L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 25 JUIN 1859.

Imprimé et publié par
M F. WEISSE & Co.
ET SUCCESSEURS PROPRIÉTAIRES;
D. F. WEISSE. S. DUFOUR
E. DUVERGER. S. HARDY.
Rue de Chartres, No 83, entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS
SAMEDI MATIN, 25 JUIN.

Abonnés à la semaine.

Les porteurs de l'ABEILLE sont autorisés à recevoir des abonnements "à la semaine" à raison de 25 cents pour les six numéros On paiera aux porteurs.

Ventes à l'encan de ce jour.

Par C. E. Forstall, à la Bourse St-Louis—Une belle propriété rue Conde entre Dumaine et St-Philippe. Aussi—2 terrains dans la rue Ferdinand. Aussi—vis-a-vis la Bourse St-Louis—un bon cheval. Aussi—une propriété dans la rue Montigny.

Par N. Vignié, à la Bourse St-Louis—Limonière, cuisinière, banch seule et couturière. Aussi—Justine, cuisinière et blanchisseuse; Joseph jeune négre de 11 ans; Pauline, couturière et domestique de maison avec ses deux enfans. Aussi—une maison à 3 etages rue des Ursulines près Levée. Aussi—A City Hotel, angle de la Commune, Terrasse et maisons dans la rue du Magasins, appartenant à la succession Louis Maurigeau et Louise Dessa.

Par A. Roger & Co, 28 Vieille-Levée—Chaussures.

Par M. Barcelt, jr., au coin St Louis et Chartres—Sacs de voyage, vêtemens d'été. Aussi : voitures à quatre places avec harnais.

Par D. A. Murphy, au No 63 rue de la Commune—Tabac et whisky.

Par J. A. Beard & Co, à l'Arcade de Banks—Deux résidences de famille, vis-a-vis la place Lafayette.

Par Vincent & Co, à 10 heures, à son magasin, No 28, rue de Dumaine—Marchandises sèches.

Par Tourbe & Thomas, à onze heures, à l'encoignure Royale et Conti—installations de magasin, étagères, lampes, etc.

Par Fraciis Fernandez, à 10 heures, à son magasin, encoignure Chartres et St-Louis—quincaillerie française et française.

Ventes à l'encan de ce jour.

Par N Vignié, à l'Hotel de la Cité—Trois propriétés situées rue des Magasins, appartenant à la succession de Louis Maurigeau et sa femme.

Par A. Morse et Fils—Une construction en briques à trois étages, rue des Ursulines près de la rue de Vignes, entre.

Un terrain, rue de l'Independance, appartenant à la succession de John Grace.

Aussi plusieurs cargaisons de talent et bien recommandés.

Chemin de fer intérieur.

Il y a longtemps que nous n'avons jeté un regard autour de nous. Nous aurons fort à reprendre et de nous laisser complètement absorber par les nouvelles extérieures. Ce qui se passe à la Nouvelle Orléans, sur les bords de notre pacifique fleuve, mérite bien aussi de fixer notre attention.

Le Conseil ayant enfin décidé, après de longues et inexplicables hésitations, qu'un chemin de fer, traversant la ville dans toute sa longueur, serait construit, le contrôleur a annoncé, conformément à la loi, qu'il recevrait des soumissions cachetées pour l'exécution de ce travail. Nous ne nous exprimons pas assez clairement : ce n'est point seulement l'exécution du travail qui doit être confiée au soumissionnaire, on lui crède aussi l'entière exploitation de l'entreprise. Il construira le railway, il y placera des wagons et il y organisera la circulation. Moyennant une certaine somme qu'il versera en retour du privilège que lui accorde la ville, il aura, pendant une période d'années, le monopole de ce genre particulier de transport dans les rues traversées par le railway. Dans le cas actuel, la durée du privilège est fixée à vingt ans.

Ce croirait-on? deux propositions seulement ont été soumises au contrôleur ! Celui-ci n'a eu à ouvrir, à l'expiration du délai officiel que deux lettres solitaires ! Un des soumissionnaires offre 85000 à la ville ; l'autre, $15,000. Nous ignorons ce que décidera le Conseil, mais la somme qu'on lui offre nous paraît bien faible. Il est vraiment étonnant qu'aucun autre capitaliste ne se soit présenté pour obtenir la concession de l'important privilège dont il s'agit.

Les chemins de fer construits dans l'intérieur des villes ont enrichi tous les individus ou toutes les compagnies qui les ont établis. Dans les villes du Nord, ils donnent des dividendes considérables et les actions commandent une forte prime.

Il y a, en effet, une différence notable entre un chemin de fer qui traverse une vaste étendue du pays et un railway affecté uniquement à la circulation dans l'intérieur d'une ville. Dans le premier cas, les frais d'exploitation sont énormes : il faut des locomotives, des wagons pour les voyageurs, des wagons pour les marchandises, des trains, des mécaniciens, des chauffeurs, des conducteurs, des employés dans les bureaux et dans les stations, des commis, etc. etc.

