demande-t-il.

—Je n'en sais rien, monsieur, répond Robert Kurtis.

—Vous devriez le savoir! réplique sottement le marchand de pétrole.

—Soit, mais je ne le sais pas!

—Eh bien, reprend Mr. Kear, sachez alors que je n'ai pas l'intention de rester éternellement sur votre bateau, monsieur, et je vous mets en demeure de partir!

Robert Kurtis se contente de hausser les épaules.

Puis, se retournant vers M. Letourneur et moi:

—Je prendrai hauteur, si le soleil se montre, dit-il et nous saurons alors sur quel point de l'Atlantique la tempête nous a jetés.

Robert Kurtis s'occupe alors de faire distribuer des vivres aux passagers et à l'équipage. Nous en avons tous besoin, car nous sommes exténués par la fatigue et la faim. On mange du biscuit et un peu de viande conservée; puis, le capitaine, sans perdre un instant, prend diverses mesures pour le renflouage du bâtiment.

L'incendie a beaucoup diminué, et, maintenant, aucune flamme ne se projette à l'extérieur. La fumée est moins abondante, quoique noire encore. Il est certain que le *Chancellor* a une grande quantité d'eau dans sa cale, mais on ne peut s'en assurer, le pont n'étant pas praticable.

Robert Kurtis fait alors arroser les planches brûlantes, et, deux heures après, les matelots peuvent marcher sur le pont.

Le premier soin est de sonder, et c'est le bosseman qui procède à cette opération. Vérification faite, il y a cinq pieds d'eau dans la cale, mais le capitaine ne donne pas encore l'ordre de l'épuiser, car il veut qu'elle achève sa besogne. L'incendie d'abord. L'eau ensuite.

(*A continuer*)

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 expédiée 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 au 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 enveloppées 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 cachées 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 posés 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 mémorandum 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 de 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 pesant plus que le poids prescrit 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 prospectus, 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 par 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.

Avis aux Contribuables.

L'E soussigné a transporté son bureau du No ... Passage de la Bourse, au No. 54 du même passage, avec MM. Lalaurie & Forster. Il remercie ses amis et le public du patronage libéral qui lui a été accordé et il en sollicite la continuation.

4 fev—1m JOHN T. DUFOUR.

Notice to the Public & Taxpayers.

THE undersigned has removed his office from ... Exchange Alley to No 54 same alley, ... [illegible]

4 fev—1m. JOHN T. DUFOUR, No. 54 Exchange Alley.

L'ordonnance sur le paiement des taxes municipales.

Plusieurs erreurs s'étant glissées dans notre compte-rendu, nous reproduisons le texte officiel de l'ordonnance sur le paiement des taxes.

Mairie de la Nouvelle-Orléans, ... 17 février 1875.

(No ... série d'administration.)

Ordonnance relative au paiement des taxes arriérées ... [illegible]

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

Les taxes de 1869 à 1870 inclusivement, entièrement en scrip, y compris l'intérêt sur les ... 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" ... [illegible] ... les certificats d'allocation, les mandats de taxes, l'argent de ville, les certificats de jurés, 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 n'auront pas été payées le premier jour de juin 1875, seront payables comptant, exclusivement.

Il est de plus ordonné que l'ordonnance No 2725, 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 Nile-Orléans, le 16 février 1875.

CHARLES J. LEEDS, Maire.

Pour copie conforme:

J. H. HARDY. Secrétaire.

VAPEURS.

Pour l'été.

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

Pour Mandeville, Louisburg, Madisonville et Covington.

Le beau steamer au marcheur,

CAMELIA,

Capitaine Wm. Hanover,

partira, ainsi qu'il est dit ci-dessous, le LUNDI et le 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 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 ... [illegible]

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

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

C. M. SORIA.

11 mai— Aux Nos 18 et 20 de la rue de l'Union.

Excursion régulière du Dimanche, et du Mercredi.

Pour Mandeville, Louisburg et Madisonville.

Le beau steamer à basse 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, se 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,

25 avril—3m Au No 26 de la rue de l'Union.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas — Donaldsonville, Bayou Goula, &c.

