L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : Rue de Chartres, No 73. NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 6 JUILLET 1871. 44me Année—Vol. XLIV.

DUFOUR & LIMET,
PROPRIÉTAIRES-ÉDITEURS.
NOUVELLE-ORLEANS.
JEUDI MATIN 6 JUILLET.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Pour les détails, voir aux annonces.

Par G. de Périni, à midi, à la Bourse d'Encan de la Nouvelle-Orléans, Banque de la Louisiane, vente provisoire d'une Table Ronde, Bureau Ministre, etc.—Aussi, la Belle Propriété tenant de la Rue des Champs-Elysées et donnant sur le Bayou Gentilly, avec une de ses deux rues tenant à la dite propriété.

Par Eugène Tournet, à midi, à la Bourse d'Encan, rue Royale, (ancienne Banque de la Louisiane)—vente de plusieurs lots de terre, situés dans la ville de Bellevue, sur la rive droite du Bayou.

Par E. Roger & Co., aux Nos et et 67 de la rue Belle-Levée—Bureau, Fauteuils et Bookcases.

Par Hoffman, Marin & Co., au No 18 de la rue Chartres—Ameublement fini de salon, Linge de table, Bonnes, Bons de voyage.

Par Bernard et Gourdan, au No 78 de la rue de Chartres—Marchandises Sèches, Bonneterie, Mercerie, etc.

Par Vincent & Co., aux Nos et et 67 de la rue de Chartres—Marchandises Sèches étrangères et Fabrication.

Par D. E. Murphy, à 10 1/2 heures, sur la Levée, en face de la rue Julia—20 balles de foin.

ATTENTION.

Il est attention particulière des acheteurs est spécialement sur la vente périmptoire de cinq lots de terre dans le Troisième District, jugement les conditions des Etats Unis, et immédiatement constitutionnelle.

Dans cette vente est comprise la belle résidence du feu Alexandre Lonsepe et les lots sur le plus derrière sont tous élevés en bien domicilié, en conditions son bâtiments composé de la vente de nos colonnes d'encan. La vente sera lieu par ministère de H. D. de Périni, encanteur.

ATTENTION!

Vente à midi à la Bourse de la rue Royale, 6 juillet, de la succession Mouhart. Propriétés situées à Belleville, près des Valette Docks Bellevile Oil Works. Voir les avis d'encan et Eugène Tournet, encanteur.

ATTENTION,

Quincaillerie.—Voyez l'annonce de D. R. Morphy.

1 cent—1,000 livres de fonte en vente par D. R. Morphy, encanteur.

Foin—100 balles de foin.—Voyez l'annonce de D. R. Morphy.

Faites emplettes vos Poissons, Cuisses de Grenouilles, "Terrapins Frais", Ecrevisses des rues Canal et Perdido.

Encore la Levée de Protection.

Nous croyons devoir revenir, encore une fois, sur la question de la levée de protection, afin de bien préciser la situation et de ne laisser prise à aucune équivoque.

Il faut, tout d'abord, dégager la question du drainage de celle de la protection. Il a établi pour mettre la ville à l'abri des inondations venant du lac. On sait qu'une loi récente de la Législature a imposé à la ville un contrat qui accorde à la Compagnie du Canal du Golfe du Mexique, tous les travaux de drainage à accomplir et cela à des prix onéreux. Il est dit dans le contrat que ces travaux seront payés en mandats et que si, au bout d'un an, la ville n'a pas remboursé ces mandats au moyen de la perception des fonds de drainage dus par les propriétaires en vertu des anciens tableaux spéciaux d'assessment, la ville doit échanger ces mandats contre des Bons payables en dix ans. Nous avons beaucoup à dire sur ces nouveaux arrangements, mais nous laissons ce sujet de côté pour nous occuper de la question de protection.

L'inondation de la ville par les eaux du lac est un phénomène qui n'est produit non rarement depuis trente ou quarante ans. Il est le résultat d'une hauteur exceptionnelle des eaux du lac, jointe à la prédominance des vents d'Est, mais par suite de l'imprévoyance et de l'incurie des administrations municipales, nous avons vu notre ville inondée pendant plusieurs jours à des courts intervalles en 1849, en 1858 et en 1867.

Les plans et les systèmes n'ont pas manqué avant et depuis ces inondations et, comme les docteurs, les ingénieurs ne sont pas toujours d'accord entre eux sur le remède à apporter au mal.

Or, les finances de la ville sont dans un état précaire, les contribuables sont déjà chargés de taxes, et, en commun avec tous, qui ont quelque souci de l'avenir de la Nouvelle-Orléans, nous nous sommes prononcé pour le plan le plus simple, le moins dispendieux, celui qui va tout droit au but.

Tout le monde est d'accord sur la nécessité d'empêcher le retour des inondations et cela par des moyens immédiats. La première chose à étudier pour savoir ils sont ces moyens, c'est la manière dont les eaux se sont introduites dans la ville.

En consultant la topographie des lieux, on voit que le cotean de la Métairie, qui prend le nom de Bayou Sauvage, est une invasion des eaux du lac par une barrière naturelle qui n'a jamais été franchie, mais cette barrière a été brisée en plusieurs endroits, et c'est par ces ouvertures que les eaux ont pénétré chaque fois dans la ville. Ces ouvertures sont au nombre de quatre, qui sont les deux canaux, le chemin de fer Pontchartrain et le chemin de fer de Chattanooga.

