L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux—No. 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS.
VENDREDI MATIN, 4 JUIN.

FEUILLETON.

LE CHANCELLOR.

—o—

PAR JULES VERNE.

XXIV—(Suite).

—4 décembre.—Le premier mouvement de révolte a été arrêté par l'attitude énergique du capitaine. Robert Kurtis sera-t-il aussi heureux à l'avenir? Il faut l'espérer, car l'indiscipline de l'équipage rendrait terrible une situation déjà si grave.

Pendant la nuit, les pompes ne peuvent plus franchir. Les mouvements du navire sont lourds, et, comme il lui est très difficile de s'élever à la lame, il reçoit des paquets de mer qui l'assomment et pénètrent par les panneaux. Autant d'eau ajoutée à l'eau de la cale.

La situation va bientôt devenir aussi menaçante qu'elle l'était aux dernières heures de l'incendie. Les passagers, l'équipage, tous sentent que ce navire leur manque peu à peu sous les pieds, et ils voient monter lentement, mais incessamment, ces flots qui leur paraissent alors aussi redoutables que l'ont été les flammes.

Cependant, l'équipage travaille toujours sous les menaces de Robert Kurtis, et, bon gré, mal gré, les matelots luttent avec énergie, mais ils sont à bout de forces. D'ailleurs, ils ne peuvent épuiser cette eau qui se renouvelle sans cesse et dont le niveau s'élève d'heure en heure. Ceux qui manœuvrent les seaux sont bientôt obligés de quitter la cale, où, déjà immergés jusqu'à la ceinture, ils risquent d'être noyés, et ils remontent sur le pont.

Une seule ressource reste alors, et, le lendemain 4, après un conseil tenu entre le lieutenant, le bosseman et le capitaine Kurtis, la résolution est adoptée d'abandonner le navire. Puisque la yole, la seule embarcation qui nous reste, ne peut nous contenir tous, un radeau va être immédiatement établi. L'équipage continuera de manœuvrer les pompes jusqu'au moment où ordre sera donné d'embarquer.

Le charpentier Daoulas est prévenu, et il est convenu que le radeau sera construit sans retard avec les vergues de rechange et les bois de la drôme, préalablement sciés à la longueur nécessaire. La mer, relativement calme en ce moment, facilitera cette opération toujours difficile même dans des circonstances les plus favorables.

Donc, sans perdre de temps, Robert Kurtis, l'ingénieur Falsten, le charpentier et dix matelots, munis de scies et de haches, disposent et taillent les vergues avant de les lancer à la mer. De cette manière, ils n'auront plus qu'à les lier fortement et à disposer un bâtis solide sur lequel reposera la plate-forme du radeau, qui mesurera environ quarante pieds de long sur vingt à vingt-cinq de large.

Nous autres passagers et le reste de l'équipage, nous sommes toujours aux pompes. Près de moi se tient André Letourneur, que son père ne cesse de regarder avec une profonde émotion. Que deviendrait son fils, s'il lui fallait lutter contre les flots dans des circonstances où un homme bien constitué ne se sauverait pas sans peine? En tout cas, nous serons deux qui ne l'abandonnerons pas.

On a caché l'imminence du danger à Mrs Kear, qu'un long assoupissement tient à peu près sans connaissance.

Plusieurs fois miss Herbey a paru sur le pont, pendant quelques instants seulement. Les fatigues l'ont pâlie, mais elle est toujours forte. Je lui recommande de se tenir prête à tout événement.

—Je suis toujours prête, monsieur le docteur, me répondit Miss Hervey, qui retourne aussitôt près de Mrs Kear.

André Letourneur suit la jeune fille du regard, et un sentiment de tristesse se peint sur sa figure.

Vers huit heures du soir, le bâtis du radeau est presque terminé. On s'occupe de descendre des barriques vides et hermétiquement bouchées, qui sont destinées à assurer la flottaison de l'appareil, et que l'on assujettit solidement entre les bois de la drôme.

Deux heures après, de grands cris se font entendre dans la dunette, et M. Kear paraît en criant:

—Nous coulons! nous coulons!

Aussitôt, je vois miss Herbey et Falsten qui transporte Mrs. Kear inanimée.

Robert Kurtis court à sa cabine et en revient aussitôt avec une carte, un sextant et une boussole.

