L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 9 FEVRIER 1855.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & COMP.
Editeurs-Propriétaires :
G. F. WEISSE. F. DUFOUR.
E. GUYENEMER. S. HARBY.
N° 53, RUE DE CHARTRES.
NOUVELLE-ORLEANS :
VENDREDI MATIN, 9 FEVRIER.

A nos abonnés.

Ceux de nos abonnés résidant dans la limite comprise d'une part entre la rue du Canal et la rue Girod et de l'autre entre la rue du Canal et la rue St Louis, sont priés, s'ils ne reçoivent pas régulièrement l'*Abeille* pendant quelques jours, de faire réclamer le journal dans nos bureaux. Deux de nos carriers sont malades et leurs remplaçants, malgré le zèle dont ils font preuve, ne pourront les remplacer qu'imparfaitement.

LE NOUVEAU CANAL.

Nous avons assisté hier réception de mémoire adressé à la législature par les actionnaires de la Banque du Canal. Ce mémoire est accompagné d'une brochure dans laquelle le droit de la compagnie à conserver la propriété du nouveau canal est établi jusqu'à l'évidence. Il suffira de quelques courtes explications pour éclaircir le public sur la justice de la réclamation dont ces chambres sont saisies.

La banque du Canal a été créée en 1831. Son capital était fixé à quatre millions de piastres, et la charte qui lui conférait les pouvoirs et privilèges ordinaires des institutions monétaires, portait en outre que la compagnie creuserait un canal et un bassin, pour relier la ville au lac Pontchartrain. Cet important travail devait prendre naissance dans les limites de la Nouvelle-Orléans, au-dessus de la rue Poydras, et la compagnie était tenue d'établir le long de canal un chemin de vingt-cinq pieds de largeur au moins, couvert de coquillages ou de quelque autre substance dure, de manière que les voitures puissent y circuler en tout temps. Enfin la charte stipulait qu'après trente-cinq ans (c'est-à-dire en 1866) le canal deviendrait entre la propriété de la compagnie pour devenir celle de l'Etat.

La compagnie accepta ces conditions, persuadée, d'après les études faites sur le terrain et les devis des ingénieurs, que l'établissement de canal et de chemin coûterait au plus $400,000, et que par conséquent le principal et l'intérêt de cette somme lui seraient remboursés dans le cours de trente années, époque de possession que lui accordait la Législature.

Il faut se rappeler aussi que la nécessité d'un nouveau canal entre la Nlle-Orléans et le lac était universellement admise. Le besoin de cette voie de communication se faisait vivement sentir au commerce qu'souffrait des délais qu'il rencontrait ailleurs et des durs conditions que lui imposait l'ancienne voie de transport. Nos relations avec les rivernins de lac se multipliaient incessamment et avaient pris une importance qui exigeaient absolument l'ouverture d'un second canal. Le vote de la charte par la Législature fut donc pour les habitans de la ville une cause de félicitation générale. Le commerce surtout s'applaudissait d'échapper à un monopole auquel il lui avait été impossible jusqu'alors de se soustraire, et avait enfin l'espoir d'obtenir une réduction considérable pour le transport des coton entre la ville et le lac.

Les actions de la compagnie furent enlevées par les colons avec une impatience qui s'ouvre. Nous avons dit plus haut que les ingénieurs estimaient la dépense totale à $400,000 au plus. Ils spécifiaient que le canal et le chemin pourraient être terminés en six mois. On fit venir un grand nombre de travailleurs du Nord et même de l'Europe, et on commença à percer la forêt. Mais de formidables obstacles que l'on n'avait pas prévus surgirent aussitôt. Ce n'était pas tout que d'abattre les arbres, il fallait aussi les déraciner pour creuser le canal. Or, les travailleurs rencontrèrent d'énormes cyprès dont les racines engagées profondément sous terre exigeaient des efforts et un temps extraordinaires pour être extraites. Les six mois s'écoulèrent rapidement et bien d'autres mois encore, et ce ne fut qu'au bout de cinq ans et demi que le canal et le chemin furent terminés. Quant à la dépense qui avait été estimée à $400,000 elle s'éleva à $1,300,000 ! Ce chiffre énorme était donc en réalité ce que la compagnie avait dû payer à l'Etat en retour des privilèges de banque qui lui avaient été accordés par la Législature.

