L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux—No. 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS.
MARDI MATIN, 1er JUIN.

FEUILLETON.

LE CHANCELLOR.

—o—

PAR JULES VERNE.

o

XVIII (Suite).

— Tu as raison, père, répond André, et après tout, il est fort possible que cet îlot soit destiné à durer autant que nos continents. Seulement, s'il doit disparaître, le capitaine Kurtis aimerait autant que ce fût dans quelques jours, lorsqu'il aura réparé ses avaries, car cela lui épargnerait la peine de renflouer son navire!

— Vraiment, André, m'écriai-je plaisamment, vous prétendez disposer de la nature en souverain! Vous voulez qu'elle élève et engloutisse un écueil à votre volonté, selon votre besoin personnel, et, après avoir créé ces roches spécialement pour permettre d'éteindre l'incendie du *Chancellor*, qu'elle les fasse disparaître, à votre coup de baguette, pour le dégager?

— Je ne veux rien, monsieur Kazallon, répondit en souriant le jeune homme, si ce n'est remercier Dieu de nous avoir si visiblement protégés. Il a voulu jeter notre navire sur ce récif, et il le remettra à flot lorsque le moment en sera venu.

— Et nous l'aiderons dans toutes les mesures de nos forces, n'est-ce pas, mes amis?

— Oui, monsieur Kazallon, répondit M. Letourneur, car c'est la loi de l'humanité de s'aider soi-même; cependant, André a raison de mettre sa confiance en Dieu. Certes, en s'aventurant sur la mer, l'homme fait un emploi remarquable des qualités que la nature lui a départies; mais, sur cet Océan sans bornes, quand les éléments se déchaînent, il sent combien est fragile le navire qui le porte, et combien lui-même est faible et désarmé! Aussi, je pense que la devise du marin devrait être celle-ci: Confiance en soi, et foi en Dieu!

— Rien n'est plus vrai, monsieur Letourneur, ai-je répondu. Aussi, je crois qu'il est bien peu de marins dont l'âme soit obstinément fermée aux impressions religieuses.

En causant ainsi, nous examinons avec soin les roches qui forment la base de l'îlot, et tout nous convainc que son origine est récente. En effet, il n'y a pas un coquillage, pas une touffe de varech qui soient accrochés aux parois de basalte. Un amateur d'histoire naturelle ne ferait pas ses frais à fouiller cet amoncellement de pierres, où la nature végétale et animale n'a pas encore mis l'empreinte de son cachet. Les mollusques y manquent absolument, aussi bien que les hydrophytes. Le vent n'y a pas encore apporté un seul germe, et les oiseaux de mer n'y ont point cherché un refuge. Seul, le géologue peut trouver matière à quelque intéressante étude en examinant cette substruction basaltique, qui porte uniquement les traces d'une formation plutonienne.

En ce moment, notre canot revient à la pointe sud de l'îlot sur laquelle est échoué le *Chancellor*. Je propose à mes compagnons de mettre pied à terre, et ils acceptent avec empressement.

— Dans le cas où l'îlot devrait disparaître, dit en riant le jeune André, il faut au moins que des créatures humaines lui aient rendu visite!

Le canot accoste, et nous descendons sur le roc basaltique. André prend les devants, car le sol est assez praticable, et le jeune homme n'a pas besoin d'un bras pour le soutenir. Son père se tient un peu en arrière, près de moi, et nous voilà gravissant l'écueil par une pente très douce qui conduit à son sommet le plus élevé.

Un quart d'heure nous suffit pour franchir cette distance, et tous les trois, nous nous asseyons sur un prisme basaltique qui couronne la plus haute roche de l'îlot. André Letourneur tire alors un carnet de sa poche et commence à dessiner le récif, dont les contours se projettent très nettement à nos yeux sur le fond vert des eaux.

Le ciel est pur, et la mer, basse alors, découvre les dernières pointes qui émergent au sud, laissant entre elles l'étroite passe suivie par le *Chancellor* avant son échouement.