Des cris de détresse retentissent, la confusion règne à bord, et l'équipage se précipite vers le radeau, dont le bâtis, auquel la plate-forme manque encore, ne peut le recevoir!

Impossible de dire toutes les pensées dont mon esprit est traversé en ce moment, ni de peindre la rapide vision qui se fait de ma vie tout entière! Il me semble que toute mon existence se concentre dans cette minute suprême qui va la terminer! Je sens les planches du pont fléchir sous mes pieds, et je vois l'eau monter autour du navire, comme si l'Océan se creusait sous lui!

Quelques matelots se réfugient dans les haubans en poussant des cris de terreur. Je vais les suivre...

Une main m'arrête, et M. Letourneur me montre son fils, tandis que de grosses larmes coulent de ses yeux.

—Oui, dis-je en le serrant convulsivement le bras. A nous deux, nous le sauverons!

Mais, avant moi, Robert Kurtis a rejoint André et il va le porter dans les haubans du grand mât, quand le *Chancellor*, que le vent poussait alors rapidement, s'arrête soudain. Une secousse violente se produit.

Le navire s'enfonce! L'eau me gagne les jambes. Instinctivement, je saisis un cordage... Mais, tout à coup, l'engloutissement s'arrête, et, lorsque le pont est à deux pieds déjà au-dessous du niveau de la mer, le *Chancellor* reste immobile.

XXV

Nuit du 4 au 5 décembre.—Robert Kurtis a enlevé le jeune Letourneur, et, courant sur le pont inondé, il le place dans les haubans de tribord. Son père et moi, nous sommes près de lui.

Puis, je regarde autour de moi. La nuit est assez claire pour que je puisse apercevoir ce qui se passe. Robert Kurtis, revenu à son poste, est debout sur la dunette. Tout à fait à l'arrière, près du couronnement non encore immergé, j'aperçois dans l'ombre M. Kear, sa femme, miss Herbey et Falsten, sur l'extrémité du gaillard d'avant, le lieutenant et le bosseman; dans les hunes et sur les haubans, le reste de l'équipage.

André Letourneur s'est hissé dans la grand'hune, grâce à son père qui a dû lui placer le pied sur chaque échelon, et, malgré le roulis, il est enfin arrivé sans accident. Mais il a été impossible de faire entendre raison à Mrs. Kear, qui est restée sur la dunette, au risque d'être emportée par les lames, si le vent vient à fraîchir. Aussi, miss Herbey est-elle demeurée près d'elle, sans vouloir la quitter.

Le premier soin de Robert Kurtis, dès que l'engloutissement s'est arrêté, a été de faire amener immédiatement toute la voilure, puis d'envoyer en bas les vergues et les mâts de perroquets, pour ne pas compromettre la stabilité du bâtiment. Il espère que, ces précautions prises, le *Chancellor* ne chavirera pas. Mais ne peut-il couler d'un instant à l'autre? Je rejoins Robert Kurtis, et c'est là question que je lui pose.

—Je ne puis le savoir, me répond-il d'un ton qui dénote un extrême sang-froid, car cela dépend surtout de l'état de la mer. Ce qui est certain, c'est que le navire se trouve en équilibre dans les conditions actuelles, mais, malheureusement, ces conditions peuvent changer d'un instant à l'autre.

—Est-ce que le *Chancellor* peut naviguer maintenant avec deux pieds d'eau sur son pont?

—Non, monsieur Kazallon, mais il peut dériver sous l'action du courant et du vent et s'il se maintient ainsi pendant quelques jours, atterrir sur un point quelconque de la côte. D'ailleurs, nous avons, comme dernière ressource, le radeau qui sera achevé en quelques heures, et sur lequel il sera possible de s'embarquer dès que le jour aura reparu.

—Vous n'avez donc pas perdu tout espoir? demandai-je, assez surpris du calme de Robert Kurtis.