On comprend aisément que la compagnie, pour mener à bonne fin le travail qu'elle s'était chargée d'exécuter, a dû s'imposer de grands sacrifices. Elle y a affecté toutes ses ressources, et pendant plusieurs années il a été impossible à la banque de déclarer de dividendes, les bénéfices de ses opérations se trouvant absorbés par les frais d'établissement du nouveau canal. Elle fit même, au moment, tellement ces frais étaient considérables, sur le point de se déclarer en faillite.

Le canal fut ouvert au mois de mars 1856, et depuis cette époque jusqu'au 1er septembre 1844, toute la recette dut être appliquée à la construction du chemin de fer, à ses stations et de nouveaux de passage, à l'achat de machines à draguer et aux frais d'entretien. La dépense, non compris l'intérêt, s'élevait alors à $1,235,980—07, tandis que le revenu total du canal et de chemin, depuis leur établissement jusqu'au 1er janvier 1855, c'est-à-dire pendant une période de d'environ dix-neuf ans, n'a pas dépassé $721,309.

On le voit, le travail dont s'était chargée la compagnie lui a coûté plus de trois fois la somme à laquelle la dépense avait été évaluée par d'habiles ingénieurs. Ce travail a cependant été exécuté en dépit des embarras financiers les plus graves et d'obstacles de toute nature. La Compagnie avait en outre à lutter contre la mauvaise volonté qui s'était peu à peu manifestée à son égard. Elle a doté la Nouvelle-Orléans d'une nouvelle voie de communication avec le lac, et a accru la valeur des terres situées dans le voisinage de cette voie, tout en donnant une nouvelle et féconde impulsion à notre commerce avec les localités du lac et quelques Etats voisins.

La compagnie, en retour de bien qu'elle a fait, reçu au détriment de ses propres intérêts, n'aire est donc aujourd'hui à la législature pour obtenir que la clause de sa charte qui lui ordonne de livrer le canal et le chemin à l'Etat en 1866 ne soit pas mise à exécution. La propriété de ce travail revient en effet de droit aux actionnaires qui l'ont exécuté dans des circonstances si défavorables que l'énergie de bien d'autres compagnies en eût été abattue. Que ferait l'Etat de nouveaux canal ? Comment pourrait-il l'administrer de manière à sauvegarder les intérêts du commerce ? Pourquoi d'ailleurs remettrait-il cette lourde tâche, lorsqu'une compagnie particulière la remplit à la satisfaction générale ? Quel intérêt aurait il à gérer une entreprise qui est essentiellement du ressort de l'industrie privée ? Voilà des questions que nous nous proposons d'aborder plus tard.

LES KNOW-NOTHINGS DANS L'ARKANSAS.—Le *Memphis Enquirer* affirme que sur 97 membres dont se compose la première législature de l'Arkansas, 73 sont Know-Nothings. On sait cependant que cette législature a voté une série de résolutions qui ont hautement le nouveau parti. Il paraîtrait que les Know-Nothings eux-mêmes, ne se souciant pas de trahir leur force, auraient voté pour les résolutions.

NOUVEL ETAT.—Le Congrès, on plutôt la Chambre des Représentans, a voté dernièrement un bill qui autorise les habitans du territoire de l'Oregon à se réunir en Convention et à préparer une Constitution, afin de se faire recevoir dans l'Union comme Etat. Lorsque cette charte sera rédigée elle sera soumise au Congrès, et si elle n'est pas incompatible avec la Constitution fédérale, l'Union comptera bientôt un neuvel Etat.

CONSEIL DES ALDERMEN.

Ce Conseil devrait siéger tout soir, mais comme il n'y avait que ce quorum, la séance a été ajournée à ce soir. Il a été adopté une résolution requérant tous les membres à être présens.

BENEFICE DE M. GENIBREL.—On annonce pour le bénéfice de cet excellent et consciencieux artiste, fixé à lundi prochain, 12 courant, de première représentation de la reprise de MOLIÈRE, grand opéra de Meyerbeer. Nous reviendrons sous peu sur cette solennité.

AUX HORTICULTEURS.—M. BACHELIER, 28, rue des Ursulines, vient de recevoir un assortiment complet de graines de légumes de dernière récolte. Il invite les horticulteurs, jardiniers et horticulteurs, à lui transmettre leurs ordres. Il a également reçu des plantes rares. Voir son avis.

Vente de bottes, souliers, chapeaux, linge fait, chemises &c.