La forme de l'écueil est assez singulière et rappelle absolument celle d'un "jambon" jusqu'à l'intumescence dont nous occupons le sommet.

Aussi, lorsque André a tracé le périmètre de l'îlot, son père lui dit:

— Mais, mon enfant, c'est un jambon que tu as dessiné là.

— Oui, père, répond André, un jambon basaltique, d'une taille à réjouir Gargantua, et, si le capitaine Kurtis y consent, nous donnerons à ce récif le nom de "Ham-Rock."

— Certes, m'écriai-je, le nom est bien trouvé! L'écueil de Ham-Rock! Et puissent les navigateurs ne s'en approcher qu'à une distance respectueuse, car ils y ont les dents assez dures pour l'entamer!

C'est à l'extrémité sud de l'îlot que le *Chancellor* a touché, c'est-à-dire sur le manche même du jambon, et dans la petite crique formée par la concavité de ce manche. Il est incliné sur sa hanche de tribord et donne fortement la bande en ce moment, car la marée est alors extrême ment basse.

Lorsque le dessin d'André Letourneur est achevé, nous redescendons par une autre pente qui s'abaisse doucement vers l'ouest, et bientôt une jolie grotte s'offre à nos regards. A la voir, on dirait vraiment que c'est là une œuvre architecturale, de l'ordre de celles que la nature a fondées dans les Hébrides, et plus particulièrement à l'île de Staffa. MM. Letourneur, qui ont visité la grotte de Fingal, la retrouvent ici tout entière, mais sur des proportions réduites. Même disposition des prismes concentriques, due au mode de refroidissement des basaltes; même dais de poutres noires, dont les joints sont faites d'une matière jaune; même pureté des arêtes prismatiques que le ciseau d'un ornemaniste n'aurait pu profiler avec plus de netteté; enfin, même bruissement de l'air à travers ces basaltes sonores, dont les Gaels ont fait les harpes des ombres fingaliennes. Seulement, à Staffa, si le sol n'est qu'une nappe liquide, ici, la grotte ne peut être attente que par les grands coups de mer, et le champ des fûts prismatiques y forme un pavé solide.

En outre, fait observer André Letourneur, la grotte de Staffa est une vaste cathédrale gothique, et celle-ci n'est que la chapelle de cette cathédrale! Mais qui se serait attendu à trouver une telle merveille sur un récif inconnu de l'Océan!

Après nous être reposés pendant une heure dans la grotte de Ham Rock, nous suivons le littoral de l'îlot, et nous revenons au *Chancellor*. Robert Kurtis est mis au courant de nos découvertes, et il inscrit l'îlot sur sa carte avec le nom que lui a donné André Letourneur.

Pendant les jours suivants, nous n'avons jamais négligé de faire une promenade à cette grotte de Ham Rock, où nous passons quelques bonnes heures. Robert Kurtis l'a visitée aussi, mais en homme préoccupé de tout autre chose que d'admirer une merveille naturelle. Falsten s'est rendu une fois, pour examiner la nature des roches et en casser quelques morceaux avec le sans pitié d'un géologue. M. Kear n'a pas voulu se déranger; c'est resté confiné à bord. J'ai offert à Mrs. Kear de nous accompagner pendant une de nos excursions, mais le désagrément d'embarquer dans le canot et d'éprouver quelque fatigue lui a fait refuser ma proposition.

M. Letourneur a également demandé à miss Herbey s'il lui serait agréable de visiter le récif. La jeune fille a cru pouvoir accepter cette proposition, heureuse d'échapper, ne fût-ce que pour une heure, à la tyrannie capricieuse de sa maîtresse. Mais lorsqu'elle prie Mrs. Kear de lui permettre de quitter le bord, Mrs. Kear refuse net.

