L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 20 MARS 1856.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & Co.,
EDITEURS-PROPRIETAIRES.
G. F. WEISSE, H. RUPPER,
M. DUVERGER, S. HARBT.

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

NOUVELLE-ORLEANS:
JEUDI MATIN, 20 MARS.

ABONNÉS A 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. Il se présente tous les jours dans nos bureaux des personnes qui désirent s'abonner pour un mois ou deux, mais comptent en le faisant prendre un compte particulier pour une aussi courte période nous surchargerons sans profit la comptabilité, nous avons résolu de tout concilier en autorisant nos porteurs à nous représenter. C'est donc à ces derniers que les abonnés à la semaine devront payer le montant de leur abonnement hebdomadaire.

Pour paraître incessamment dans l'Abeille, sans interruption, les derniers volumes des MOHICANS DE PARIS, par ALEXANDRE DUMAS.

ABONNÉS A LA SEMAINE.

Nous reprendrons *sous peu* la publication des MOHICANS, SAMEDI, 22 du courant. Les personnes qui désirent s'abonner à la semaine pour continuer la lecture de cet admirable roman, devront s'adresser immédiatement à nos porteurs ou s'inscrire dans nos bureaux.

L'ERE DU PROGRES.

L'homme n'a pas encore pris complétement possession de la planète qu'il habite, mais tous ses efforts tendent vers ce but, et chacun de ses travaux, chacune de ses découvertes est un pas qu'il fait en avant. Notre ère est essentiellement celle du progrès. L'Océan n'est plus qu'un lac depuis que le génie de Fulton a attaché l'irrésistible puissance de la vapeur aux flancs des navires. Les continents sont rapprochés, le Nouveau-Monde touche à l'Europe, la Polynésie et l'Australie, la Chine et le Japon sont en constante communication avec la Californie. Les montagnes se sont abaissées et les vallons se sont comblés devant les railways qui sillonnent l'Europe et l'Amérique. Les voyageurs traversent de grands Etats dans l'espace d'un jour.

Les découvertes des guerres anciennes d'une autre part, ont répandu la vie nouvelle et un caractère de civilisation qu'ils avaient été loin de porter dans leurs conquêtes aux bords du Pacifique. Un chemin de fer a été construit à travers l'isthme de Panama, et les deux Océans ont été reunis par une ceinture de fer, en attendant qu'ils le soient par un canal à travers l'isthme de Nicaragua.

Pendant que le génie entreprenant des Américains exécutait ce grand travail qui rapproche l'Asie de nos rivages, l'Europe jetait les bases d'une entreprise tout aussi féconde et qui, seule aujourd'hui, opérera une immense révolution dans les rapports des peuples de l'Ancien Monde. Nous voulons parler du percement de l'isthme de Suez. L'ouverture d'une voie à travers cette langue de terre, dit avec raison un journal, est une entreprise d'intérêt universelle. Les résultats en seront de nature à changer les relations commerciales entre les deux hémispheres, de diminuer la prix du fret, d'augmenter la consommation, en les rendant moins chers, et, par suite, de donner à la production de nouveaux débouchés. Tout le monde est intéressé au succès d'une telle œuvre, et les efforts tentés pour la mener à bien ne pourront rencontrer partout que la sympathie.

Said Pacha, le nouveau vice-roi d'Egypte, a cru du s'attacher son nom à l'œuvre impérissable dont il s'agit, et il a donné de hautes concessions les facilités désirables à M. Lesseps, qui a ouvert l'affaire du percement de l'isthme en y apportant bien décidé à la mettre à exécution. Celui-ci n'a voulu laisser, dit un des confrères parisiens, aucun prétexte aux jalousies nationales. Le canal sera neutralisé; toutes les marines y auront droit de parcours aux mêmes conditions : aucune ne pourra de privilèges particuliers. Si quelque port, comme Marseille, par exemple, doit gagner plus spécialement à l'exécution de la cause de la proximité, cet avantage sera commun à Gênes, à Trieste, à Barcelonne et généralement à tous les ports de la Méditerranée. En somme, le mouvement commercial sera plus considérable partout, mais la position relative des marines marchandes de ces pays changera, du moins sensiblement. Tout le monde gagnera à l'ouverture du canal, pays sans nul préjudice pour aucun.

Il résulte des études faites sur les lieux que le canal est facile à faire, et coûtera moins cher qu'on ne l'avait supposé dans le principe. Il n'aura même pas besoin d'écluses, et selon toute apparence, on pourra les ouvrir aux flots de la mer Rouge et de la Méditerranée à la même heure.

Voici sur ce grand projet et sur M. de Lesseps qui en a entrepris l'exécution, des détails pleins d'intérêt que nous empruntons à une revue européenne :

Entre la mer Rouge à notre Mediterranée qui va bientôt unir par le plus merveilleux artifice la plus grande de toutes les îles, est une de ces contrées qui ne cessent d'être agitées de la plus haute antiquité. Et cela devait être sur cette terre de transition et d'échange, où a eu lieu la rencontre et la séparation de tous les dominations successives.

