L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : Rue de Chartres, No 73. NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 27 DECEMBRE 1873. 47me Année.

DUFOUR & LIMET,
PROPRIÉTAIRES-EDITEURS.

NOUVELLE-ORLEANS,
SAMEDI MATIN, 27 DECEMBRE.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Pour les détails, voir aux annonces.

Par le Shérif, à l'entrepôt No 23 rue d'Orléans, —Meubles et effets.

Par E. Roger & Co., dans leurs salles d'encan, —Soieries, soulier et brodequins.

Par Placide J. Spear, à la Bourse des Négociants et des Encanteurs, rue Royale—Magnifique résidence de famille sis 388 rue d'Amour.

Par Hoffman, Marks & Co., au coin des rues Chartres et Douane.—Linge de clients'e, Lingerie et chapeaux.

Par O. E. Morphy, sur la levée au pied de la rue Girod—Farine.

ATTENTION !

☞ Le shérif procédera aujourd'hui, à 10 heures A. M., à son entrepôt, No 23 rue d'Orléans, entre salles Royale et Bourbon, Deuxième District, à l'adjudication de meubles et effets, etc. Voir l'annonce.

1150 barils Farine Cedar Street.—Voyez l'annonce d'encan de M. D. E. Morphy.

SPECTACLES.

Samedi, 27 Décembre 1873.

OPÉRA.—A midi : Barbe Bleue;—Le soir : Les Huguenots.

ACADÉMIE.—A midi et le soir : Black Crook.

Les Dettes de l'Etat.

L'exposé des dettes de l'Etat, présenté par le comité que M. Kellogg avait nommé pour en rendre compte, nous confirme dans une idée que nous avons exprimée bien souvent dans l'*Abeille* : un Etat ne doit jamais se livrer à des travaux d'améliorations coûteuses quand il ne peut les payer avec des économies faites sur son budget ordinaire. Il doit s'abstenir de ces sortes de travaux, quand pour faire face aux frais qu'ils entraînent, il faut qu'il ait recours à un budget extraordinaire, à des emprunts ou à des taxes. Dans ce dernier cas les améliorations sont trop chères et ne rendent jamais ce qu'elles peuvent coûter.

Les dettes de la Louisiane ont commencé pour ainsi-dire en 1837, lorsque l'Etat avança $500,000 pour aider à la construction du chemin de fer de Nashville, qui fut commencé seulement et dont les rails furent arrachés et vendus deux ans après. Ce qui reste dû sur cette émission de bons s'élève encore à $441,000. Cet emprunt avait succédé à une émission de $125,000 pour un achat de terre en faveur de l'Hôpital de Charité, en 1832. L'Etat a payé sur ce prix d'achat $100,000 et reste devoir $25,000. Ensuite, sont venues en 1853 les souscriptions de l'Etat au chemin de fer des Opelousas, au chemin de fer de Jackson, au chemin de fer de Vicksburg, Shreport et Texas, et au chemin de Bâton-Rouge et du bayou Grosse-Tête, souscriptions faisant un total de $1,100,000, sur lequel l'Etat doit encore $1,063,000.

De toutes ces entreprises, deux seules ont été menées à bout, celle du chemin de fer des Opelousas et celle du chemin de fer de Jackson, et l'intérêt de l'Etat a été vendu pour un morceau de pain il y a deux ans. Ajoutons qu'elles ne nous ont jamais valu ni une balle de coton de plus, ni un boucant de sucre de plus, ni un seul émigrant cultivateur, fermier ou planteur.

Nous mentionnons, pour mémoire seulement, les petites lois de secours votées pour l'Etat, les fonds d'école bien entendus, le séminaire, les bons avancés à la Banque des Citoyens, à l'Association consolidée des planteurs, toutes opérations n'ayant été onéreuses à l'Etat que parceque l'Etat les a mal exploitées ou gérées, et nous arrivons au million voté en 1866 afin de couvrir les frais de construction des levées suivant des contrats passés entre le gouverneur et les commissaires, et aux quatre millions votés, en 1867 dans le même but. Ces cinq millions ont été perdus.

Une loi en 1866, autorise l'émission de $2,000,000 de certificats de dettes, communément appelés billets d'Etat, recevables pour toutes dettes envers l'Etat. Cette loi nécessita une émission de bons pour capitaliser les dettes.