Je suis outré de cette conduite, et j'interviens près de Mrs. Kear, en faveur de miss Herbey. Il faut lutter, mais comme j'ai déjà eu l'occasion de rendre quelques services à l'égoïste passagère et qu'elle peut avoir encore besoin de moi, elle finit par céder à mes instances.

Miss Herbey nous accompagne donc plusieurs fois dans nos promenades à travers les roches. Plusieurs fois aussi, nous péchons sur le littoral de l'îlot, et nous déjeunons gaîment dans la grotte, pendant que les harpes basaltiques vibrent sous la brise. Nous sommes vraiment heureux du plaisir qu'éprouve miss Herbey à se sentir libre pendant quelques heures. Certes, l'îlot est petit, mais jamais rien au monde n'a paru si grand à la jeune fille! Nous aussi, nous l'aimons, cet aride récif, et bientôt il n'a plus une pierre qui ne nous soit connue, pas un sentier que nous n'ayons joyeusement suivi! C'est un vaste domaine, comparé au pont étroit du *Chancellor*, je sais sûr qu'à l'heure du départ, nous ne le quitterons pas sans regret.

A propos de l'île de Staffa, André Letourneur nous apprend qu'elle appartient à la famille des Mac-Donald, qui l'afferment par an, pour la somme de douze livres (300 francs).

— [illegible] messieurs, demande miss [illegible] voyez vous qu'on louerait celle-ci, pour une demi-couronne?

— Pas même un penny, miss, dis-je en riant. Est-ce que vous auriez l'intention de la prendre à bail?

— Non, monsieur Kazallon, répond la jeune fille en comprimant un soupir, et pourtant, c'est ici peut-être le seul endroit où j'aie été heureuse!

— Et moi heureux! murmure André.

Il y a bien des souffrances cachées dans cette réponse de miss Herbey! La jeune fille pauvre, sans parents, sans amis, n'a encore trouvé le bonheur—un bonheur de quelques instants,—que sur un roc ignoré de l'Atlantique!

XIX

Du 6 au 15 novembre.—Pendant les cinq premiers jours depuis son échouement, des vapeurs âcres et épaisses se sont échappées de la cale du *Chancellor*, puis elles ont diminué peu à peu, et, le 6 novembre, on peut considérer l'incendie comme éteint. Cependant, par mesure de prudence, Robert Kurtis fait continuer la manœuvre des pompes, en sorte que la coque est maintenant noyée jusqu'à la hauteur de l'entrepont. Seulement, lorsque la mer baisse, l'eau baisse aussi dans la cale, et les deux surfaces liquides se nivellent intérieurement et extérieurement.

— Ce qui prouve, me dit Robert Kurtis, que la voie d'eau est considérable, puisque l'écoulement se fait avec une telle rapidité.

Et, en effet, l'ouverture produite dans la coque ne mesure pas moins de [illegible] pieds carrés de superficie. Un des matelots, Flaypol, ayant plongé à mer basse, a reconnu la position et l'importance de l'avarie. La voie d'eau s'ouvre à trente pieds sur l'avant du gouvernail, et trois bordages ont été défoncés par une pointe de roc, à deux pieds environ au-dessous de la rablure de la quille. Le choc s'est produit avec une violence extrême, le navire étant lourdement chargé et la mer grosse. Il est même surprenant que la coque ne se soit pas ouverte en plusieurs endroits. Quant à la voie d'eau, sera-t-il facile de l'aveugler? c'est ce que l'on saura quand la cargaison, enlevée ou déplacée, permettra au maître charpentier d'arriver jusqu'à elle. Mais il faudra deux jours encore avant qu'il soit possible de pénétrer dans la cale du *Chancellor* et d'en retirer les balles de coton qui ont été respectées par le feu.

Pendant ce temps, Robert Kurtis ne reste pas oisif, et, son équipage le secondant avec zèle, d'importants travaux sont exécutés.

