L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 26 AVRIL 1859.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & Co.
[ANCIENS PROPRIÉTAIRES
M. F. WEISSE. H. DUFOUR
E. DUVERGER. S. HARBY.
Rue de Chartres, No 83, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS
MARDI MATIN, 26 AVRIL.

☞L'abondance et la longueur des annonces nous forcent, à notre grand regret, d'abréger les matières éditoriales. Nous solliciterons pour quelques jours l'indulgence de nos abonnés.

ANNONCES D'ENCAN.—On trouvera aujourd'hui, à la première page, des annonces d'encan qui n'ont pas trouvé place dans la seconde, où elles sont généralement placées.

Ventes à l'encan de ce jour.

Par A. Fernandez, à la Bourse St Louis—Propriétés de la succession de J. Dumny—Voir aux annonces.
Par N. Vignié, au coin des rues Bassin et Bienville—meubles, &c.
Par Bloche & Lesamount—Au magasin de M. O. B. Graham, 85, Gravier—marchandises sèches.
Par E. Roger & Co—25, Vieille Levée—tobacs, cheminées, marchandises sèches. Aussi: tapis de paille.
Par B. Turpin, au magasin No 24, rue Conti—Vin de Catalogne

Les Français au Nicaragua.

On a longtemps douté que le projet de canaliser l'isthme de San Juan, soumis par M. Belly au gouvernement de Nicaragua, fût sérieux, mais l'entreprise est maintenant en voie de réalisation; de cette fois les Américains, si entreprenans, si expéditifs et si audacieux, ont été battus sur leur propre terrain par les Français. La compagnie parisienne a été constituée; l'administration est confiée à un président et douze directeurs, dont huit français, quatre anglais et un américain. M. Félix Belly est lui-même directeur-général. Le capital social est de quatre-vingt millions de piastres et les actions de cent piastres chacune; un premier versement de cent quarante francs a déjà été opéré.

La compagnie, évidemment protégée par le gouvernement, s'est assuré le concours de quelques uns des ingénieurs les plus éminens de France qui ont accompagné M. Belly au Nicaragua et qui y sont déjà activement occupés à étudier le terrain et à exécuter les plans nécessaires. Ils établiront d'abord un télégraphe électrique entre les deux Océans, puis les fouilles commenceront. M. Belly, arrivé à San Juan il y a plus de deux mois, a l'intention de se rendre bientôt à New York pour y acheter quelques machines et outils dont il a besoin. Ce qui est certain c'est que l'argent ne lui manque pas, et qu'il a débarqué à Greytown un grand nombre de caisses d'excellents instrumens.

Une de ces caisses s'étant brisée dans le transport à terre, on y a vu des armes, et l'alarme s'est aussitôt répandue dans la ville. Un courrier a été immédiatement dépêché à la capitale pour annoncer au président que les Français avaient des carabines, des sabres et des revolvers. S'il faut en croire les correspondances américaines, les autorités locales s'en seraient émues et auraient pris certaines précautions. Nous ne comprendrions cependant ni l'étonnement ni l'indignation de la population ou du gouvernement, car il y aurait eu folie de la part des Français à s'aventurer sans armes dans l'Amérique Centrale. Nos compatriotes, malgré le chemin de fer qu'ils y ont établi, ne traversent l'isthme de Panama qu'armés jusqu'aux dents, et ceux qui sont en ce moment au Nicaragua ne font pas un pas sans avoir dans une poche un pistolet de Colt et dans l'autre un bowie-knife. C'est une mesure de précaution indispensable dans une contrée à moitié sauvage où, pour les indigènes, l'étranger est, de prime abord, un flibustier.

Les correspondants du *Herald* et de quelques autres journaux de New-York prétendent, il est vrai, que M. Belly veut reprendre au Nicaragua, avec un programme différend, le rôle de Walker, mais c'est là évidemment une calomnie. Pourtant il est facile de comprendre que si la compagnie parisienne canalise l'isthme de San Juan, l'influence française deviendra prépondérante dans l'Amérique Centrale. Si les Américains n'en plaignent, nous leur demanderons pourquoi, au lieu de se livrer à la flibuste, ils n'ont pas depuis longtemps exécuté ce que les Français veulent accomplir aujourd'hui.

