L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux—No. 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS,
JEUDI MATIN, 3 JUIN.

FEUILLETON.

LE CHANCELLOR.

—o—

PAR JULES VERNE.

—o—

XXI—Suite.

Ce n'est que le 23, au matin, que l'opération est entièrement terminée. Le radier de basalte est percé d'un trou oblique, qui peut contenir une dizaine de livres du sel explosif, et ce fourneau de mine va être immédiatement chargé. Il est huit heures environ.

Au moment d'introduire le pierate dans le trou, Falsten nous dit :

—Je pense que nous devrions le mélanger avec de la poudre ordinaire. Cela nous permettra d'allumer la mine avec une mèche, au lieu d'une amorce dont il faudrait déterminer l'explosion par un choc, et ce sera plus facile. En outre, il est constant que l'emploi simultané de la poudre et du picrate est meilleur pour les roches dures. Le picrate, très violent de sa nature, préparera la voie à la poudre qui, plus lente à s'enflammer, et plus mesurée, disjoindra ensuite ce basalte.

L'ingénieur Falsten ne parle pas souvent, mais il faut convenir que quand il parle, il parle bien. Son conseil est suivi. On mélange les deux substances, et, après avoir préalablement introduit une mèche jusqu'au fond du trou, on y verse le mélange, qui est convenablement bourré.

Le *Chancellor* est assez éloigné de la mine pour qu'il n'y ait rien à craindre de l'explosion. Cependant, par précaution, passagers et équipage se sont réfugiés à l'extrémité du récif, dans la grotte, et Mr. Kear, malgré ses récriminations, a dû quitter le navire.

Puis Falsten, après avoir mis le feu à la mèche, qui doit brûler pendant dix minutes environ, vient nous rejoindre.

L'explosion s'est produite. Elle a été sourde et beaucoup moins bruyante qu'on ne l'aurait supposé, mais il en est toujours ainsi des mines qui sont creusées profondément.

Nous avons couru vers l'obstacle.... L'opération a pleinement réussi. Le radier de basalte a été littéralement réduit en poussière, et maintenant un petit chenal, que la marée montante commence à remplir, coupe l'obstacle et rend la passe libre.

Un hurrah général éclate. La porte de la prison est ouverte, et les prisonniers n'ont plus qu'à fuir.

Au plein de la mer, le *Chancellor*, halé sur ses ancres, franchit la passe et flotte sur la mer libre.

Mais, pendant un jour encore, il faut qu'il reste près de l'îlot, car il ne peut naviguer dans les conditions où il se trouve, et il est nécessaire d'y embarquer un lest qui assure sa stabilité. Donc, pendant les vingt-quatre heures qui suivent, l'équipage travaille à embarquer des pierres et celles des balles de coton qui sont le moins avariées.

Pendant cette journée, MM. Letourneur, miss Herbey et moi, nous faisons encore une promenade entre les basaltes de ce récif que nous ne reverrons jamais, et sur lequel nous avons séjourné pendant trois semaines. Le nom du *Chancellor*, celui de l'écueil, la date de l'échouement, sont artistement gravés par André sur une des parois de la grotte, et un dernier adieu est dit à ce rocher sur lequel nous avons passé bien des jours, dont quelques-uns compteront parmi les meilleurs de notre existence!

Enfin, le 24 novembre, à la marée du matin, le *Chancellor* appareille sous ses basses voiles, ses huniers et ses perroquets, et, deux heures plus tard, le dernier sommet de Ham-Rock a disparu au-dessous de l'horizon.

XXII.

—*Du 24 novembre au 1er décembre.*—Nous voilà donc en mer, et sur un navire dont la solidité est très compromise, mais, très heureusement, il ne s'agit pas de faire une longue traversée. Il s'agit seulement de huit cents milles à franchir, et, si le vent de nord-est se maintient pendant quelques jours, le *Chancellor*, marchant vent arrière, fatiguera peu et atteindra sûrement la côte de la Guyane.

La route est donnée au sud-ouest, et la vie du bord reprend son cours régulier.

