L'Abeille de la Nouvelle Orléans.

Bureaux—No. 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS,

MARDI MATIN, 25 MAI.

FEUILLETON.

LE CHANCELLOR.

PAR JULES VERNE.

VII

—14 octobre.—Le *Chancellor* a enfin quitté cet océan végétal, et la vitesse du vent a beaucoup diminué. Il est revenu à "bon frais", et nous marchons rapidement avec deux ris dans les huniers.

Le soleil a paru aujourd'hui et brille d'un vif éclat. La température commence à devenir très chaude. Le pont, établi dans de bonnes conditions, donne 21°27' de latitude nord et 30°17' de longitude ouest." Le *Chancellor* a dû en descendu de plus de dix degrés dans le sud.

Et sa route est toujours au sud-est!

J'ai voulu me rendre compte de cette inconcevable obstination du capitaine Huntly, et j'ai plusieurs fois causé avec lui. A t'il son bon sens ou ne l'a-t-il pas? je ne sais que croire. En général, il parle raisonnablement. Est-il donc sous l'influence d'une folie partielle, d'une sorte d'"absence" qui porte précisément sur les choses de son métier? On a déjà observé quelques uns de ces cas physiologiques. J'en parle à Robert Kurtis, qui m'écoute froidement. Le second me l'a dit et me le répète encore: il n'a pas le droit de déconsidérer son capitaine tant que le navire n'est pas en perdition par suite d'un acte de folie bien constaté. C'est, en effet, une mesure grave et un engagement sérieux que sa responsabilité.

J'ai regagné ma cabine vers huit heures du soir, et, à la clarté de ma lampe de veille, j'ai passé une heure à lire et à réfléchir aussi. Puis, je me suis couché et endormi.

Je suis réveillé, quelques heures après, par un bruit inaccoutumé. Des pas pesants résonnent sur le pont, et des voix interpellations se font entendre. Il me semble que les gens de l'équipage courent avec une certaine precipitation. Quelle est donc la cause de cette agitation extraordinaire? Sans doute, un phénomène de vagues, nécessité par quelque mouvement de bord.... Mais non! Ce ne peut être cela, car le bâtiment continue de donner la bande sur tribord, et, par conséquent, il n'a pas changé ses amures.

Je songe un instant à monter sur le pont, mais le bruit cesse bientôt. J'entends alors le capitaine Huntly rentrer dans sa cabine, placée à l'avant de la dunette, et je me blottis de nouveau dans mon cadre. C'est sans doute une manœuvre qui a motivé ces allées et venues. Toutefois, les mouvements du navire n'ont pas augmenté. Donc, il ne survient pas.

Le lendemain 15, je monte sur la dunette à six heures du matin et je regarde le gaillaumit.

Rien n'est changé à bord — en apparence. Le *Chancellor* court, bâbord amures, sous ses basses voiles, ses huniers et ses perroquets. Il est bien apparent et se comporte admirablement sur cette mer que soulève une brise très-forte et maintenue. La vitesse est considérable; en ce moment, elle ne doit pas être inférieure à douze milles à l'heure.

Bientôt M. Letourneur et son fils paraissent sur le pont. Je les entends respirer avec bonheur cet air matinal si vivifiant et tout chargé de sentiers marins.

Je demande à ces messieurs s'ils n'ont pas été réveillés cette nuit par un bruit de pas qui dénotait une certaine agitation à bord.

Non, pour mon compte, répond André Letourneur, et je n'ai fait qu'un somme.

Chez moi, ajoute, dit M. Letourneur, la dormeuse bien alors, car, me suis-je, j'entendrais bruit qui a réveillé M. Kurtis. Il m'est sensible même surprendre ces pas pesants et cette "vie" aux panneaux! aux panneaux!

Ah! dis-je. Quelle heure était-il?

Trois heures du matin environ, répond M. Letourneur.

Et vous ne connaissez pas la cause de ce bruit?

—Je l'ignore, monsieur de Kavalan, mais elle ne peut être grave, puisque ainsi de nous n'en appelez sur le pont.

