L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 10 AVRIL 1858.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & Co.
REDACTEURS-PROPRIETAIRES-GERANTS:
G. F. WEISSE, H. HOUDON,
E. DUVERGER, E. HARDY.

Rue de Chartres No. 83, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS:
SAMEDI MATIN, 10 AVRIL 1858.

Abonnés à la semaine.

Les porteurs de l'ABEILLE sont autorisés à recevoir des abonnements "à la semaine," à raison de 25 CENTS pour les six numéros. On paiera aux porteurs.

VENTES A L'ENCAN.

Les ventes à l'encan de propriétés foncières et autres se multiplient d'une manière étonnante et indiquent un grand mouvement d'affaires. Les transactions [illegible] ce genre profitent à tout le monde, parce qu'elles mettent en circulation des capitaux qui autrement resteraient improductifs. *L'Abeille* reforme aujourd'hui huit colonnes d'annonces de ventes qui doivent avoir lieu aujourd'hui même ou à d'autres époques.

Nous donnerons un autre jour le résumé d'un grand nombre de propriétés dont les annonces ne paraissent pas aujourd'hui.

Ventes à l'encan de ce jour.

Par N. Vignié—A la Bourse St Louis—Trois beaux magasins avec pilliers en granit, rue Conti près de la Levée—Deux terrains formant l'encoignure des rues Bourbon et Hospital, avec des maisons de la Rue des Cheyenes—Un terrain rue de l'Esplanade, près de la rue Villeré—Quatre terrains près de la rue de l'Esplanade—Et plusieurs nègres et domestiques de ville.

Par C. F. Girardey & Co—165 terrains pour bâtir, 1er district, ainsi: neuf terrains de valeur dans le 1er et le 4me district.

Par le Shérif—Une habitation sucrière dans la paroisse d'Orléans, une portion de terre contigue, et 60 esclaves—La moitié indivise d'un terrain dans le quatrième district, avec bâtisses.—Une portion de terre avec bâtisse, rue Tchoupitoulas.—Un terrain avec bâtisses, rue Notre-Dame, 1er district—Un terrain avec bâtisse, rue de la Levee, deuxième district—Une portion de terre avec bâtisse, rue des Magasins, premier district—Cinq terrains avec bâtisses, dans le faubourg Delord—Un terrain avec bâtisses, faubourg des Religieuses.

Par J. A. Bouré & Co—Grand terrain de prix, paroisse Jefferson.

Par Anthony Fernandez—Lots de terre, avec bâtisses, rue Treme, 2me district, de la succession Morris.

Par H. Peychaud, Hyde & Co—Chansonnettes et cours à semoffre.

Par Vincent & Co—Jacosse français, etc.

Par M. Barnett—1° Boutiers de choix; 2° chapeaux d'été.

Par Bernard Turpin—Vin.

Ventes à d'autres jours.

Par Duverges et St Romme — 12 avril — Quarante-cinq esclaves de M. Bernard Marigny—Le 21 avril—800 terrains dans le voisinage du Canal Carondelet.

Par Neville & Jarreau—13 avril—Maison cottage à Mandeville.

Par C. E. Girardey — 14 avril—Propriété magnifique rue Bourbon—Résidence d'été à la Baie St Louis—Autre résidence d'été à la Passe Christiane.

Par Alf. Hennigar—15 avril — Propriétés à Jefferson City, Hurlerville, et dans le premier district—17 avril—Propriétés foncières à Jefferson City.

Par Beard & Co—17 avril — Terrains, rues Edward et Robertson, succession Hammitt—Le 19 mai— Sept esclaves de la succession Avart—Le 27 avril — Jolie résidence, rue Philippe, et deux terrains non.

Par le Shérif—23 avril—Un terrain face au Canal Carondelet—19 mai—Un terrain avec bâtisses, rue Livaudais

Par N. Vignié—Le 24 avril — Un terrain avec bâtisses, rue de la Douane — Succession Nata—Le 17 avril—Deux maisons rue du Quartier—Maisons, rue Bienville, St Philippe, Bienvenue et la Paix — Le 15 avril—Maison, encoignure Amour et Columbus — Le lot nain—Propriété de la succession Vasseur.

