L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 16 SEPTEMBRE 1879. 53me Année

DUFOUR & LEMIT,
Propriétaires-Éditeurs.

NOUVELLE-ORLEANS,
MARDI, 16 SEPTEMBRE 1879.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR

Par O. Vaïsse, ensigneur Magasin et Lafayette, jambons mordu de chaux.

Commerce extérieur de St-Louis par le port de la Nlle-Orléans.

La vaste production de céréales cette année a appelé l'attention universelle sur les Etats du Nord-Ouest d'où les grains viennent. Cette section du pays est regardée naturellement comme une des premières sources et un des principaux soutiens du commerce extérieur américain, et les faits qui le concernent sont certainement de nature à mériter toute considération. Les avantages de cette section ne sont pas même pleinement appréciés. Mais quels que soient ces avantages et quelque satisfaisante qu'ils puissent être, d'autres sections du pays en possèdent aussi de très grands, lesquels, s'ils sont bien exploités, deviendront également d'importants facteurs dans notre commerce étranger. Il y a un grand Sud-Ouest dont on a assez peu parlé jusqu'à présent, ou dont la presse de cette région a seule parlé, en sorte qu'il n'y a pas eu pour le Sud-Ouest cette appréciation générale dont le Nord-Ouest a été favorisé. Cependant le territoire du Sud-Ouest rendrait d'immenses profits, s'il était travaillé par des immigrants industrieux et s'il était développé par l'assistance des capitaux. On y trouve d'excellentes terres, très fertiles, faciles à cultiver, et donnant des produits variés sous un climat salubre. Ces produits sont considérables, et cette région possède déjà d'importantes manufactures.

Mais le développement du sud-ouest a rencontré de grands obstacles, d'autant plus grands qu'ils ont toujours eu un caractère fortement emprunté de politique. Le politique y a pris trop de place; elle en est devenue le fléau. Des communautés plus anciennes et mieux ordonnées ont réussi à conjurer ces maux, mais le sud-ouest en a terriblement souffert et en souffre encore. Presque tous les intérêts y ont été subvertis par la politique. Les politiciens y ont excité et entretenu des sentiments qui ont non seulement empêché les habitants d'améliorer leur condition, mais qui ont encore détourné les étrangers d'y fonder des établissements. Les industriels sérieux n'aiment pas les aventures politiques, et quiconque risque son capital dans une entreprise d'essai veut avoir au moins la certitude que, s'il le perd, la faute sera la sienne et non celle du gouvernement.

Cette condition de sécurité, indispensable au progrès dans toutes les branches de l'industrie, manque au sud-ouest depuis longtemps. Mais on y remarque aujourd'hui un changement favorable. Les travaux de certaines conventions d'Etat y ont contribué beaucoup. Elles ont réduit les frais de gouvernement et ont passé des lois indiquant de leur part une forte envie d'augmenter le commerce et d'encourager l'industrie.

Si cet effet se maintient et continue, le Sud-Ouest saurera une position plus prééminente dans les progrès matériels du pays tout entier, et lui sera de plus d'importance que la section même du Nord-Ouest. Le Sud-Ouest possède des ressources immenses et qui promettent d'amples profits aux entreprises bien dirigées. Le commerce qui s'y fait, bien que déjà considérable, n'est rien comparativement à ce qu'il peut être et à ce qu'il sera certainement, pour peu que les gouvernements, dans les Etats du Sud-Ouest, y favorisent l'action des forces naturelles. Voici ce que dit à ce sujet le *New York Maritime Register*, journal consacré exclusivement aux affaires de marine comme son nom l'indique, journal unique, le mieux informé des Etats-Unis, et publiant, tous les huit jours, des tableaux de navigation concernant tous les bâtiments marchands et tous les ports du monde, sans aucune exception ni lacune.

St-Louis, le centre distributeur de ce district, (le Sud-Ouest) commande son commerce. Cette ville est au Sud-Ouest ce que New York est à tout le pays. Le commerce extérieur de cette région ne peut être pleinement estimé parce qu'il ne suit pas son chemin naturel et qu'il se perd dans beaucoup de courants qui affluent dans les ports de l'Est. La Nlle-Orléans est naturellement le port de mer du Sud-Ouest et le commerce extérieur de St-Louis doit passer par la Nouvelle-Orléans. Il n'y a pas moyen de déguiser le fait que les sources de commerce augmentant et que cela donne une importance croissante à de plus petite parts. Des circonstances ont empêché pour un temps la pleine réalisation de cette loi et une concurrence active et obstinée a donné à quatre ports des Etats-Unis le contrôle de presque tout notre commerce d'exportation. Cette concurrence, si elle est maintenue sur sa base actuelle, ruinera avec le temps quelques-uns des concurrents, et deux qui resteront ne seront pas le commerce pour lequel ils lutteront maintenant avec tant d'énergie. Cette concurrence ignore les lois naturelles qui ne peuvent être violées avec impunité. La zône de notre territoire prendra de l'agrandissement. Ces nouveaux champs seront toujours de plus en plus occupés de nos ports de l'Est, qui les vendront après des marchés et des ports de mer plus voisins. Le commerce croissant du Sud-Ouest cherche des débouchés étrangers et la route la moins coûteuse est celle qui sera suivie. Pour cette section du pays cette route est par la Nlle-Orléans, et pour peu qu'il y ait progrès dans le développement du Sud-Ouest, un commerce étranger de grande valeur doit suivre la route du Mississippi. Il y a quelques obstacles dans la voie de la Nlle-Orléans, mais comme ils peuvent être aisément écartés, il serait bon de s'en occuper immédiatement et de les prendre en considération sérieuse.