Le bateau à vapeur

FRANK MORGAN,

partira, du pied de la rue Bienville, JEUDI, 11 mai, et ensuite, tous les jours, à 7 A. M., pour Westwego, avec les passagers pour toutes les stations du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et du Texas. Il sera de retour à 6 heures du soir.

On reçoit le fret, au même endroit, tous les jours, à 2 heures de l'après-midi, et il arrive à destination le lendemain matin.

C. E. PAYNE, Agent.

C. H. ALLEN, Directeur général.

12mai—6m

Vicksburg.

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

NATCHEZ,

T. P. Leathers, capitaine,

J. F. Muse, commis.

Ce bateau de première classe fera le service régulier de la Nouvelle-Orléans à Vicksburg et Yazoo Bend, comme il est dit ci-dessus.

A Vicksburg, il fera jonction avec les bateaux faisant les voyages des rivières Yazoo, Tallahatchie et Sunflower, ainsi que la ligne Anchor qui fait les voyages réguliers de Memphis, Cairo et St. Louis.

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 Hussey, Barbin, Norman, Alexandrie, la Rivière aux Cannes, Montgomery, Grand Ecore ainsi que tous les débarcadères intermédiaires, le bateau à vapeur

NOUVEAU BART-ABLE

R. SINNOTT, capitaine; GEO. C. HAMILTON, commis.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à

N. M. CARTER, 33 rue du Camp,

HITE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas,

BRITTON & EFFLER, 102 rue Commune,

ADAMS & WORK, 9 Commercial Place.

24 déc—

OPELOUSAS.

Départ régulier tous les Mercredis à 5 h.

Pour Washington, Opelousas, Port Barre, Simmesport, Church ville et tous les débarcadères de l'Atchafalaya et du Bayou Courtableau.

BERTHA,

W. Burton, capitaine,

J. S. Schmidt, commis.

Ce bateau laissera la Nile Orléans comme il est dit ci-dessus, prenant le fret et les passagers pour tous les atterrages du Bayou des Glaises, faisant sa jonction avec le bateau A. Minnie de Simmesport.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à

BRITTON & EFFLER,

6 août— No 102 de la rue de la Commune.

POUR LES OPELOUSAS.

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

Pour Washington, Port Barre, Simmesport, Churchville et tous les débarcadères de la rivière Atchafalaya et du Bayou Courtableau. Le bateau à vapeur

FLETA.

C. C. Picket, capitaine.

A. Meynier et S. Derbes, commis.

Il prendra du fret et des passagers pour tous les débarcadères du Bayou des Glaises, ainsi que du fret pour la Côte.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à

HITE & CARLIN, No. 4 de la rue Tchoupitoulas

LOW & McPEACKE, No. 46 de la rue du Camp

14 janv—

ARRANGEMENT D'ÉTÉ.

Paquebot semi-hebdomadaire, régulier de Baton-Rouge, Plaquemine et la Côte.

Le bateau à vapeur

CARRIE A. THOM,

Capitaine Allen Jumel, Chas. A. Brusle, commis, partira de la Nile-Orléans tous les MERCREDIS, à 5 heures A. M. et tous les SAMEDIS, à 5 heures P. M. Retour: il partira de Baton-Rouge tous les JEUDIS et tous les DIMANCHES soir.

12 mai—

Paquebot de la Côte et de Lafourche, jusqu'à Thibodauxville.

Deux fois la semaine. Pour la côte et Lafourche. Le bateau à vapeur

HENRY TETE,

Capitaine J. F. Ancoin,

Commis P. A. Charlet.

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS à 5 heures P. M. et tous les VENDREDIS à 10 heures A. M.

Retour: il partira de Donaldsonville les MERCREDIS et DIMANCHES matin, il descendra la côte le jour.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à

B. RIVET,

16 juillet—1an 20 rue Conti.

Pour la Côte au-dessous de la ville

La Nouvelle-Orléans, la côte et le débarcadère du Convent et le White Hall saw Mill.—Trois fois par semaine.— Le bateau à vapeur

MARY IDA.