Par F. Fernandez—29 avril — Un terrain avec bâtisses, de la succession Annette Rodrigues—24 avril, huit esclaves de M. Blanco.

Par Barnett Jr —4 mai — Propriété de la succession Austin Woolfolk.

Le chemin de fer de Jackson.

Les actionnaires du chemin de fer de Jackson se réuniront aujourd'hui dans les bureaux de la Compagnie pour déclarer, si la majorité des voix y elle acceptant ou n'elle repoussent la loi votée par la législature le 18 mars dernier. Cette loi autorise les gouverneurs de la Louisiane et du Mississipi à voter dans toutes les réunions d'actionnaires, et à déposer le nombre de suffrages que représentent les actions acquises par chaque Etat.

La Louisiane et le Mississipi ayant un intérêt distinct dans le chemin de fer, et leurs législatures ayant voté des allocations pour l'achat d'un certain nombre d'actions, il semble tout naturel que leurs gouverneurs soient autorisés à voter dans les assemblées d'actionnaires et à déposer autant de voix que leurs Etats respectifs possèdent d'actions. La direction actuelle du chemin est cependant divisée d'opinion sur ce point, à cause des conséquences que doit avoir l'adoption de la mesure. Quelques-uns des directeurs veulent continuer les travaux, qui sont maintenant terminés jusqu'à la ville de Canton, dans l'Etat du Mississipi, et prolonger la voie jusqu'à la frontière méridionale du Tennessee. D'autres directeurs sont d'avis que la voie ne dépasse pas Canton et ne soit pas prolongée au nord de cette ville avant que la compagnie possède les moyens nécessaires pour recommencer les travaux.

Un comité chargé d'étudier la question a présenté à la direction deux rapports (un de la majorité et un autre de la minorité) que nous avons publiés il y a deux jours. La majorité du comité se prononce pour le prolongement immédiat de la voie au nord de Canton; la minorité croit au contraire qu'il serait plus sage et plus prudent, dans l'intérêt des actionnaires particuliers comme dans l'intérêt des Etats de la Louisiane et du Mississipi, de s'arrêter à Canton.

Les partisans de la continuation de la voie se fondent sur la loi votée le 11 mars 1852 par la législature du Mississipi, laquelle accorde à la compagnie de la Nouvelle-Orléans le droit de passage à travers ce dernier Etat, à condition que le railway soit terminé avant l'expiration de dix années, *jusqu'à la frontière qui sépare le Mississipi du Tennessee*. L'acte d'incorporation voté par la législature de la Louisiane le 22 avril 1853 et accepté par les actionnaires, déclare également que le but de la compagnie est de construire un chemin à travers la Louisiane et le Mississipi jusqu'à l'Etat du Tennessee. Tel est le programme imposé à la compagnie par les deux Etats. Le Mississipi a aussi, comme on vient de le voir, déserté que le railway doit être entièrement terminé et livré à la circulation jusqu'à la frontière du Tennessee, avant l'expiration de dix années, à partir du 1852.

Persuadée que les conditions qu'elle avait imposées à la compagnie seraient remplies, la législature du Mississipi a voté à diverses reprises des allocations au profit du railway, et cet argent a été immédiatement affecté aux travaux en cours d'exécution au *nord* de Canton, bien que les différents bills portassent qu'une partie au moins devait être appliquée aux travaux à entreprendre au *nord* de Canton. La Direction interpellée à ce sujet a constamment répondu qu'il était plus sage de terminer d'abord la voie jusqu'à Canton et, afin d'y parvenir plus rapidement, de se distraire aucune portion des ressources de la compagnie pour commencer sur d'autres points des tronçons détachés qui n'auraient aucune valeur et resteraient inutiles et improductifs jusqu'à ce qu'on pût les relier entre eux.