Sans remonter si haut temps presque fabuleux des Pharaons, ni aux Lagides successeurs d'Alexandre, on même aux temps glorieux où Carthage et Rome, ces deux républiques qui un des premiers sentiers du général Bonaparte, maître de l'Egypte, fut la possibilité d'un canal de jonction entre les deux mers. Les Sarrasins qui, après avoir balayé devant eux les Romains, avaient fondé un autre Institut sur cette terre africaine se mirent sur le champ à l'œuvre, et, de siècle en siècle, préparèrent le travail accompli. Il nous est resté un précieux rapport de M. Lepère, ingénieur en chef. Malheureusement ce travail, qui, en quelques années la fertilité de notre vieux monde, a échappé complétement.

C'est au milieu des préoccupations soulevées et éprises d'une guerre formidable que cette grande nouvelle est venue, et nous sommes bien sûr, à de rares exceptions près, au moment, on a fort attentivement suivi les nouvelles d'Egypte. M. Ferdinand de Lesseps n'a pas voulu gêner, tout seul la responsabilité de la grande œuvre qu'on lui permettait d'oublier.

Toute l'Europe, le monde entier, sera intéressé au percement de cet isthme. Une route nouvelle va pousser à tour de rôle un quelques jours le passage par les vieilles routes de l'Inde et de la Chine, par les mêmes voies ouvertes dans la Grande-Orient. Il faudra donc que l'Europe entière se prononce pour que les meilleures méthodes à mettre pour percer la voie nouvelle.

Alors, on a fait appel aux savans de toutes les nations, et bien des hommes de mérite, habiles ingénieurs de France, d'Angleterre, d'Autriche, de Hollande, d'Italie, ont été groupés en commission, et ils ont pu tout à leur aise étudier le terrain.

A cet les ingénieurs d'autres journaux étaient venus, qui leur communiquaient de l'antiquité rendait propres à éclairer une foule de questions sur ce sol antique. A leur tête, nous nommons M. Barthélemy Saint-Hilaire, membre de l'Institut, ex-partisan et ancien professeur au collége de France. Cette agitation des plus hautes capacités est une grande garantie de ce que l'œuvre qu'on va être entreprise.

Le succès ne paraît plus douteux. On nous promet, dans cinq années, de pouvoir nous conduire de Paluse à Suez sans quitter notre cabine à bord du paquebot. C'est prospérer bien des jouissances à notre époque voyageuse et s'est inaugurer largement la seconde moitié de ce siècle, qui a vu naître la vapeur, déjà distancée par l'électricité.

HÉROS ET RÉPUBLICAINS SOURS.

Les désignations que nous appliquons aux partis qui divisent ce pays sont de nature à égarer l'opinion de l'autre côté de l'Atlantique, et nous avons déjà à signaler de fâcheux effets de la confusion apportée dans le vocabulaire politique. Le Sherif est désigné comme républicain, et l'évêque de Belmont *dit de par le peuple-roi, la loi et justice*. L'investiture du pouvoir exécutif a couronné l'œuvre et a été suivie immédiatement de la prise de possession de la place de l'exercice des fonctions qu'elle comporte, après toutefois le versement du cautionnement et la prestation de serment d'usage.

Tel est le fait. Rien de plus, rien de moins. La difficulté jaillit, comme on voit, de la reconnaissance inattendue d'un principe du droit public et d'un principe du droit privé dans les hautes régions du pouvoir parlementaire.

Je vivre pour reconnaître.

La législature pouvait-elle, sans commettre un excès de pouvoirs, destituer le shérif?

Evidemment non.

D'abord, l'article de la constitution qu'elle invoque à l'appui de son arrêté de destitution, n'est applicable *qu'aux faits de charge* et de l'arme par conséquent *d'aucun pouvoir discrétionnaire*.

Ensuite, le respect de la chose jugée est un obstacle insurmontable.

Enfin, l'irrégularité émanant du pouvoir exécutif même est une barrière infranchissable.

L'expédient de la législature n'a donc pour la solution de la question, aucune valeur juridique. Il est arbitraire et impolitique, voilà le vrai.

Quelques affidgens que soient pour les amis de la justice et de la liberté les faits qui ont amené ce conflit, je n'ai heureusement point à m'en occuper.

Un seul point est réservé à mon examen : depuis l'état actuel des choses, le Sherif peut-il être dépossédé en vertu de l'acte de la législature?

Je ne le pense pas, et j'ai pour le croire, de bonnes et sérieuses raisons.

Un jeune garçon nommé Achille Tournelle est parti pour avoir volé une montre et une chaîne de Mme, à M. Léon Spencer.

Le nommé Alexandre, une Mortagne, a été arrêté en connaissant pour avoir commencé un violent scandale dans un café tenu dans l'intersection des portes Dauphine.

Hier, entre neuf et dix heures du matin, un incendie s'est manifesté dans la cuisine de la maison portant le No 4 de la rue Dauphine, entre celles Conti et Bienville. Les pompiers de la compagnie Crescent, qui se trouvaient à proximité, ont promptement éteint le feu, qui a causé pour environ $100 de dommages.

Le nommé Jean Lacroix, qui a été arrêté hier par le constable Bayly, a été trouvé porteur de deux billets de banque contrefaits, de cinq piastres chacun, sur la banque de Louisiane