L'ABEILLE DE LA NOUVELLE-ORLEANS.

BUREAUX : Rue de Chartres, No. 73. NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 19 JANVIER 1866. Entre les rues Bienville et Conti.

NOUVELLE-ORLEANS
VENDREDI MATIN, 19 JANVIER.

TARIF D'ANNONCES.

	1 mois	2 mois	3 mois	6 mois	12 mois
1 carré	$12 00	$ 00	$ 00	$20 00	$36 00
2 carrés	20 00	00	00	36 00	60 00
3 carrés	28 00	00	00	50 00	84 00
4 carrés	36 00	00	00	64 00	108 00
5 carrés	44 00	00	00	78 00	132 00
6 carrés	52 00	00	00	92 00	156 00
7 carrés	60 00	00	00	106 00	180 00
8 carrés	68 00	00	00	120 00	204 00
9 carrés	76 00	00	00	134 00	228 00
10 carrés	84 00	00	00	148 00	252 00
11 carrés	92 00	00	00	162 00	276 00
12 carrés	100 00	00	00	176 00	300 00

Les annonces de mois, saisons, vins de deux jours, pour les ventes de fonds et de maisons, pour les propriétés à louer, pour les ventes judiciaires, etc., etc., sont reçues aux prix ci-dessus.

Les annonces mortuaires, placées à tout de cette classe de travaux, sont payées à 10 le signe, pour chaque insertion.

Les annonces mortuaires de la page politique sont payées à 15 CENTS le carré pour chaque insertion.

Les annonces publiées pour un temps déterminé doivent être renouvelées pour éviter la suspension.

Les personnes faisant régulièrement de nouveaux ouvrages ne les paie, lorsqu'elles font leurs annonces avec elles ; pourvu qu'elles donnent, aux annonces ne dépasse le mois.

Toutes les annonces étrangères doivent être payées à mesure qu'elles sont insérées.

Toute annonce irrégulière doit être payée d'avance.

Les comptes des personnes faisant régulièrement des annonces leur seront envoyés à la fin de chaque mois.

Pour la liste des arrivages et des départs, celle des importations, exportations et entreposages, et ce qui concerne le mouvement du port en général, voir la 3e page.

ANNONCES
De la troisième Page.
On trouvera désormais à la troisième page de l'*Abeille* toutes les annonces de vente à l'encan et de ventes judiciaires, ainsi que les avis du shérif et des coroner.
Et à la troisième page nombre d'annonces.

Vendues à l'encan de ce jour.
Pour les détails et l'heure, voir aux annonces.

Par le Shérif.—A la Bourse des Négociants et des Encan, un terrain situé dans le Premier District, dans l'Isle borne par les rues Thalie, Erato, Liberty et Bourbon, et faisant face à celle de Liberty, avec bâtisses, &c.

Par M. Montgomery à Brou.—Au bar salle d'encan, un fort stock d'indiennes, cotton blanc et cotonnades, bottes, souliers et chapeaux.

Par P. Lemonnier.—Au salle d'encan, lot et chanson, les gants noir et fil d'Ecosse, mouchoirs de colonie, shawls, &c.

Par P. Turpin.—A son magasin d'encan, vin de Bordeaux en barrique et en caisses, sardines, prunes, verjus, huile, mango, sucre fin, et un lot de fer blanc en feuilles, savons.

Par P. Guimard.—A son magasin d'encan, meubles et quincaillerie.

Par Anthony Fernandez.—A la Bourse des Négociants et des Encanteurs, un terrain situé dans le Second Ward et Bienville, qui sont, emmerde de l'autre côté de la levée, et autre dialogue au Nouveau Canal. — Aussi, à une heure, à son magasin, 50 balles de coton nouveau, libres de tout frais et droits du gouvernement. Aussi, il le jour de mardi sur la Levée, en face de la rue St. Louis, 43 barils de mélasse, libre de tous frais ou droits.