Les premiers jours se passent sans incidents. La direction du vent est toujours bonne, mais Robert Kurtis ne veut pas se charger de toile, car il craint de provoquer quelque renversement de la voie d'eau en imprimant trop de vitesse à son navire.

Triste traversée, en somme, que celle qui se fait dans ces conditions, quand on n'a pas confiance dans le bâtiment qui vous porte! Et puis, nous revenons sur notre route, au lieu d'aller en avant! Aussi chacun s'absorbe-t-il dans ses pensées, et le bord n'a-t-il pas cette animation communicative qui résulte d'une navigation sûre et rapide.

Pendant la journée du 29, le vent remonte d'un quart dans le nord. L'allure du vent arrière ne peut donc être conservée. Il faut brasser les vergues, orienter les voiles et prendre les amures à tribord. De là, une bande assez forte donnée par le navire.

Robert Kurtis cargue ses perroquets, car il sent combien l'inclinaison fatigue la coque du *Chancellor*. Et il a raison, puisqu'il ne s'agit pas tant de faire une traversée rapide que d'arriver, sans nouvel accident, en vue de terre.

La nuit du 29 au 30 est noire et brumeuse. La brise fraîchit toujours et, bien malheureusement, elle hâle le nord-ouest. La plupart des passagers regagnent leurs cabines, mais le capitaine Kurtis ne quitte pas la dunette, et l'équipage entier reste sur le pont. Le navire est toujours fortement incliné, bien qu'il ne porte plus aucune de ses hautes voiles.

Vers deux heures du matin, je me dispose à descendre dans ma cabine, quand un des matelots, Burke, qui était dans la cale, remonte vivement et crie :

—Deux pieds d'eau!

Robert Kurtis et le bosseman s'affalent par l'échelle et constatent que la funeste nouvelle n'est que trop vraie. On la voie d'eau s'est rouverte, malgré toutes les précautions prises, ou quelques coutures, mal calfatées, se sont disjointes, et l'eau pénètre assez rapidement dans la cale.

Le capitaine, revenu sur le pont, remet le navire vent arrière, pour le moins fatiguer, et on attend le jour.

A l'aube, on sonde, et on trouve trois pieds d'eau.

Je regarde Robert Kurtis. Une fugitive pâleur a blanchi ses lèvres, mais il conserve tout son sang-froid. Les passagers dont plusieurs ont monté sur le pont, sont mis au courant de ce qui se passe, et il eût été difficile, d'ailleurs, de le leur cacher.

—Un nouveau malheur! me dit M. Letourneur.

—C'était à prévoir, ai-je répondu, mais nous ne devons pas être très éloignés de la terre, et j'ai l'espoir que nous l'atteindrons.

—Dieu vous entende! répond M. Letourneur.

—Est-ce que Dieu est à bord? s'écrie Falsten en haussant les épaules.

—Il y est, monsieur, répond miss Herbey.

L'ingénieur s'est tu respectueusement devant cette réponse pleine d'une foi qui ne se discute pas.

Cependant, par un ordre de Robert Kurtis, le service des pompes a été organisé. L'équipage se met à la besogne avec plus de résignation que d'ardeur; mais c'est une question de salut, et les matelots, divisés en deux bordées, se relaient aux bringuebales.

Pendant la journée, le bosseman fait procéder à de nouveaux sondages, et l'on constate que la mer pénètre lentement, mais incessamment, à l'intérieur du navire.

Par malheur, les pompes, à force de jouer, se dérangent souvent, et il faut nécessairement les réparer. Il arrive aussi qu'elles s'engorgent, soit des cendres, soit des brindilles de coton qui remplissent encore la partie basse de la cale. De là, un nettoyage qui se renouvelle plusieurs fois et fait perdre une partie du travail effectué.

Le lendemain matin, après un nouveau sondage, il est constaté que le niveau de l'eau est à cinq pieds. Si donc, pour une raison quelconque, la manœuvre venait à être suspendue, le navire emplirait. Ce ne serait plus qu'une affaire de temps et sans doute, d'un temps très court. La ligne de flottaison du *Chancellor* est déjà noyée d'un pied, et son tirant d'eau devient de plus en plus dur, car il ne s'élève que très difficilement à la lame. Je vois aussi le capitaine Kurtis froncer le sourcil chaque fois que le bosseman ou le charpentier lui font leur rapport. C'est de mauvais augure.