Il était donc d'abord entendu que les travaux seraient immédiatement au nord de Canton, dès que la voie aurait atteint cette ville. Mais plusieurs directeurs se sont nettement prononcés contre la continuation des travaux, et leurs vues sont exprimées dans le rapport de la minorité du comité. Cette minorité considère que la continuation des travaux au nord de Canton ruinerait la compagnie qui n'a pas en ce moment les moyens de l'entreprendre. Les frais de construction, du point où aboutit maintenant la voie à la frontière du Tennessee, seraient de dix à sept millions de piastres! Comment se procurer cette somme énorme? Il ne faut pas compter sur la vente de nouvelles actions; personne ne commettrait la folie de les acheter au pair quand on peut s'en procurer à 60 ou 70 pour cent d'escompte. L'Etat de la Louisiane et la ville de la Nile-Orléans ne peuvent rien donner de plus, et quant aux bons hypothécaires que la compagnie a déjà émis elle ne réussit à les vendre qu'à un escompte considérable. Est-ce le moment de contracter une nouvelle dette de près de sept millions de piastres!

Mais, dit on, la compagnie est liée par les engagements qu'elle a contractés. La minorité du comité répond que les délais accordés par le Mississipi n'expireront qu'au mois de mars 1862, et que l'on a le temps de consulter les citoyens de cet Etat pour savoir s'ils insistent sur la condition qu'ils ont d'abord imposée à la compagnie. Il paraît certain qu'ils sont en faveur d'une modification de la loi. En déguisant le passif de la compagnie de ses remprunts actuels il reste un demi-million pour les dépenses courantes de l'année, et cette somme sera absorbée par les achats de locomotives, de wagons, etc., nécessaires à l'exploitation de la voie jusqu'à Canton. Comment donc aurait-il possible de commencer les travaux au nord de cette dernière ville? L'exécution de ces travaux exigerait une dette de sept millions qui entraînerait inévitablement la confiscation du chemin au profit des créanciers hypothécaires.

Nous croyons avoir suffisamment exposé [illegible] vues des deux parties. Il ne nous reste plus qu'à exprimer [illegible] que contient les rapports de la majorité et de la minorité du comité. Nous [illegible] d'entreprendre, cet ouvrage pour [illegible] Louisiane, qui a dans le chemin de fer un intérêt financier bien plus considérable que celui du Mississipi, l'emporterons sur ce dernier Etat et se prononcera pour la suspension des travaux à Canton. Dans le cas contraire, le Mississipi, qui n'a dans l'entreprise qu'un intérêt comparativement faible, pourrait, si tous ses actionnaires votent, repousser la loi et empêcher la Louisiane d'obtenir la protection qu'elle réclame. Les actionnaires de la Louisiane comprendront par conséquent combien leur vote est nécessaire aujourd'hui, et ils s'empresseront de l'inscrire en faveur de la loi.

DESSÈCHEMENT.

On sait que la législature a voté une loi pour le desséchement d'une partie des terrains inondés de la paroisse d'Orléans et de la paroisse de Jefferson. La loi crée trois districts de desséchement et trois bureaux de commissaires pour faire exécuter les travaux. Voici les citoyens que le maire de la Nouvelle-Orléans a désignés :

1er *District de desséchement*.— MM. Geo. C. Lawrason, A.D. Crossman, Isaac G.Seymour, Edmond J. Forstall et James D. Denègre.

2me *District de desséchement*.—MM. William Freret et George Jonas (le juri de police de la paroisse de Jefferson, le conseil de ville de Carrollton, et le conseil de ville de Jefferson-City, nommeront chacun un commissaire pour ce district).

3me *District de desséchement*.—MM. Jules Lavergne, J. A. Braud, John Communy, Louis H. Pilié et Richard Wade.

Les commissaires sont autorisés à prélever dans chaque district de desséchement $350,000 pour faire exécuter les travaux nécessaires, et l'Etat a en outre affecté au projet $61,000 qui seront puisées dans la caisse du premier district des *Swamp Lands*.