Je ne crois pas aux panneaux, mesdames, répond Robert Kurtis, le second qui vient de s'arrêter au grand mât, qui demeurent assurées dans la cale du navire. Ils sont fermés, comme d'habitude, mais j'observe que d'après prélats les recommandé, et que on a pris toutes les précautions nécessaires pour obtenir une fermeture hermétique. Pourquoi a t-on commandé si soudainement ces serrures? Je ne le sais pas moi-même, et je ne le saurai jamais, sans doute. Je tiens donc que le départ du second soit venu et le garde pour moi les renseignements fait, préférant ne pas les communiquer à M. Letourneur.

La pomme sera belle, car le soleil est magnifique à son lever, et il a l'air bon — ce qui est un bon présage. On voit — et au dessus de l'horizon apparaît le disque de la lune à demi rougie qui va se coucher à peu avant du lever du soleil. C'est dans trois points à l'est. Le quartier, et le 23, la nouvelle lune. Je consulte mon almanach, et je vois que ce sera la nous autrons une belle nuit de la lune. Peu nous importe, à nous, le brouillard en plein Ocean, ne pourrons voir ses clés des continents et des îles, les phénomènes seraient curieux à observer. Je songe aux savants qui sonderaient les mystères de l'atmosphère.

Je suis seul sur la dunette. MM. Letourneur sont descendus pour le thé qui est servi second.

A huit heures, Robert Kurtis vient prendre le quart que lui cède le lieutenant Walter, et je vais lui serrer la main.

Avant de quitter subalterne le second, Robert Kurtis prend le navire, et ses sources tournent régulièrement. Puis, il examine l'air et la voilure du bâtiment.

Se rapprochant ensuite du lieutenant Walter

Le capitaine Huntly demande-t-il.

Il ne dort pas encore, monsieur.

—Rien de nouveau.

Rien.

Puis, Robert Kurtis et Walter sortent ensemble pendant quelques instants sur la dunette.

A une question du premier, ce dernier répond par un signe négatif.

Envoyez donc le bosseman, Walter, dit le second, au moment où je descendrai le quitte.

Le bosseman ne tarde pas à paraître, et Robert Kurtis lui fait quelques demandes auxquelles celui-ci répond: "A vos ordres" et descend la dunette. Puis, sur un ordre du second, le bosseman appelle la bordée du quart et fait arroser les pierrots qui recouvrent le grand pontonnat.

Quelques instants après, je m'approche de Robert Kurtis, et notre conversation portait d'abord sur des détails insignifiants. Vous avez, dis-je, semblé n'abordé pas le sujet que je veux traiter, je crois.

A propos, monsieur Kurtis, que s'est-il donc passé cette nuit à bord?

Robert Kurtis me regarde attentivement sans répondre.

Oui, je le répète, j'ai été réveillé par un bruit inaccoutumé, qui a aussi interrompu le sommeil de M. Letourneur. Que s'est-il passé?

—Rien, monsieur Kavalan, répond Robert Kurtis. Un faux coup de barre du timonier a fait masquer le navire, et il a fallu brasser subitement, ce qui a causé une certaine agitation sur le pont. Mais tout a été promptement réparé, et le calme a repris immédiatement sa place.

Il me semble que Robert Kurtis, se trouvant dérangé, ne me dit pas la vérité.

VIII.

19 Juin 15 octobre.—La navigation continue dans les mêmes conditions, le vent tient toujours au nord-est, et, pour un peu, il nous prévent, il ne semble pas qu'il ait tendance à faiblir.

Cependant, il y a quelque chose". Les matelots, souvent groupés, causent entre eux et s'arrêtent à mon approche. Plusieurs fois, j'ai saisi le mot "paumen" qui, déjà frappé M. Letourneur, qu'il y a donc dans la cale du *Chancellor* qui exige tant de précautions? Pourquoi les paumens sont-ils hermétiquement condamnés? Véritablement, nous aurions un cargaison vraiment poisonnée dans l'entrepont que le navire ne prendrait pas de mesures plus sévères pour l'isoler complètement.

