L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 20 MAI 1858.

Imprimé et publié par
Ce. F. WEISSE & Co.
EDITEURS-PROPRIETAIRES:
C. F. WEISSE, E. DUFOUR,
L. DUVERGER, S. HARRY.

Bureau de Chartres No. 93, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS:
JEUDI MATIN, 20 MAI 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 (illegible). On paiera aux porteurs.

Ventes à l'encan de ce jour.

(illegible) Il y le & Co.—Ingénieurs, (illegible)

(illegible)—La mode indienne d'un (illegible) Philippe et Robert-(illegible) &c.—Une autre mode (illegible) terre, même sauvage, (illegible) esclave.

NOTRE FEUILLETON.

(illegible) moment Le BONHOMME (illegible) du romancier-(illegible) L'intérêt y est saisissant (illegible) entre et nous abonnés en trouvera (illegible) extrêmement attrayante. (illegible) que ne reçoivent pas l'A- (illegible) voudraient lire le BONHOMME (illegible) s'adresser à nos porteurs qui (illegible) à livrer le journal à la se-

Service maritime de la malle.

(illegible) notre gouvernement est (illegible) intelligente. La sub- (illegible) aux steamers transatlanti- (illegible) la malle européenne (illegible) de discussions au Con- (illegible) nos concitoyens des deux (illegible) ait une guerre acharnée (illegible) américaines. Ils sont parvenus à (illegible) ils sont parvenus à (illegible) rapidement cet important (illegible) qui n'existe plus, et les (illegible) faisant une si re- (illegible) à ceux de l'Angle- (illegible) à Lencan.

(illegible) Cunard sont les (illegible) maintenant Atlantique, (illegible) New-York. Il est à peine (illegible) quelques millions de piastres, le gou- (illegible) fédéral est sacrifié au service (illegible) de la marine améri- (illegible) question, nous le savons, (illegible) service sur des bases qui (illegible) durée, mais la session du (illegible) qu'il n'est pas pro- (illegible) cette année. Nous (illegible) regret, car nous (illegible) que les Etats-Unis (illegible) nations commerçantes, (illegible) est de conserver les avanta- (illegible) conquis aux prix de tant (illegible) frappé par leur jus- (illegible) Etats-Unis sont la seconde nation (illegible) monde; si nous sommes (illegible) et puissants; si nous sommes (illegible) recherchés, c'est que (illegible) l'Angleterre dans les (illegible) n'était depuis long-temps (illegible) nous nous sommes ef- (illegible) développer. Pour conserver notre (illegible) nous faut toujours marcher en (illegible) garder de faire un seul pas en (illegible) complètement modifié (illegible) la puissance maritime des (illegible) par conséquent accroî- (illegible) nos steamers marchands et (illegible) de guerre.

(illegible) relèvent d'un peuple sont étendues (illegible) est riche. C'est ce qu'ont par- (illegible) compris les Anglais, dont le com- (illegible) nouvelle importance depuis (illegible) a donné à la navigation de vapeur (illegible) maritimes sont reliées (illegible) monde. Les steamers de (illegible) desservent régulier entre (illegible) Etats-Unis depuis 1839. Une (illegible) en 40, met en commu- (illegible) Amérique et l'Egypte, et il en (illegible) depuis 1840 qui relie l'An- (illegible) Indes Orientales. Il y (illegible) Anglaise de steamers (illegible) Antilles, de l'Amérique (illegible) Mexique, lesquels, depuis (illegible) dans leur itinéraire la (illegible) ports de l'Amérique (illegible) Australie Britannique à établi (illegible) communications entre ses (illegible) Afrique aussi qu'en l'Asie.

(illegible) tous les (illegible) négociants de (illegible) rapport sur le mou- (illegible) sont à cette heure 121 (illegible) de malle aux (illegible) gouvernement (illegible) de 3,313,994 (illegible) Ainsi donc tous (illegible) subventions (illegible) steamers qui par- (illegible) pas, (illegible) sont de nouveaux (illegible) qui, sur un grand (illegible) pas à réduire la re- (illegible) Etats-de Europe. Ses (illegible) Europe, l'Asie, (illegible) Monde et l'Océanie. (illegible) Amérique Centrale (illegible) au Mexique,—nous (illegible) les produits anglais, (illegible) emporte sur nous (illegible) nos frontières.

(illegible) discuter rigoureu- (illegible) propriétaires des ma- (illegible) steamers de guerre (illegible) Québec pour le (illegible) Québec pour le (illegible) Gouvernement. Chaque (illegible) chemin (illegible) qui y en aura (illegible) active et en pleine activité, a (illegible) 10,240 acres de terre et à un prêt de (illegible) par mille. Les Etats-Unis (illegible) deux conditions étaient (illegible) deux magnifiques privilèges, la (illegible) vingt milles du chemin se (illegible) février de cette année, (illegible) comme vous venez de le voir, (illegible) ajourne la concession des terres et l'avance des $6,000 par mille après la construction parachevée des vingt-cinq premiers milles.