Capitaine J. A. Ruiz; commis E. M. Valette. Partira de la Nouvelle-Orléans, tous les MARDIS, JEUDIS et SAMEDIS à 10 heures du matin. Il sera de retour les MERCREDIS, VENDREDIS et DIMANCHES pendant le jour.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à

W. J. COMAUX, 20 rue Conti.

9 mai

AGENTS DE L'ABEILLE

M. JUST COMES, à Donaldsonville, pour les paroisses Ascension, St-Jacques et Assomption.

M. PH. MACHET, Morehand, à Bâton-Rouge pour les paroisses de Ouest et Est Bâton Rouge, Ouest et Est-Feliciana.

WILLIAM GIRAMD, à Waterloo, paroisse de 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 Lécompte, paroisse St-Landry

M. L. DUPLEIX, à Natchitoches.

M. WM. E. ROOME, député Maître-de-poste Plaquemines, paroisse Iberville.

C. ROBERT, à Franklin, paroisse Ste-Marie

ALFRED GRADENIGO, St-Martinville.

VALERY THIBODEAU, Post-Ere

A. DURIO, Arnaudville.

M. PETETIN, Grand Côteau.

ADRIEN GONSOULIN, Fausse Pointe.

F. F. BERKAU, à la Pointe Chitimaché.

A. NEVEU, Vermillionville.

LAURENT CHERI, Plaquemine (Iberville).

A. BOYER, Morganville (Avoyelles).

R. RIGOLET, Houma (Terrebonne).

SYLVAIN LEBRAN, Maître-de-poste à Jeanville (Texas).

WM. HUDSON, à Jeannerette, par ... Marie.

Sauterie aux Fair Grounds.

PIQUE-NIQUE. PIQUE-NIQUE.

L'E public est respectueusement informé que les chars de la ligne Orléans mènent les passagers le plus près de la porte d'entrée des Fair Grounds et tout le reste la semaine longue.

Il y a toujours des chars au pied de l'entrée des Fair Grounds, rue ...

F. GAMET, surintendant.

25 avril—1 juil.

VAPEURS

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

ANCIENNE LIGNE DIRECTE POUR LA FRANCE

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS.

LIGNE POSTALE

DE NEW-YORK AU HAVRE.

VILLE DE PARIS ... [illegible]

PÉREIRE ... [illegible]

FRANCE ... [illegible]

PRIX DU PASSAGE ... [illegible]

STEAMERS DU HAVRE

A LA NOUVELLE-ORLÉANS.

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

ESPARTERO, CASTELLAR,

PELAYO, CORTES,

RIVERA, COLON,

QUEVEDO, (d'autres en construction.)

Ils passent la barre en tout temps, sans allège. Pour fret ou passage (excellente commodité, bonne table, y compris le vin,) s'adresser à

F. INGATE, agent,

No 14 de la rue de l'Union, Nouvelle-Orléans.

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

Faisant le service entre BRÊME et la NOUVELLE-ORLÉANS, avec escale au Havre, à Southampton et la Havane.

Les vapeurs de la Compagnie du LLOYD DE L'ALLEMAGNE DU NORD partiront comme ci-dessous:

Hannover... Frankfurt... Hannover... [illegible]

Les autres jours de départ seront annoncés plus tard.

PRIX DU PASSAGE

[illegible]

ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents,

Au No 63 de la rue de l'Union.

Steamers de la ligne White Star,

Pour Queenstown et Liverpool,

Transportant la Malle des Etats-Unis,

... CELTIC, ... GAELIC, ... Pier 52, North River.

Ces steamers, les plus marcheurs, sont de grandeur uniforme ...

A. K. MILLER & Co., Agents,

No 25 de la rue Carondelet Nile-Orléans.

STEAMERS—STATE LINE.

Les voyageurs qui prendront cette ligne éviteront les désagréments et les dépenses de la route de New York. Ils partent de la Nouvelle-Orléans par chemin de fer tous les DEUX SAMEDIS, et les steamers quittent New York le MERCREDI SUIVANT.

SAMEDI, 17 Avril ... State of Indiana.

SAMEDI, 1 Mai ... State of Georgia.

SAMEDI, 15 Mai ... State of Pennsylvania.

SAMEDI, 29 Mai ... State of Indiana.

A. K. MILLER & CO., Agents,

No 25 de la rue Carondelet.

STATE LINE.

POUR LIVERPOOL DIRECTEMENT.