—L'espoir ne peut jamais être tout à fait perdu, monsieur, et il en est ainsi dans les circonstances les plus terribles. Tout ce que je puis vous dire, c'est que, sur cent chances, si nous en avons quatre-vingt-dix-neuf contre nous, la centième, du moins, nous appartient. Et puis, si mes souvenirs ne me trompent pas, d'ailleurs, le *Chancellor*, à demi englouti, est précisément dans les conditions où s'est trouvé le trois-mâts la *Junon*, en 1795. Pendant plus de vingt jours, ce bâtiment est resté ainsi suspendu entre deux eaux. Passagers et matelots s'étaient réfugiés dans les hunes, et, la terre ayant été enfin signalée, tous ceux qui avaient survécu aux fatigues et à la faim furent sauvés. C'est un fait trop connu dans les annales de la marine pour qu'il ne me revienne pas en ce moment à l'esprit! Eh bien, monsieur Kazallon, il n'y a aucune raison pour que les survivants du *Chancellor* ne soient pas aussi heureux que ceux de la *Junon*.

Peut-être y aurait-il bien des choses à répondre à Robert Kurtis, mais ce qui ressort de cette conversation, c'est que notre capitaine n'a pas perdu tout espoir.

Cependant, puisque les conditions d'équilibre peuvent être à chaque instant rompues, il faut, plus tôt que plus tard, abandonner le *Chancellor*. Aussi, est-il décidé que demain, dès que le charpentier aura achevé le radeau, on s'y embarquera.

Qu'on juge donc du violent désespoir qui s'empare de l'équipage, lorsque, vers minuit, Daoulas s'aperçoit que la charpente du radeau a disparu. Les amarres, bien qu'elles fussent solides, ont été cassées par le déplacement vertical du navire, et le bâtis, depuis plus d'une heure sans doute, s'en est allé en dérive!

Dès que les matelots apprennent ce nouveau malheur, ils poussent des cris de détresse.

—A la mer, à la mer la mâture! répètent ces malheureux affolés.

Et ils veulent couper le gréement pour faire tomber les mâts de hune et construire immédiatement un nouveau radeau.

Mais Robert Kurtis intervient:

—A votre poste, garçons! crie-t-il. Que pas un fil ne soit coupé sans mon ordre! Le *Chancellor* est en équilibre! Le *Chancellor* ne coulera pas encore!

A la voix si ferme de son capitaine, l'équipage retrouve son sang-froid, et, malgré le mauvais vouloir de quelques-uns des matelots, chacun reprend la place qui lui est désignée.

Dès que le jour est venu, Robert Kurtis monte jusqu'aux barres, et son regard parcourt avec soin toute la mer sur un large rayon autour du navire. Inutile recherche! Le radeau est maintenant hors de vue! Faut-il armer la baleinière et entreprendre une recherche qui peut être longue et qui sera périlleuse? C'est impossible, car la houle est trop forte pour qu'une fragile embarcation puisse la braver. La construction d'un nouveau radeau est donc à entreprendre et on va s'y mettre immédiatement.

Depuis que les lames sont devenues plus fortes, Mrs. Kear s'est enfin décidée à quitter la place qu'elle occupait à l'arrière de la dunette, et elle a pu atteindre la grand'hune, sur laquelle elle s'est couchée dans un état de complète prostration. Mr. Kear, lui, est installé avec Silas Huntly dans la hune de misaine. Près de Mrs. Kear et de miss Herbey sont placés MM. Letourneur, fort à l'étroit, comme l'on pense, sur cette plate-forme qui ne mesure que douze pieds à son plus grand diamètre. Mais des filières ont été établies d'un hauban à l'autre, et leur permettent de tenir bon contre les coups de roulis. En outre, Robert Kurtis a eu soin de faire disposer au-dessus de la hune une voile qui abrite les deux femmes.

Quelques barils qui flottaient entre les mâts du navire après la submersion, et qu'on a recueillis à temps, ont été hissés sur les hunes et solidement amarrés aux étais. Ce sont des caisses de conserves et de biscuits, ainsi que des barriques d'eau douce, qui forment maintenant toute notre réserve.

XXVI.

5 décembre.—La journée est chaude. Décembre, sous le seizième parallèle, n'est plus un mois d'automne, mais un véritable mois d'été. Nous devons nous attendre à supporter de cruelles chaleurs, si la brise ne vient pas tempérer les ardeurs du soleil.

Cependant, la mer est restée assez houleuse. La coque du navire, immergée aux trois quarts, est battue comme un écueil. L'écume des lames saute jusqu'à la hauteur des hunes, et nos vêtements sont traversés par les embruns comme par une pluie fine.