Le 16, en me promenant sur le gaillard d'avant, j'entends le matelot Owen dire à ses camarades:

—Vous savez, vous autres, de matelots, ce n'est pas du tout mignon. Chacun pour soi.

Mais que feras-tu Owen, lui demande de la cuisiner d'ya-trop.

—Rien, répondit le matelot. Les chaloupes n'ont pas été inventées pour les marsouins.

Cette conversation a été brusquement interrompue et je n'ai rien appris de plus intéressant.

Il faut donc quelque conspiration contre les officiers du navire? Robert Kurtis a-t-il surpris des symptômes de révolte? On a toujours bien de craindre le vertige de certains matelots, et j'ai vu plusieurs fois, en Amérique, des équipages se mutiner et se jeter à la mer, en plein Ocean, ne pouvant plus supporter les rigueurs de la mer. Mais, en ce cas, le second en serait-il informé? Il ne semble pas à la tête des conversations le capitaine Huntly semble plus que jamais hanté par ses idées. Et, entre, il me paraît en proie à une surexcitation bizarre dont la cause m'échappe.

MM. Letourneur et moi, nous avons remarqué, pendant les repas, la taciturnité du capitaine et l'inquiétude de Robert Kurtis. Quelquefois, le second cesse, d'entraîner la conversation, mais presque aussitôt elle retombe, et le Fingénieur Falsen, ni M. Kvar ne sont gens à la relever. Ruby, pas davantage. Cependant les passagers commencent à se plaindre, non sans raison, des longueurs de la traversée. M. Kvar, en homme devant lequel les éléments doivent plier, semble rendre le capitaine Huntly responsable de ces retards, et il le prend de très haut avec lui.

Pendant la journée du 17, et à partir de ce moment, conformément à l'ordre du second, on arrose le pont plusieurs fois par jour. Ordinairement, cette opération ne se fait que le matin, mais, sans doute, elle

[illegible] par la pompe à incendie, et, mon compagnon et moi, nous [illegible] considérablement traités dans [illegible]. Les pierrots qui recouvrent les panneaux sont maintenus dans un état constant d'humidité, et leur tissu resserré en fait des toiles absolument imperméables. Le *Chancellor* est pourvu de pompes qui rendent facile ce lavage à grande eau. Je crois bien que le pont des plus luxueuses goélettes du yacht-club n'est pas soumis à un nettoyage plus complet. Jusqu'à un certain point, l'équipage du navire pourrait se plaindre de ce surcroît de besogne, mais "il ne se plaint pas."

Pendant la nuit du 23 au 24, la température des cabines et du carré m'a semblé presque étouffante. Bien que la mer fût troublée par une forte houle, j'ai dû laisser ouvert le hublot de ma cabine, percé dans les parois de tribord du navire.

Décidément, on voit bien que nous sommes sous les tropiques!

Je suis monté sur le pont dès l'aube. Phénomène assez inexplicable, je n'ai pas trouvé que la température extérieure fût en rapport avec la température intérieure du bâtiment. La matinée est plutôt fraîche, car le soleil est à peine élevé au-dessus de l'horizon, et cependant, je ne me suis pas trompé, il faisait réellement très chaud dans la dunette.

En ce moment, les matelots sont occupés à cet incessant lavage du pont, et les pompes crachent l'eau, qui, suivant l'inclinaison du navire, s'échappe par les dalots de tribord ou de bâbord.

Ces marins, pieds nus, courent dans cette incroyable obstination du capitaine Huntly, et j'ai plusieurs fois causé avec lui. A t'il son bon sens ou ne l'a-t-il pas? je ne sais que croire. En général, il parle raisonnablement. Est-il donc sous l'influence d'une folie partielle, d'une sorte d'"absence" qui porte précisément sur les choses de son métier? On a déjà observé quelques uns de ces cas physiologiques. J'en parle à Robert Kurtis, qui m'écoute froidement. Le second me l'a dit et me le répète encore: il n'a pas le droit de déconsidérer son capitaine tant que le navire n'est pas en perdition par suite d'un acte de folie bien constaté. C'est, en effet, une mesure grave et un engagement sérieux que sa responsabilité.

