L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : Rue de Chartres, No 73.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 1er OCTOBRE 1872.

29me Année.

DUFOUR & LIMET,
PROPRIÉTAIRES-ÉDITEURS.

NOUVELLE-ORLEANS.

MARDI MATIN, 1er OCTOBRE,

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Pour les détails, voir aux annonces.

Par R. Orthwell, à 11 heures, sur le Pôle des Bons-Enfants. 21 belles vaches laitières, 1 taureau, 3 bons chevaux, charrettes, voitures etc.

Par R. Dufour, rue Bourbon, entre Toulouse et St-Pierre, la boîte d'un salon de bouchonnerie, vitrines, etc.

Par Hofman, Maltz & Co., à leur salle d'encan, au No 56 de la rue de Chartres—aujourd'hui, huit d'automne et d'hiver; bottes et souliers divers.

Par Vincent & Co., aux Nos 67 et 69 de la rue de la Douane—200 lots bottes-bottes, 400 lots de bandes et entretoises brodés.

Par R. M. Morgan, à son salle d'encan, rue du Camp—Vente régulière de mobilier.

☞ Nous rappelons à nos lecteurs qu'un lot de fonds du magasin de feu J. Jacques, situé rue Bourbon entre St-Pierre et Toulouse, sera mis aujourd'hui, à 10 heures du matin. Le stock se compose d'un fort lot de ferblanterie fabriquée, cuivre, zinc, plomb, outils, étables, instillations, &c, &c.

ANNONCES POLITIQUES.

Toute affiche annonce d'un club ou d'une association politique quelconque devra être payée comptant et ne sera insérée "Vendredi" que 24 hdd. Cette règle indéfinie contre laquelle nous ne pouvons rien ne permettant point d'autre note colonne.

SPECTACLES.

MARDI, 1er octobre 1872.

ACADÉMIE DE MUSIQUE.—On Hand, or Twas in the Last.

Le Chemin de Fer du Texas.

Nous avons déjà exprimé notre opinion sur la nécessité d'ouvrir cette voie de communication. Les chemins de fer qui se dirigent de la Nouvelle-Orléans vers l'Ouest nous sont plus avantageux que les chemins de fer qui se dirigent vers l'Est. La raison en est simple : pour l'Ouest, ou du moins pour le Sud-Ouest, notre ville est un point de trajet et en même temps un entrepôt et un marché. Le Mississippi et la mer nous permettent cet avantage, le transport par eau étant le moins dispendieux de tous. Pour l'Est, la Nouvelle-Orléans ne peut être un marché que pour quelques articles de luxe, mais les produits et les denrées n'y refluent pas pour y être vendus, à l'exception de produits provenant de son voisinage immédiat, voisinage dont la zône a très peu d'étendue.

Ce raisonnement s'applique à tous les Etats de seconde et de troisième création. Il s'applique à la Louisiane, au Mississippi, au Tennessee, Kentucky, Arkansas, et au troisième Mexique, Kansas, Nebraska et autres Etats. C'est l'Est qui les a fondés, c'est à l'Est à s'en faire bénir.

D'après cette théorie, les Etats de l'Est doivent faire tous les frais des chemins de fer qui vont dans l'Ouest, parce que les Etats de l'Est ne peuvent se développer que dans cette direction. Ainsi nous aurions pu nous épargner les frais de la ligne de Jackson, comme nous nous sommes épargné les frais du chemin de la Mobile, auquel nous avons à peine accordé le droit de passage.

Mais du côté de l'Ouest, c'est différent; nous devons contribuer au capital de construction, si nous tenons à ouvrir sans retard des communications par voie rapide avec le Texas, et nous croyons que notre intérêt est de nous engager dans cette entreprise. Sous le point de vue du commerce, le chemin de fer de la Nouvelle-Orléans au Texas aurait dû être fait avant celui de Jackson et avant celui de la Mobile. C'est une véritable folie à nous que de pas y avoir pensé plus tôt. Nous en dirons autant à propos du chemin de fer de Shreveport. Ces deux voies ferrées auraient dû précéder toutes les autres.