En 1868, reviennent les entreprises de chemins de fer, et par conséquent les émissions de bons. En 1869 et en 1873 on a émis pour $1,122,000 de bons portant un intérêt de 8 pour cent, en faveur du chemin de fer du Nord de la Louisiane et du Texas et pour $570,000 de bons en faveur du chemin de fer de Mobile; ajoutons à cela $500,000 pour le pénitencier, $80,000 pour la compagnie du Bayou Bœuf et du bayou Crocodile, $145,000 pour le nettoyage du fleuve au Golfe, $750,000 pour le chemin de fer de Donaldsonville, et $40,000 pour les bons de Levée.

Le 21 avril 1871, le gouverneur Warmoth, en vertu d'une loi approuvée la veille, émit pour $2,500,000 de bons en faveur de la Compagnie du chemin de fer de la Nile-Orléans, Mobile et Texas, en échange d'une part proportionnelle dans le stock de la Compagnie.

Nous devons pas négliger d'enrégistrer ici la loi de conversion du 16 mars 1870, par laquelle le gouverneur fut autorisé à émettre pour $3,000,000 de bons portant un intérêt de 6 p 0/0 par an. Cette opération eut lieu pour consolider la dette flottante qui, cependant, ne fut consolidée qu'en partie.

Nous résumant pour ne pas abuser de la patience de nos lecteurs, nous dirons, d'après le rapport des experts de M. Kellogg, que les obligations contingentes résultant d'actes passés avant la limitation de la dette d'Etat s'élèvent à $13,003,000, et que les obligations contingentes résultant d'actes passés après l'adoption de l'amendement constitutionnel limitant cette dette, s'élèvent à $8,087,500. La récapitulation est comme suit :

Bons pour l'hôpital de Charité	25,000
Bons pour le chemin de fer de Nashville	441,000
Bons pour le chemin de fer du Golfe du Mexique	2,000
Bons de souscription aux chemins de fer en 1853	1,992,000
Bons de sécurité pour le trésor de l'Etat	750,000
Bons du fonds des Ecoles libres en 1867	320,000
Bons du fonds du Séminaire, 1867	120,000
Bons de Levées, 1866	1,000,000
Bons de Levées, 1867	4,000,000
Bons de rachat des Certificats de dette	250,000
Bons d'Etat pour payer certaines dettes, 1868	963,800
Bons du chemin de fer du Nord-Louisiane et Texas	1,122,000
Bons du chemin de fer Nile-Orléans, Mobile et Chattanooga, 1869	750,000
Bons du canal de Mississippi et du Golfe, 1869	400,000
Bons de l'Pénitencier, 1869	100,000
Bons pour travaux de Levée	80,000
Bons pour le chemin de fer de Chattanooga, 1870	2,980,000
Bons pour le chemin de fer de la Nile-Orléans, Mobile et Texas, 1871	750,000
Bons de Secours, F. J. Kennedy	2,500,000
Bons pour consolider la dette flottante de l'Etat	194,000
Dû au fonds des Ecoles libres	2,960,000
Dû aux Etats-Unis	1,011,300
Diverses dettes	474,914
	3,368,000
	$34,841,214

Il faut ajouter à cela les bonds suivants d'Etat qui sont garantis :

Avancé à la banque des Citoyens	$ 4,297,333
Dû à l'Association Consolidée	331,447
	$ 4,628,780
Obligations contingentes avant la limitation	13,003,000
Obligat ons contingentes après la limitation	8,087,500
Grand total	$53,621,544

On voit d'après ce tableau qu'avant l'amendement de limitation qui fut promulgué le 15 décembre 1870, les obligations actuelles ou contingentes de l'Etat s'élevaient à plus de 42 millions, et que les obligations venues après, et s'élevant à plus de 8 millions, sont nulles et de toute nullité.

Mais on peut considérer comme nulles les obligation contingentes créées avant l'amendement parce qu'elles n'ont pas été exécutées; ce qui soulage l'Etat de 13millions au moins.

Ce que doivent la Banque des citoyens et la Banque Consolidée est garanti par la loi. Les bons, s'élevant à $3,500,000, émis en paiement de la souscription au capital social du chemin de fer de la Nouvelle