Le projet d'un canal à travers l'isthme de San Juan n'est pas nouveau. Il fixa l'attention des puissances maritimes peu après la conquête par les Espagnols et plusieurs années durant, de 1527, admirals de Castille en fut au cabinet de Madrid. On se borna jusqu'à 1781 à des théories et à des calculs, et ce ne fut que pendant cette dernière année que le gouvernement espagnol envoya sur les lieux l'ingénieur Manuel Galiatso qui explora partiellement l'isthme. En 1838, un ingénieur anglais, M. John Baily, étudia impartialement le terrain : le seul relevé complet qui ait été fait est celui que le colonel O. W. Childs, de New-York, exécuta en 1851, pour une compagnie américaine qui, de même que la compagnie française d'aujourd'hui, se proposait de creuser un canal pour relier l'Atlantique au Pacifique, mais qui renonça à son projet après en avoir reconnu les difficultés et calculé les frais énormes.

Le colonel Childs déclara que la rivière et le lac de San Juan, que la compagnie croyait pouvoir utiliser en y faisant aboutir le canal océanique, n'avaient pas assez de profondeur, et qu'il faudrait les creuser. L'ingénieur terminait le rendu-compte de son exploration en proposant d'établir un canal dont la largeur et la profondeur parurent insuffisantes à la compagnie, à cause du fort tonnage des navires qui seraient appelés à le franchir. Or, pour exécuter un travail plus considérable, on estima qu'il faudrait aux actionnaires un capital de quatre-vingt-dix à cent millions de piastres. Ce chiffre effraya la compagnie qui renonça aux projets qu'après avoir reconnu que les bénéfices ne seraient pas proportionnés à la dépense.

M. Belly mènera-t-il à bon terme l'entreprise dont, pu audacieux ou plus clairvoyant que ses devanciers, il a déjà inauguré l'exécution? Nous n'en savons rien, mais : ne nous paraît pas probable que, sous le rapport pécuniaire, elle donne de très beaux résultats. Il en sera autrement sous le rapport politique, et si les actionnaires ne touchent pas de fort bénéfices, l'influence française, on revanche, aura réussi à s'implanter sur un point important du continent américain.

Règlement de notre différend avec le Paraguay.

Les journaux de Washington publient la lettre que M. Jas. B. Bowlin a adressée au Président pour lui annoncer le succès de sa mission auprès du gouvernement du Paraguay. "La commission, dit M. Bowlin, a eu le tenu un succès éminent, non seulement en réglant tous nos différends avec ce pays, d'une manière pacifique et à l'amiable, mais aussi en agrandissant la sphère de nos privilèges commerciaux dans ces eaux, et reculant la terme du traité, et tout cela de manière à nous acquérir de cordiales sympathies et à resserrer pour l'avenir les liens de notre amitié."

M. Bowlin dit qu'il arriva le 24 janvier à Asuncion, capitale du Paraguay. Tout le monde se montrait froid et sur la réserve.—On semblait ne pas savoir comment se comporter à l'égard des Américains.

Le commissaire sollicita une entrevue avec le Président, qui fut fixée au lendemain. Ce lui-ci reçut M. Bowlin avec la plus grande bienveillance, et fut lui-même fort satisfait de la courtoisie des Américains. De nouvelles entrevues succédèrent à la première.

La cordialité, la franchise, la liberté et la bonne harmonie présidaient à tous ces entretiens, continue le commissaire. A chaque conférence, nous devenions meilleurs amis, mais nous ne pouvions pas tomber d'accord sur tous les points. Il me proposa enfin d'avoir une entrevue en présence du général de Urquiza, du général Guido et du ministre, et de M. Amaral. J'acceptai promptement.—Au jour fixé, nous nous présentâmes chez le général Urquiza, accompagné de son secrétaire particulier. Nous commençâmes à débattre un par un tous les points du différend, et, au fur et à mesure que nous tombions d'accord, on les mettait par écrit. Nous rédigeâmes alors une convention, qui fut signée par le Président et par moi-même. C'était comme le couronnement glorieux de toute cette affaire; et dans la jolie galerie, le général Urquiza embrassa le président Lopez.

En vertu de cet accord, nous passons un nouveau traité, avec des changements qui le rendent plus libéral que le précédent, ainsi qu'une convention qui règle les réclamations de la compagnie; la famille du matelot tué à bord de *Water Witch* doit recevoir dix mille dollars, et nous recevons enfin une lettre satisfaisante de regrets et d'apologie pour cette affaire et pour le traitement des agents du gouvernement, avec permission entière d'explorer les rivières.