Cependant, il ne faut pas nous faire illusion à cet égard et croire que cette ligne avec le Texas nous délivrera de toute concurrence commerciale de la ville. Nous eussions construit cette ligne, il y a 20 ans, ainsi qu'en embranchement pour relier la Nouvelle-Orléans avec le Nord-Ouest de la Louisiane, que cela n'eût pas empêché l'Etat de Missouri d'en faire autant de son côté pour dévier à son profit le commerce du Sud-Ouest. La dernière section du chemin qui doit lui donner cet avantage est livrée aux travailleurs et dans quelques mois seulement une communication par voie ferrée sera ouverte entre le Missouri et Marshall, ville texienne où doit commencer le grand chemin de fer du Pacifique du Sud.

Maintenant, parce que nous avons été devancés par un Etat qui est fort éloigné du Texas, quand nous y touchons au Nord comme au Sud, est-ce une raison de ne rien faire et d'abandonner tout notre avenir de ce côté au cours naturel des choses, sans tâcher de multiplier, en les fructifiant, nos rapports avec nos voisins du Texas ? Non, au contraire, c'est une raison d'aller plus vite au Sénégal et de contribuer de toutes nos forces au capital de construction nécessaire pour atteindre le but. Ce capital, en fait, par le conseil des quinze, dont nous avons déjà parlé, s'élève à un million. On ne demande pas plus d'un million aux souscriptions volontaires, et voici les calculs sur lesquels cette demande est basée :

La proposition est de vendre $9,749,000 de bons avec première hypothèque ; $2,670,000 de bons ainsi avec seconde hypothèque, et $8,160,000 de bons de l'Etat de la Louisiane avec $1,500,000 de terres du Texas—le tout s'élevant à $7,412,000. Tout cela est offert au prix de 50 cents à la piastre. Les acheteurs recevront une part proportionnelle de chacune de ces quatre classes de fonds. Ils auront en outre, en prêtant des sommes qu'ils fourniront, une part dans les $6,819,000 de bons de revenu qui leur sont offerts gratuitement comme un bonus. Le montant total qui serait réalisé ainsi, s'élèverait à $8,708,806, et qui suffirait pour l'achèvement de chaque section de 10 milles.

Les garanties sont toute la partie du chemin de fer de Mobile et Texas, construite à l'Ouest de la Nouvelle-Orléans, excepté l'embranchement de Vermilion à Shreveport, et annulée que cette portion du chemin, comprenant à l'Est de la Nouvelle-Orléans, en Louisiane, sera désembrouillée d'hypothèque, elle deviendra aussi une des garanties des acheteurs de ces bons, pour la somme de $1,749,000 en bons de première hypothèque à 8 pour cent. Pour la seconde somme de $2,070,000, la garantie consiste en une seconde hypothèque, sur le chemin, endossée par l'Etat de la Louisiane, les bons à 8 pour cent, d'après la loi, devant être émis après l'achèvement de chaque section de 10 milles de chemin de fer.

La troisième somme de $8,100,000 à 8 pour cent, est une partie des bons de subvention de l'Etat de la Louisiane, à émettre en vertu de la loi du 21 février 1870, qui accorde $8,000,000 au chemin, payables à l'achèvement de chacune des quatre divisions prescrites, en versements de $750,000 chaque fois.

Enfin, la quatrième garantie est la concession de 644,000 acres de terres, faite par le Texas, et estimée à $1,500,000. L'estimation n'est pas trop forte car le choix pourra se porter partout dans l'Etat sur les terres dont il n'a pas encore été disposé. Cette concession fut faite en janvier 1869, et l'on ignore si elle a été confirmée par une législation postérieure. Il y a grandement à présumer que oui ; et ces terres auront certainement un jour une grande valeur. Mais sans compter les $1,500,000 provenant de cette source, le total des bons dont le paiement final est regardé comme certain, s'élève à $8,919,000.

Pour ce total de garanties, regardées comme bonnes, on ne demande qu'un million aux capitalistes de la Ville-Orléans, ce million représentant un capital de deux millions en bons et rapportant par conséquent un intérêt de 16 pour cent par an.—C'est beau, mais tout est toujours beau dans ces cartes de calcule.

Si ce fonds est concédé par nous sur le taux de 50 cts à la piastre, les capitalistes du Nord ont consenti à prendre le reste $9,749,000 en $8,919,000 de bons, provenant des mêmes garanties et ayant un taux de 16 pour cent.