La manœuvre des pompes a continué pendant toute la journée et toute la nuit. Mais la mer a encore gagné sur nous. L'équipage est exténué; des symptômes de découragement se manifestent parmi les hommes. Cependant, le bosseman et le second prêchent d'exemple, et les passagers prennent place aux bringuebales.

La situation n'est pas la même qu'à l'époque où le *Chancellor* était échoué sur le sol ferme de Ham Rock; notre navire flotte maintenant sur un abîme dans lequel il peut à chaque instant s'engloutir!

XXIII.

Du 2 au 3 décembre.—Pendant vingt-quatre heures encore, nous luttons avec énergie et nous empêchons le niveau d'eau de s'accroître à l'intérieur du bâtiment; mais il est évident qu'un moment arrivera bientôt où les pompes ne suffiront même plus à rejeter une quantité d'eau égale à celle qui pénètre par la fracture de la coque.

Pendant cette journée, le capitaine Kurtis, qui ne prend pas un instant de repos, opère lui-même une nouvelle reconnaissance dans la cale, et je l'y accompagne avec le charpentier et le bosseman. Quelques balles de coton sont déplacées, et nous constatons, en prêtant l'oreille, qu'on entend une sorte de clapotis, de "glouglou", pour employer un mot plus juste. Est-ce la voie d'eau qui s'est rouverte? Est-ce une dislocation générale de toute la coque? Il est impossible de le constater exactement. En tout cas, Robert Kurtis va essayer de rendre la coque plus étanche à l'arrière en l'enveloppant extérieurement de voiles goudronnées. Peut-être parviendra-t-il ainsi à intercepter toute communication, provisoirement au moins, entre le dedans et le dehors. Si l'entrée de l'eau est momentanément arrêtée, on pourra pomper plus efficacement et sans doute relever le navire.

L'opération est plus difficile qu'on ne l'imagine. Il faut d'abord diminuer la vitesse du bâtiment, et, après que de fortes voiles, maintenues par des cartahuts, ont été coulées sous la quille, ont les fait glisser jusqu'à l'endroit où s'ouvrait l'ancienne voie d'eau, de manière à envelopper complètement cette partie de la coque du *Chancellor*.

Depuis ce moment, les pompes gagnent un peu, et nous nous sommes remis au travail avec courage. Sans doute, l'eau pénètre encore, mais en quantité moindre et, à la fin de la journée, il est constant que le niveau s'est abaissé de quelques pouces. Quelques pouces seulement! N'importe! Les pompes, maintenant, rejettent plus d'eau par les dalots, qu'il n'en entre dans la cale, et on ne les abandonne pas un seul instant.

Le vent fraîchit assez vivement pendant la nuit, qui est obscure. Cependant, le capitaine Kurtis a voulu conserver le plus de toile possible, car il sait bien que la coque du *Chancellor* est très insuffisamment garantie, et il a grande hâte d'arriver en vue de terre. Si quelque bâtiment passait au large, il n'hésiterait pas à faire des signaux de détresse, à débarquer ses passagers et son équipage même, dût-il rester seul à bord jusqu'au moment où le *Chancellor* sombrerait sous ses pieds.

Mais toutes ces mesures ne devaient pas aboutir.

En effet, pendant la nuit, l'enveloppe de toile a cédé à la pression extérieure, et le lendemain 3 décembre, le bosseman, après avoir sondé, n'a pu retenir ces mots, accompagnés de jurons:

—Encore six pieds d'eau dans la cale!

Le fait n'est que trop certain! Le navire se remplit de nouveau, il s'enfonce visiblement, et déjà sa ligne de flottaison est sensiblement noyée.

Cependant, nous manœuvrons les pompes avec plus de courage que jamais, et nous y usons nos dernières forces. Nos bras sont rompus, nos mains saignent, mais, malgré tant de fatigues, nous sommes gagnés par l'eau. Robert Kurtis fait alors établir une chaîne à l'ouverture du grand panneau, et les seaux passent rapidement de mains en mains.

