L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

JOURNAL OFFICIEL DE L'ETAT DE LA LOUISIANE — NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 6 JANVIER 1858.

G. E. WEISSE & Comp.

Bureau d'expédition :

G. E. WEISSE. — E. DUFOUR.

E. DUVERGE. — E. WEISSE.

et G. libre au chantier.

NOUVELLE-ORLEANS,

JEUDI MATIN, 6 JANVIER.

RÉDACTEURS-GÉRANT WEISS.

Pour le Quatrième District Représentatif.

D. A. BURGUIÈRES.

RAILWAY DE LA Nlle-ORLEANS.

Nous avons été surpris, il y a deux jours, de voir le *Courrier* se prononcer ouvertement contre le chemin de fer intérieur de la Nouvelle-Orléans. Ce n'est point pas dans le deuxième et dans le troisième district que nous nous attendions à voir s'organiser une opposition contre un projet dans le rétablissement doit être si avantageux à la partie inférieure de la ville.

L'établissement d'un railway entre Lafayette et les Casernes doit, tout le monde en convient, augmenter la valeur des propriétés dans le troisième district et dans les faubourgs, et dans toute une étendue de terrains à travers laquelle il doit circuler aussi librement que par le passé ceux des rues ou sera établie la voie de fer.

Que le *Courrier* se rassure d'ailleurs, les propriétaires de lignes d'omnibus ne seront pas ruinés. Ces véhicules sont trop utiles pour être abandonnés de sitôt. Ils continueront à faire de nombreux voyages, et ils auront même, jusqu'ici fait que dès apprenons avec plaisir [illegible] dame française nouvelle-Orléans, se propose [illegible] ment un sujet plein d'intérêt pour le *Siècle*. La lecture assurément [illegible] dans ses salles de premier district, et le professeur appliqué [illegible] ment à la plupart des entre [illegible] de notre siècle. C'est la masse qu'il faut favoriser et non quelques individus.

Une amélioration ne s'accomplit d'ailleurs jamais sans causer quelque part un trouble momentané. Quand l'imprimerie a été découverte les scribes et les copistes se sont trouvés sans emploi quand la vapeur a été appliquée à la navigation quand le railway a été établi sur la Pontchartrain une foule d'hommes employés dans les diligences, dans les fabriques et dans les manufactures ont dû céder la place aux puissantes machines. La crainte de détruire l'équilibre établi devrait-elle être considérée comme suffisante pour condamner l'imprimerie et la vapeur ? Sur certes. Et c'est pourquoi nous ne pensons pas que le journal auquel nous répondons.

Il est certainement triste qu'une industrie souffre par suite d'une amélioration, mais quand cette amélioration est utile à la masse des citoyens, il n'y a pas à hésiter. Au risque donc de diminuer la recette des propriétaires d'omnibus, nous nous prononcerons sur la ligne de railway intérieur de la Nlle Orléans, et nous espérons que les assistans aldermen consulteront le vœu public avant des intérêts, fort respectables sans doute, mais qui ne sauraient balancer ceux de toute une ville.

Le *Courrier* parle du projet dont nous nous occupons comme d'une mesure neuve. Nous ne voyons pas trop ce que les partis ont à faire avec une pareille question, mais puisque vous voulez mettre de la politique partout nous nous prêts à accepter pour les whigs la responsabilité d'un projet qui doit surtout favoriser les classes pauvres et nécessiteuses.

M. PETIN.—Nous avons assisté hier soir à la séance de M. Petin et nous en sommes sortis avec la conviction pour ce savant et hardi novateur. Nous n'essaierons pas d'analyser les intéressantes explications de M. Petin, il nous serait impossible de le suivre sur ce terrain sans nous livrer à une foule de développemens qui nous entraîneraient trop loin. Mais nous pouvons dire d'une manière générale que le système de M. Petin nous a profondément intéressé. L'intelligente et sympathique auditoire qui avait répondu à son appel paraissait tout aussi absorbé et les fréquens applaudissemens qui ont retenti à plusieurs reprises le démontraient assez. Nous ne voulons pas nous prononcer définitivement sur un pareil système. Cette question l'a sans doute consulté de ce que sa séance n'est pas réglé un plus grand nombre de personnes.

