L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

JOURNAL OFFICIEL DE L'ÉTAT DE LA LOUISIANE.—NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 18 NOVEMBRE 1852.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSK.
N° 83, RUE DE CHARTRES.

NOUVELLE-ORLEANS :
JEUDI MATIN, 18 NOVEMBRE.

EUROPE.

Arrivée du steamer City of Glasgow.

Le steamer *City of Glasgow* est arrivé le 10 de ce mois à New-York avec des avis de Londres jusqu'au 25 octobre.

Angleterre.

Les funérailles du duc de Wellington devaient avoir lieu le 18 novembre (aujourd'hui).

Les steamers construits pour faire le service entre l'Angleterre d'une part, et l'Amérique ainsi que l'Australie de l'autre, partiront de Bristol et non de Liverpool.

Un vaste emplacement a été acheté dans Hyde Park, au prix de 61,000,000, pour l'établissement de nouvelles galeries commerciales.

France.

Le *Moniteur* publie un décret qui ouvre un crédit considérable pour exécuter au Panthéon les travaux nécessaires à la nouvelle destination de ce édifice.

On assure que Louis Napoléon se propose de faire une excursion dans les provinces du Nord dès que le Sénat aura terminé ses délibérations sur le rétablissement de l'Empire. On fait déjà à Amiens de grands préparatifs pour recevoir le prince-président.

Le prince Kalinski, ambassadeur de la Porte à Paris, a positivement été rappelé par le Sultan. Il est remplacé provisoirement par Vely Pacha.

Des travaux importans doivent être prochainement entrepris au Havre pour l'agrandissement des bassins.

La crise ministérielle qui se prolonge indéfiniment en Belgique commence à inspirer quelque inquiétude à Paris.

Italie.

Une tentative d'assassinat a été commise sur la personne du président du ministère toscan.

Belgique.

M Theux n'a pas été consulté relativement à la formation du nouveau ministère.

Espagne.

Une secousse de tremblement de terre s'est fait sentir à Cadix le 14 du mois dernier. Aucun dégât n'a été cause à la ville.

Portugal.

La Banque d'Oporto a refusé de faire au gouvernement au prêt que celui-ci voulait négocier à sept pour cent.

La société portugaise des vins s'est dissoute.

Water Works.

Nous apprenons que M Lanata, alderman, représentant la ville dans la Direction de la Compagnie des *Water Works*, a présenté, à la dernière réunion des Directeurs, une résolution portant que des conduits seront placés dans les rues qui seront désignées par le voyer afin que le plus grand nombre possible d'habitans jouissent de la distribution de l'eau. La largeur des conduits était fixée à vingt-quatre pouces, mais elle a été réduite à seize M Lanata a présenté la résolution dont nous parlons conformément aux dispositions de la 6e section de la loi de 16 mars 1846 qui ordonne à la Banque de Commerce de se conformer à sa charte. Il y est dit que dans le premier district il sera posé des conduits dans toutes les rues de l'ancien premier ward, dans toutes les rues du deuxième ward jusqu'à la rue Hercules, dans toutes les rues du troisième ward, dans toutes celles du quatrième ward jusqu'à la rue Benton, dans toutes celles du septième ward jusqu'à la rue Claiborne, et dans les rues Canal et Common jusqu'à la limite de la rue Ste Marie.

Dans le deuxième district il y aura des conduits dans toutes les rues des anciens deuxième, cinquième et septième wards jusqu'à la rue Claiborne

Dans le troisième district les conduits s'étendront jusqu'à la rue Moreles et parcourront toutes les rues des anciens premier et second wards Ils s'étendront dans le troisième ward jusqu'à la rue des Grands Hommes d'un côté et jusqu'à la rue des Etuves de l'autre.

Le public applaudira à l'initiative de M Lanata Il était temps que la distribution de l'eau se fît sur une échelle moins restreinte et que la Banque du Commerce remplît enfin une des conditions essentielles de sa charte.

DEPOT DU CHEMIN DE FER ENTRE LA NILE-ORLEANS ET JACKSON.

Messieurs les Editeurs,

J'ai lu, je crois, insérer d'une manière générale, dans les communications que je vous ai déjà adressées, le tort immense que causerait à la partie de la ville située au-dessous de la rue Poydras, l'établissement du Dépot du chemin de fer de Jackson dans la rue Gilmore, de l'autre côté de la rue Solis. Quelques uns des traits décisifs que j'ai marqués pas de produire une pareille position ont déjà été démontrés, mais il y en a qui méritent de rester particulièrement notre attention.

Ce n'est pas une opinion personnelle que j'ai en premier lieu, du dépôt de l'établissement du Dépot du railway dans un quartier reculé de la Nile-Orléans ne tournerait qu'une partie de la ville au détriment de l'autre, et que les deux doivent d'une répartition juste et équitable des bénéfices de l'entreprise. Ce n'est pas un marché de vue sur ce point uniquement les intérêts de quelques individus.