Lorsque la nouvelle Compagnie, dont le siége était placé à la Nouvelle-Orléans, s'organisa et ouvrit ses livres au public pour recueillir des souscriptions, on avait estimé à $400,000 la somme nécessaire pour commencer les travaux et les achever dans le délai fixé par sa charte, le 15 février 1858. Diverses causes défavorables opérèrent contre la souscription. La plus forte de ces mauvaises influences fut le fait qu'au moment où l'on souscrivait ici à raison de cinq piastres par action, de fortes quantités de stock émises par la nouvelle Compagnie, empêcha la souscription de s'élever dans notre ville au-dessus de $374,730. De cette somme, il n'y eut même de payé que $131,970, certaines souscriptions se montant à $431,750 n'ayant pas été payées, les souscripteurs se refusant à prendre le stock. C'est de ce premier échec que sortirent toutes les difficultés qui sont venues entraver la marche de la Compagnie et qui l'ont amenée à voir sa charte sacrifiée en vente publique, sous le marteau du shérif.

Afin de restreindre dans des limites raisonnables, cet exposé qui menace d'envahir plusieurs colonnes, je me bornerai à citer les paroles du Président, à la première assemblée des actionnaires. " Ce fut au mois d'octobre 1857, dit M. George S. Yerger, que je reçus la nouvelle que les affaires de la Compagnie se trouvaient dans la plus déplorable situation. J'accourus à la Nouvelle-Orléans; pas une piastre en caisse. Les ouvriers, à qui l'on devait beaucoup d'argent et qu'on avait fait patienter à force de promesses, en étaient venus à ne plus travailler, menaçant de quitter le pays après avoir arraché les rails. Comment faire pour conjurer l'orage! La crise monétaire pesait sur le commerce; l'argent valait de cinq à dix pour cent par mois, et il n'était pas toujours possible d'en avoir à ce prix sur nantissement de bonnes valeurs. Laisser partir les ouvriers, c'était tout perdre, puisque l'ingénieur en chef écrivait qu'on conservant tout son monde il n'avait pas dix journées de travail à perdre pour arriver dans le délai fixé par la charte, le 15 février; que si les ouvriers quittaient les travaux et se dispersaient sans s'éloigner, il serait impossible de les faire revenir ou d'en faire revenir d'autres.

Le dilemme était pressant. Fau d'argent, pas d'ouvriers; pas de travail, pas de charte, puisque le 15 février arrivant sans que les premiers vingt milles fussent achevés et en pleine activité de service."—Vous voyez la situation. Il fut impossible de trouver le premier sou des cinquante à soixante mille piastres qu'il fallait envoyer au Texas, pour pousser les travaux. Dans cette extrémité, le Président se décide à s'adresser, sur les lieux, aux habitans riverains du chemin de fer. Mais il fallait leur offrir quelque garantie pour obtenir leur coopération. Il part, emportant dans son portefeuille l'autorisation du gouvernement de faire la vente annoncée de la Direction, d'engager par un acte hypothécaire et emportant exécution, le chemin, sa charte et ses privilèges. A l'aide de ce gage, il obtient des habitants du comté Harrison qu'ils se mettent à l'œuvre et contribuent un une de l'argent, les autres des bois ou du travail, pour achever ces vingt premiers milles qui doivent assurer la charte à la compagnie.

Conjointement avec ces avances, il reconnaît et comprend dans l'acte hypothécaire, toujours conformément aux pouvoirs spéciaux qui lui ont été conférés, certaines créances dont les porteurs eussent pu, par leur influence, faciliter les mesures qui devaient assurer le reprise des travaux. Tant d'efforts ne furent pas sans quelque succès. Le 12 février, la locomotive parcourt les vingt premiers milles achevés. La charte est sauvée, mais comme vous allez le voir, cette victoire n'est pas destinée à profiter aux actionnaires, à moins qu'ils ne s'empressent d'en payer les frais.

Les avances du Président, les sûretés garanties par l'acte hypothécaire doivent être remboursées. Le terme arrive, l'argent n'est pas prêt. Un second terme fixé à trois mois plus tard est arrivé; la Compagnie, mise en demeure de payer, n'a pas de fonds en caisse. Les créanciers s'impatientent et crient. Après de nouveaux et infructueux efforts, on leur demande un dernier délai, ils refusent, exigent le paiement de leurs avances et font saisir le chemin, la charte et les privilèges. La vente judiciaire est annoncée pour le 1er juin prochain.

Telle est la situation en face de laquelle le président place les actionnaires, dans cette première assemblée où il leur expose l'état de leurs affaires.