Tout est inutile! A huit heures et demie du matin, on constate encore un nouvel accroissement d'eau dans la cale. Le désespoir s'empare alors de quelques-uns des matelots. Robert Kurtis leur enjoint de continuer à travailler. Ils refusent.

Parmi ces hommes, l'un d'eux est un esprit enclin à la révolte, un meneur, dont j'ai déjà parlé, le matelot Owen. Il a quarante ans environ. Sa face se termine en point par une barbe rougeâtre, presque nulle ou rase sur les joues, ses lèvres sont repliées en dedans, et ses yeux fauves sont marqués d'un point rouge à la jonction des paupières. Il a le nez droit, les oreilles très écartées, le front profondément plissé par des rides méchantes.

Le premier il abandonne son poste.

Cinq ou six de ses camarades l'imitent, et parmi eux je remarque le maître-coq Jynxtrop, un mauvais homme aussi.

Aux ordres de Robert Kurtis, qui leur recommande de retourner aux pompes, Owen répond par un non formel.

Le capitaine réitère son injonction.

Owen réitère son refus.

Robert Kurtis s'approche du matelot révolté.

—Je ne vous conseille pas de me toucher! dit froidement Owen, qui remonte sur le gaillard d'avant.

Robert Kurtis se dirige alors vers la dunette, entre dans sa cabine et en sort avec un revolver armé.

Owen regarde un instant Robert Kurtis, mais Jynxtrop lui fait un signe, et tous reprennent leur travail.

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

Dans les grandes villes, dans les districts qui touchent à de grands centres de population et ayant deux (ou davantage) bureaux de poste à une distance de trois milles l'un de l'autre, toute lettre déposée à l'un de ces bureaux et adressée à une localité dans les limites de livraison d'un autre de ces bureaux, laquelle lettre aura été affranchie par inadvertance par le paiement du port local seulement, pourra être 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 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 exemplaires 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 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 memorandum constatant le dit paiement, ou autrement, ainsi que décidera le maître de poste général.

Sec. 7. Que les journaux dont un exemplaire à chaque abonné résidant dans les limites du comté où le dit journal est imprimé et publié en partie ou en totalité, passeront franc de port, mais les dits journaux ne seront pas livrés au bureau de porteurs de lettres ni ne seront distribués par les porteurs, à moins de paiement 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 on adressés à des abonnés réguliers—excepté les journaux hebdomadaires, qui peuvent être livrés aux abonnés sur paiement, d'avance, de taux trimestriels réguliers, et, sur les publications périodiques dont le poids n'excède pas deux onces—quand ces journaux, etc., sont déposés à un bureau de porteurs de lettres, pour livraison par le bureau ou ses porteurs—1 cent chacun.

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

L'ordonnance sur le paiement des taxes municipales.

Plusieurs 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, [illegible] 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 1875, cinquante cents par $100, comptant, le reste, $[illegible] 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, sans 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 2728, 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-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 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 6 heures du matin, Madisonville tous les matins, le DIMANCHE et le MERCREDI soir.

Des excursions régulières auront lieu. Le steamer partira d'ici DIMANCHE matin, à l'arrivée du convoi de 7 heures et demie, le MERCREDI matin à l'arrivée du convoi de 8 heures, et sera de retour le soir du même jour.

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,

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

14 mai—

Excursion régulière du Dimanche et du Mercredi.

Pour Mandeville, Louisbourg 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,

25avril—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 7:45 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. H. ALLEN, Directeur-général. C. S. PAYNE, Agent.

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 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, Caire et St. Louis.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JNO. JAMES, 117 Commune et HITE & CARLIN, 6 Tchoupitoulas.

3août—1an

Nouvelle-Orléans et Grand-Ecore Packet.

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

Pour Port de Russey, Barbin, Hernando, 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, 43 rue du Camp, HITE & CARLIN, 6 rue Tchoupitoulas, BRITTON & KOPPLER, 185 rue Commune, ADAMS & WORK, 8 Commercial Place.

24 déc.—6m

OPELOUSAS.

Départ régulier tous les Mercredis à 5 h.