Ainsi, le capitaine fait rétablir le mât d'artimon, qui s'est abattu lors de l'échouement, et qu'on était parvenu à haler sur le récif avec tout son gréement. Des bigues ayant été installées à l'arrière, le bas mât a pu être replacé sur l'ancien tronçon, que le charpentier Dowlas a mortaisé à cet effet. Un jumelage convenable, maintenu par de fortes ligatures et des chevilles de fer, assure la jonction des deux parties brisées.

Cela fait, tout le gréement est revu avec soin, les haubans, les galhaubans, les étais sont raidis à nouveau, quelques voiles sont changées, et les manœuvres courantes, convenablement rétablies, nous permettront de naviguer avec sécurité.

Il y a grosse besogne à l'arrière et à l'avant du navire, car la dunette et le poste de l'équipage ont été très endommagés par les flammes. De là, nécessité de tout remettre en état,—ce qui demande du temps et des soins. Le temps ne manque pas, les soins ne font pas défaut, et nous pouvons bientôt rentrer dans nos cabines.

C'est le 8 seulement que le déchargement du *Chancellor* a pu être utilement commencé. Les balles de coton étant noyées dans l'eau, dont la cale est remplie à mer haute, des palans sont installés au-dessus des panneaux, et nous donnons la main aux hommes de l'équipage pour hisser ces lourdes balles, qui sont pour la plupart absolument avariées. On les débarque une à une dans le canot, et elles sont transportées sur le récif.

Lorsque la première couche de la cargaison est ainsi enlevée, il faut songer à épuiser, en partie du moins, l'eau qui remplit la cale. De là, nécessité de boucher aussi hermétiquement que possible le trou que la roche a fait dans la coque du navire. Travail difficile, mais dont le matelot Flaypol et le bosseman s'acquittent avec un zèle au-dessus de tout éloge. Ils sont parvenus, à mer basse, en plongeant jusque sous la hanche de tribord, à clouer une feuille de cuivre sur le trou, mais comme cette feuille ne pourra supporter la pression lorsque le niveau intérieur baissera par l'action des pompes, Robert Kurtis essaye d'assurer l'obturation en entassant des balles de coton contre les bordages défoncés. La matière abonde, et bientôt le fond du *Chancellor* est comme matelassé par ces lourdes et imperméables balles, qui, on l'espère, permettront à la feuille de cuivre de mieux résister.

(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 dû 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 [illegible] sont écrites, imprimées ou gravées, [illegible] des devises déloyales [illegible] 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 enveloppés 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 quoi que 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 posés ensemble et le port en sera payé par un timbre spécial adhérent qui sera fourni par le maître de poste général, lequel timbre sera apposé au dit paquet ou au sac qui le contiendra, ou sur un mémorandum constatant le dit paiement, ou autrement, ainsi que décidera le maître de poste général.

Sec. 7. Que les journaux dont un exemplaire à chaque abonné résidant dans les limites du comté où le dit journal est imprimé et publié en partie ou en totalité, passeront franc de port, mais les dits journaux ne seront pas livrés au bureau de porteurs de lettres ni ne seront distribués par les porteurs, à moins de paiement de port ainsi que l'exige la loi.

Troisième Classe.

Tout ce qui appartient à la troisième classe doit être payé d'avance et en plein.

N. B.—Le paiement doit se faire, d'avance, en timbres, et le poids ne doit pas excéder celui que prescrit la loi, (c'est-à-dire, quatre livres.) Les paquets pesant plus que le poids prescrit ne passeront point par la malle.

Sur les brochures, les publications faites de temps en temps, les journaux, revues et magasins passagers; les petites affiches, les affiches, les feuilles de musique, les circulaires non cachetées, les prospectus, les manuscrits de livres et les épreuves, les cartes imprimées, les mappes, les lithographies, les impressions, les lithographies chromo, les gravures, les [illegible], 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 des 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.