Voici ce qui reste uniquement du *Chancellor*, c'est-à-dire ce qui est au-dessus du niveau de la mer: les trois bas mâts, surmontés de leurs mâts de hune, le beaupré, auquel on a suspendu la baleinière, afin qu'elle ne fût pas brisée par les flots, puis la dunette et le gaillard d'avant réunis seulement par l'étroit cadre des bastingages. Quant au pont, il est complètement immergé.

(*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 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 expédié, mais le reste du port devra être perçu sur livraison.

Si des articles qui doivent payer différents taux de port sont envoyés dans un seul paquet, le taux le plus élevé devra être payé sur tout le paquet, mais deux (ou davantage) différents articles devant payer le même port peuvent être envoyés dans le même paquet 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 comptes ou des reçus d'abonnement; sur tous les paquets ne devant pas payer de port mais dans lesquels sont cachées des lettres, &c., qui doivent payer le port—3 cents pour chaque demi once ou fraction d'once. Le poids des paquets est limité à quatre onces.

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

Deuxième classe.

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

Affranchissement.

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

Sec. 6. Qu'à dater du 1er janvier 1875, sur réception des dits journaux et publications périodiques au bureau de poste, ils seront posés ensemble et le port en sera payé par un timbre spécial fourni 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 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, 17 février 1875. [illegible]

Ordonnance [illegible] collections de l'année 1875.

Il est ordonné [illegible] 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 1871, entièrement en scrip; pour l'intérêt sur les comptes de taxes et les frais avancés par la ville, le moitié comptant, le reste en scrip.

Les taxes de 1873, cinquante cents par $100 comptant, le reste, $2.50 par $100 en scrip; pour l'intérêt sur les comptes de taxes et les frais avancés par la ville, la moitié comptant et le reste en scrip.

Il est de plus ordonné que par le mot "scrip" employé dans l'ordonnance, on entend les jugements enregistrés, les certificats d'admission, 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 2735, 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 Nlle-Orléans, le 16 février 1875.

CHARLES J. LEEDS, Maire.

Pour copie conforme:

J. H. HARDY, Secrétaire.

VAPEURS.

Pour l'été.

Mandeville et la Nlle-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 4 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, et 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 haute 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, et 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 18 de la rue de l'Union.

23 avril—3m

Vicksburg.

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

NATCHEZ,

T. P. Leathers, capitaine, J. P. Mass, commis.

[illegible]

Pour fret ou passage, s'adresser à bord ou à JNO. TANNEY, 117 Commune et HITE & CAREW, 4 Tchoupitoulas.

Nouvelle-Orléans et Grand-Ecore Packet. Jour de départ, tous les samedis, à 5 P. M.

[illegible]

R. SINNOTT, capitaine; Geo. C. Hamilton, commis.

HITE & CARREW, 4 rue Tchoupitoulas, BRITTON & KOPPLER, 108 rue Commune, ADAMS & BOSE, 9 Commercial Place.

24 déc.—

OPELOUSAS.

Départ régulier tous les Mercredis à 5 h.

[illegible]

POUR LES OPELOUSAS.

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

[illegible]

FLETA.

C. C. Fleta, capitaine.

[illegible]

Paquebot de la Côte et de Lafourche.

[illegible]

HENRY TETE,

[illegible]

Départ de la Nouvelle-Orléans tous les LUNDIS à 5 heures P. M. et tous les VENDREDIS à 11 heures A. M.

Retour: Il partira de Donaldsonville les MERCREDIS et DIMANCHES matin. Il descendra le côté le jour.

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

[illegible]

AGENTS DE L'ABEILLE

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

M. MAGNIN, Marchand, à Bâton-Rouge pour les paroisses de Ouest et Est-Bâton Rouge, Comté des Feliciana.

WILLIAM GIDDINGS, à [illegible]

F. LANDRENEAU, 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.

[illegible]

M. L. DUPLEIX, à Natchitoches.

M. WM. L. ROQUE, député Maître-de-poste Plaquemines, paroisse d'Iberville.

C. ROBERT, à Franklin, paroisse Ste-Marie

P. DAMARE, St-Martinville.

VALERY THIBODEAU, Pont-Bre

A. DURIO, Arnaudville.

M. [illegible], Grand-Coteau.

ADRIEN GONSOULIN, [illegible]

F. F. HÉBRAU, à la Pointe-Chrétien.

A. NEVEU, Vermillionville.

LAURENT CHÉRI, Plaquemines (Iberville).