Nous croyons que M. Petin ne s'endorsera pas à cette première épreuve et qu'il soumettra le public à une seconde séance. L'esprit d'analyse et le sens d'observation sont le principe de toutes les grandes découvertes et de toutes les applications utiles des données scientifiques; M. Petin possède l'un et l'autre à un éminent degré, et il nous en a donné la preuve la plus nette. Maintenant qu'il est connu, il aura apprécié à sa juste valeur le mérite et ne craindra plus d'être confondu avec de vulgaires industriels. Homme de science, sa mission est toute scientifique. La vapeur a-t-elle pas Petin ? Une négligence ridicule dédaigne de la faire devenir une grande idée ? Comprimée, comprise, traitée non pas en ennemie, l'idée ne fait-elle pas par triompher des préjugés qu'elle combattait à l'étonnement M. Petin est pour nous le symbole vivant, l'apôtre d'une idée. Les et l'amère méfiance nos sympathies, nos respects et nos encouragemens, car de leur triomphe dépendait une nouvelle ère pour l'humanité.

NOTA.—Le *Courrier des Opérateurs* de ce matin dont on se connaît si le nom est à l'égo, a été retiré le 26 décembre du bureau Correspondans près de Washington. On croit que la victime était employée à bord d'un des bateaux qui transportent les prodromes. Depuis Sauf à M. Sauf, nothing.

BLESSURES.—On nous rapporte, dit le *Courrier des Opérateurs*, que le 26 du mois dernier, un jeune homme nommé Stephen Cameron, demeurant, si, dans [illegible] de la Nlle Orléans, a été [illegible] par un [illegible] qui [illegible] dans le ridge. La balle a été extraite, malheureusement une signification, et nous voudrions savoir ce que le *Courrier* entend ici par manœuvre. La circulation doit elle être interdite, dans les rues que traverseront les wagons de la compagnie, à tout autre genre de véhicules ? Les voitures, omnibus, chevrettes et drays n'y passeront-ils pas comme de coutume ? Le genre pour cent si nous propice ! Les rues, dit-on encore, sont la propriété commune de toute la population. D'accord, mais qui donc cherche à porter atteinte à cette propriété ? S'il n'agit pas d'accorder l'usage *exclusif* des rues à MM. Duff et consorts, nous comprendrions que l'on parlât de monopole et de violation de la propriété commune. Or, il n'en est rien, et la chose est si absurde qu'il n'est pas permis à l'esprit de s'y arrêter un seul instant.

Maintenant les wagons de la compagnie gêneront-ils la circulation sur la chaussée, comme le prétend le *Courrier* ? Non certes, puisque, d'après l'ordonnance, les rails ne doivent pas dépasser le niveau du pavé. Il n'y aura donc de différence entre les voitures qui circuleront aussi librement que par le passé dans les rues ou sera établie la voie de fer.

Que le *Courrier* se rassure d'ailleurs, les propriétaires de lignes d'omnibus ne seront pas ruinés. Ces véhicules sont trop utiles pour être abandonnés de sitôt. Ils continueront à faire de nombreux voyages, et ils auront même, jusqu'ici fait que dès apprenons avec plaisir [illegible] dame française nouvelle-Orléans, se propose [illegible] ment un sujet plein d'intérêt pour le *Siècle*. La lecture assurément [illegible] dans ses salles de premier district, et le professeur appliqué [illegible] ment à la plupart des entre [illegible] de notre siècle. C'est la masse qu'il faut favoriser et non quelques individus.

Une amélioration ne s'accomplit d'ailleurs jamais sans causer quelque part un trouble momentané. Quand l'imprimerie a été découverte les scribes et les copistes se sont trouvés sans emploi quand la vapeur a été appliquée à la navigation quand le railway a été établi sur la Pontchartrain une foule d'hommes employés dans les diligences, dans les fabriques et dans les manufactures ont dû céder la place aux puissantes machines. La crainte de détruire l'équilibre établi devrait-elle être considérée comme suffisante pour condamner l'imprimerie et la vapeur ? Sur certes. Et c'est pourquoi nous ne pensons pas que le journal auquel nous répondons.

Il est certainement triste qu'une industrie souffre par suite d'une amélioration, mais quand cette amélioration est utile à la masse des citoyens, il n'y a pas à hésiter. Au risque donc de diminuer la recette des propriétaires d'omnibus, nous nous prononcerons sur la ligne de railway intérieur de la Nlle Orléans, et nous espérons que les assistans aldermen consulteront le vœu public avant des intérêts, fort respectables sans doute, mais qui ne sauraient balancer ceux de toute une ville.

Le *Courrier* parle du projet dont nous nous occupons comme d'une mesure neuve. Nous ne voyons pas trop ce que les partis ont à faire avec une pareille question, mais puisque vous voulez mettre de la politique partout nous sommes