L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux—No. 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS,
MARDI MATIN, 15 JUIN.

## FEUILLETON.

# LE CHANCELLOR.

—o—

PAR JULES VERNE.

—o—

JOURNAL DU PASSAGER J.-R. KAZALLON

XLII

—9 au 10 janvier.—Aujourd'hui, nous sommes repris par le calme. Le soleil est ardent, la brise tombe complétement, et pas une ride ne flétrit les longues ondulations de la mer qui se soulève insensiblement. S'il n'existe pas quelque courant, dont il nous est impossible de constater la direction, le radeau doit être absolument stationnaire.

J'ai dit que la chaleur est intolérable aujourd'hui. Notre soif, par suite, est plus intolérable encore. L'insuffisance d'eau nous fait souffrir cruellement pour la première fois, et je prévois qu'elle causera des tortures plus insupportables que celles de la faim. Déjà, chez la plupart de nous, la bouche, la gorge, le pharynx sont contractés par la sécheresse, et les muqueuses se raccornissent sous cet air chaud que l'aspiration leur apporte.

Sur mes instances, le capitaine a modifié, pour cette fois, le régime habituel. Il accorde une double ration d'eau, et nous avons pu nous désaltérer, tant bien que mal, quatre fois dans la journée. Je dis "tant bien que mal", car cette eau, conservée dans le fond de la barrique, bien qu'on l'ait couverte d'une toile, est véritablement tiède.

En somme, la journée est mauvaise, et les matelots, sous l'influence de la faim, s'abandonnent de nouveau au désespoir.

La brise ne s'est point levée avec la lune qui est presque pleine. Cependant, comme les nuits des tropiques sont fraîches, nous éprouvons quelque soulagement; mais, pendant le jour, la température est insoutenable, et il faut bien admettre, en présence d'une élévation si constante, que le radeau a été entraîné considérablement vers le sud.

Quant à la terre, on ne cherche même pas à en avoir connaissance. Il semble que le globe terrestre ne soit plus qu'une sphère liquide. Toujours et partout cet Océan infini!

Le 11, même calme, même température. C'est une pluie de feu que nous verse le ciel, c'est de l'air embrasé que nous respirons. Notre ration de boire est irrésistible, et nous en arrivons à oublier les tourments de la faim, à attendre avec de furieux désirs le moment où Robert Kurtis distribue les quelques gouttes d'eau de notre ration. Ah! boire à satiété, une fois dussions-nous épuiser notre réserve, et mourir après!

En ce moment,—il est midi,—l'un de nos compagnons vient d'être pris de douleurs aiguës qui lui arrachent des cris. C'est le misérable Owen, qui, couché sur l'avant, se tord au milieu de convulsions épouvantables.

Je me traîne près d'Owen. Quelle qu'ait été sa conduite, l'humanité commande de voir s'il est possible de lui apporter quelque soulagement.

Mais voici que le matelot Flaypol pousse un cri. Je me retourne.

Flaypol est debout, monté sur les aiguilles du mât, et sa main se dirige à l'est sur un point de l'horizon.

—Navire! crie-t-il.

Nous sommes tous sur pied. Un silence absolu règne sur le radeau, et Owen retenant ses cris, se redresse comme les autres.

Dans la direction indiquée par Flaypol apparaît un point blanc, en effet. Mais ce point se déplace-t-il? Est-ce une voile? Qu'en pensent ces marins, dont la vue est si perçante?

J'observe Robert Kurtis, qui, les bras croisés, examine le point blanc. Ses joues sont saillantes, toutes les parties de sa face remontent par suite de la contraction de l'orbiculaire, son sourcil se fronce, les yeux sont à demi fermés, et il met dans son regard toute la puissance de vision dont il est capable. Si ce point blanc est une voile, il ne s'y trompera pas.

Mais il secoue la tête, et ses bras retombent.

Je regarde. Le point blanc n'est plus là. Ce n'est pas un navire, c'est un reflet quelconque, une crête de lame ou, à défaut, ce n'est un navire, le navire a disparu!

De quel abattement est suivi ce moment d'espoir! Tous, nous avons repris notre place accoutumée. Robert Kurtis reste immobile, mais il n'observe plus l'horizon.

Alors les cris d'Owen recommencent avec plus de violence que jamais. Tout son corps est tordu par une horrible douleur, et son aspect est véritablement effrayant. Sa gorge est rétrécie par une contraction spasmodique, sa langue sèche, son abdomen ballonné, son pouls petit, fréquent, irrégulier. Le malheureux éprouve de violents mouvements convulsifs et même des secousses tétaniques. A ces symptômes, il ne peut y avoir le moindre doute: Owen a été empoisonné par un oxyde de cuivre.