Dès que les trois bureaux se seront organisés, ils devront s'entendre sur le plan à suivre. Il doit être le même pour les troisième district, autrement les travaux seraient nuls. La loi autorise aux commissaires la faculté de choisir entre les différents systèmes employés jusqu'à présent, ils seront libres de se prononcer pour le desséchement artificiel, au moyen de canaux et de levées, ou pour le desséchement par voie d'attérissements successifs laissant pénétrer les eaux limoneuses du fleuve dans les terrains bas. Ce dernier mode, recommandé par l'expérience, serait le plus sûr, le moins dangereux pour la santé publique, et probablement le moins coûteux.

FRANCE.—Le gouvernement a présenté à l'assemblée législative un projet de loi qui interdit la fabrication et la vente des capsules dans la composition desquelles entre du fulminate de mercure, si ce n'est pas par des personnes qui en auront obtenu l'autorisation. La loi impose aussi une taxe de 50 pour cent *ad valorem* sur le fulminate de mercure.

De Rudio, dont la vie a été épargnée, a, dit-on, signalé au gouvernement français plusieurs réfugiés résidant à Londres qui se sont engagés sous serment à assassiner l'empereur.

On écrit de Marseille que trente-sept personnes ont été arrêtées dans cette ville, en vertu de la nouvelle loi de sûreté publique, et embarquées le lendemain pour l'Algérie.

La Crue.

La crue extraordinaire du Mississipi inspire des craintes sérieuses à tous ceux qui connaissent l'état des levées dans une partie de la paroisse Jefferson. Si le fleuve rompt ses digues de ce côté, la Nouvelle-Orléans sera inondée, comme elle l'a été il y a neuf ans.

Le bruit s'est répandu jeudi soir qu'une partie de la levée avait été emportée en amont de Carrollton, et nos autorités ont été d'abord très alarmées. Elles n'ont pas tardé cependant à apprendre qu'il n'y avait pas eu de crevasse. L'eau avait seulement atteint le sommet de la levée, près de l'habitation de M. Ferrier, et s'épanchait sur le chemin. Un rempart de terre, construit par l'ordre de ce dernier, a supprimé la petite cascade qu'avait improvisée le Père des eaux.

Mais la rive droite du fleuve est, nous assure-t-on, sérieusement menacée. Le canal de Barrataria et de Lafourche n'a que deux écluses, bien que la loi, si nous ne nous trompons, ait imposé à la compagnie le devoir d'en construire trois. Lorsque le niveau du fleuve ne s'élève pas au-dessus de la moyenne ordinaire, les communications s'opèrent aisément et sans péril, mais à l'époque des fortes crues, la prudence commande de les suspendre, et elles l'ont été jusqu'à présent en pareilles circonstances.

Cette année, malgré la hauteur effrayante des eaux, les embarcations continuent à être admises dans le canal par les écluses. Il en résulte un danger réel, car lorsque la première porte est ouverte, une masse d'eau de vingt-deux pieds repose sur la seconde porte, et si cette barrière cédait, le Mississipi se précipiterait par cette issue et inonderait toute la rive droite jusqu'à la Pointe-à-la-Hache!

On nous a prié d'appeler sur ce fait l'attention des autorités de la ville ainsi que du président de la Compagnie du canal de Barataria. Si ce que l'on dit est fondé, il serait urgent de suspendre immédiatement le passage du fleuve dans le canal par les écluses et de ne plus ouvrir celles-ci. Il existe, on le sait, un portage pour les petites embarcations qui peuvent par ce moyen entrer dans le canal, même lorsque les écluses sont fermées.

