L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 10 FEVRIER 1860.

Imprimé et publié par
G. P. WEISSE & Co.
EDITEURS-PROPRIETAIRES:
G. P. WEISSE, N. DUFOUR,
E. DUVERGER. S. HARBY.
Rue de Chartres, No. 82, entre Conti et Bienville.

Nouvelle-Orléans,
VENDREDI MATIN, 10 FEVRIER.

Abonné à la Semaine.

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

Ventes à l'encan de ce jour.

Par Sarah & Lecompte, No 62, rue de Chartres—Chaussures, claques, chemises, habillements confectionnés.

Par D. E. Murphy, en magasin de MM. Mayer Bro., 81 rue Tchoupitoulas—Cigares d'Allemagne.

Par B. Taylor—38, Vaisselle Lever—Whisky, cognac, eau-de-vie de New-York, rhum, eau de vie.

Par le shériff—A l'hôtel de Ville, les meubles Télémaque et Bibeau—et à 4 heures 1/2 rue Jefferson—marchandises.

Pour le Feuilleton, voir la 3me page.

Revue Locale.

Les affaires et les plaisirs continuent à se côtoyer: le travail le jour—travail rude, incessant, pénible—et la nuit les folles joies du bal ou les enivrements de la musique, tel est l'emploi des fugitives heures de l'hiver à la Nouvelle-Orléans. On se fatigue, on est brisé, on peut à peine suffire aux exigences du labeur et à celles du plaisir, mais on se précipite tête baissée au milieu du tourbillon, et on se promettant un long repos dans la maison torpide où l'ouragan est souvent imposé aux natures les plus actives.

La métropole de la Louisiane, beaucoup plus lente dans ses progrès que les jeunes cités de l'ouest, continue graduellement à se transformer. Les anciens édifices disparaissent, les terrains vagues se couvrent de constructions, la ville empiète sur les marécages et s'avance vers le lac, la zone commerçe en commerce s'élargit, des travaux d'utilité générale s'exécutent sur tous les points. La Corporation reconnaît le ravage des rues les plus importantes, creuse des canaux, improvise des promenades, perce des rues et aborde résolûment des améliorations dont bénéficiera sans doute le public, mais qui ont grevé son budget de dépenses extraordinaires.

Pour y faire face, sans augmenter l'impôt qui pèse déjà si lourdement sur les contribuables, elle a demandé à la législature l'autorisation de s'appliquer les sept cent mille piastres qu'a produites la vente des propriétés de la succession McDonogh. Celui-ci, on le sait, a déclaré dans son testament que la part de ses biens revenant à la Nouvelle Orléans doit être appliquée à l'extension et à l'amélioration de nos écoles publiques. Comme celles ci sont déjà organisées et que les frais d'entretien sont votés tous les ans, le Conseil désirerait qu'il lui fût permis d'employer autrement l'argent de la succession, plutôt que de le laisser improductif au trésor. Seulement, comme le testateur a destiné cet argent à un but spécial, la ville émettrait des obligations payables dans trente ans, à raison de six pour cent d'intérêt par an.

Ce petit arrangement peut d'abord paraître assez extraordinaire. Ainsi, c'est la ville qui s'empruntera à elle même et qui se paiera un intérêt. Les obligations ne seront pas négociables, comme le sont généralement les effets de cette nature, puisque leur montant se trouvera déjà en la possession de la ville. Elles constitueront simplement un titre que la ville se donnera à elle-même. Ce n'est donc pas une conception financière, et, à l'échéance des trente ans, le trésor se trouvera être à la fois débiteur et créancier, c'est-à-dire qu'il dépendra de la ville de remplacer les sept cent mille piastres de la succession, avec les intérêts, ou de jeter au feu ses obligations, car elle ne mettrait assurément pas ses propres billets en cour pour en obtenir ultérieurement contre elle-même le paiement.

L'opération, réduite à sa plus simple expression, consiste à autoriser la ville à appliquer provisoirement à d'autres dépenses la part de la succession McDonogh qu'elle est obligée, selon la volonté du testateur, d'employer au bénéfice des écoles publiques. Quant au reste, comme le remboursement au profit des écoles n'aura lieu qu'en 1890, il faudra s'en rapporter à la loyauté des administrateurs municipaux de cette époque, qui, très probablement, ne se trouveront pas liés par les engagées par la combinaison de leurs prédécesseurs, et ne hésiteront pas d'autant plus à exécuter la volonté de feu John McDonogh.