J'ai regagné ma cabine vers huit heures du soir, et, à la clarté de ma lampe de veille, j'ai passé une heure à lire et à réfléchir aussi. Puis, je me suis couché et endormi.

Je suis réveillé, quelques heures après, par un bruit inaccoutumé. Des pas pesants résonnent sur le pont, et des voix interpellations se font entendre. Il me semble que les gens de l'équipage courent avec une certaine precipitation. Quelle est donc la cause de cette agitation extraordinaire? Sans doute, un phénomène de vagues, nécessité par quelque mouvement de bord.... Mais non! Ce ne peut être cela, car le bâtiment continue de donner la bande sur tribord, et, par conséquent, il n'a pas changé ses amures.

Je songe un instant à monter sur le pont, mais le bruit cesse bientôt. J'entends alors le capitaine Huntly rentrer dans sa cabine, placée à l'avant de la dunette, et je me blottis de nouveau dans mon cadre. C'est sans doute une manœuvre qui a motivé ces allées et venues. Toutefois, les mouvements du navire n'ont pas augmenté. Donc, il ne survient pas.

Le lendemain 16, je monte sur la dunette à six heures du matin et je regarde le gaillaumit.

Rien n'est changé à bord — en apparence. Le *Chancellor* court, bâbord amures, sous ses basses voiles, ses huniers et ses perroquets. Il est bien apparent et se comporte admirablement sur cette mer que soulève une brise très-forte et maintenue. La vitesse est considérable; en ce moment, elle ne doit pas être inférieure à douze milles à l'heure.

Bientôt M. Letourneur et son fils paraissent sur le pont. Je les entends respirer avec bonheur cet air matinal si vivifiant et tout chargé de sentiers marins.

Je demande à ces messieurs s'ils n'ont pas été réveillés cette nuit par un bruit de pas qui dénotait une certaine agitation à bord.

Non, pour mon compte, répond André Letourneur, et je n'ai fait qu'un somme.

Chez moi, ajoute, dit M. Letourneur, la dormeuse bien alors, car, me suis-je, j'entendrais bruit qui a réveillé M. Kurtis. Il m'est sensible même surprendre ces pas pesants et cette "vie" aux panneaux! aux panneaux!

Ah! dis-je. Quelle heure était-il?

Trois heures du matin environ, répond M. Letourneur.

Et vous ne connaissez pas la cause de ce bruit?

—Je l'ignore, monsieur de Kavalan, mais elle ne peut être grave, puisque ainsi de nous n'en appelez sur le pont.

Je ne crois pas aux panneaux, mesdames, répond Robert Kurtis, le second qui vient de s'arrêter au grand mât, qui demeurent assurées dans la cale du navire. Ils sont fermés, comme d'habitude, mais j'observe que d'après prélats les recommandé, et que on a pris toutes les précautions nécessaires pour obtenir une fermeture hermétique. Pourquoi a t-on commandé si soudainement ces serrures? Je ne le sais pas moi-même, et je ne le saurai jamais, sans doute. J'entends donc que le départ du second soit venu et le garde pour moi les renseignements fait, préférant ne pas les communiquer à M. Letourneur.

La pomme sera belle, car le soleil est magnifique à son lever, et il a l'air bon — ce qui est un bon présage. On voit — et au dessus de l'horizon apparaît le disque de la lune à demi rougie qui va se coucher à peu avant du lever du soleil. C'est dans trois points à l'est. Le quartier, et le 23, la nouvelle lune. Je consulte mon almanach, et je vois que ce sera la nous autrons une belle nuit de la lune. Peu nous importe, à nous, le brouillard en plein Ocean, ne pourrons voir ses clés des continents et des îles, les phénomènes seraient curieux à observer. Je songe aux savants qui sonderaient les mystères de l'atmosphère.

