# L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 3 MAI 1854.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & Comp.
Editeurs-Propriétaires :
G. F. WEISSE. N. DUPOUY.
C. DEVERGES. S. HARDY.
34, RUE DE CHARTRES.

NOUVELLE-ORLEANS :
MERCREDI MATIN, 3 MAI.


## LOCOMOTION.

Il est question parmi nous depuis quelque temps que de chemins de fer. Nous avons enfin compris la nécessité de nous mettre en rapport avec les Etats voisins, et nous travaillons avec ardeur à réaliser le vœu général. Pour nous relier au Nord nous avons le railway de Jackson, pour assurer nos communications avec l'Ouest nous avons le railway des Opelousas. Il y a ensuite le chemin de fer du Mexique qui aboutit à la Bourgne et qui on paraît pas devoir atteindre de sitôt les bords du golfe : c'est une entreprise manquée, et le chemin tel qu'il existe est plutôt un *ornement*, pour nous servir de mot anglais, qu'un bienfait. On y déraille une fois au moins par mille et les convois s'y traînent avec une rapidité égale à celle d'un piétonnier et pédestre. Une compagnie plus riche que celle-ci aurait pu en faire quelque chose. Une fois terminée, cette voie serait fort utile et donnerait, nous en sommes sûrs, de beaux dividendes.

Le chemin de fer de Mobile, si ses fondateurs triomphent des obstacles qu'ils rencontrent aujourd'hui, nous mettra en communication avec Mobile. Nous espérons que toutes les difficultés s'aplanieront et que l'on accordera à la compagnie la subvention qu'elle sollicite. Un railway entre Mobile et la Nouvelle-Orléans complétera, à l'exception d'une solution de continuité qui n'est bien vite, une ligne ininterrompue, conduisant droit, du nord au sud de notre ville à New-York et aux Etats-Unis.

Les avantages qui résulteront pour nous de la réalisation de ce plan sont trop manifestes pour que nous ne les appliquions à les faire ressortir. La compagnie de Pontchartrain s'engage à faire un tronçon de chemin, si la ville consent à construire un railway, comme elle l'a déjà fait pour deux autres entreprises, une certaine quantité de bons. Les propositions faites au Conseil sont très avantageuses. L'apport de la compagnie de Pontchartrain consiste dans le chemin de fer de Pontchartrain et estimé à un demi-million et qui coûtera au plus de cinquante mille piastres. Le railway aura d'abord à emettre que pour cette somme, et ce qu'un versement de 25 pour cent sur chaque action, la ville exécutera le reste, et ce, au moyen de bons, le reste, représentant une valeur de cent mille piastres. Le Conseil demande que la ville ne fasse pas de versement sur son bon, c'est la compagnie qui en construit soixante milles de chemin.

Nous ne garantirons en sous n'y entendons pas. Ces conditions seront elles acceptées du Conseil. Nous l'espérons. Le revenu du chemin de fer de Pontchartrain suffirait seul à payer les intérêts des premières émissions de bons, si les contribuables n'avaient alors à acquitter qu'une faible part de nomination.

Mais ce n'est pas les seuls chemins de fer dont on se occupe en ce moment. Il s'agit de relier le railway entre Baton-Rouge et la Nouvelle-Orléans, et nous voyons à la hauteur de la première de ces villes un projet d'une route de fer de mener cette route à la Nouvelle-Orléans. Le chemin *doit*, disent-ils dans une lettre, être construit ils ne doutent pas de l'obtenir, et ils ne doutent pas de faire travailler et de faire travailler et du chemin de fer de Jackson, Mississippi, en longeant la rive gauche du Mississippi, en partie supérieure de la paroisse de Jackson, Baptiste, avant d'obliquer à l'est pour aboutir à la frontière de l'Etat. Le comité a adressé une circulaire à tous les citoyens de la Nouvelle-Orléans le 27 de ce mois.

Après le chemin de fer de Baton-Rouge vient celui du Sud-Ouest qui doit traverser l'Etat dans sa partie supérieure pour aller au Texas. Il aboutit à Opelousas et à la Rivière Sabine. Il existe une part et le nord du Texas. Il existe une part et le nord du Texas.

Quelques habitants de la Louisiane sont bien sûrs de reconquérir les avantages qu'ils ont perdus en faisant partir une entreprise manquée, et le chemin tel qu'il existe est plutôt un *ornement*, pour nous servir de mot anglais, qu'un bienfait. On y déraille une fois au moins par mille et les convois s'y traînent avec une rapidité égale à celle d'un piétonnier et pédestre. Une compagnie plus riche que celle-ci aurait pu en faire quelque chose. Une fois terminée, cette voie serait fort utile et donnerait, nous en sommes sûrs, de beaux dividendes.

Le chemin de fer de Mobile, si ses fondateurs triomphent des obstacles qu'ils rencontrent aujourd'hui, nous mettra en communication avec Mobile. Nous espérons que toutes les difficultés s'aplanieront et que l'on accordera à la compagnie la subvention qu'elle sollicite. Un railway entre Mobile et la Nouvelle-Orléans complétera, à l'exception d'une solution de continuité qui n'est bien vite, une ligne ininterrompue, conduisant droit, du nord au sud de notre ville à New-York et aux Etats-Unis.

Les avantages qui résulteront pour nous de la réalisation de ce plan sont trop manifestes pour que nous ne les appliquions à les faire ressortir. La compagnie de Pontchartrain s'engage à faire un tronçon de chemin, si la ville consent à émettre des bons, comme elle l'a déjà fait pour deux autres entreprises, une certaine quantité de bons. Les propositions faites au Conseil sont très avantageuses. L'apport de la compagnie de Pontchartrain consiste dans le chemin de fer de Pontchartrain et estimé à un demi-million et qui coûtera au plus de cinquante mille piastres. Le railway aura d'abord à emettre que pour cette somme, et ce qu'un versement de 25 pour cent sur chaque action, la ville exécutera le reste, et ce, au moyen de bons, le reste, représentant une valeur de cent mille piastres. Le Conseil demande que la ville ne fasse pas de versement sur son bon, c'est la compagnie qui en construit soixante milles de chemin.

Nous ne garantirons en sous n'y entendons pas. Ces conditions seront elles acceptées du Conseil. Nous l'espérons. Le revenu du chemin de fer de Pontchartrain suffirait seul à payer les intérêts des premières émissions de bons, si les contribuables n'avaient alors à acquitter qu'une faible part de nomination.

Mais ce n'est pas les seuls chemins de fer dont on se occupe en ce moment. Il s'agit de relier le railway entre Baton-Rouge et la Nouvelle-Orléans, et nous voyons à la hauteur de la première de ces villes un projet d'une route de fer de mener cette route à la Nouvelle-Orléans. Le chemin *doit*, disent-ils dans une lettre, être construit ils ne doutent pas de l'obtenir, et ils ne doutent pas de faire travailler et du chemin de fer de Jackson, Mississippi, en longeant la rive gauche du Mississippi, en partie supérieure de la paroisse de Jackson, Baptiste, avant d'obliquer à l'est pour aboutir à la frontière de l'Etat. Le comité a adressé une circulaire à tous les citoyens de la Nouvelle-Orléans le 27 de ce mois.

Après le chemin de fer de Baton-Rouge vient celui du Sud-Ouest qui doit traverser l'Etat dans sa partie supérieure pour aller au Texas. Il aboutit à Opelousas et à la Rivière Sabine