On regarde ici cette négociation comme un triomphe immense de la diplomatie, car il y a peu de mois que Lopez a refusé de renouveler il a renouvelé la lutte et en a élargi la sphère; mais il l'a fait, en outre, dans un esprit de grande amitié, et qui veut beaucoup plus que tout le reste pour nous et pour lui.

Je n'ai qu'à me louer des procédés de la population, particulièrement après qu'on eut connaissance de notre entrevue avec le Président, qui avait été cordiale. Notre expédition fluviale fut alors accompagnée de vivats et de marques de sympathie. Notre accueil fut partout simple et inoffensif; d'après ce que j'ai pu voir, il semble prospérer sous le régime despotique qui le gouverne.

Dépêches Télégraphiques

TRANSMISES A L'ABEILLE.

NOUVELLES D'EUROPE

DE QUATRE JOURS PLUS RECENTES.

Arrivée du City of Washington

Nouvelles d'un aspect plus pacifique—Probabilité que le Congrès de la Paix se réunisse—Convention des belligérents de suspendre les préparatifs de guerre—Le Parlement rejette le ballot—Améliorations dans les fonds—Baisse sur les colons.

New York, 25 avril—Le steamship City of Washington vient d'arriver ce soir, avec des nouvelles de Liverpool jusqu'au 13 courant, quatre jours plus récentes que celles de l'Arabia.

Marché au coton—Liverpool, 13—Les ventes de coton durant les trois jours d'affaires depuis le départ de l'Arabia, se sont élevées à 21,000 balles—1000 achetées par spéculation et 3000 pour exporter.

Le marché continue à être dans un état de dépression et le coton a fléchi de 1|16 à 1|8 sur les cours de l'Arabia.

La baisse s'est fait sentir particulièrement sur les qualités inférieures, bien que certaines autorités disent que le middling Orléans a fléchi de 1|8 La circulaire de Clark & son cote le middling Orléans à 7 1|4 et le middling upland à 7 d. Les ventes du mercredi ont été de 6000 balles.

Cétables—Grande amélioration sur les cours avec tendance à la hausse.

Les provisions ont repris faveur. Le bouf salé est en grande demande, et de fortes spéculations ont eu lieu sur cet article, qui commande une hausse de 2 sh. Le porc est aussi très recherché et à la hausse. Jambon et graisse calmes.

Les avis de Manchester et autres districts manufacturiers sont moins favorables. Les demandes de marchandises ont diminué.

Consolidés.—Londres, 13—Les fonds se sont améliorés et ont clos à une hausse de 1|8 à 1|4. Au comptant, 95 1|8.

NOUVELLES POLITIQUES.

Liverpool, 13 avril—Les affaires politiques sur le continent ont maintenant un aspect moins menaçant, et les armements en France et en Autriche ne se font plus avec autant d'activité. Il y a actuellement probabilité que le Congrès de la Paix sera convoqué.

L'Autriche a proposé aux autres grandes puissances de demander qu'avant l'assemblée du Congrès de la Paix pour délibérer sur la question italienne, les parties belligérantes aient à désorganiser leurs armements.

Cette proposition a reçu l'assentiment des autres puissances, ainsi que celui de la France.

Le Parlement Britannique.

Le ministère ayant été appelé à donner quelque explication satisfaisante au sujet de l'état des affaires en Europe, particulièrement à l'égard de la question italienne, a promis de se rendre au désir des membres, le 15 de ce mois.

Le Parlement sera probablement dissous dans une semaine.

La Chambre des Communes a rejeté la résolution offerte en faveur du ballot par une majorité de trois.

FRANCE.—Le *Moniteur* a publié un autre article dans sa partie officielle, rédigée dans un sens conciliant envers les puissances germaniques, et repoussa l'idée que l'on parait avoir que nous ne sommes pas de l'humeur d'intervenir dans leur état d'indépendance.

TERRIBLE EXPLOSION

DU BATEAU A VAPEUR St NICHOLAS,

SOIXANTE SEIZE VICTIMES,

Dont 48 tuées et 28 échaudées.

Perte du bateau et de son chargement.

Noms de ceux qui ont péri et de ceux qui ont été sauvés.

Memphis, Tennessee, 25 avril—Le superbe bateau à vapeur St Nicholas, capitaine Mc Mu len, de la ligne de la N. Orléans et St Louis « essor», hier soir, un terrible désastre par l'explosion d'une de ses bouilloires.

L'accident a eu lieu vers 10 heures, dimanche soir, devant l'Etat, No 60, et jusqu'à ce moment on a la certitude que quarante-huit personnes ont perdu la vie et que vingt-huit autres ont été horriblement échaudées ou blessées.