Nous n'avons pas les médicaments nécessaires pour neutraliser les effets de ce poison. Cependant, on peut provoquer des vomissements pour évacuer les matières contenues dans l'estomac d'Owen. L'eau tiède doit amener ce résultat, et je demande à Robert Kurtis un peu d'eau. Le capitaine y consent. Mais, le liquide de la première barrique étant épuisé, je vais en prendre à la seconde barrique, qui est encore intacte, quand Owen se redresse sur les genoux, et d'une voix qui n'est plus qu'un râle, il crie:

—Non! non! non!

Pourquoi ce non? Je renouvelle près d'Owen, et je lui explique ce que je veux faire. Plus énergiquement encore, il me répond qu'il ne veut pas boire de cette eau.

J'essaie alors de provoquer les vomissements du malheureux en lui titillant la luette, et bientôt il rend des matières blanchâtres. Il n'est que trop certain qu'Owen a été empoisonné avec un sulfate de cuivre ou avec de la couperose, et quoique tout cela se passe, Owen est perdu!

Mais comment a-t-il été empoisonné? Les vomissements lui ont procuré quelque répit, et il peut enfin parler. Le capitaine et moi nous l'interrogeons...

Je n'essaierai pas de décrire l'impression qu'a produite sur nous la réponse de ce malheureux!

Owen, poussé par une soif atroce, a voisé quelques gouttes d'eau de la barrique intacte, et c'est de cette barrique, à ce qu'il paraît, poisonnée!

XLIII.

Du 11 au 14 janvier.—Owen est mort dans la nuit, au milieu de secousses tétaniques, qui ont atteint un rare degré d'intensité.

Il n'est que trop vrai! La barrique empoisonnée a contenu autrefois de la couperose. C'est un fait évident. Maintenant, par quelle fatalité cette barrique a-t-elle été convertie en une pièce à eau, et par quelle fatalité plus déplorable encore l'a-t-on prise pour l'embarquer sur le radeau?... Peu importe. Ce qui est certain, c'est que nous n'avons plus d'eau.

Le corps d'Owen a dû être jeté à la mer, car il est immédiatement tombé en décomposition, et le bosseman n'aurait même pas pu amorcer ses lignes avec des chairs qui n'avaient plus aucune consistance. La mort de ce misérable ne nous aura pas même été utile!

Tous, nous connaissons la situation telle qu'elle est actuellement, et nous restons silencieux. Que pourrions-nous dire? D'ailleurs, le son de nos voix nous est excessivement pénible à entendre. Devenus très irritables, il vaut mieux que nous ne parlions plus, car le moindre mot, un regard, un geste peuvent suffire à provoquer des rages qu'il serait impossible de contenir. Je ne comprends pas comment nous ne sommes pas fous déjà!

Le 12 janvier, nous n'avons reçu aucune ration d'eau, la dernière goutte ayant été épuisée la veille. Il n'y a pas un nuage au ciel qui puisse donner un peu de pluie, et un thermomètre marquerait cent quatre degrés à l'ombre,—s'il y avait de l'ombre sur ce radeau.

Le 13, même situation. L'eau de mer commence à me ronger les pieds jusqu'au vif, mais j'y prends à peine garde! Quant à l'état de ceux qui étaient affligés de ce mal, il n'a pas empiré.

Ah! cette eau qui nous entoure, quand je songe qu'en l'évaporant ou en la solidifiant, nous la rendrions potable! Réduite en vapeur ou en glace, elle ne contiendrait plus une molécule de sel, et on pourrait la boire! Mais les appareils manquent, et nous ne pouvons les fabriquer.

Aujourd'hui, au risque d'être dévorés par les requins, le bosseman et deux matelots se sont baignés. Ce bain leur procure quelque soulagement et les rafraîchit dans une certaine mesure. Trois de nos compagnons et moi,—qui savons à peine nager,—nous nous sommes attachés au bout d'une corde, et nous sommes restés près d'une demi heure dans la mer. Pendant ce temps, Robert Kurtis surveillait les flots, et, fort heureusement, aucun requin ne s'est approché. Malgré nos instances et en dépit de ses souffrances, miss Herbey n'a pas voulu suivre notre exemple.