Ils ont, en outre, à leur disposition, $1,500,000 de terres du Texas, et $1,500,000 de bons de l'Etat de la Louisiane, avec $1,500,000 de terres du Texas—le tout s'élevant à $7,412,000. Tout cela est offert au prix de 50 cents à la piastre. Les acheteurs recevront une part proportionnelle de chacune de ces quatre classes de fonds. Ils auront en outre, en prêtant des sommes qu'ils fourniront, une part dans les $6,819,000 de bons de revenu qui leur sont offerts gratuitement comme un bonus. Le montant total qui serait réalisé ainsi, s'élèverait à $8,708,806, et qui suffirait pour l'achèvement de chaque section de 10 milles.

Nous laissons, dans le même journal, le paragraphe suivant :

"Quelque jeune, malgré le désavantage de n'avoir pas de pensée, ne peut pas soutenir avec fermeté la lutte de la raison ; s'il lui est impossible de substituer l'Etat au chemin de fer, l'intérêt de l'Union et de la liberté sauvegardé dans le cas contraire, le Nord, dans les bonnes mains de Grant, ne peut pas le laisser en les mêmes mains pour le mal, nous serons obligés d'en [illegible] la Louisiane et incapable de se gouverner elle-même."

Notre confrère signale l'Université de Mobile. Est-il nécessaire des familles qui ne donnent pas aux filles une éducation meilleure que le solide, qu'en 1860 sous la présidence du colonel W. T. Thompson et dirigé maintenant par le professeur David F. Boyd.

Le *Times* déclare que ce qui se passe en ce moment dans la grande politique nous ne dénonce la vitesse pour nous dans le [illegible] ne voyons aucune lumière.

Revue des Journaux.

Le *Picayune* nous annonce que le Club démocrate du dix-huitième ward, à sa réunion de vendredi soir, n'a pas pu tenir, dans les [illegible] la convention, chargée des nominations, la promenade solennelle, non-seulement de ne pas pouvoir porter les noms, mais de ne pas le laisser porter candidat à la présidence quelconque. Notre confrère recommande aux autres clubs de suivre l'exemple du 18e, du dixième ward. Il est [illegible] d'un [illegible] général, tenait disparaître l'un des plus grands obstacles à une [illegible] que de tous les éléments conservateurs.

Nous lisons, dans le même journal, le paragraphe suivant :

"Quelque jeune, malgré le désavantage de n'avoir pas de pensée, ne peut pas soutenir avec fermeté la lutte de la raison ; s'il lui est impossible de substituer l'Etat au chemin de fer, l'intérêt de l'Union et de la liberté sauvegardé dans le cas contraire, le Nord, dans les bonnes mains de Grant, ne peut pas le laisser en les mêmes mains pour le mal, nous serons obligés d'en [illegible] la Louisiane et incapable de se gouverner elle-même."

Notre confrère signale l'Université de Mobile. Est-il nécessaire des familles qui ne donnent pas aux filles une éducation meilleure que le solide, qu'en 1860 sous la présidence du colonel W. T. Thompson et dirigé maintenant par le professeur David F. Boyd.

Le *Times* déclare que ce qui se passe en ce moment dans la grande politique nous ne dénonce la vitesse pour nous dans le [illegible] ne voyons aucune lumière.

Louisiane.

Correspondance particulière de l'*Abeille*.

PLAQUEMINES, [illegible] 1872.

Un [illegible] nommé Sam Jackson, constable d'un des districts dans le bas du fleuve, a été assassiné [illegible] dans le district de Plaquemines. [illegible] habitants [illegible] force [illegible] de rouge d'un [illegible] beaucoup d'ennemis [illegible] quel jour de la semaine dernière [illegible] les [illegible] tirés un coup de fusil à [illegible] [illegible] tombé raide mort, percé d'une balle et de plusieurs chevrotines. [illegible]

[illegible] de Pile de [illegible] d'un [illegible], c'est [illegible] le [illegible]. [illegible] vous [illegible] dans [illegible] dernier [illegible] coup de poing, mais la [illegible] M. Scott ne put [illegible] [illegible] fonctions de juge [illegible] qui est candidat à la [illegible] vouloir pérorer, une parole [illegible] pour mieux dire presque [illegible] [illegible] de l'entendre ; alors [illegible] fait [illegible] coup de poing, mais la [illegible] M. Scott ne put [illegible] [illegible] [illegible]