Mais qu'il cela ne tienne, puisque les écoles n'ont pas besoin des sept cent mille piastres provenant de la vente des biens de la succession, que la législature nous autorise à les appliquer d'une manière non moins utile en dégrevant le budget qu'ont surchargé des travaux indispensables.

L'embarras financier ne sera, nous l'espérons, que momentané. La masse imposable s'accroît tous les jours et le revenu de la ville, si on sait l'administrer avec prudence, suffira aux dépenses publiques. L'augmentation de l'impôt est ce que doivent éviter avec le plus de soin nos administrateurs, parce qu'elle tend à déprécier les immeubles et à décourager les capitaux des bâtisseurs et autres propriétés urbaines.

Un de nos confrères a annoncé il y a quelques jours qu'il était question d'établir une ligne de steamers en fer à-bâtir entre notre port et celui de Liverpool. Ces navires seraient construits de manière à transporter une grande quantité de coton et à pouvoir franchir en tout temps la barre du Mississipi. C'est là un projet que le commerce de la Nlle Orléans a souvent discuté, mais qu'il n'a jamais eu le pouvoir de mettre à exécution. Serait il plus heureux cette fois, ou montrera t il plus de volonté et de résolution? Espérons-le. Tous nos négociants, importateurs et exportateurs—y sont intéressés, parce qu'avec des steamers pour apporter ce qui leur est expédié d'Europe, ou en qui emporte leurs propres vers moines, non seulement ils gagneront un temps précieux, mais ils réaliseront une véritable économie dans l'assurance et l'intérêt de l'argent.

La compagnie se constituera-t-elle au capital d'un million de piastres, divisé en vingt mille actions de cinquante piastres chacune. Elle fera construire six steamers en fer de 1,500 tonneaux chacun et de la force d'environ 300 chevaux. Ils auront 225 pieds de longueur, 34 de largeur, 22 de profondeur, et, avec leur chargement ils ne tireront pas plus de seize pieds et demi d'eau. Ils pourront chacun apporter 3,500 à 4,000 balles de coton. Construits expressément pour le transport de marchandises d'un fort volume, ils ne ressembleront pas aux steamers que l'on voit maintenant dans notre port.

Les dépenses par voyage sont évaluées à $28,800 au plus, et les recettes à $36,480: il y aura donc un profit de $7,680 par traversée pour chaque steamer, soit de $230,400 par an pour les six steamers en admettant que chacun fasse cinq voyages par an. Or, ce total représente un bénéfice de *vingt-quatre pour cent!* Le journal auquel nous empruntons ces détails, ajoute avec la volonté du testateur, d'employer au bénéfice des écoles publiques. Quant au reste, comme le remboursement au profit des écoles n'aura lieu qu'en 1890, il faudra s'en rapporter à la loyauté des administrateurs municipaux de cette époque, qui, très probablement, ne se trouveront pas liés par les engagées par la combinaison de leurs prédécesseurs, et ne hésiteront pas d'autant plus à exécuter la volonté de feu John McDonogh. "

Mais qu'il cela ne tienne, puisque les écoles n'ont pas besoin des sept cent mille piastres provenant de la vente des biens de la succession, que la législature nous autorise à les appliquer d'une manière non moins utile en dégrevant le budget qu'ont surchargé des travaux indispensables.

L'embarras financier ne sera, nous l'espérons, que momentané. La masse imposable s'accroît tous les jours et le revenu de la ville, si on sait l'administrer avec prudence, suffira aux dépenses publiques. L'augmentation de l'impôt est ce que doivent éviter avec le plus de soin nos administrateurs, parce qu'elle tend à déprécier les immeubles et à décourager les capitaux des bâtisseurs et autres propriétés urbaines.

Un de nos confrères a annoncé il y a quelques jours qu'il était question d'établir une ligne de steamers en fer à-bâtir entre notre port et celui de Liverpool. Ces navires seraient construits de manière à transporter une grande quantité de coton et à pouvoir franchir en tout temps la barre du Mississipi. C'est là un projet que le commerce de la Nlle Orléans a souvent discuté, mais qu'il n'a jamais eu le pouvoir de mettre à exécution. Serait il plus heureux cette fois, ou montrera t il plus de volonté et de résolution? Espérons-le. Tous nos négociants—