Le 14, vers onze heures du matin, le capitaine s'approche de moi et me dit bas à l'oreille:

—Ne faites pas un mouvement qui vous trahisse, monsieur Kazallon, car je puis me tromper, et je ne veux pas causer à nos compagnons une désillusion nouvelle. Je regarde Robert Kurtis.

—Cette fois, me dit-il, je viens réellement d'apercevoir un navire!

Le capitaine a bien fait de me prévenir, car je n'aurais pas été maître de mon premier mouvement.

—Regardez, ajoute-t-il. Tenez, par bâbord derrière!

Je me relève, affectant une indifférence qui est loin de moi, et je parcours l'arc de l'horizon indiqué par Robert Kurtis.

Mes yeux ne sont pas les yeux d'un marin, mais, dans une silhouette à peine distincte, je reconnais un bâtiment sous voile.

Presque aussitôt, le bosseman dont les regards étaient dirigés de ce côté depuis quelques instants, crie:

—Navire!

La présence du bâtiment signalé ne produit pas immédiatement l'effet auquel on aurait dû s'attendre, et il ne provoque aucune émotion, soit que l'on ne veuille pas y croire, soit que les forces soient épuisées. Aussi personne ne se relève. Mais le bosseman ayant répété à plusieurs reprises: "Navire! navire!" tous les regards se fixent enfin sur l'horizon.

Cette fois, le fait n'est pas niable, et sous le voyons, ce bâtiment inespéré! Nous verra-t-il?

Cependant, les matelots discutent sa forme et la direction du navire, sa direction surtout.

Robert Kurtis, après avoir observé avec le plus grand soin, dit:

—Ce navire est un brick qui court au plus près, tribord amures. S'il se maintient pendant deux heures dans cette direction, il coupera nécessairement notre route.

Deux heures! Deux siècles! Mais la direction du bâtiment peut changer d'un moment à l'autre, et d'autant plus que sous cette allure du plus près, il est possible qu'il ne coure des bordées que pour s'élever au vent. Or, s'il en est ainsi, sa bordée terminée, il prendra ses amures à bâbord et s'éloignera. Ah! s'il marchait vent arrière ou même avec du largue dans ses voiles, nous aurions le droit de tout espérer!

Il faut donc se faire voir de ce navire. Il faut, à tout prix, qu'il nous aperçoive! Robert Kurtis ordonne d'employer tous les signaux possibles, car le brick est encore à une douzaine de milles dans l'est, et nos cris ne pourraient être entendus. Nous n'avons, non plus, aucune arme à feu, dont les détonations puissent attirer l'attention. Hissons donc un pavillon quelconque en tête du mât. Le châle de miss Herbey est rouge, et c'est la couleur qui tranche le mieux sur les horizons de la mer et du ciel.

Le châle de miss Herbey est hissé, et une légère brise qui ride en ce moment la surface des flots, en développe les plis. De temps en temps, il flotte, et nos cœurs sont remplis d'espoir. Quand un homme se noie, on sait avec quel énergie il s'accroche au moindre objet qui lui donne un point d'appui. Le pavillon, c'est cet objet pour nous!

Pendant une heure, nous avons passé par mille alternatives. Le brick s'est évidemment rapproché du radeau, mais parfois il semble s'arrêter, et l'on se demande s'il ne va pas virer de bord.

Que ce navire marche lentement! Il porte tout dessus, cependant, ses cacatois, ses voiles d'étai, et sa coque est presque visible au-dessus de l'horizon. Mais le vent est faible, et s'il vient à mollir encore!... Nous donnerions des années d'existence pour être plus vieux d'une heure!

Le bosseman et le capitaine estiment, vers midi et demi, que le brick est encore à neuf milles du radeau. Il n'a donc gagné que trois milles dans l'espace d'une heure et demie, et c'est à peine si la brise qui passe sur nos têtes arrive jusqu'à lui. Il me semble, maintenant, que ses voiles ne s'arrondissent plus, qu'elles pendent le long des mâts. Je regarde, au vent, si quelque brise se lève; mais les flots sont comme assoupis, et le souffle qui nous a donné tant d'espoir, expire au large.

(A continuer.)

---

## A nos Abonnés des campagnes.

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

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

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

---

## 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 expédiée, mais le reste du port devra être perçu sur livraison.

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

Les articles suivants sont exclus de la 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 cachés des lettres, &c., qui doivent payer le port—3 cents pour chaque demi once ou fraction d'once. Le poids des paquets est limité à quatre onces.

