L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

JOURNAL OFFICIEL DE L'ETAT DE LA LOUISIANE — NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 20 DECEMBRE 1850.

Imprimé et publié par
MAGNE & WEISSE,
No. 55, rue de Chartres.

Prix, $8, l'An, *du Conseil-Conseil de la Première* et de la Commission de

NOUVELLE-ORLEANS :
VENDREDI MATIN, 20 DECEMBRE.

ARRIVÉE DE L'AMERICA.

Le steamer anglais *America* est arrivé à Halifax la matinée du 11 de ce mois.

Les cotons de Liverpool étaient en hausse au départ de l'*America*. L'Orléans était à 7 7/8, le Mobile, à 7 3/4; l'Upland, le Middling, à 7 7/8 et 7 3/8.

Le marché aux cotons du Havre était sans activité.

Le cabinet anglais fait de nouveaux progrès en Angleterre et en Ecosse. Le *Daily News* assure que l'avocat-général Rolfe va incessamment prendre le poste du sceau d'Ecosse, et dans lequel il est interdit aux membres du clergé catholique, sous des peines très sévères, d'accoler à un titre quelconque celui d'un diocèse.

Lord Beaumont, catholique et appartenant à la noblesse anglaise, fait cause commune avec les protestants et a déclaré que la hiérarchie établie par le pape était une atteinte à la Constitution de la Grande Bretagne.

De sanglantes émeutes ont déjà eu lieu dans plusieurs villes du Royaume et nous voyons que le schisme va gagner les magistrats et la police elle-même prendre la lutte.

Les affaires de l'Allemagne sont toujours dans le statu quo. On croit le moment n'y a pas encore venu pour une solution.

OBSERVATIONS INTÉRIEURES.

Il est reconnu qu'il y avait sur nos fleuves et sur les côtes plus que ne veut la sécurité que ceux de l'Europe. Les accidents ne proviennent pas des causes qui agissent également l'intérieur. Les dangers de la navigation intérieure sont ceux qui résultent de la rapidité des courants, des *chicots* et des *snags*, des *racks* et des *sawyers*, des *bancs de sable* qui barrent le lit du fleuve, et des *bateaux à vapeur* qui heurtent pendant la nuit ou dans les temps de brume pendant la saison des brouillards à recevoir de graves avaries même à couler bas. Voilà ce qui explique la cherté des primes d'assurance, et ce qui oblige les capitaines à ne pas naviguer de nuit, et à jeter l'ancre pendant les temps de brume.

Les bateaux à vapeur font un relai d'approvisionnements sur l'Atlantique, sur le golfe du Mexique ? Est-ce à la Nouvelle-Orléans, par exemple, que le commerce étranger, New-York, de Boston, de Philadelphie ou Baltimore ? On est la ville, notre port est formé par les alluvions que nous venons de signaler, et qui menacent de combler le fleuve ? Est-ce à la Nouvelle-Orléans que nous voyons des phares pour protéger la nuit les navires contre les écueils ? Est-ce à la Nouvelle-Orléans qu'il est superflu d'établir des jetées pour faciliter et sécuriser la navigation ? C'est pourquoi les Constitution dont je vient de parler interprètes, depuis l'organisation fonctionné, dans un sens large et seulement des phares ont été bornes placées à l'entrée des moyens de sauvetage organisés aux portes qui ont été améliorées. Les brise-lames ont été construits les rades ouvertes et abritées, et cela à des frais énormes. Telle est l'interprétation de la Constitution qui a été la plus favorable qu'on ait pu en donner, et d'une manière si incontestable, et incontestée, que les peuples de l'Europe ne peuvent pas être effectués par la Constitution, les différents gouvernements ont droit de prélever sur le commerce étranger, sans participation aucune, directement, pour les besoins d'un service public, les droits qu'ils jugent nécessaires. Nous ne voyons pas pourquoi le Congrès, qui, pour le bonheur d'un pays, est formé par les députés de tous les états, ne pourrait pas, sans violer la Constitution, établir un droit d'entretien des rivières, des ports et des côtes, droit qui serait payé par les bateaux à vapeur et par les navires à voile, proportionnellement à leur tonnage, et qui serait employé exclusivement à l'entretien des travaux d'utilité publique.

Nous ne voyons pas que la Constitution, qui autorise le Congrès à régler les relations commerciales des nations étrangères et entre les différents Etats de l'Union, ne puisse pas, sans violer la Constitution, autoriser le pouvoir d'augmenter ou d'imposer et de percevoir les droits de tonnage, de phares, de balises, de pilotage, de remorquage, de sauvetage, de port, de quarantaine, de hâvre, de navigation, de navires, de bateaux à vapeur, de chargements de valeur d'approvisionnements, de marchandises, de passagers, qui naviguent le long de la côte, ou qui entrent dans les différents Etats de l'Union, ou peuvent d'imposer et de percevoir ces droits sur les navires étrangers ? Est-ce à la Nouvelle-Orléans, par exemple, que le commerce étranger, New-York, de Boston, de Philadelphie, de Baltimore, de Charleston, de la Nouvelle-Orléans