Rien de cela n'est nécessaire pour l'exploitation d'un chemin de fer de ville. Les wagons sont traînés par des chevaux, de sorte que les rails qui n'ont point à supporter le poids énorme et le frottement perpétuel des roues des locomotives, se conservent longtemps et n'exigent presque pas de réparation. Par la même raison, le niveau de la voie se maintient et il est rarement nécessaire de relever les traverses ou appuis pour faire des remblais. Le terrain d'ailleurs, dans une ville, est consolidé par le pavage. Il en résulte qu'une fois le chemin construit, le possesseur du privilège n'a presque pas de frais de réparation. Quant au personnel, il est extrêmement simple : il consiste en un cocher ou conducteur et un employé qui perçoit le prix du passage. Aussi, comme nous venons de le dire, les bénéfices sont considérables. Quelque modique que soit le prix du transport, il est évident que les recettes doivent être très fortes. La circulation d'une extrémité à l'autre d'une ville populeuse est incessante.

Qu'on construise, comme il en est question une voie ferrée qui relie Lafayette aux limites urbaines du faubourg Lafayette, et les wagons seront toujours pleins. Et puis, nous le répétons, les dépenses sont et faibles que la recette est toujours plus que satisfaisante. Elle est en même temps invariable, car dans une ville le mouvement est perpétuel, et celui qui, demeurant dans un quartier, a besoin pour aller à son travail habituel, de se transporter dans un quartier différent et éloigné, prendra tous les jours le wagon du railway.

Comment donc se fait-il que deux soumissions seulement aient été adressées au contrôleur ? Nous croyons le savoir. Les capitalistes de la Nouvelle-Orléans sont loin d'être entreprenans, et les sociétés bâtises sont toujours celles qu'ils choisissent de préférence. Ils achètent des actions de banque et de compagnies d'assurances, des maisons et des esclaves, parce qu'ils savent au juste ce que rapporte ce genre de propriété. Mais aller donc leur parler d'un railway dans la construction duquel on verserait en retour du privilège que lui accorde la ville, il aura pendant une période d'années, le monopole de ce genre particulier de transport dans les rues traversées par le railway. Dans le cas actuel, la durée du privilège est fixée à vingt ans.

Ce croirait-on? deux propositions seulement ont été soumises au contrôleur ! Celui-ci n'a eu à ouvrir, à l'expiration du délai officiel que deux lettres solitaires ! Un des soumissionnaires offre $5000 à la ville ; l'autre, $15,000. Nous ignorons ce que décidera le Conseil, mais la somme qu'on lui offre nous paraît bien faible. Il est vraiment étonnant qu'aucun autre capitaliste ne se soit présenté pour obtenir la concession de l'important privilège dont il s'agit.

Les chemins de fer construits dans l'intérieur des villes ont enrichi tous les individus ou toutes les compagnies qui les ont établis. Dans les villes du Nord, ils donnent des dividendes considérables et les actions commandent une forte prime.

Il y a, en effet, une différence notable entre un chemin de fer qui traverse une vaste étendue du pays et un railway affecté uniquement à la circulation dans l'intérieur d'une ville. Dans le premier cas, les frais d'exploitation sont énormes : il faut des locomotives, des wagons pour les voyageurs, des wagons pour les marchandises, des trains, des mécaniciens, des chauffeurs, des conducteurs, des employés dans les bureaux et dans les stations, des commis, etc. etc.

Rien de cela n'est nécessaire pour l'exploitation d'un chemin de fer de ville. Les wagons sont traînés par des chevaux, de sorte que les rails qui n'ont point à supporter le poids énorme et le frottement perpétuel des roues des locomotives, se conservent longtemps et n'exigent presque pas de réparation. Par la même raison, le niveau de la voie se maintient et il est rarement nécessaire de relever les traverses ou appuis pour faire des remblais. Le terrain d'ailleurs, dans une ville, est consolidé par le pavage. Il en résulte qu'une fois le chemin construit, le possesseur du privilège n'a presque pas de frais de réparation. Quant au personnel, il est extrêmement simple : il consiste en un cocher ou conducteur et un employé qui perçoit le prix du passage. Aussi, comme nous venons de le dire, les bénéfices sont considérables. Quelque modique que soit le prix du transport, il est évident que les recettes doivent être très fortes. La circulation d'une extrémité à l'autre d'une ville populeuse est incessante.

Qu'on construise, comme il en est question une voie ferrée qui relie Lafayette aux limites urbaines du faubourg Lafayette, et les wagons seront toujours pleins. Et puis, nous le répétons, les dépenses sont et faibles que la recette est toujours plus que satisfaisante. Elle est en même temps invariable, car dans une ville le mouvement est perpétuel, et celui qui, demeurant dans un quartier, a besoin pour aller à son travail habituel, de se transporter dans un quartier différent et éloigné, prendra tous les jours le wagon du railway.

Comment donc se fait-il que deux soumissions seulement aient été adressées au contrôleur ? Nous croyons le savoir. Les capitalistes de la Nouvelle-Orléans sont loin d'être entreprenans, et les sociétés bâtises sont toujours celles qu'ils choisissent de préférence. Ils achètent des actions de banque et de compagnies d'assurances, des maisons et des esclaves, parce qu'ils savent au juste ce que rapporte ce genre de propriété. Mais allez donc leur parler d'un railway dans la construction duquel on verserait en retour du privilège que lui accorde la ville, il aura,