Pour Washington, Opelousas, Port Barre, Simmsport, Church Point, et tous les débarcadères sur l'Atchafalaya et du Bayou Courtableau, le

HERTHA,

W. Burton, capitaine, J. B. [illegible], commis.

Ce bateau laissera la Nile-Orléans comme il est dit ci-dessus, prenant du fret et des passagers pour tous les atterrages du Bayou des Glaises, ainsi sa jonction avec le [illegible] Simmsport.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à BRITTON & KOPPLER, No 186 de la rue de la Commune.

5 août—6m

POUR LES OPELOUSAS.

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

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

FLORA,

C. C. Biehel, capitaine. A. Meynier et E. Dorties, 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. 6 de la rue Tchoupitoulas. LOW & McPEACKE No 40 de la rue du Camp.

14 janvier

ARRANGEMENT D'ÉTÉ.

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

Le bateau à vapeur

CAMELIA MIGNON,

Capitaine Allen Juneau; Chas. A. Bruslé, 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 Baton Rouge [illegible] MANCHES soir.

Paquebot de la Côte et de Lafourche.

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

HENRY TETE,

[illegible]

Départ de la Nouvelle-Orléans, tous les LUNDIS à 5 heures A. 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 E. RIVET, 16 rue Conti.

16 juillet—6m

Pour la Côte au-dessus de la ville

La Nouvelle-Orléans, la côte et le débarcadère du Couvent et le White Hall Dry Mill—Trois fois par semaine—Lafourche à Vapeur

MARY ERA,

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.

AGENTS DE L'ABEILLE

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

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

WILLIAM GIRARD, à Waterloo, paroisse de la Pointe-Coupée.

J. LANDREAU, Maître-de-poste à Hermitage pour la paroisse de la Pointe-Coupée.

GEO. L. MAYER, Maître-de-poste à Marksville, paroisse des Avoyelles.

A. MARIDAT, à la Nouvelle-Ibérie.

M. EMONET, à Lécompte, paroisse St-Landry.

M. L. DUPLEIX, à Natchitoches.

M. WM. L. ROUBE, député Maître-de-poste Plaquemines, paroisse Iberville.

C ROBERT, à Franklin, paroisse Ste Marie

P. DAMARE, St Martinville.

VALERY THIBODEAU, Pont-Bre

A. DURIO, Arnaudville.

M. PETETIN, Grand-Côteau.

ADRIEN GONSOULIN, Fausse-Pointe.

F. P. BERRAU, à la Pâque-Christian.

A. NEVEU, Versaillesville.

LAURENT CHERI, Plaquemines (Iberville).

A. BOYER, Mercerville (Avoyelles).

E. RIOULFI, Houma (Terrebonne).

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

WM. HUDSON, à Jeannerette, par [illegible]

EDGAR DELERY, Baie St-Louis, (Miss).

AUX MAITRES DE POSTE.

Les maîtres de poste sont autorisés à renouveler des abonnements à l'Abeille (édition quotidienne, $12 par an; édition hebdomadaire, $3). Nous les prévenons néanmoins que toute demande d'abonnement sera considérée comme non avenue, à moins que la lettre ne renferme en même temps le montant de l'abonnement, préalablement fait à [illegible]

VAPEURS

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

SEULE LIGNE DIRECTE POUR LA FRANCE.

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS.

LIGNE POSTALE DE NEW-YORK AU HAVRE.

Les splendides bâtiments de cette ligne favorite partiront comme suit de Pennsylvania No. [illegible] rivière du Nord en passant plus au Sud que toutes les autres lignes.

VILLE-DE-PARIS, Lachesnez, samedi, [illegible]

PEREIRE, Danré, samedi, 12 juin.

FRANCE, Trudelle, samedi, [illegible] juin.

PRIX DU PASSAGE en OR (y compris le vin): Première cabine, $[illegible]; Seconde, $[illegible]; [illegible] Billets aller et retour à prix réduits. Entrepont $[illegible] avec matelas et [illegible] et tout le nécessaire, sans frais supplémentaires.

GEO. MACKENZIE, Agent, 55 Broadway, New-York, [illegible] Agent [illegible]

STEAMERS DU HAVRE —ET DE LA— NOUVELLE-ORLEANS.