Parmi ses obstacles le *New York Maritime Register* place au premier rang la fièvre jaune, mais il n'en est pas effrayé et ces conditions n'en souffrent pas. On se garantira du fléau, dit-il, avec de simples précautions sanitaires, peu gênantes pour le commerce de la vallée et du port de la Nouvelle-Orléans. Les idées du *Maritime Register* sont fort opportunes et nous ne pouvons rien faire de mieux qu'd'en donner ci-après la traduction fidèle :

Les réglements de la quarantaine à la Nouvelle-Orléans isolent la ville dans une certaine mesure. Ils imposent de trop grandes restrictions au commerce. Ils créent des éléments d'incertitude qui effrayent et ralentissent au loin tout commerce nouveau. Quand les navires de Liverpool n'éprouvent que peu d'inconvénients, les navires chargés de coton du Brésil et cherchant une pargalane de retour pour la Belgique, ne peuvent entrer dans le port de la Nlle-Orléans, qui leur est interdit une partie de l'année. La situation de cette ville [illegible] insalubre et empêcher [illegible] le développement de son commerce. [illegible] ne le croyons pas. La ville [illegible] naturellement située pour commander [illegible] grand commerce et sous des périodes sanitaires convenables elle peut [illegible] port très salubre. De l'honnêteté, l'intelligence dans l'administration [illegible] affaires et une due considération pour les intérêts commerciaux du [illegible] tout ce qu'il faudrait pour [illegible] la prospérité et pour désarmer [illegible] de toute quarantaine prohibitive. Si les réglements actuels de la quarantaine doivent être maintenus à l'avenir, la Nlle-Orléans courra important d'être une importante ville de commerce. Le commerce prétend à St Louis, sera forcé de chercher ailleurs un port de mer.

Après avoir confirmé les bigoteries du Bureau de Santé et de la quarantaine, le *Maritime Register* s'explique ainsi sur le mouvement commercial par la voie fluviale :

Un autre obstacle est le manque de moyens suffisants de transport sur le fleuve Mississippi. Une barge contiendra une large cargaison et représentera la capacité de chenal d'un nombre de wagons sur chemins de fer, mais les compagnies de chemins de fer offrent de bien plus grandes facilités de transport que les compagnies de barge du Mississippi. Il faudra beaucoup plus de barges pour renvoyer le volume de fret qui sera expédié par cette voie. Le commerce cherche une issue par la voie de la Nouvelle-Orléans et il demande à être affranchi de tout obstacle. Il faut aider le commerce et non l'empêcher. La plus grande partie des importations étrangères du Sud-Ouest devrait se faire par la voie de la Nouvelle-Orléans et de St. Louis. Les navires, pour donner du profit, doivent avoir des cargaisons à l'entrée et à la sortie. Quand une fois le commerce étranger sera établi par cette ligne, il s'augmentera plus rapidement que par toute autre. Mais pour atteindre ce but, les changements dont il s'agit plus haut sont de toute nécessité. Quand ils seront opérés, l'immigration sera attirée naturellement vers cette région.

Tant que le commerce du sud-ouest affluera vers les ports de l'est, les émigrants n'entendront parler que du nord-ouest et iront s'y établir. Mais avec un commerce étranger par la voie de St Louis et de la Nlle-Orléans et avec une demande croissante et soutenue de ses produits, on entendra beaucoup parler des grandes ressources du sud-ouest et les immigrants iront s'y établir directement par cette voie."

Voilà ce qu'écrit un journal du Nord, fait à New York, publié à New York, et non prévenu par conséquent en faveur de la Nlle-Orléans. Voilà ce qu'écrit un journal du Nord, le plus versé dans les affaires de marine et de commerce, journal au quel souscrivent toutes les maisons américaines et mêmes étangères, intéressées dans ces affaires, et dont ne peuvent se passer les capitaines de navires, qui l'emportent avec eux sur toutes les mers et dans tous les ports du monde. *Ce qu'il faut à la Nlle-Orléans*, dit-il, *c'est une administration honnête, intelligente, qui aide le commerce et ne l'empêche pas.* Ces mots ne sont point nouveaux pour nos lecteurs; nous les avons écrits bien souvent nous-même et si nous les répétons c'est qu'ils viennent cette fois d'un journal qui ne peut être suspect de partialité pour nous. C'est un avec forcé de l'avenir prochain de notre grandeur commerciale, et une appréciation pareille méritait assurément l'honneur d'une reproduction.