Nous appelons l'attention des acheteurs à la vente de 1,263,000 Cigares allemands, qui aura lieu aujourd'hui vendredi 9 courant, à 10 1/2 heures A. M., magasin de MM. Bruno & Schmidt, No 47, rue des Magasins.

Les acheteurs feront bien de venir examiner les cigares avant la vente. La vente est positive et sans réserve. BERNARD TURPIN.

TREMBLEMENT DE TERRE AU CANADA.—Nous lisons dans le *Moniteur Canadien* du 23 janvier :

Le temps est toujours lourdaise et quiétude comme au printemps. Il se manifeste donc des intermittences de chaud et de froid, de gel, de dégel et pluie. Cependant tous les chemins d'hiver sont établis et pour la plupart sûrs. Une dépêche télégraphique nouvelle nous apprend que le pont de glace entre Québec et la Pointe-Lévi était fermé.

—Le Haut Canada a éprouvé les mêmes variations atmosphériques que nous. Le 19 janvier, le thermomètre est descendu d'après une dépêche de Kingston Bay, et le vapeur *Queen of the West*, en lien de rencontrer, comme d'habitude à Wellington Square, par conséquent jusqu'à la Baie de Quinté, une nouvelle visite de froid a refusé la navigation.

Chronique Européenne.

Nous pouvons européens apportés *par l'Africa* nous sont parvenus hier : ils vont jusqu'au 30 janvier pour l'Angleterre et jusqu'au 31 pour le continent. Nous avons également reçu notre correspondance parisienne que l'on trouvera plus loin.

L'*Independance Belge* dit que l'acrédalité témoignée d'abord au sujet de l'adhésion de la Russie aux quatre garanties interposées par les puissances signataires du traité du 3 décembre, sous les n'afloser pas à pas. Non seulement on ne dit plus qu'il est tout à fait impossible qu'il sorte quelque chose des conférences de Vienne, mais on commence à témoigner une certaine confiance. En ce moment, continue le journal que nous citons plus haut, le courant paraît que reprend le dessus. Une dépêche de Vienne annonce que M. de Bourqueney et Lord Westmoreland ont reçu l'un et l'autre de leur gouvernement respectif, par le télégraphe, l'autorisation d'ouvrir des négociations avec le prince Gortschakoff. La dépêche ajoute que les instructions écrites ont également été expédiées de Paris et de Londres à ces diplomates ; mais l'autorisation donnée par le télégraphe les a naturellement devancées, et elle a mis aux représentans de la France et de l'Angleterre d'ouvrir les négociations avant d'avoir reçu leurs pleins pouvoirs écrits. Cette circonstance témoigne, de la part des puissances occidentales, un empressement auquel on ne s'attendait peut-être pas.

En France, au contraire, on semble convaincu plus que jamais que les négociations qui vont s'ouvrir ne pourront aboutir à aucun résultat satisfaisant. Il est vrai qu'on se préoccupe beaucoup dans ce pays des complications auxquelles pourra donner lieu la question de l'admission de la Prusse aux conférences, malgré son refus d'adhérer au traité du 3 décembre. Jusqu'ici le cabinet de Berlin ne paraît pas très-ferme tout à la fois dans son refus et dans sa demande d'admission. Toutefois l'opinion que ces difficultés incidentes s'aplaniront et que la Prusse rentrera dans l'intente générale est celle qui prédomine parmi les hommes politiques sérieux.

Les dernières nouvelles de Constantinople sont de 8 janvier ; elles sont toujours nulles en ce qui concerne les opérations militaires, rendues impossibles par la rigueur de la saison. Les neiges sont même venues interrompre les travaux de la troisième parallèle des Anglais. On sait que les Français ont déjà terminé la leur depuis quelque temps.

Après être allé à Kapstorie, sans doute pour inspecter les troupes turques déjà débarquées, l'omer Pacha est revenu à Varna, probablement pour presser l'embarquement du reste de son corps d'armée, on peut être pour aviser aux mesures à prendre par suite de la pointe poussée par les Russes dans la Dobrutscha, à peu près à la même époque. On sait déjà que les Russes n'ont pas donné suite à ce mouvement. Les relations avec les rivernins de lac se multiplient incessamment et avaient pris une importance qui exigeaient absolument l'ouverture d'un second canal. Le vote de la charte par la Législature fut donc pour les habitans de la ville une cause de félicitation générale. Le commerce surtout s'applaudissait d'échapper à un monopole auquel il lui avait été impossible jusqu'alors de se soustraire, et avait enfin l'espoir d'obtenir une réduction considérable pour le transport des coton entre la ville et le lac.