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

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

Ils passent la barre en tout temps, sans retard. Pour fret ou passage (excellents aménagements, 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 BREME et la NOUVELLE-ORLEANS, 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—

	De Brême.	De la Nlle-Orléans.
Hannover...	12 janv.	17 fév.
Frankfurt...	5 fév.	17 mars.
Hannover...	4 avril.	12 mai.

Les autres 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 fret.

PRIX DU PASSAGE.

De Brême, Southampton ou le Hâvre—à la Havane ou à la Nouvelle-Orléans:

Chambres............ $[illegible] en or.
Entrepont............ [illegible]

De la Nouvelle-Orléans ou de la Havane à Southampton,—au Hâvre ou à Brême:

Chambres............ $[illegible] en or.
Entrepont............ [illegible]

De la Nouvelle-Orléans à la Havane:

Chambres............ $[illegible] en or.
Entrepont............ [illegible]

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

Pour plus de détails, s'adresser à

ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents,

8 octo—1 an Au No [illegible] de la rue de l'Union.

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.
CALTIC, Samedi, 19 juin, à 2 h. P. M.
REPUBLIC, Samedi, 26 juin, à 10 h. P. M.

Du White Star Dock, Pavonia Ferry, Jersey City.

Ces steamers, les plus beaux du monde, sont de grandeur uniforme; il n'en est pas qui soient mieux dessinés. 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, et les passagers n'y sentent le moins le 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 35 de la rue Carondelet, Nlle-Orléans.

Des billets se vendent à la Nlle-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 pied 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 [illegible]

La Compagnie vend, au plus bas prix, des billets de touristes, (payables d'avance), pour toutes les parties de l'Europe. Excursions au-dessous de la moitié du prix. [illegible]

Elle vend des traites de une livre sterling et au-dessus.

Pour les billets, les chambres et autres renseignements, s'adresser à

A. K. MILLER & CO., Agents,

1erav—3m No 35 de la rue Carondelet.

STATE LINE.

POUR LIVERPOOL DIRECTEMENT.

Le magnifique steamer

STATE OF ALABAMA

Partira de son quai, au poteau 25, Troisième District, Nouvelle-Orléans, le MERCREDI, 14 juillet.

	Salon.	2e classe.	Entrepont
Liverpool.....	$125	$80	$26
Paris.....	145	65	45
Havre.....	135	60	45
Hambourg.....	132	65	50
Anvers.....	137	65	45
Brême.....	150	70	50
Bordeaux.....	153	80	59

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, 35 rue Carondelet, Nlle-Orléans.

25mai—aullyuil

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

HUDSON,

Gager, commandant

Partira de son wharf, au pied de la rue Toulouse

DIMANCHE, 6 juin, à 8 A. M.

Passage........................$30.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à

ALFRED MOULTON, Rue Carondelet, No 61.

mai—1an

POUR VERA CRUZ.

Tampico, Tuxpan, Campêche, 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. F. Sherwood,
CITY OF MERIDA.......Capt. J. W. Reynolds.
CITY OF HAVANA.......Capt. T. J. Phillips

Le steamer

CUBA,

Commandant J. McINTOSH,

partira de son quai, au pied de la rue Calliope, 1er District, le SAMEDI, 5 juin, à 6 heures du matin.

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

F. ALEXANDRE & SONS, 31 Broadway, New York.

Pour fret ou passage, s'adresser à

J. M. WITHERSPOON, Agent, Au No 60 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.

Transportant la malle des Etats-Unis.

JUNIATA, comm. J. W. Catherine, 1500 tonneaux
YAZOO, do. L. D. Barrett, 1500 tonneaux
C. W. LORD, L. Osler, 1000 tonneaux

Départ, VENDREDI, 4 juin, à 6 heures A. M.

Le beau steamer de 1ère classe,

JUNIATA,

Commandant, J. W. Catherine.

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à

EDWARD A. YORKE, Agent, au coin des rues Carondelet et Gravier

4 nov—1 an.

DONATIEN AUGUSTIN, Register in Bankruptcy.

Office Custom-house building, next to U. S. Court rooms.