Le *St Nicholas* était en route de St-Louis pour la Nouvelle Orléans; il avait à bord un chargement de coton et un fret considérable. C'était à une distance de 45 milles au-dessous de cette ville et à moitié route d'ici à Helena, que sa bouilloire a éclaté.

La steamer *Saarpshanock*, de la Nouvelle-Orléans, est arrivé aujourd'hui et a été le premier à nous apprendre cette fâcheuse nouvelle. Le transporte et le nombre de ceux qu'il a sauvés, des blessés et des morts.

Le St Nicholas et son chargement sont entièrement perdus.

Noms des personnes qui ont été tuées ou dont on n'a aucune nouvelle.

Le capitaine McMullen, du St-Nicholas; Mme Gleine, femme du 1er commis; Mlle Dunnion, cousine du commis; Mmes McKnight, Chrysagre, une dame avec un petit enfant; Wm Falkner, du McGregor's Landing à Iowa; une dame dont on ne connait pas le nom; Wm Ryan, 2e ingénieur, et John Jenkins, 3e ingénieur du St-Nicholas; P. A. Barber, John Bond, garçon de la chambre; James Wood, 1er commis; le boulanger, deux mulatresses du cuisinier; le patisser, deux mulatresses du bord; Mme Dixon, maitre d'hôtel; Mlle Jackson, femme de chambre; MM. Zed Armer; Alexander; un monsieur de Baton Rouge qui était son compagnon de lit; Edward Stephens, un des pilotes; John Lumbeck, chauffeur, ainsi que trente passagers du pont et cinq mécaniciens.

Personnes gravement échaudées.

Benjamin V Glone, de St-Louis, 1er commis du bateau; J. S. Acuff, de Warrington, Mississipi; Jacob Langhirn, de Pittsburg, Pennsylvanie; Rose St Blanchard, Thos. Charter, de Tamango, Pennsylvanie; Mlle Ela Kennedy, du Missouri; Rose St John, femme de chambre de la Nouvelle-Orléans; Wm Pennybaker, watchman, de St-Louis; Frederick Miller, des Memphis; A. Stock, chauffeur; D. Tampe, de Illinois et O. H. Reynolds, de la ville de Sioux.

Légèrement échaudées.

G. H. Gilcom, 2e commis; Jos Wolfe, John McAlpin, garçon de buvette.

Noms des personnes qui ont été sauvées.

Jusqu'à présent on a la certitude que les personnes suivantes ont été sauvées :

Christopher Hunter, 1er ingénieur; Gustaves Helsley; D. Hester, J. Chilson, W. Hoops, J. C. sey, G. H. Gild, L. Shafer, S. Mohoney, J. dge, Andrew Hooper; Pompier, employés. Jacob Derror; Joseph Reip; Frederick Miller; John Grouck, chauffeur; John H. Bolton, chauffeur; John Bord; Judy Blaize, second contre-maitre du bord; James Reid, pilote; Joseph Hamilton, colporteur; Wesley Marst et F. Miller, employés sur le pont; John Hughes, second contre-maitre, Fairman, garçon du bord; Jacob M. Leonard, employé à la route. MM. John R Butler, du comté de Hancock; Georges H. S. Haxell, Edward R Ferris, Geo W Chrysop, Boyle Traverse, Murdock, G. W. Pennings, Jacob Wagner, Alex Miller; Mlle Mary Breen, Mlle Mary J. Donnahoff; ; P C Brown, de Nauvoo; James Purl, de Franklin (Louisiane); Geo Michael, James McKee, de Rochester. Les domestiques : Wm B Lynch, du comté Saline, Missouri.

Les personnes ci-dessus désignées, ont été sauvées et sont arrivées sur le bateau à vapeur Susquehanna, où se trouvent seize malheureuses victimes, horriblement blessées ou échaudées. Tous ces malheureux ont été admirablement soignés par les officiers et l'équipage de ce bateau.

Les autres personnes qui se trouvaient à bord du St-Nicholas, et qui ne sont pas mentionnées ci-dessus, sont probablement ensevelies sous les décombres du bateau.

Le capitaine McMullen, du St-Nicholas, a été sauvé et est arrivé sur la terre ferme. Il a été vu par un de nos correspondants, qui nous a donné les détails suivans :

Le capitaine McMullen, qui a été sauvé, a été vu par un de nos correspondants, qui nous a donné les détails suivans :

Le capitaine McMullen, du St-Nicholas, a été sauvé, et