Par Vincent & Cie — au No 16 de la rue de Chartres, vente publique de meubles et de marchandises.

Par Hoffman & Marks—au No 38 de la rue de Chartres, marchandises sèches importées récemment.

Par Montgomery et Bro, au pied de la rue Bienville, encre.

Par D E Murphy—à l'entrepôt Montgomery, avoine.

ARRIVAGE DE NEW-YORK. — Le vapeur *Morning Star*, parti de New-York le 6, est arrivé hier matin, avec les malles du Nord et un grand nombre de passagers. On en trouvera la liste dans la partie anglaise de l'*Abeille*.

Ce qui suit est le rapport du comptable :—De la nuit du 7 à la nuit du 10 nous avons eu de grands vents du Nord et une forte pluie. La nuit du 9 nous embarquâmes de vastes bancs à tribord, et n'eut alors que le capitaine Wimpenny de visible à la barre. Le 10, à midi, John Pickford, soldat du 12e d'infanterie des Etats-Unis, tomba par-dessus bord dans un accès de folie passagère et se noya. Le 14, à 6 h. 30 m. a., le capitaine Wimpenny succomba à ses souffrances.

Arrivée à la passe du Sud-Ouest, lundi matin, nous avons été retenus par un épais brouillard.

Etablissements dans le Sud.

Nous voyons avec plaisir qu'il est question ici Nord-Est, au Nord-Ouest et dans les Etats du centre de grands projets d'émigration vers les Etats du Sud, là que beaucoup de ces projets sont déjà en voie d'exécution ou y seront bientôt. Le temps presse en effet ; le coton et la canne de vendange approchent, et les capitaux nécessaires, et surtout ces produits eux-mêmes, rapidement au Sud, il faut donc se transporter au Sud pour y semer de nouvelles qui donne ou trois années pouvant constituer d'immenses fortunes pour le nouvel industriel de l'agriculture. Qui paraît un printemps perd une année, et chaque année perdue ajoute, en toutes moins les chances brillantes de cette fortune qui sourit.

Ce que nous remarquons surtout dans ces projets d'établissement qu'on nous annonce, c'est la moyen nouveau sur lequel ces entrepreneurs du Nord fondent leurs espérances. Ils ne paraissent pas avoir la moindre confiance dans la africaine comme travailleurs. Une expérience de trois ans leur a prouvé que ceux qui les ont employés jusqu'ici, à peu près complètement dans l'espèce de ceux qui veulent exploiter aujourd'hui les terres du Sud dédée que ces africains puissent offrir des ressources suffisantes.

Après un an, deux ans, trois ans de liberté, un sait parfaitement ce que les nègres valent et peuvent faire. Ils peuvent un objet des choses et une fois qu'ils les ont goûté, ils en veulent plus y renoncer. Aussi voit-on l'élevage des ultimes prédites avec tant d'emphase par le général Banks quand devant une assemblée de planteurs convoqués par lui il prononçait ces mots étonnés une sentence : " Vous ne comprenez pas, messieurs, le nouvel ordre de choses. Les nouvel libres travailleront plus que les nègres esclaves, et la liberté de c'est rien moins que la Louisiane plus de produits et de richesses que l'esclavage. "

Que répondraient maintenant ces mêmes planteurs si comparativement encore devant le général Banks, il leur adressait après trois ans d'expérience sérieuse, sur leur propriété, ou plutôt que précédemment il lui avait dit ou lui aurait pu répondre ? Il leur dirait sans doute époque en montrant sous ses yeux les chiffres impitoyables de la statistique agricole de l'Etat !

Il est arrivé le contraire de ce qu'il avait prévu ; la liberté n'a pas été pour les cultures un encouragement au travail mais un encouragement à la nonchalance, et plus l'émancipation vieillit, plus ils oublient l'époque où ils n'étaient pas libres et à la fin ils finissent par ne plus rien faire. Ainsi que toute l'histoire humaine le démontre, le nègre n'est d'une race faite pour la civilisation ; il n'est pas fait pour la liberté ; il ne sait pas en user, il en abuse, il en meurt.