Commissioned as Register by the Honorable Chief Justice of the U. S., [illegible]

[illegible]

Avis aux Contribuables.

Le soussigné a transporté son bureau du No [illegible] [illegible]

JOHN T. DUFOUR.

Notice to the Public & Taxpayers.

The undersigned has removed his office from No. [illegible]

JOHN T. DUFOUR, No. [illegible]

4 fev—1m

CHEMINS DE FER.

Chemin de Fer Pontchartrain.

[illegible]

C. H. ALLEN, Surintendant.

[illegible] MOBILE LINE.

[illegible]

On and after May 23, 1875, trains leave depot foot Canal street: EXPRESS AND MAIL, DAILY, [illegible]

[illegible]

D. B. ROBINSON, [illegible]

LIGNE DE MOBILE.

[illegible]

A partir du 22 Mai 1875.

[illegible]

D. B. ROBINSON.

Grand chemin de fer de la [illegible]

[illegible]

DEPARTS. ARRIVEES.

[illegible]

CHARS DORTOIRS PULLMAN JUSQU'A ST. LOUIS, CHICAGO ET LOUISVILLE.

[illegible]

A. D. SHELDON, [illegible]

E. D. FROST, [illegible]

New Orleans, St. Louis & Chicago R. R. Co.

[illegible]

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS THROUGH TO ST. LOUIS, CHICAGO AND LOUISVILLE.

[illegible]

A. D. SHELDON, [illegible]

E. D. FROST, General Manager.

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

[illegible]

GEO. PANDELY, [illegible]

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle Marchande de la Nlle-Orléans.

No. 104 RUE DU CANAL.

[illegible]

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LA Nouvelle-Orléans.

[illegible]

Compagnie d'Assurance du Peuple DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

TROISIEME ETAT ANNUEL.

[illegible]

S. M. DAVIS, Président.
A. SOCOLA, Vice-Président.

[illegible]

DIRECTEURS:

[illegible]

J. W. HINCKS, [illegible]

JOHN LEMONNIER, [illegible]

Grand Etat de Situation

[illegible]

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sud.

[illegible]

BUREAU COMPTANT SUR LE MARCHE.

[illegible]

DIRECTEURS.

[illegible]

Compagnie d'Assurance de l'Union DE LA NLLE-ORLEANS.

SIX-SEPTIEME ETAT

[illegible]

A. SHIATFIELD, [illegible]

ETAT DE LA LOUISIANE,

[illegible]

Commercial Insurance Company of New Orleans.

[illegible] RUE DE LA COMMUNE. [illegible]

[illegible]

J. M. GOLDSBY, Président.

ETAT DE LA LOUISIANE,

[illegible]

La Compagnie d'Assurance TEUTONIA

[illegible]

L'Union Française.

[illegible]

GEO. W. [illegible]

[illegible]

ASSURANCES.

Association d'Assurance DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

Bureaux, 108 rue du Camp.

CINQUIEME ETAT ANNUEL.

[illegible]

ACTIF.

[illegible]

PASSIF.

[illegible]

DIRECTEURS:

L. J. WEBSTER, A. J. GOMILA,
ABE HIRSCH, JOHN LEISY,
J. B. CAMORS, E. F. GOLDAN,
I. N. SMALL, J. FLAHERTY,
LOUIS SCHNEIDER, BEN. ABRAHAM,
PIERRE LANAUX, [illegible]

Home Mutual Insurance Company DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

VINGT-DEUXIEME ETAT ANNUEL

[illegible]

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

[illegible]

ACTIF.

[illegible]

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

Nouvelle-Orléans, le 7 janvier 1875.

[illegible]

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

Bureau No. [illegible] rue du Camp.

[illegible]

HENRY PEYCHAUD, Président,

ETAT DE LA LOUISIANE,

[illegible]

RAPPORT SUR L'ETAT DE LA Banque Nationale Mutuelle de la Nlle-Orléans.

[illegible]

BILAN DE LA [illegible] GERMANIA NATIONALE DE LA NOUVELLE-ORLEANS DANS L'ETAT DE LA LOUISIANE.

[illegible]

ETAT DE LA LOUISIANE,

[illegible]