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

**Deuxième classe.**

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

**Affranchissement.**

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

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

---

## 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 [illegible]—Série d'administration.)

Ordonnance relative au paiement des taxes arriérées, y compris celles de l'année 1875.

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

Il est de plus ordonné que par le mot "scrip" employé dans l'ordonnance, on entend les jugements enregistrés, les certificats d'allocation, les mandats de taxes, l'argent de ville, les certificats de 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, Louisbourg, Madisonville et Covington.**

Le beau steamer, fin marcheur,

CAMELIA,

capitaine Wm. Hanover, partira, ainsi qu'il est dit ci-dessus, 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 VENDREDI et SAMEDI, à l'arrivée du convoi de 4 heures de l'après-midi; le DIMANCHE, à l'arrivée du convoi de 7 heures et demie du matin. Le LUNDI et le JEUDI, il ira jusqu'au "Old Landing", sur la rivière Tchefuncta, pour Covington. Retour: il quittera "Old Landing" le MARDI et le VENDREDI, à 8 heures du matin, Madisonville tous les matins, le DIMANCHE et le MERCREDI soir.

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

Il ne sera positivement pas reçu de frêt après le départ du convoi qui précèdera 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, Aux Nos 18 et 20 de la rue de l'Union.

14 mai—

### 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, sera de retour le soir du même jour à temps pour prendre le convoi de sept heures et demie du soir pour la ville.

**Prix: $1, aller et retour.**

Pour plus de détails, s'adresser à C. M. SORIA, Agent, Au No 20 de la rue de l'Union.

25 avril—3m

### 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 Davis' 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 frêt ou passage, s'adresser à bord ou à JNO. JANNEY, 117 Commune et HITE & CARLIN, 4 Tchoupitoulas.

8sept—1an

### Nouvelle-Orléans et Grand-Ecore Packet.

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

Pour Port de Russey, 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 frêt ou passage, s'adresser à bord ou à N. M. CARTER, 33 rue du Camp, HITE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas, BRITTON & EPPLER, 106 rue Commune, ADAMS & WORK, 9 Commercial Place.

24 déc—

### OPELOUSAS.

Départ régulier tous les Mercredis à 5 h.

Pour Washington, Opelousas, Port Barré, Simmsport, Churchville et tous les débarcadères sur l'Atchafalaya et du Bayou Courtableau.

BERTHA.

W. Burton, capitaine. J. B. Schmidt, commis.

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

Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à BRITTON & EPPLER, No 106 de la rue de la Commune.

5 sept—

### POUR LES OPELOUSAS.

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

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

FLETA,

O. C. Picket, capitaine. A. Meynier et S. Derbes, commis.

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

Pour frêt ou passage, s'adresser à bord ou à HITE & CARLIN, No. 4 de la rue Tchoupitoulas. LOW & McPEAKE No 46 de la rue du Camp.

14 janv—

### ARRANGEMENT D'ÉTÉ.

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

Le bateau à vapeur

CAMMIE A. THORN,

Capitaine Allen Jumel, Chas. A. Brusle, commis, partira de la Nile-Orléans tous les MERCREDIS, à 10 heures A. M. et tous les SAMEDIS, à 5 heures P. M. Retour: il partira de Bâton 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 frêt ou passage, s'adresser à bord ou à B. RIVET, 20 rue Conti.

16 juillet—1an

### Pour la Côte au-dessus de la ville

La Nouvelle-Orléans, la côte et le débarcadère du Couvent 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 frêt ou passage, s'adresser à bord ou à W. J. COMAUX, 20 rue Conti.

9 mai—

---

## Banque d'Epargne des Citoyens, GRUNEWALD HALL.

No. 22 rue Baronne.

J. L. GUBERNATOR, Président.

M. BENNER, caissier.

Les dépôts faits par les femmes mariées et par les enfants ne peuvent être retirés que par eux-mêmes ou d'après leur ordre. [illegible]

Tous les dépôts sont payables sur demande.

---

## Taxes Spéciales du Revenu Intérieur des Etats-Unis, du 1er mai 1874 au 30 avril 1875.

Bureau du Revenu Intérieur, Washington, D. C. 16 février 1874.

La loi du 24 décembre 1872, requière que toute personne engagée dans toute espèce d'affaires, vocation ou emploi qui la rend sujette à la taxe spéciale, de se procurer et de placer en évidence une estampe constatant le paiement de la dite taxe spéciale pour l'année taxable commençant le 1er mai 1874, avant de commencer ou de continuer les affaires après le 30 avril 1874.

