L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : Rue de Chartres, No 73. NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 5 NOVEMBRE 1869. 43e année—Vol. XLIII.

DUFOUR & LIMET,
PROPRIÉTAIRES - ÉDITEURS.

VENTES PAR L'ENCAN DE CE JOUR.
VENDREDI MATIN, 5 NOVEMBRE
VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Pour les détails, voir aux annonces.

Par Eugène Tourné, à 11 heures, au Importers' Warehouse, face au Bievre, entre Conti et St. Louis, 1 cargaison de vin rouge pur, 125 barriques vin rouge pur.

Par J. Dolan, jr. dans sa nouvelle salle d'encan, rue Gravier, près Carondelet—Meubles, glaces et meubles de bureau.

Par G. Lamamont, au No 49 de la rue de Chartres—Chapeaux hautement, articles de toilette.

Par Louis Stern & Bro. à leur salle d'encan, No 16 de la rue de Chartres à 11 heures—bottes, souliers et bottes-jarretières.

Par Hoffman, Mazet & Co., au No 3 de la rue de Chartres—Intérêts de monsieur, "Cousinon", jouets et articles de fantaisie.

☞ Achetez vos vaigneries et chocolats chez M. Ernest Turpin, 221 Vieille-Levée

ESSAYEZ LES CIGARES DE GEORGE ALLEN,
185.....Rue des Remparts.....185

ATTENTION!
1150 barrels vin et 140 barriques différentes vendues à l'enchère à 11 heures, au "Importers' Bonded Warehouse, pour compte de qui il appartiendra. Voir les ventes d'encan par Eugène Tourné.

Vente périodique de chaussures.—MM. Louis Stern & Bro. vendront aujourd'hui vendredi, à 10 heures, à leurs salles d'encan, 16 de la rue de Chartres, une cargaison de bottes, souliers et bottes-jarretières de chaussures assorties. Voir aux ventes d'aujourd'hui, d'autres ventes importantes. Le vin à bas prix est toujours en demande. Le commerce était plus actif la semaine dernière et le prix du sucre a un peu monté. Le coton est toujours sur les lieux de Bayou. Il est du commerce était la, et les commerces n'ont vente. On n'y est amarrée aux bateaux de Lafayette et de Bonhigny quatre rangs de chaloupe chargées des produits de l'Ouest, et ces chaloupes étaient à ces localités une population avide d'affaires et qui y fixait sans solution de continuité avec la Société Municipale, aujourd'hui Premier District de la ville.

Le bateau de Lafayette est amarré et les propriétaires de Bonhigny se trouvent vicinés Bonhigny et devenu aujourd'hui la ville de Jefferson, et Carrollton, faubourg de Bonhigny, attend avec impatience le moment d'être incorporé avec Bonhigny à la Nouvelle-Orléans. Si ce moment arrivait, les habitants de Carrollton pourraient au long cri de triomphe et bénir le moment leur faire transférer dans leur district le siège des établissements publics les plus importants.

On sent bien que les habitants de Carrollton meurent pas pour beaucoup dans la réalisation du grand projet qui s'élabore maintenant on ne sait où, mais derrière eux et loin d'eux sont des spéculateurs de terre, dont la coopération contre la partie basse de la ville remonte à plus de trente ans, qui ont travaillé avec un zèle et une persévérance inouïe et qui veulent profiter aujourd'hui de l'occasion favorable que leur présente le gouvernement national. Il est compris que l'établissement d'une ligne de chemin de fer, pour l'agglomération des services d'un tel chemin, ne devrait pas être exécuté, sur toute la longueur de la rive droite du fleuve, mais seulement sur une partie de la rive droite, et que le chemin de fer devrait se terminer à la ville de Carrollton.

Le district commercial des levées, quais et des débarcadères, de la rue Toulouse au Camp Parapet, et autrement tout cela avec les ordures de nos ponts et les coquilles du lac. Il faudrait passer le passage N. Claudon, des limites de la ville de Jefferson aux limites supérieures de la ville de Carrollton, et passer avec la Compagnie du Gaz un contrat en vue de la clôture de cette partie du district. Il faudrait pourvoir au bien-être de ces gens-là. Il faudrait pas à faire valoir les rares valeurs de cette addition de territoire. Il faudrait instituer de nouveaux tribunaux de police correctionnelle, de nouvelles cours de justice civile et établir cela à titre choses dont on ne peut se rendre actuellement un compte exact.