L'INCENDIE DU SULTAN.—Les journaux de St Louis publient les détails de l'incendie du *Sultan*. Ce bateau, commandé par le capitaine P. E. Harman, était parti de St-Louis le 1er de ce mois pour la Nouvelle-Orléans, avec quinze passagers et un fort chargement de farine, de porc, de blé et de plomb. Le 2, vers trois heures et demie du matin, des flammes jaillirent d'un cabinet où se trouvait de l'alcool, et le mécanicien se mit en mesure de dérouler le tuyau qui sert à lever le pont, afin de lancer un jet d'eau sur le foyer de l'incendie. Avant que le tuyau fût prêt, le feu avait envahi tout l'entrepont et s'attaquait au fret. Le pilote dirigea le bateau vers la terre, et une amarre fut portée sur le rivage. La corde malheureusement brûla, et le steamer fut emporté par le courant. Au moment où l'alarme fut donnée, tout le monde à bord, à l'exception d'un officier de quart, dormait à bord. Le réveil fut terrible. Le canot était à l'arrière, mais il était inaccessible. Les passagers eurent par conséquent recours aux ceintures de sauvetage, à des planches, à tout ce qui pouvait les soutenir sur l'eau. Ils étaient au nombre de quinze, et six d'entre eux périrent. Dix-neuf seulement furent sauvés. On ne savait pas si les autres passagers avaient réussi à atteindre le rivage. Dix-huit hommes de l'équipage ont été recueillis par le *Falls City*. Les passagers d'entrepont et les chauffeurs se sont presque tous sauvés. Il y avait à bord du *Sultan*, de soixante-cinq à soixante-dix personnes, et l'on comptait trente-quatre survivants. Vingt personnes ont, on outre disparu, et l'on est encore dans l'incertitude sur leur sort. L'épave en flammes a été entraînée par le courant sur l'île du Ste Geneviève, à un mille au-dessus de la ville de ce[illegible], et a été consumée jusqu'à la flottaison.

STABAT MATER.— Mme Frezzolini nous fait ce soir ses adieux dans le *Stabat* de Rossini, et tous ceux qui ont apprécié son magnifique talent se donneront rendez-vous dans l'Odd-Fellows Hall pour la saluer une dernière fois de leurs applaudissements. Le concert sera extrêmement brillant. Mme Amalia Patti Strakosch, MM. Scola et Perugini s'y feront entendre. MM. Cripps et Lalliche dirigeront les chœurs. Au centre du *Stabat*, on entendra des morceaux de Handel, de Mozart, de Schubert, de Meyerbeer et de Verdi.

THEATRE D'ORLEANS.—Ce soir, au Théâtre d'Orléans, *Jacquarita*.—Le bénéfice de M. Dutastat a lieu demain, dimanche.

CONCERT.—Le concert qui devait avoir lieu demain, dimanche, dans l'église St-Patrick, au profit des Frères de la Doctrine Chrétienne, est renvoyé à dimanche, 18 courant.

PERTE DU NAVIRE KREMLIN. — Le navire *Kremelin*, parti de Liverpool le 2 février, fut assailli par de violentes bourrasques. Le 17, le temps devint encore plus mauvais et la foudre tomba à deux reprises sur le bâtiment. Deux matelots furent tués et une partie de la proue brisée. Les vergues furent en outre tous endommagées par l'ouragan et le navire sous la voile arriva à Gibraltar, où il devint évident que le navire ne pourrait pas continuer sa route sans réparations. Le 23, le capitaine ayant découvert une voie, fit mettre la chaloupe à la mer et se dirigea vers elle. C'était le *P. F. Bennett*, capitaine Sheen, en destination de la Nouvelle-Orléans; celui-ci ordonna de gouverner vers le *Kremlin* et prit à son bord tout l'équipage. Le *Bennett* est arrivé hier dans notre port avec les naufragés.

Les cotons du *Falcon*, du *Robert Waterman* et du *Sultan*, qui ont été brûlés ces jours derniers à bord de ces navires, ont été [illegible] à la Nouvelle-Orléans.

[illegible] Comptoir de vente pour [illegible] Chef-d'œuvre, [illegible] Tête de Mort, [illegible] Cuir, [illegible] Cuir, [illegible] Cuir