Partout où il a été mis en contact avec la race européenne, il a disparu ou il disparaît. Il ne peut vivre à côté de l'homme blanc sans périr. Il ne peut vivre à côté de l'homme blanc sans périr. Il ne peut vivre à côté de l'homme blanc sans périr.

Cette Compagnie Nationale de Navigation a été créée par le capital de trois millions, dont 1,500,000 dollars ont été souscrits en actions, et 1,500,000 dollars en obligations. Ces chiffres prouvent que les hommes d'affaires de New-York ont confiance dans cette entreprise. Ainsi que toute l'entreprise dont elle est la suite, la Compagnie a voulu d'abord faire un bon fond pour ensuite donner un bon service aux capitalistes qui se trouveront intéressés dans ses affaires. Elle a donc commencé par acheter des bâtiments de premier ordre, et elle a choisi ceux qui lui paraissaient le plus propres à faire le service auquel elle les destine. Elle a ensuite donné à ses officiers et à ses équipages des instructions qui ne laissent rien à désirer sous le rapport de la discipline et de la bonne tenue à bord. Enfin elle a fait tout ce qu'il fallait pour que ses navires fussent bien commandés et bien montés.

Le résultat de ces soins a été que les navires de la Compagnie Nationale de Navigation ont fait jusqu'ici un service parfait. Ils ont toujours été exacts à leurs départs et à leurs arrivées, et ils ont donné à leurs passagers toutes les satisfactions qu'ils pouvaient désirer. Ces résultats ont été obtenus sans que la Compagnie ait eu besoin de faire de grandes dépenses de publicité. Elle a compté sur la bonne réputation que ses navires ne manqueraient pas de se faire, et elle a eu raison de compter sur cette réputation.

Aujourd'hui la Compagnie Nationale de Navigation a trois navires en service entre New-York et la Nouvelle-Orléans. Ce sont le *Star of the South*, le *Star of the West* et le *Morning Star*. Ces trois navires font régulièrement le service entre les deux villes. Ils partent de New-York le 1er, le 10 et le 20 de chaque mois, et ils partent de la Nouvelle-Orléans le 5, le 15 et le 25 de chaque mois. Ils font donc régulièrement le service tous les dix jours.

Le *Star of the South* est un navire de 2,000 tonneaux. Il a été construit à Philadelphie, il y a deux ans, et il a été acheté par la Compagnie Nationale de Navigation pour le service de la Nouvelle-Orléans. Il a été commandé par le capitaine Wimpenny, qui a fait pendant longtemps le service de la Nouvelle-Orléans à Galveston, et qui connaît parfaitement la navigation du golfe du Mexique.

Le *Star of the West* est un navire de 1,500 tonneaux. Il a été construit à Philadelphie, il y a deux ans, et il a été acheté par la Compagnie Nationale de Navigation pour le service de la Nouvelle-Orléans. Il a été commandé par le capitaine Wimpenny, qui a fait pendant longtemps le service de la Nouvelle-Orléans à Galveston, et qui connaît parfaitement la navigation du golfe du Mexique.

Le *Morning Star* est un navire de 1,500 tonneaux. Il a été construit à Philadelphie, il y a deux ans, et il a été acheté par la Compagnie Nationale de Navigation pour le service de la Nouvelle-Orléans. Il a été commandé par le capitaine Wimpenny, qui a fait pendant longtemps le service de la Nouvelle-Orléans à Galveston, et qui connaît parfaitement la navigation du golfe du Mexique.

Le service de la Compagnie Nationale de Navigation est donc fait régulièrement tous les dix jours. Les navires partent de New-York le 1er, le 10 et le 20 de chaque mois, et ils partent de la Nouvelle-Orléans le 5, le 15 et le 25 de chaque mois. Ils font donc régulièrement le service tous les dix jours