Notre année 1869 fut plus que jamais après la cause de la Nouvelle-Orléans pour ce siècle. Il est si peut être plus exact de dire que ce siècle-ci est pour jamais la cause de la Nouvelle-Orléans qui ne pourrait plus prétendre qu'à être un long vaisseau rapide sur les bords du Mississippi. On se rappelle l'opposition énergique qui fut faite au projet d'annexion de certaines communes autrefois la partie Lafayette, aujourd'hui le Premier District de la ville, et comment cette annexion était fort limitée. Mais on comprenait qu'avec la ligne de chemin de fer qui amenait la population à marcher dans un sens inverse au fleuve et à éloigner toujours dans la partie haute de la vallée par rapport à la ville une agglomération pareille, serait un procédé dangereux. Il est bien avéré aujourd'hui que ces mêmes faits tracés par des ingénieurs, et les habitants de cette localité sont hautement des protecteurs d'une importance exagérée. En effet, Lafayette, en prenant le faubourg Bonhigny, en prenant Bonhigny, en prenant Barthe vers, vers Gretna et enfin Carrollton. Le Premier pas fait, les autres étaient faciles à faire. Il est vrai que la ville s'allongeait en se surdimensionnant plus, mais aussi on ne pensait qu'à y placer sur les lieux de la Bayou. Tout le commerce était là, et le commerce était vaste. On n'était amarrée aux bateaux de Lafayette et de Bonhigny quatre rangs de chaloupes chargées des produits de l'Ouest, et ces chaloupes étaient à ces localités une population avide d'affaires et qui y fixait sans solution de continuité avec la Société Municipale, aujourd'hui Premier District de la ville.

Le bateau de Lafayette est amarré et les propriétaires de Bonhigny se trouvent vicinés Bonhigny et devenu aujourd'hui la ville de Jefferson, et Carrollton, faubourg de Bonhigny, attend avec impatience le moment d'être incorporé avec Bonhigny à la Nouvelle-Orléans. Si ce moment arrivait, les habitants de Carrollton pourraient au long cri de triomphe et bénir le moment leur faire transférer dans leur district le siège des établissements publics les plus importants.

On sent bien que les habitants de Carrollton meurent pas pour beaucoup dans la réalisation du grand projet qui s'élabore maintenant on ne sait où, mais derrière eux et loin d'eux sont des spéculateurs de terre, dont la coopération contre la partie basse de la ville remonte à plus de trente ans, qui ont travaillé avec un zèle et une persévérance inouïe et qui veulent profiter aujourd'hui de l'occasion favorable que leur présente le gouvernement national. Il est compris que l'établissement d'une ligne de chemin de fer, pour l'agglomération des services d'un tel chemin, ne devrait pas être exécuté, sur toute la longueur de la rive droite du fleuve, mais seulement sur une partie de la rive droite, et que le chemin de fer devrait se terminer à la ville de Carrollton.

Le district commercial des levées, quais et des débarcadères, de la rue Toulouse au Camp Parapet, et autrement tout cela avec les ordures de nos ponts et les coquilles du lac. Il faudrait passer le passage N. Claudon, des limites de la ville de Jefferson aux limites supérieures de la ville de Carrollton, et passer avec la Compagnie du Gaz un contrat en vue de la clôture de cette partie du district. Il faudrait pourvoir au bien-être de ces gens-là. Il faudrait pas à faire valoir les rares valeurs de cette addition de territoire. Il faudrait instituer de nouveaux tribunaux de police correctionnelle, de nouvelles cours de justice civile et établir cela à titre choses dont on ne peut se rendre actuellement un compte exact.

Notre année 1869 fut plus que jamais après la cause de la Nouvelle-Orléans pour ce siècle. Il est si peut être plus exact de dire que ce siècle-ci est pour jamais la cause de la Nouvelle-Orléans qui ne pourrait plus prétendre qu'à être un long vaisseau rapide sur les bords du Mississippi. On se rappelle l'opposition énergique qui fut faite au projet d'annexion de certaines communes autrefois la partie Lafayette, aujourd'hui le Premier District de la ville, et comment cette annexion était fort limitée. Mais on comprenait qu'avec la ligne de chemin de fer qui amenait la population à marcher dans un sens inverse au fleuve et à éloigner toujours dans la partie haute de la vallée par rapport à la ville une agglomération pareille, serait un procédé dangereux. Il est bien avéré aujourd'hui que ces mêmes faits tracés par des ingénieurs, et les habitants de cette localité étaient