Je suis seul sur la dunette. MM. Letourneur sont descendus pour le thé qui est servi second.

A huit heures, Robert Kurtis vient prendre le quart que lui cède le lieutenant Walter, et je vais lui serrer la main.

Avant de quitter subalterne le second, Robert Kurtis prend le navire, et ses sources tournent régulièrement. Puis, il examine l'air et la voilure du bâtiment.

Se rapprochant ensuite du lieutenant Walter

Le capitaine Huntly demande-t-il.

Il ne dort pas encore, monsieur.

—Rien de nouveau.

Rien.

Puis, Robert Kurtis et Walter sortent ensemble pendant quelques instants sur la dunette.

A une question du premier, ce dernier répond par un signe négatif.

Envoyez donc le bosseman, Walter, dit le second, au moment où je descendrai le quitte.

Le bosseman ne tarde pas à paraître, et Robert Kurtis lui fait quelques demandes auxquelles celui-ci répond: "A vos ordres" et descend la dunette. Puis, sur un ordre du second, le bosseman appelle la bordée du quart et fait arroser les pierrots qui recouvrent le grand pontonnat.

Quelques instants après, je m'approche de Robert Kurtis, et notre conversation portait d'abord sur des détails insignifiants. Vous avez, dis-je, semblé n'abordé pas le sujet que je veux traiter, je crois.

A propos, monsieur Kurtis, que s'est-il donc passé cette nuit à bord?

Robert Kurtis me regarde attentivement sans répondre.

Oui, je le répète, j'ai été réveillé par un bruit inaccoutumé, qui a aussi interrompu le sommeil de M. Letourneur. Que s'est-il passé?

—Rien, monsieur Kavalan, répond Robert Kurtis. Un faux coup de barre du timonier a fait masquer le navire, et il a fallu brasser subitement, ce qui a causé une certaine agitation sur le pont. Mais tout a été promptement réparé, et le calme a repris immédiatement sa place.

Il me semble que Robert Kurtis, se trouvant dérangé, ne me dit pas la vérité.

VIII.

19 Juin 15 octobre.—La navigation continue dans les mêmes conditions, le vent tient toujours au nord-est, et, pour un peu, il nous prévent, il ne semble pas qu'il ait tendance à faiblir.

Cependant, il y a quelque chose". Les matelots, souvent groupés, causent entre eux et s'arrêtent à mon approche. Plusieurs fois, j'ai saisi le mot "paumen" qui, déjà frappé M. Letourneur, qu'il y a donc dans la cale du *Chancellor* qui exige tant de précautions? Pourquoi les paumens sont-ils hermétiquement condamnés? Véritablement, nous autrons un cargaison vraiment poisonnée dans l'entrepont que le navire ne prendrait pas de mesures plus sévères pour l'isoler complètement.

Le 16, en me promenant sur le gaillard d'avant, j'entends le matelot Owen dire à ses camarades:

—Vous savez, vous autres, de matelots, ce n'est pas du tout mignon. Chacun pour soi.

Mais que feras-tu Owen, lui demande de la cuisiner d'ya-trop.

—Rien, répondit le matelot. Les chaloupes n'ont pas été inventées pour les marsouins.

Cette conversation a été brusquement interrompue et je n'ai rien appris de plus intéressant.

Il faut donc quelque conspiration contre les officiers du navire? Robert Kurtis a-t-il surpris des symptômes de révolte? On a toujours bien de craindre le vertige de certains matelots, et j'ai vu plusieurs fois, en Amérique, des équipages se mutiner et se jeter à la mer, en plein Ocean, ne pouvant plus supporter les rigueurs de la mer. Mais, en ce cas, le second en serait-il informé? Il ne semble pas à la tête des conversations le capitaine Huntly semble plus que jamais hanté par ses idées. Et, entre, il me paraît en proie à une surexcitation bizarre dont la cause m'échappe.