Les taxes comprises dans les classes de la loi ci-dessus mentionnée, sont les suivantes: [illegible]

---

## VAPEURS

### COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

SEULE LIGNE DIRECTE POUR LA FRANCE

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS.

LIGNE POSTALE DE NEW-YORK AU HAVRE.

[illegible]

PEREIRE, Danré, samedi, 12 juin.
FRANCE, Trudelle, samedi, 26 juin.
VILLE-DE-PARIS, Lemarié, samedi, 10 juillet.

PRIX DU PASSAGE [illegible]

GEO. MACKENZIE, Agent, [illegible]

### STEAMERS DU HAVRE — ET DE LA — NOUVELLE-ORLÉANS.

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

ESPARTERO, CASTELLAR,
PELAYO, CORTES,
RIVERA, COLON,
QUEVEDO, (d'autres en construction.)

Ils passent la barre en tout temps, sans retard. Pour frêt ou passage (excellente emménagement, bonne table, y compris le vin.)

S'adresser à F. INGATE, agent, No 14 de la rue de l'Union, Nouvelle-Orléans.

26 juil—1an

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

Faisant le service entre BREME 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

Reprendront le cours régulier de leurs voyages en automne.

Les jours de départ seront annoncés plus tard.

En partant de Brême, les steamers touchent au Havre et à la Havane, et dans le voyage de retour, ils touchent à la Havane et à Southampton, pour embarquer et débarquer les passagers et le frêt.

PRIX DU PASSAGE

De Brême, Southampton ou le Havre—à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans: Chambres... Entrepont...

De la Nouvelle-Orléans ou de la Havane à Southampton,—au Havre ou à Brême: Chambres... Entrepont...

De la Nouvelle-Orléans à la Havane: Chambres... Entrepont...

Des billets de passage de Brême, Southampton, ou le Havre, pour la Nouvelle-Orléans, sont délivrés par les consignés.

Pour plus de détails, s'adresser à ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents, Au No 22 de la rue de l'Union.

8 sept—1an

### Steamers de la ligne White Star,

Pour Queenstown et Liverpool,

Transportant la Malle des Etats-Unis.

Steamers neufs et puissants, partant de New-York le SAMEDI, de Liverpool le JEUDI et faisant escale à Cork Harbor en allant et en revenant.

BRITANNIC, Samedi, 29 mai, à midi.
GERMANIC, Samedi, 5 juin, à 3 h. P. M.
ADRIATIC, Samedi, 12 juin, à midi.
CELTIC, Samedi, 19 juin, à 3 h. P. M.
REPUBLIC, Samedi, 26 juin, à 10 h. P. M.

Du White Star Dock, Pier 52, North River.

Ces steamers, les plus fins marcheurs, sont de grandeur uniforme, et n'ont que peu qui soient mieux disposés. Le salon, les chambres, le fumoir et les chambres à bain se trouvent au milieu des steamers, où le bruit se fait le moins entendre, où les passagers sentent le moins de mouvement et ont un confort qu'on n'avait pas encore obtenu en mer.

PRIX—Salon, $80 et $100, or, pour le retour, $175 or. Entrepont à bas prix.

Traites de 1 livre sterling et au dessus.

Pour l'examen des plans et autres renseignements, s'adresser aux bureaux de la Compagnie, No 19 Broadway, New York, ou à A. K. MILLER & Co., Agents, No 26 de la rue Carondelet, Nile-Orléans.

Des billets se vendent à la Nile-Orléans, pour tous les points de l'Europe.

1er avril—6m

### 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.

Les trains partent du dépôt de la rue du Canal les jours suivants, à quatre heures de l'après-midi:

SAMEDI, 12 juin.... State of Georgia.
SAMEDI, 26 juin.... State of Pennsylvania.
SAMEDI, 10 juillet.... State of Indiana.
SAMEDI, 24 juillet.... State of Georgia.

La Compagnie vend, au plus bas prix, des billets de touristes, (payables d'avance,) pour toutes les parties de l'Europe. Enfants au-dessous de douze ans, moitié prix; petits enfants, gratis.

Pour les billets, les chambres et autres renseignements, s'adresser à A. K. MILLER & CO., agents, No 26 de la rue Carondelet.

1 mars—3m.

### STATE LINE.

POUR LIVERPOOL DIRECTEMENT.