Les levées qui entourent les canaux sont très solides et suffisamment élevées, elles eussent empêché le passage des eaux. Fortifier ou exhausser ces levées est un moyen qui offre des inconvénients pour la navigation. Plusieurs ingénieurs proposent des écluses et des vannes d'arrêt établies au-delà du cotean, et qui obtiendraient entièrement à arrêter les eaux du lac. Voilà donc le moyen de fermer deux ouvertures que nous avons signalées.

A l'époque où l'on a construit le chemin de fer Pontchartrain, en désagrégeant que les trains ne pourraient pas rouler si la voie n'était pas parfaitement unie. On a donc fait une transtée à travers le cotean, et malheureusement, la grande avenue des Champs Elysées a été ouverte au même niveau que la voie, de sorte qu'au lieu d'une ouverture de quelques pieds dans le cotean, on a pratiqué une d'une centaine de pieds qui permet à un volume d'eau considérable de s'introduire jusque dans la ville. Il suffit, pour remédier au mal de ce côté, de relever le niveau de la rue des Champs-Elysées de deux à trois pieds dans le voisinage de la station de Gentilly, et celui de la voie ferrée par une pente insensible des deux côtés.

A quelque distance de là, la compagnie du chemin de fer de Chattanooga a fait, en prenant de la terre dans le cotean, une autre brèche par laquelle les eaux se sont introduites lors de la dernière inondation. Cette brèche devra être également bouchée.

Les différents travaux à exécuter sont parfaitement indiqués dans la lettre suivante que M. D'Hémécourt, alors délégué, voyer, adressait, en septembre 1859, au maire Conway. Ce dernier avait approuvé ces plans, qui ne devaient pas coûter plus de cent mille dollars, et il en avait recommandé l'adoption aux deux Conseils. C'est aux changements politiques survenus depuis qu'il faut attribuer la non-exécution de ces travaux, qui eussent préservé la ville de la dernière inondation.

Nouvelle-Orléans, 20 sept. 1859.

A l'Hon. John R. Conway, maire de la ville de la Nouvelle-Orléans.

Ou se plaint de plusieurs côtés, avec raison, de la dernière inondation qui a eu une réputation de cette de l'année dernière, et on se prend à demander si les autorités ne sont pas les autorités de la ville, et si on ne peut pas voyer les pouvoirs nécessaires pour empêcher une pareille calamité dans un nouveau.

Parmi les ingénieurs qui présentent des plans à ce sujet, le soussigné, bien-aimé le plus, le plus simple, le moins dispendieux, celui qui va tout droit au but.

Tout le monde est d'accord sur la nécessité d'empêcher le retour des inondations et cela par des moyens immédiats. La première chose à étudier pour savoir quels sont ces moyens, c'est la manière dont les eaux se sont introduites dans la ville.

En consultant la topographie des lieux, on voit que le cotean de la Métairie, qui prend le nom de Bayou Sauvage, est une invasion des eaux du lac par une barrière naturelle qui n'a jamais été franchie, mais cette barrière a été brisée en plusieurs endroits, et c'est par ces ouvertures que les eaux ont pénétré chaque fois dans la ville. Ces ouvertures sont au nombre de quatre, qui sont les deux canaux, le chemin de fer Pontchartrain et le chemin de fer de Chattanooga.

Les levées qui entourent les canaux sont très solides et suffisamment élevées, elles eussent empêché le passage des eaux. Fortifier ou exhausser ces levées est un moyen qui offre des inconvénients pour la navigation. Plusieurs ingénieurs proposent des écluses et des vannes d'arrêt établies au-delà du cotean, et qui obtiendraient entièrement à arrêter les eaux du lac. Voilà donc le moyen de fermer deux ouvertures que nous avons signalées.

A l'époque où l'on a construit le chemin de fer Pontchartrain, en désagrégeant que les trains ne pourraient pas rouler si la voie n'était pas parfaitement unie. On a donc fait une transtée à travers le cotean, et malheureusement, la grande avenue des Champs Elysées a été ouverte au même niveau que la voie, de sorte qu'au lieu d'une ouverture de quelques pieds dans le cotean, on a pratiqué une d'une centaine de pieds qui permet à un volume d'eau considérable de s'introduire jusque dans la ville. Il suffit, pour remédier au mal de ce côté, de relever le niveau de la rue des Champs-Elysées de deux à trois pieds dans le voisinage de la station de Gentilly, et celui de la voie ferrée par une pente insensible des deux côtés.

A quelque distance de là, la compagnie du chemin de fer de Chattanooga a fait, en prenant de la terre dans le cotean, une autre brèche par laquelle les eaux se sont introduites lors de la dernière inondation. Cette brèche devra être également bouchée.

Les différents travaux à exécuter sont parfaitement indiqués dans la lettre suivante que M. D'Hémécourt, alors délégué, voyer, adressait, en septembre 1859, au maire Conway. Ce dernier avait approuvé ces plans, qui ne devaient pas coûter plus de cent mille dollars, et il en avait recommandé l'adoption aux deux Conseils. C'est aux changements politiques survenus depuis qu'il faut attribuer la non-exécution de ces travaux, qui eussent préservé la ville de la dernière inondation.

Nouvelle-Orléans, 20 sept. 1859.

A l'Hon. John R. Conway, maire de la ville de la Nouvelle-Orléans.

On se plaint de plusieurs côtés, avec raison, de la dernière inondation,