JACKSON STORE.—Nous invitons les dames à examiner la liste de prix que MM. Senac & Larose publient dans nos colonnes pour la semaine prochaine. Cette liste est réellement engageante ainsi que celle des marchandises qu'on peut avoir en échange de la première. On vend aussi dans le même magasin des coupons de toutes sortes d'étoffes à des prix presque nominaux. Le Jackson Store est situé au coin des rues Ste-Anne et Chartres.

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 2995—Série d'administration.)

Ordonnance [illegible] 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 1860 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 [illegible], 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 1874, cinquante cents par $100, comptant, le reste, $9.50 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 entendu 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 dépôt 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 2918, série d'administration, adoptée le 29 décembre 1874, sont, par les présentes, rappelées.

Adopté par le Conseil de Ville de la Nile-Orléans, le 16 février 1875.

CHARLES J. LEEDS, Maire.

Pour copie conforme:

J. H. HARDY, Secrétaire.

VAPEURS.

Pour l'été.

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

Pour Mandeville, Louisburg, Madisonville et Covington,

Le beau steamer 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 Tchefuncte, 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 9 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, 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.

2 avril—2m

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, [illegible], 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 4 heures du soir.

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

C. E. FAYNE, Agent.
C. H. ALLEN, Directeur général.

12 mai—6m

Vicksburg.

Départ régulier [illegible] SAMEDIS, à [illegible]

[illegible]

F. F. 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. JANNEY 117 Commune et
HITE & CARLIN, 4 Tchoupitoulas.

Nouvelle-Orléans et Grand-Ecore Packet.

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

Pour Port de [illegible], Norman, Alexandrie, la Rivière aux Cannes, Montgomery, Grand Ecore ainsi que tous les débarcadères intermédiaires, le bateau à vapeur [illegible]

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

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
N. M. CARTER, 33 rue du Camp.
HITE & CARLIN, 4 rue Tchoupitoulas.
BRITTON & EPPLER, 106 rue Commune.
ADAMS & WORK, 5 Commercial Place.

24 déc.—

OPELOUSAS.

Départ régulier tous les Mercredis—à 5 h.

Pour Washington, Opelousas, Port Barre, Simmesport, Churchville et tous les débarcadères de la rivière Atchafalaya et du Bayou Courtableau.

BERTHA,

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

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

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

6 août—

POUR LES OPELOUSAS.

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

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

FLETA,

C. C. Pickett, capitaine,
A. Meynier et S. Derbes, commis.

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

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

14 janv—

ARRANGEMENT D'ÉTÉ.

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

Le bateau à vapeur

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 Baton-Rouge tous les JEUDIS et tous les DIMANCHES soir.

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. Aucoin,
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, [illegible] la côte le jour.

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à
[illegible]

16 juillet—1an

[illegible]

MARY IDA.

Capitaine J. A. [illegible]

[illegible] MARDI, JEUDI [illegible] 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, 2 rue Conti.

9 mai—

AGENTS DE L'ABEILLE

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

M. FR. MAGNET, 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.

F. 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. ESQUERÉ, à Lecoville, paroisse St-Landry

M. L. DUPLEIX, à Natchitoches.

M. WM. L. ROCHE, député Maître-de-poste [illegible], paroisse Iberville.

C. ROBERT, à Franklin, paroisse Ste-Marie

ALFRED GRADENIGO, St-Martinville.

VALERY THIBODEAU, Pont-Bré

A. DURIO, Grand-[illegible]

M. PETETIN, Grand-Côteau.

ADRIEN GOSSOULIN, Fausse-Pointe.

F. F. BÉREAU, à la Pass-Christian.

A. REVEU, Vermillionville.

LAURENT OHÉRI, Plaquemines (Iberville).

A. BOYER, Moreauville (Avoyelles).

E. RICOLFI, Houma (Terrebonne).

SYLVAIN LEHMAN, Maître-de-poste à Jeanerette (Teche).

WM. MUDSON, à Jeanerette, paroisse Ste-Marie.

EDGAR DELERY, Baie St-Louis, (Miss.