Il serait inutile de vous retracer ici les discussions qui se sont élevées parmi les actionnaires. Les hommes pratiques ne sont posées deux questions. Quelle est l'étendue du mal, et comment y remédier? Les pièces en main, y compris l'acte hypothécaire, on a trouvé que les créanciers de la Compagnie représentaient une somme de $325,000, en chiffres ronds. Si cette première question était facile à résoudre, il n'en était pas de même de la seconde. Le mal était facile à sonder, le remède difficile à découvrir. Le plus simple eût été de réunir parmi les actionnaires les $325,000 dues et de rembourser les créanciers; mais ceci était tout bonnement impossible, car je crois que si les actionnaires sont peu disposés à doubler le montant de leur souscription, ou pour mieux dire à la payer deux fois, les créanciers ne sont pas mieux disposés à être désintéressés, ils préfèrent acheter le chemin et la charte pour le montant de leurs créances.

Or, après avoir reconnu qu'on a fait une mauvaise affaire, le second point est de chercher ce que l'on pourra en tirer, pour ne pas tout perdre. Sur ce terrain, les créanciers se sont montrés plus traitables, ayant égard à ce fait que ce sont les $330,000 souscrites par la Nouvelle-Orléans qui ont réellement construit et équipé les vingt milles de chemin qui sont aujourd'hui en activité.—Il les sont convenus, d'après ce que j'ai pu apprendre à bonne source, d'acheter le chemin de fer, sa charte et ses privilèges, formant ainsi, en vertu du titre que confèrera aux acquéreurs le vente judiciaire, une nouvelle Compagnie dont le stock entier sera de $325,000. Les actionnaires de bonne foi, qui sont souscrit et payé leur souscription, seront admis dans cette nouvelle Compagnie [illegible] qu'à concurrence des deux tiers du stock, soit $217,000, au prorata de leur souscription, argent comptant, pour former cette somme. Les créanciers resteront actionnaires pour l'autre tiers, soit $106,000, montant non remboursé de leurs créances.

Une certaine somme de $50,000, indispensable pour payer ceux des créanciers qui ne peuvent attendre—et qui ne veulent pas prendre de stock en paiement, doit être faite dans un très bref délai. Je crois qu'elle est déjà couverte, les actionnaires les plus importans ayant déjà souscrit pour le montant original de leur souscription.

Maintenant, encore quelques mots pour faire apprécier la spéculation que fait aujourd'hui au actionnaire qui souscrit au fonds capital de la nouvelle Compagnie, soit $236,000. Il a perdu complètement le montant de sa première souscription, car il ne lui est tenu aucun compte. Remarquez qu'il en est exactement de même pour lui, qu'il souscrive ou non à nouveau. En outre de la charte et des privilèges qu'elle confère et qui pennent à l'acquéreur à la vente judiciaire, il y

20 milles de chemin, à $20,000 le mille.....	$ 500,000
7 milles, traversai, et mile pont.....	170,000
Terres, vente de Harrison, Texas.....	24,000
Equipage de chemin et moulin à scie.....	17, 00
	$ 707,000
250,000 acres de terre, acquis par l'établissement des 20 premiers milles, à $ 2 l'acre, prix du gouvernement.....	562,500
Formant un total de	$ 1,269,500

C'est à-dire que d'après des chiffres positifs, garantis par l'ingénieur en chef du chemin et par des hommes compétens et désintéressés dans la question, la proportion du fonds capital à l'avoir de la nouvelle compagnie démontre que la somme qu'il a souscrite a presque quadruplé.

Peut-être, monsieur, que cette explication, que j'aurais voulu rendre plus claire et surtout plus courte, paraîtra le rappel de la grosse caisse pour ramener à la souscription l'actionnaire effrayé et irrité. J'en serais désolé, car telle n'est point mon intention. Les faits sont là; je crois les avoir vus tels que je vous les ai exposés. Je ne prétends donner de conseils à personne; lorsqu'il ne s'agit que d'argent, chacun peut décider pour soi.

Agréez, &c.

C. F.

COMPOSITEUR LOUISIANAIS.—La *Fée et le Bûcheron* est un charmant ballet en deux actes et cinq tableaux qui vient d'être représenté sur un des premiers théâtres de France. L'auteur du scenario est M. Audebeat, celui de la musique, un jeune Louisianais de beaucoup de talent et d'avenir, M. Dédé. "La musique du nouveau ballet, dit un journal français, est gracieuse, bien dansante et parfaitement appropriée au sujet. M. Dédé peut prendre sa bonne part des bravos que le public a donnés pendant la représentation."

Chemin de fer du Pacifique.

Monsieur l'Editeur,

Je désire faire pour vos lecteurs [illegible] assemblées d'action- [illegible] la semaine dernière, [illegible] longtemps, je crois [illegible] intéressant aujourd'hui de leur [illegible] la situation de cette [illegible] par dire que vous étiez [illegible] de la vérité, lorsque vous [illegible] un an, que cette entre- [illegible] et en même temps une [illegible] fructueuses où un [illegible] offrir une portion de son [illegible] dée par l'Etat du [illegible] industrie, com- [illegible] commerce, [illegible] crue [illegible] [illegible] [illegible]