Le magnifique steamer

STATE OF ALABAMA

Partira de son quai, au poteau 32, Troisième District, Nouvelle-Orléans, le MERCREDI, 14 juillet.

	Salon	2e classe.	Entrepont
Liverpool	$115	$65	$37
Paris	145	65	45
Havre	140	65	45
Hambourg	140	65	50
Anvers	140	60	45
Brême	140	65	50
Bordeaux	145	70	50

Billets pour tous les points, aux plus bas prix.

A. K. MILLER & CO., Agents.

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

NEW ORLEANS,

Geo. Dearborn, commandant

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse

DIMANCHE, 30 mai, à 8 h. A. M.

Passage.......$30.

ALFRED MOULTON, rue Carondelet, No ...

POUR VERA CRUZ.

Tampico, Tuxpan, Campeche, Progreso, La Havane et New-York.

LIGNE de steamers de la malle, de New York, de la Havane et du Mexique.

La ligne est composée des steamers

CITY OF MEXICO......Capt. W. S. Sherwood,

CITY OF MERIDA......Capt. J. W. Reynolds,

CITY OF HAVANA......Capt. T. J. Phillips

Le steamer

CUBA,

Commandant ...

partira de son quai, au pied de la rue Calliope, 1er District, le SAMEDI, 5 juin, à ... heures du matin.

Passage pour Vera Cruz ......$60.

F. ALEXANDRE & SONS,

33 Broadway, New York.

Pour fret ou passage, s'adresser à

J. M. WITHERSPOON, Agent,

Au No 66 de la rue Carondelet.

Le steamer CITY OF MERIDA partira le 26 juin.

N. B.—Les personnes qui désirent échapper aux chaleurs, peuvent trouver dans la ville de Mexico (7,500 pieds au-dessus du niveau de la mer) une température égale de 60 à 70 degrés pendant toute l'année.

13 nov—1 an.

Philadelphie via la Havane.

PHILADELPHIA AND SOUTHERN Mail Steamship Company.

POUR PHILADELPHIE via la HAVANE.

JUNIATA, comm. J. W. Catharine ... YAZOO, ... L. D. Barrett ... C. W. LORD, L. Colson.

Départ, MERCREDI, 19 mai, à 8 heures A. M.

Le beau steamer de 1ère classe,

YAZOO,

L. D. Barrett, commandant,

Partira de son quai, en face de la Place Jackson, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

HOWARD A. YORKE, Agent.

4 nov—1 an.

AUX MAITRES DE POSTE.

[illegible]

The People's Insurance Company OF NEW ORLEANS.

[illegible]

CHEMINS DE FER.

Chemin de Fer Pontchartrain.

[illegible]

CHARTE.

ETAT DE LA LOUISIANE, PAROISSE D'ORLÉANS, VILLE DE LA NILE-ORLÉANS ... [illegible]

ARTICLE PREMIER. ... ARTICLE TROISIÈME. ... [illegible]

DONATIEN AUGUSTIN,

Registre en Banqueroute.

[illegible]

ASSURANCES.

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

[illegible]

COMPAGNIE D'ASSURANCE de la Nouvelle-Orléans.

[illegible]

Second Etat de Situation

[illegible]

GEO. MERZ,

BANQUERIE DU VIEUX CARRÉ.

[illegible]

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sud.

[illegible]

JNO. G. GAINES, JAS. I. DAY,

H. J. HART, LEONARD G. ...,

HENRY RENSHAW, ...,

HUGH WILSON, ...,

B. BISCOE, ...,

A. BALDWIN, ...,

CHAS. MACREADY, ...,

W. E. SEYMOUR, ...,

RICHARD FLOWER, ...,

J. WEIS, ...,

R. W. TAYLOR, ...,

J. C. MORRIS, ...

Compagnie d'Assurance de l'Union DE LA NILE-ORLÉANS.

[illegible]

Commercial Insurance Company of New Orleans.

[illegible]

La Compagnie d'Assurance TEUTONIA

[illegible]

L'Union Française.

[illegible]

ASSURANCES.

Association d'Assurances DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

[illegible]

Home Mutual Insurance Company DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

[illegible]

Banque Nationale Mutuelle DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

[illegible]

Compagnie d'Assurance de Bannis DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

[illegible]