A. BOYER, Mansura (Avoyelles).

E. RICOULFI, Houma (Terrebonne).

SYLVAIN LEHMAN, Maître-de-poste à Jonville (Tensas).

WM. HUDSON, à Jeannerette, [illegible]

EDGAR DELERY [illegible]

AUX MAITRES DE POSTE.

Les maîtres de poste sont autorisés à recevoir des abonnements à l'Abeille (édition quotidienne), $12 par an; édition hebdomadaire, $3. [illegible]

Banque d'Epargne des Citoyens, GRUNEWALD HALL.

No. 130 rue Baronne,

J. L. GUBERNATOR, Président,

M. BENNER, caissier.

[illegible]

VAPEURS

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

SEULE LIGNE DIRECTE POUR LA FRANCE

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS.

LIGNE POSTALE

DE NEW-YORK AU HAVRE.

[illegible]

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

[illegible]

ESPARTERO, CASTELLAR,
PELAYO, CORTES,
RIVERA, COLON,
QUEVEDO,

[illegible]

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

[illegible]

Hannover, Frankfurt, Hannover [illegible]

PRIX DU PASSAGE

[illegible]

ED. F. STOCKMEYER & CO. Agents.

Steamers de la ligne White Star,

[illegible]

STEAMERS—STATE LINE.

[illegible]

SAMEDI, 12 Juin... State of Georgia.
SAMEDI, 26 Juin... State of [illegible]
SAMEDI, 10 Juillet... State of [illegible]
SAMEDI, 24 Juillet... State of Georgia.

[illegible]

A. K. MILLER & CO., Agents.

STATE LINE.

POUR LIVERPOOL DIRECTEMENT.

Le magnifique steamer

STATE OF ALABAMA

Partira de son quai, au pied de la rue, [illegible]

le MERCREDI, 14 juillet.

[illegible]

A. K. MILLER & CO., Agents.

Pour New York directement.

[illegible]

HUDSON,

Gager, commandant

[illegible]

DIMANCHE, 6 Juin, à 8 A. M.

[illegible]

POUR VERA CRUZ.

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

[illegible]

CITY OF MEXICO.... Capt. [illegible]
CITY OF MERIDA.... Capt. [illegible]
CITY OF HAVANA.... Capt. [illegible]

CUBA.

[illegible]

Philadelphie via la Havane.

PHILADELPHIA AND SOUTHERN Mail Steamship Company.

POUR PHILADELPHIE via la HAVANE.

JUNIATA, comm. J. W. Catherine, [illegible]
YAZOO, do. L. D. Barrett, [illegible]
C. W. LORD, [illegible]

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

JUNIATA,

Commandant, J. W. Catherine,

[illegible]

Pour fret ou passage, s'adresser à

EDWARD A. YORKE, Agent,

4 nov—1 an.

DONATIEN AUGUSTIN, Register in Bankruptcy.

[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, etc.

[illegible]

C. S. ALLEN, [illegible]

Chemin de Fer Pontchartrain.

[illegible]

[illegible] MOBILE LINE.

[illegible]

GRAND CHEMIN DE FER Louisiane et du Texas, de Morgan

[illegible]

ASSURANCES.

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

[illegible]

COMPAGNIE D'ASSURANCE de la Nouvelle-Orléans.

[illegible]

Premier état annuel

L'ATLAS INSURANCE COMPANY DE LA NOUVELLE-ORLÉANS, [illegible]

[illegible]

Mutual Aid and Benevolent Life Insurance Association of Louisiana.

[illegible]

ASSURANCES.

Compagnie d'Assurance Mutuelle du Sud.

[illegible]

Compagnie d'Assurance de l'Union de la Nlle-Orléans

[illegible]

Commercial Insurance Company of New Orleans.

[illegible]

La Compagnie d'Assurance TEUTONIA

[illegible]

L'Union Française.

[illegible]

ASSURANCES.

Association d'Assurances de la Nouvelle-Orléans

[illegible]

Home Mutual Insurance Company de la Nouvelle-Orléans.

[illegible]

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

[illegible]

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

Nouvelle-Orléans, le 7 janvier 1875.

[illegible]

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

[illegible]

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

[illegible]

BILAN DE LA BANQUE GERMANIA NATIONALE A LA NOUVELLE-ORLÉANS DANS L'ETAT DE LA LOUISIANE.

[illegible]