Le magnifique steamer

STATE OF ALABAMA

Partira de son quai, au poteau 21, Troisième District, Nouvelle Orléans, le MERCREDI, 14 juillet.

| | Salon. | 2e classe. | Entrepont |
|---|---|---|---|
| Liverpool | $125 | $65 | $37 |
| Paris | 145 | 65 | 45 |
| Havre | 135 | 60 | 45 |
| Hambourg | 142 | 70 | 50 |
| Anvers | 137 | 60 | 45 |
| Brême | 156 | 70 | 54 |
| Bordeaux | 163 | 80 | 60 |

Billets pour tous les points, aux plus bas prix. Paiement en greenbacks. Moitié prix pour les enfants au dessous de 12 ans.

Pour les renseignements, les billets, &c., s'adresser à A. K. MILLER & CO., Agents, 26 rue Carondelet, Nile Orléans.

25 mai—aout 1

### 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 CORTES, Freeman, commandant

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse DIMANCHE, 20 juin, à 8 h. A. M.

Passage........$50.

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

Pour frêt ou passage, s'adresser à ALFRED MOULTON, au coin Carondelet, No 61.

mai—1an

### 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. B. Sherwood,
CITY OF MERIDA.....Capt. J. W. Reynolds,
CITY OF HAVANA.....Capt. T. J. Phillips

Le steamer

CITY OF MERIDA,

Commandant J. W. Reynolds, partira de son quai, au pied de la rue Calliope, 1er District, le SAMEDI, 26 juin, à 8 heures du matin.

Passage pour Vera Cruz......$60, en or.

F. ALEXANDRE & SONS, 35 Broadway, New York.

Pour frêt ou passage, s'adresser à J. M. WITHERSPOON, Agent, Au No 60 de la rue Carondelet.

Le steamer CITY OF MEXICO partira le 17 juillet.

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—1an

### Philadelphie via la Havane.

PHILADELPHIA AND SOUTHERN Mail Steamship Company.

POUR PHILADELPHIE via la HAVANE, Transportant la malle des Etats-Unis.

JUNIATA, comm. J. W. Catharine, 1300 tonneaux
YAZOO, do. L. D. Barrett, 1400 tonneaux
C. W. LORD, L. Colton, 1600 tonneaux

Départ, VENDREDI, 11 juin, à 8 heures P. M.

Le beau steamer de 1ère classe,

C. W. LORD,

Commandant L. Colton,

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

Passage pour la Havane (monnaie des E.-U.)...
Passage pour Philadelphie...
Billet donné à New-York pour tout le voyage...

Pour frêt ou passage, s'adresser à EDWARD A. YORKE, Agent, au coin des rues Carondelet et Gravier.

4 nov—1an.

---

## DONATIEN AUGUSTIN, Register in Bankruptcy.

Office Commercial building, coin de U. S. Courier [illegible]

[illegible]

## Avis aux Contribuables.

[illegible]

JOHN T. DUFOUR.

## Notice to the Public & Taxpayers.

[illegible]

---

## CHEMINS DE FER.

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

Le bateau à vapeur FRANK MORGAN, [illegible]

G. E. ALLEN, [illegible]

### Chemin de Fer Pontchartrain.

[illegible]

### THE MOBILE LINE.

[illegible]

### LIGNE DE MOBILE.

[illegible]

### Grand chemin de fer de la Nile-Orléans, St-Louis et Chicago.

[illegible]

### GRAND CHEMIN DE FER DE LA Louisiane et du Texas, de Morgan.

[illegible]

---

## ASSURANCES.

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

[illegible]

### COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LA Nouvelle-Orléans.

[illegible]

### Premier état annuel

L'ATLAS INSURANCE COMPANY DE LA NOUVELLE-ORLÉANS, LIM. Au No. 123 de la rue du Canal.

[illegible]

WM. H. STEVENSON, Président. DOUGLAS WEST, [illegible]

### Mutual Aid and Benevolent Life Insurance Association of Louisiana.

[illegible]

### Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sud.

[illegible]

### 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]

### GEO. MERZ, BRASSERIE DU VIEUX CANAL.

[illegible]

### Association d'Assurances DE LA NOUVELLE-ORLÉANS,

[illegible]

### Home Mutual Insurance Company DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

[illegible]

### ETAT DE LA Banque Nationale Mutuelle DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

[illegible]

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

[illegible]

### Compagnie d'Assurance "Hope" DE LA NILE-ORLÉANS.

[illegible]

### RAPPORT SUR L'ÉTAT DE LA Banque Nationale Mutuelle de la Nile-Orléans.

[illegible]

### BILAN DE LA BANQUE GERMANIA NATIONALE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS DANS L'ÉTAT DE LA LOUISIANE.

[illegible]