MM. Letourneur et moi, nous avons remarqué, pendant les repas, la taciturnité du capitaine et l'inquiétude de Robert Kurtis. Quelquefois, le second cesse, d'entraîner la conversation, mais presque aussitôt elle retombe, et le Fingénieur Falsen, ni M. Kvar ne sont gens à la relever. Ruby, pas davantage. Cependant les passagers commencent à se plaindre, non sans raison, des longueurs de la traversée. M. Kvar, en homme devant lequel les éléments doivent plier, semble rendre le capitaine Huntly responsable de ces retards, et il le prend de très haut avec lui.

Pendant la journée du 17, et à partir de ce moment, conformément à l'ordre du second, on arrose le pont plusieurs fois par jour. Ordinairement, cette opération ne se fait que le matin, mais, sans doute, elle

[illegible] par la pompe à incendie, et, mon compagnon et moi, nous [illegible] considérablement traités dans [illegible]. Les pierrots qui recouvrent les panneaux sont maintenus dans un état constant d'humidité, et leur tissu resserré en fait des toiles absolument imperméables. Le *Chancellor* est pourvu de pompes qui rendent facile ce lavage à grande eau. Je crois bien que le pont des plus luxueuses goélettes du yacht-club n'est pas soumis à un nettoyage plus complet. Jusqu'à un certain point, l'équipage du navire pourrait se plaindre de ce surcroît de besogne, mais "il ne se plaint pas."

Pendant la nuit du 23 au 24, la température des cabines et du carré m'a semblé presque étouffante. Bien que la mer fût troublée par une forte houle, j'ai dû laisser ouvert le hublot de ma cabine, percé dans les parois de tribord du navire.

Décidément, on voit bien que nous sommes sous les tropiques!

Je suis monté sur le pont dès l'aube. Phénomène assez inexplicable, je n'ai pas trouvé que la température extérieure fût en rapport avec la température intérieure du bâtiment. La matinée est plutôt fraîche, car le soleil est à peine élevé au-dessus de l'horizon, et cependant, je ne me suis pas trompé, il faisait réellement très chaud dans la dunette.

En ce moment, les matelots sont occupés à cet incessant lavage du pont, et les pompes crachent l'eau, qui, suivant l'inclinaison du navire, s'échappe par les dalots de tribord ou de bâbord.

Ces marins, pieds nus, courent dans cette incroyable obstination du capitaine Huntly, et j'ai plusieurs fois causé avec lui. Je ne sais pourquoi, l'ennui me prend de les imiter. Je me déchausse donc, je retire mes bas, et me voilà patageant dans cette fraîche eau de mer.

A ma très grande surprise, je trouve le pont du *Chancellor* sensiblement chaud sous mes pieds, et je ne puis retenir une exclamation.

Robert Kurtis m'entend, se retourne, vient à moi, et répondant à une demande que je n'ai pas encore formulée:

—Eh bien, oui, me dit-il. Le feu est à bord!

IX

—20 octobre.—Tout s'explique, les conciliabules des matelots, leur air inquiet, les paroles d'Owen, l'arrosage du pont que l'on veut maintenir dans un état permanent d'humidité, et enfin cette chaleur qui se répand déjà dans le carré et qui devient presque intolérable. Les passagers en ont souffert comme moi et ne peuvent rien comprendre à cette température anormale.

Après m'avoir fait cette grave communication, Robert Kurtis est resté silencieux. Il attend une questions, mais j'avoue qu'au premier moment, un frisson m'a parcouru tout entier. C'est là, de toutes les éventualités, la plus terrible qui puisse se produire dans une traversée, et pas un homme, si maître qu'il soit de lui-même, n'entendra, sans frémir, ces mots sinistres: "Le feu est à bord!"

Cependant, je recouvre mon sang-froid presque aussitôt, et ma première demande à Robert Kurtis est celle-ci:

(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 (excepte les journaux envoyés à des abonnés, d'un bureau de publication connu) doit être affranchi d'avance par des timbres.