Les actions de la compagnie furent enlevées par les colons avec une impatience qui s'ouvre. Nous avons dit plus haut que les ingénieurs estimaient la dépense totale à $400,000 au plus. Ils spécifiaient que le canal et le chemin pourraient être terminés en six mois. On fit venir un grand nombre de travailleurs du Nord et même de l'Europe, et on commença à percer la forêt. Mais de formidables obstacles que l'on n'avait pas prévus surgirent aussitôt. Ce n'était pas tout que d'abattre les arbres, il fallait aussi les déraciner pour creuser le canal. Or, les travailleurs rencontrèrent d'énormes cyprès dont les racines engagées profondément sous terre exigeaient des efforts et un temps extraordinaires pour être extraites. Les six mois s'écoulèrent rapidement et bien d'autres mois encore, et ce ne fut qu'au bout de cinq ans et demi que le canal et le chemin furent terminés. Quant à la dépense qui avait été estimée à $400,000 elle s'éleva à $1,300,000 ! Ce chiffre énorme était donc en réalité ce que la compagnie avait dû payer à l'Etat en retour des privilèges de banque qui lui avaient été accordés par la Législature.

On comprend aisément que la compagnie, pour mener à bonne fin le travail qu'elle s'était chargée d'exécuter, a dû s'imposer de grands sacrifices. Elle y a affecté toutes ses ressources, et pendant plusieurs années il a été impossible à la banque de déclarer de dividendes, les bénéfices de ses opérations se trouvant absorbés par les frais d'établissement du nouveau canal. Elle fit même, au moment, tellement ces frais étaient considérables, sur le point de se déclarer en faillite.

Le canal fut ouvert au mois de mars 1856, et depuis cette époque jusqu'au 1er septembre 1844, toute la recette dut être appliquée à la construction du chemin de fer, à ses stations et de nouveaux de passage, à l'achat de machines à draguer et aux frais d'entretien. La dépense, non compris l'intérêt, s'élevait alors à $1,235,980—07, tandis que le revenu total du canal et de chemin, depuis leur établissement jusqu'au 1er janvier 1855, c'est-à-dire pendant une période de d'environ dix-neuf ans, n'a pas dépassé $721,309.

On le voit, le travail dont s'était chargée la Compagnie lui a coûté plus de trois fois la somme à laquelle la dépense avait été évaluée par d'habiles ingénieurs. Ce travail a cependant été exécuté en dépit des embarras financiers les plus graves et d'obstacles de toute nature. La Compagnie avait en outre à lutter contre la mauvaise volonté qui s'était peu à peu manifestée à son égard. Elle a doté la Nouvelle-Orléans d'une nouvelle voie de communication avec le lac, et a accru la valeur des terres situées dans le voisinage de cette voie, tout en donnant une nouvelle et féconde impulsion à notre commerce avec les localités du lac et quelques Etats voisins.

La compagnie, en retour de bien qu'elle a fait, reçu au détriment de ses propres intérêts, s'adre est donc aujourd'hui à la législature pour obtenir que la clause de sa charte qui lui ordonne de livrer le canal et le chemin à l'Etat en 1866 ne soit pas mise à exécution. La propriété de ce travail revient en effet de droit aux actionnaires qui l'ont exécuté dans des circonstances si défavorables que l'énergie de bien d'autres compagnies en eût été abattue. Que ferait l'Etat de nouveaux canal ? Comment pourrait-il l'administrer de manière à sauvegarder les intérêts du commerce ? Pourquoi d'ailleurs remettrait-il cette lourde tâche, lorsqu'une compagnie particulière la remplit à la satisfaction générale ? Quel intérêt aurait il à gérer une entreprise qui est essentiellement du ressort de l'industrie privée ? Voilà des questions que nous nous proposons d'aborder plus tard.

LES KNOW-NOTHINGS DANS L'ARKANSAS.—Le *Memphis Enquirer* affirme que sur 97 membres dont se compose la première législature de l'Arkansas, 73 sont ! Know-Nothings. On sait cependant que cette législature a voté une série de résolutions qui ont hautement le nouveau parti. Il paraîtrait que les Know-Nothings eux-mêmes, ne se souciant pas de trahir leur force, auraient voté pour les résolutions.

NOUVEL ETAT.—Le Congrès, ou