Mes opinions étaient une voie sur la levée, depuis la rue Jackson jusqu'à la rue Félicité, vu avec le dépot du Chemin de fer des Opelousas. Tirs vivant contre nous le terminus du chemin de fer de Jackson à trois milles du fleuve et à *un mille de son propre Dépôt*, nous espérons former la seule ligne de communication entre les deux grands termini. Notre vue doit avoir le même largeur que celle du railway de Jackson. Les deux chemins de manière que les waggons de ce dernier chemin puissent venir sur le bâtre, de sorte que *nous devons tout le fret à transporter du fleuve au chemin de fer de Jackson* et que le railway de Caroline ne peut pas servir au transport de ce fret, les voies seront de largeur différente. Ne wagonne, ne construire, chargé sur les bords du fleuve, soit de fer, soit de tonneaux ou de tout autre fret, pourra jamais aller sur le chemin de fer de Jackson sans déplacement. Nous comptons de cette façon, en achevant notre chemin dans quelques mois, transporter les rails de venance à la première voie du Chemin de fer de Jackson

Quand le dernier chemin sera terminé, c'est-à-dire dans environ deux ans, et qu'il apparaîtra quelques trois cent milles balles de coton, du tabac et d'autres denrées du Texas, *destinés à être déchargés sur les bords du fleuve*, nous espérons, grâce aux facilités qu'offrira notre chemin, avoir le transport de la plus grande partie de ce fret, soit dans les premiers mois de l'ouverture de la ligne, soit dans le courant de l'endroit où aboutit notre voie. Les propriétaires de presses et entrepôts seront trappés de la justesse de nos prétentions, et comprendront que c'est aussi aussi aussi suffisant pour contribuer plusieurs cent parcelles.

Il semble le Dépot du Chemin de fer de Jackson sur l'endroit désigné par la Compagnie, il n'y a rien que de naturel dans les prétentions des directeurs du railway de Lafayette. Je ne vois même pas quelle autre voie de communication la Compagnie de Jackson pourrait recourir. Celle-ci, comme je l'ai déjà démontré, a chosen, pour y établir son dépôt, un emplacement aussi seulement fort éloigné du centre actuel des affaires de la Nouvelle-Orléans, mais d'un très fort difficile. C'est explicitement, en partie, et séparé des trois quarts de la ville par le Nouveau Canal et le dépôt sera environné, de tous côtés de rues étroites marécageuses qu'il faudra absolument traverser avant de rencontrer une rue pavée A supposer même que la rue Calliope et les avenues adjacentes seront plus tard pavées jusqu'au Dépôt, elles sont étroites, et la distance jusqu'au fleuve pour le transport du fret par les chars serait trop considérable comme le savent tous les frais de voiture. Une chose est certaine, c'est que si le premier, le second et le troisième district entendent, en bâtant d'établissement du Dépôt dans la rue Gilmore, partager avec le quatrième une partie du fret transporté sur le Chemin de Jackson, ils doivent se mettre à l'œuvre immédiatement et dépenser plusieurs centaines de mille piastres pour donner les rues marécageuses qui les séparent de l'extrémité de la rue et jusqu'à la rue Poydras, l'établissement du Dépôt du chemin de fer de Jackson dans la rue Gilmore, et même en supposant que ces rudes travaux seront exécutés, ces chances n'en seront que très-incertaines et toujours de grands empêchement.

D'une autre part, le quatrième District (Lafayette), offrira à la Compagnie de Jackson un moyen de position absolument et facile, sur une excellente voie et le rue de la même largeur que celle du chemin de fer de Jackson et *seulement le "nerf"* dépourvu de cette fleuve. Tout-à-après cela être doué du don de prophétie pour deviner dans quel lieu cette combinaison avec le commerce et la population ? N'est-il pas évident que tout l'immense commerce qui se fera entre la Nile Orléans et les Etats de l'Ouest se mettra en réunion de fer de Jackson, se trouvera concentré dans le quatrième district

On est vraiment tenté de croire, en présence de ces deux compagnies, car si vous étiez un Directeur du chemin de Jackson : "Messieurs, votre dépôt ne peut servir à rien, il est à la ville une à moi ne vaut rien, il est placé en milieu d'une cyprière, les rues qui l'avoisinent sont étroites et ne sont point pavées, mais ne pouvons nous y rendre si avec des pierres, aussi si avec de fer ?" Et le Président-Directeur répondrait-il par ce : "Messieurs, votre dépôt ne peut servir au transport du fret, et ne indiquant cette voie comme une issue toute trouvée ? Ce serait la seule, en effet. L'Adresse dont je parle à part, il y a toute assurance dans le Zèbre, ce qui prouve que les Directeurs de chemin de fer de Lafayette étaient remarqués avec le public sur les projets de la Compagnie de Jackson.

Les Directeurs du chemin de fer de Jackson en réunion de la rue des Rues, Rues, Rues, Rues, Rues, et jusqu'à vous inhabitées, et vous vous en plaignez jusqu'à nous ; doublons de votre côté une rue de fer pour arriver jusqu'au Dépôt, et vous tenez à en partager les bénéfices." Ce serait répondre-t-il par un autre Adresse du chemin de fer du quatrième district et en indiquant cette voie comme une issue toute trouvée ? Ce serait la seule, en effet. L'Adresse dont je parle à part, il y a toute assurance dans le Zèbre, ce qui prouve que les Directeurs du chemin de fer de Lafayette étaient remarqués avec le public sur les projets de la Compagnie de Jackson.

Les Directeurs du chemin de fer de Jackson en réunion de la rue des Rues ; et vous vous en plaignez jusqu'à n