Une lettre sur la malle 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 pour 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 pourra, 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 davantages de bureaux de poste à une distance de trois milles l'un de l'autre, toute lettre déposée à l'un des bureaux et adressée à une localité dans les limites de l'raison d'un office de ces bureaux, laquelle lettre aura été affranchie par timbre) devra être livrée gratuitement par le bureau de poste 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 dans un davantage différente article devant payer le même port peuvent être envoyés dans le même paquet sur paiement de ce port sur le paquet entier.

Les articles suivants sont exclus de la malle: les liquides, les poisons, les verres, les matières caustiques; les livres, les brochures, les tableaux et autres publications obscènes ou indécentes; toutes lettres sur des circonstances désagréables et toutes les cartes postales sur lesquelles des équations ne sont pas écrites, imprimées ou gravées, sur lesquelles des devises définitives sont imprimées ou gravées; tous les objets qui, par leur forme ou leur nature, sont susceptibles de détériorer, dégénérer ou salir 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 exécutées à la main, de livres et des épreuves corrigées passant des auteurs aux éditeurs et exceptés les lettres locales: sur tous les duplicatas, triplicatas et autres imitations de manière à donner les mêmes mots mystères: "Le feu est à bord!"

Cependant, je recouvre mon sang-froid presque aussitôt, et ma première demande à Robert Kurtis est celle-ci:

(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 (excepte les journaux envoyés à des abonnés, d'un bureau de publication connu) doit être affranchi d'avance par des timbres.

Une lettre sur la malle 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 pour 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 pourra, 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 davantages de bureaux de poste à une distance de trois milles l'un de l'autre, toute lettre déposée à l'un des bureaux et adressée à une localité dans les limites de l'raison d'un office de ces bureaux, laquelle lettre aura été affranchie par timbre) devra être livrée gratuitement par le bureau de poste 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 dans un davantage différente article devant payer le même port peuvent être envoyés dans le même paquet sur paiement de ce port sur le paquet entier.

Les articles suivants sont exclus de la malle: les liquides, les poisons, les verres, les matières caustiques; les livres, les brochures, les tableaux et autres publications obscènes ou indécentes; toutes lettres sur des circonstances désagréables et toutes les cartes postales sur lesquelles des équations ne sont pas écrites, imprimées ou gravées; tous les objets qui, par leur forme ou leur nature, sont susceptibles de détériorer, dégénérer ou salir 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 exécutées à la main, de livres et des épreuves corrigées passant des auteurs aux éditeurs et exceptés les lettres locales: sur tous les duplicatas, triplicatas et autres imitations de manière à donner les mêmes mots mystères: "Le feu est à bord!"

Cependant, je recouvre mon sang-froid presque aussitôt, et ma première demande à Robert Kurtis est celle-ci:

(A continuer.)

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,
Hôtel de Ville, 17 février 1875.
(No 2725—série de l'administration.)

Ordonnance relative au paiement des taxes arriérées, y compris celles de l'année 1873.

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 argent, 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 1872, "cinquante cents par $100, comptant; le reste, 50 par $100 en scrip; pour l'intérêt sur les comptes de taxes et les frais avancés par la ville, le montant comptant et le reste en scrip.

Il est de plus ordonné que par le mot "scrip" employé dans l'ordonnance, on entend les bons des logements enregistrés, les certificats d'allocation, les mandats de taxes, l'argent de ville, les certificats de jurés, les certificats d'entretien, les certificats d'exemption, les réclamations auxquelles il a été pourvu, jusqu'en 1874, inclusivement, et les certificats d'exemption qui pourront, jusqu'en 1874, être émis.

Il est de plus ordonné que les taxes arriérées de l'année 1873 seront payées en argent, et que les comptes de taxes de cette année de l'époque susdite, seront payables comptant, exclusivement.

Il est de plus ordonné que l'ordonnance No 2725, série d'administration, adoptée le 31 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 mer et des Etats-Unis.

Pour Mandeville, Lonsburg, Madisonville et Covington.