AUX MAITRES DE POSTE.

Les maîtres de poste qui sont autorisés à recevoir des abonnements à l'Abeille édition quotidienne, $12 par an; édition hebdomadaire, $5. 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, [illegible] chaque mois.

VAPEURS

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

SEULE LIGNE DIRECTE POUR LA FRANCE

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS.

LIGNE POSTALE DE NEW-YORK AU HAVRE.

Les splendides bâtiments de cette ligne [illegible] partiront comme suit [illegible] du Havre, [illegible]

VILLE-DE-PARIS, [illegible]
PEREIRE, Danré, samedi 12 juin.
FRANCE, Trudelle, samedi, 26 juin.

PRIX DU PASSAGE en OR, [illegible]

[illegible]

GEO. MACKENZIE,
Agent, 55 Broadway, New-York,
L. CHARD, Agent,
nov—25 [illegible] Lettre M. T. C.

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, [illegible]

Pour fret ou passage (excellentes [illegible] ments, bonne table, y compris le vin.)

S'adresser à

F. INGATE, [illegible]
No 14 de la rue [illegible]
Nouvelle-Orléans.

30 juill—1an

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

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

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

	De Brême.	De la Nile-Orléans
Hannover...	12 janv.	17 fév.
Frankfurt...	9 fév.	17 mars.
Hannover...	5 avril.	12 mai.

Les autres jours de départ seront annoncés plus tard.

En partant de Brême, les steamers touchent au Hâvre 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, ou Hâvre ou à Brême:
Chambres.................... $[illegible] en or,
Entrepont.................... [illegible]

De la Nouvelle-Orléans à la Havane:
Chambres.................... $[illegible]
Entrepont.................... [illegible]

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

Pour plus de détails, s'adresser à

ED. F. STOCKMEYER & CO., Agents,
1 août—1an 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, [illegible] juin, à midi.
GERMANIC, Samedi, 19 juin, à 1 h. P. M.
ADRIATIC, Samedi, 12 juin, à midi.
CELTIC, Samedi, 19 juin, à 6 h. A. M.
REPUBLIC, Samedi, 26 juin, à 6 h. P. M.

Du White Star Dock, Pier 52, North River.

Ces steamers, les plus fins marcheurs, sont de grandeur uniforme; il n'en est pas qui soient mieux disposés. Le salon, les chambres, les fumoirs et les chambres à bain se trouvent au milieu des steamers, où le bruit se fait le moins entendre, [illegible] [illegible] 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 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—1an

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 un des steamers qui font le service des 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 Georgia.

La Compagnie vend, au plus bas prix, des billets de chemin de fer pour tous [illegible] les parties de l'Europe. [illegible]

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

A. K. MILLER & CO., Agents,
1er avr—2m No 26 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	$128	[illegible]	$35
Paris	[illegible]	80	65
Havre	140	80	65
Hambourg	146	80	45
Anvers	137	80	60
Brême	155	70	54
Bordeaux	155	80	54

Billets pour tous les points, aux plus bas prix. Passe-ports ou 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,
25 mai—[illegible] 26 rue Carondelet, Nile-Orléans.

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.................. $50.

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

Pour fret ou passage, s'adresser à
ALFRED MOULTON,
mai—1an [illegible]

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. E. 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 8 heures du matin.

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

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

Pour fret ou passage, s'adresser à
J. M. WITHERSPOON, Agent,
Au No [illegible] de la rue [illegible]

Le steamer CITY OF MERIDA partira le 30 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 68 à 70 degrés pendant toute l'année.

12 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. Catherine, 1400 tonneaux
YAZOO, do. L. D. Barrett, 1400 tonneaux
C. W. LORD, L. Colton, 1000 tonneaux

Départ, VENDREDI, 4 juin, à 8 heures A. M.

Le beau steamer de 1re 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 direct à New-York pour tout le voyage.. [illegible]

Pour fret ou passage, s'adresser à

EDWARD A. YORKE, Agent,
au coin des rues Carondelet et Gravier
6 nov—1 an.

