L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

JOURNAL OFFICIEL DE L'ETAT DE LA LOUISIANE — NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 15 NOVEMBRE 1851.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE.
No. 83, rue de Chartres.

JOURNAL OFFICIEL de l'Etat, du Conseil-ler-ciel, du Conseil de la Première Municipalité, et de la Commission de Liquidation.

NOUVELLE-ORLEANS:
SAMEDI MATIN, 15 NOVEMBRE.

CHEMINS DE FER.

Après la lutte électorale, les affaires. Après la polémique, l'action. Après la théorie, l'exécution. Après les promesses du programme, leur réalisation.

Et puisque les chemins de fer ont été pour la plupart de nos candidats un moyen qu'ils devaient maintenant leur tuer.

Les whigs auraient tort de se considérer comme les seuls qui aient triomphé aux dernières élections, les amis du progrès en tous genres, des améliorations utiles, de la dissémination du bien-être matériel, peuvent également réclamer une part dans la victoire. Les bulletins whigs portaient en tête ces mots qui nous ont valu le nombreuses adhésions : CHEMINS DE FER ! — Or, les chemins de fer sont la grande question du jour, non seulement ici, mais dans tous les Etats de l'Union. La Louisiane malheureusement est fort arriérée sous ce rapport, grâce à l'apathie de ses citoyens et aux entraves apportées par notre mécanique constitution.

Mais le danger qui croit chaque jour à fait disparaître l'apathie, et tout annonce que nous allons prochainement une nouvelle charte. Il sera maintenant de notre mettre à l'œuvre avec zèle, avec courage, avec persévérance, de montrer ce que nous a un meilleur avenir et de nous relever des travaux dont nous nous proposons l'exécution.

Le chemin de fer des Opelousas se place en première ligne et appelle d'abord notre sollicitude. Ce sera un chemin exclusivement à nous, qui doit traverser quelques-unes de nos plus riches paroisses et mettre la Nile-Orleans en rapport avec l'ouest de l'Etat. On verra plus loin ce que nous publions plus loin que le comité chargé d'étudier exécuté siégeant à la Nouvelle-Orléans a convoqué la convention des délégués qui doit se réunir le 20 janvier prochain. Nous espérons que toutes les mesures nécessaires seront prises par cette assemblée afin qu'une compagnie puisse se constituer provisoirement, déposer le tracé, examiner les ingénieurs, faire les études et les expertises définitives nécessaires. Un les premières actes de la législature sera sans doute de voter la loi des corporations, et les actionnaires pourront alors se donner une organisation définitive. Que l'on se mette prêt, voilà tout. Une fois l'obstacle levé du côté de la loi, les choses iront vite.

Puisque tous les autres Etats construisent des railways il est évident que la Louisiane, si elle ne veut pas se condamner à une ruine inévitable, doit imiter leur exemple. Les villes du centre et de l'Atlantique sont maintenant en relation avec le valle de l'Ouest et monopolisent le commerce d'une grande partie des produits de cette vaste région. Chacun sait des chemins de fer pour conquérir l'industrie croissante de nos voisins. Nous hésitons un instant et notre riche plaine. Les railways sauront bientôt se multiplier, ils suffiront à peine aux besoins des populations.

Les années s'écoulent naturellement par la voie la plus rapide et la moins onéreuse. Le Kentucky, le Tennessee, le Mississipi et d'autres, l'un encore expédient leurs produits sur les bords de l'Océan parce que les convois des chemins de fer les y transportent en peu de temps et à peu de frais. Mais ce n'est pas leur route naturelle et du moment que la Nile-Orléans sera reliée à l'Ouest par un railway, elle recueillera ses avantages et sa suprématie. Les produits qui à cette heure sont envoyés dans les villes du nord seront expédiés sur notre port par la raison toute simple que cette dernière voie étant à moitié distance et la plus facile sera la moins coûteuse.

Certes, si toutes les rivières de l'Ouest étaient navigables pendant toute l'année, les railways seraient moins nécessaires, mais ne savons-nous pas qu'elles sont interdites à la navigation, pendant l'été par la baisse des eaux, et pendant l'hiver par la même cause ou par les glaces ? De manière, le marchand ne pouvant compter sur rien attendre. Il leur faut à tout prix expédier les produits sur une place commerciale et appréciant de toutes les moyens de transport à leur disposition.

Le railway des Opelousas aurait cet avantage de n'avoir pas de rival. Destiné à relier à Nouvelle-Orléans à l'Ouest de l'Etat il deviendra la grande voie de communication entre la vallée du Mississipi et le Texas. La Rivière Rouge, la rivière de l'Arkansas, le bayou Lafourche, le bayou Plaquemine ne sont pas navigables pendant une bonne partie de l'année. Le railway des Opelousas les remplacera avantageusement. Et quelle immense économie pour les planteurs de Lafourche, de Terrebonne, de St-Mary, de St-Landry et de toutes les autres paroisses ! Quel avantage, en effet, pour le placement de leurs sucres et de leurs mélasses ! Avec un chemin de fer, ils pourront vendre les variations de toute place et acheter leurs produits à la Nouvelle-Orléans aussi promptement que les habitants de Baton-Rouge. Aujourd'hui ils sont obligés de se fier au hasard et de procéder un peu à l'aveugle.

Les chemins de fer se rattachent à une autre question, celle des *banques libres*. Ces banques sont nécessaires, indispensables, mais par leur nature même elles ne sauraient exister sans que l'état souscrive des bons à longue échéance qu'elles puissent acheter pour les déposer entre les mains du trésorier comme garanties. Or, ces bons portent naturellement intérêt, et l'on sait ce que cela veut dire. Le novice pourra donc compter provisoirement, déduction faite de cet intérêt, sur les ingénieurs et sur les dépenses des travaux. Mais ce point est grave et ne peut être abandonné aux hasards de la spéculation.

Les chemins de fer se rattachent aussi à une autre question, celle de l'émigration. Nous espérons que toutes les mesures nécessaires seront prises par cette assemblée afin qu'une compagnie puisse se constituer provisoirement, déposer le tracé, examiner les ingénieurs, faire les études et les expertises définitives nécessaires