Le beau steamer Eugène Gaucelour,
CAMELIA,
capitaine Wm. Hanover,
partira tous qu'il est dit ci-dessus, le LUNDI et le JEUDI, à l'arrivée du convoi de 7 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, jusqu'au "Old Landing", sur la rivière Tchefuncta, pour Covington. Retour: Louisiana "Old Landing" le MARDI et le VENDREDI, à 7 heures du matin, Madisonville tous les matins le DIMANCHE et le MERCREDI soir.

Les excursions régulières auront lieu. Le steamer partira chaque DIMANCHE matin, à l'arrivée du convoi de 7 heures et demie. Le MERCREDI matin à l'arrivée du convoi de 7 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.

Le convoi qui sera régulier à moins de mauvais temps ou de hautes eaux.

C. M. SORIA,
Aux Nos 15 et 20 de la rue de l'Union.

Excursion régulière du Dimanche et du Mercredi.

Pour Mandeville, Lonsburg et Madisonville.

Le beau steamer à hélice pression et de 18 Mille 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 après-midi à l'arrivée du convoi de 7 heures et demie du matin, et le MERCREDI à l'arrivée du convoi de 4 heures du matin, sera de retour le soir du même jour.

Prix: $1, aller et retour.

Pour plus de détails, s'adresser à
C. M. SORIA, Agent,
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, 13 mai, et, ensuite, tous les jours, à 7 h. 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 h. après du soir.

Le navire fret, au même endroit, tous les jours, 2 heures de l'après-midi. Il arrive à destination le lendemain matin.

C. H. ALLEN, Directeur général.
C. K. PAYNE, Agent.
Vicksburg.

Départ régulier tous les SAMEDIS, à 5 h. P. M.
HITE & CARLIN,
T. P. Leathers, capitaine,
Le bateau de première classe faisant le service régulier de la Nouvelle-Orléans à Vicksburg et Yazoo Bend, comme il est dit ci-dessus.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
JNO. JASPY, 127 rue Gravier, et
HITE & CARLIN, 4 Tchoupitoulas.
Août 1—1m

Nouvelle-Orléans et Grand-Ecore Packet.

Jour de départ, tous les samedis, à 5 P. M.

Pour Fort de Rusey, Barbin, Norman, Alexandrie, la rivière aux Cannes, Montgomery.

NOUVEAU BART-ASIE
R. SINNOTT, capitaine, Geo. U. Hamilton, cpt.
Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
H. M. CARTER, 33 rue du Camp,
HITE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas,
BRITTON & EPPLER, 108 rue Commune,
ADAMS & WORK, 9 Commercial Place.
24 déc—1an

OPELOUSAS.

Départ régulier tous les Mercredis à 5 h. P. M.

Pour Barre, Stumpport, Churchville et tous les débarcadères sur l'Atchafalaya et du Bayou Courtableau.

BERTHA,
W. Burton, capitaine,
I. B. Schmidt, commis,
Un bateau-steamer de Nile-Orléans comme il est dit ci-dessus, prendra du fret et des passagers pour toutes les allégeages du Bayou des Glaises, le Bayou Courtableau, jonction avec le bateau A. Minnie de Simmesport.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
BRITTON & EPPLER,
No 108 de la rue de la Commune.
5 août—1an

A Franchissement.

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 compté sur: 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 96 de la loi intitulée "Loi pour reviser, consolider et amender les lois qui ont trait au département du bureau de poste", et approuvée le 3 juin 1872.

Sec. 6. Qu'à dater du 1er janvier 1875 sur réception des dites 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 maîtresse poste-général. Lequel timbre sera appposé au dit paquet ou au sac qui le contiendra, ou sur un mémorandum constatant le fait paiement, ou autrement, ainsi que décidera le maître de poste général.

Sec. 7. Que les journaux sont 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. A 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 quinze onces; 7½ doit, 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, et pour chaque deux onces ou fraction d'once, et pour chaque deux onces ou fraction d'once, et