DONATIEN AUGUSTIN, Register in Bankruptcy,

Office Commercial building, next to U. S. Court-house.

Commissioned [illegible] by the Honorable Chief Justice of the U. S. [illegible] [illegible] by Messrs. E. D. [illegible] [illegible]

Avis aux Contribuables.

Le soussigné a transporté son bureau de No [illegible] de la rue du Maine, au No 24 de même [illegible], avec M.M. [illegible] Il prévient [illegible]

6 fév—1m JOHN T. DUFOUR.

Notice to the Public & Taxpayers.

The undersigned has removed his office from No. 5 [illegible] to No. 24 same alley, [illegible]

JOHN T. DUFOUR,
No. 24 [illegible] Alley.

CHEMINS DE FER.

Chemin de Fer Pontchartrain.

[redacted]

[illegible]

A. D. [illegible]

[illegible] MOBILE LINE.

[redacted]

May 23, 1875.

Trains leave depot foot of Canal street [illegible]

EXPRESS AND MAIL DAILY [illegible]

[illegible]

D. B. ROBINSON,

[illegible] DE MOBILE

[redacted]

A partir du 23 Mai 1875.

[illegible]

[redacted]

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

Les trains partent et arrivent [illegible] (Du dépôt, au pied de la rue des [illegible])

A partir du 23 décembre

DÉPARTS. ARRIVÉES.

[illegible]

CHARS DORTOIRS PULLMAN [illegible] LOUIS, CHICAGO ET LOUISVILLE

[illegible]

A. D. SHELDON, [illegible]
E. D. FROST, Directeur-général.

[redacted]

Nile-Orléans, St-Louis & Chicago R. R. Co. (Great Jackson Route)

[illegible] From December [illegible]

DEPART.

[illegible]

PULLMAN PALACE SLEEPING CARS THROUGH TO ST. LOUIS [illegible] AND LOUISVILLE

[illegible]

A. D. SHELDON, [illegible]
E. D. FROST, General Manager.

[redacted]

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

[illegible]

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

Bureaux, No 5 de la rue [illegible]

TROISIÈME ÉTAT ANNUEL

[illegible]

30 juin 1874.

[illegible]

E. M. DAVIS, Président,
A. SCOLA, Vice-Président,
A. GRANGER, Secrétaire.

[illegible]

ANT. BORICOURT, Notaire Public.

[illegible]

DIRECTEURS:

[illegible]

[illegible]

[illegible]

E. W. DOUGLAS,

ASSURANCES.

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

No 40, RUE DU CANAL.

[illegible]

[illegible]

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LA Nouvelle-Orléans.

[illegible]

[illegible]

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sud.

[illegible]

JOS. [illegible] GAINES, JAS. I. DAY,
[illegible], SAMUEL C. LEVY,
HENRY REINHARDT, HENRY CLAPP,
[illegible], [illegible],
[illegible], J. L. HARRIS,
[illegible] BALDWIN, [illegible],
[illegible] MACKEAN, [illegible],
[illegible], ISAAC L. HAAS,
[illegible], [illegible],
E. W. TAYLOR, JOS. JONAS,
[illegible], [illegible].

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

[illegible]

[illegible]

Commercial Insurance Company of New Orleans.

[illegible]

La Compagnie d'Assurance TEUTONIA

[illegible]

L'Union Française.

[illegible]

ASSURANCES.

Association d'Assurances DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Bureaux, 208 rue du Canal.

[illegible]

[illegible]

DIRECTEURS:

L. J. WEBSTER, A. J. GOMILA,
[illegible], JOHN LEST,
[illegible] CAMORS, [illegible],
[illegible], J. PLAISENT,
LOUIS SCHNEIDER, [illegible],
[illegible] LANAUX, [illegible].

Home Mutual Insurance Company DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

[illegible]

ÉTAT 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]