Un plan de liquidation des dettes de la ville.

Nous recevons du colonel C. E. Girardey communication d'un projet pour la liquidation de toutes les dettes de la ville de la Nouvelle-Orléans. Le projet, qui paraît fort séduisant à première vue, doit être présenté aujourd'hui au Conseil de ville. Le temps et l'espace nous manquant pour le commenter, nous nous bornons à en donner le texte :

Les soussignés représentant respectueusement qu'ils sont contribuables pour de fortes montants et aussi détenteurs de Bons de la ville, de créances affirmées par jugements et de certificats de dettes; qu'en leur capacité personnelle, ils représentent aussi les principaux intérêts du capital, du travail et du commerce, et qu'ils sont conséquemment identifiés avec la prospérité de la ville et le bon gouvernement. Ils se croient donc autorisés à présenter à votre attention un plan pratique, n'embrassant rien moins que l'extinction de toute votre dette municipale, jugements, dette en Bons et flottante, sans exception.

Cela assuré et effectué, quel plus grand bien, quelle amélioration préférable pourraient accomplir votre administration et celles qui la suivront? Le paiement en plein de toutes ses obligations, et la communauté affranchie d'une taxation oppressive, et la propriété foncière doublée de valeur comme conséquence! Rien de mieux ne peut être désiré et accompli en vue de hâter le retour de la prospérité!

Le plan propose plus encore. Il a pour objet la conversion de la dette en un capital actif de Banque, chose dont on a tant besoin et qu'il est si difficile d'attirer, pour aider et stimuler le développement de notre industrie, de notre commerce et de notre agriculture.

Avec cette préface nous présentons le projet suivant :

1° Comme capitalistes et créanciers de la ville, porteurs de Bons, etc., nous formons une société, conformément à la loi sur les Banques, sous le nom de *The City Security and Banking Company.*

2° Le capital de la dite Société sera basé sur toutes les dettes de la ville, Bons, jugements, réclamations et dette flottante—soit à raison de leur valeur nominale, soit à raison de leur valeur actuelle sur le marché, avec une addition de cinq à dix pour cent au comptant.

Dès qu'il sera été souscrit moitié ou deux tiers de la dette au capital-actions de la dite Banque et que le montant aura été versé au Trésor de la ville et les titres cancellés, la ville transférera à ladite Banque ou société tous les biens, droits et privilèges qui sont susceptibles d'être affermés ou transmis, pour un terme d'années suffisant, tels que :

Les marchés publics.
Les quais et débarcadères.
Les hangars à sucre.
Les ferries.
Le droit de réversion de la ville dans tous les chemins de fer urbains existant ou qui seront construits pendant la durée du contrat.

Le droit de réversion de la ville dans la compagnie d'éclairage au gaz de la Nouvelle-Orléans.

Les waterworks et leur matériel, en les actions appartenant à la ville dans la nouvelle compagnie.

Le transfert de tous les immeubles et biens mobiliers, non absolument nécessaires où non affectés à l'usage public.

Et toutes les taxes arriérées jusqu'à l'année courante.

Toutes les propriétés ci-dessus indiquées devront être entretenues en bon ordre et resteront sujettes à l'usage public auquel elles sont actuellement consacrées, et soumises aux réglements de police, manières et de tarifs, nécessaires pour la protection de l'intérêt général, à l'exception des taxes.

En considération de quoi, la dite société liquidera toute la dette de la ville en principal et intérêt.

Nous offrons de compléter cet arrangement dans un délai de douze mois après avoir obtenu la législation nécessaire, dans le cas où l'autorité du gouvernement actuel de la ville ne suffirait pas. Nous pensons néanmoins que si le conseil de ville peut disposer d'une propriété ou d'un privilège pour une, deux ou dix années, il a le pouvoir de disposer de tous les biens et privilèges pour des périodes plus longues. Si une législation additionnelle est nécessaire nécessaire, il faudra l'obtenir. Cela retarderait seulement, mais n'empêcherait pas le succès de notre plan, dont nous ne présentons que l'esquisse, comme solution des difficultés financières qui affligent la ville, ses créanciers et ses contribuables.

Que le conseil de ville en fasse d'autre moyen avec une partie de la dette par le projet de vente des privilèges du chemin de fer, entreprenne de régler immédiatement, convenablement et pour toujours toute la dette.

En vertu de la nouvelle Constitution proposée par la convention, la taxation municipale ne peut dépasser 10 mills pour tous les objets quelconques. Si le réglement de la dette de la ville est opéré à un syndicat, on ne peut en attendre rien de mieux que par le plan ci-dessus.

Ce nous, au contraire, moins favorable pour les créanciers, car le syndicat ne recu gobre autre chose qu'une de ses créances comme on en a vues pour des politiciens nuls ou de vieux négociants faillis.

Le plan rendra aux nouveaux détenteurs non seulement toute leur capacité productive, mais encore il convertira la dette en certitude d'options disponibles et dont la valeur augmentera chaque jour, puisqu'ils seront basés sur tous les biens et droits qui possèdent la ville.

Si l'honorable conseil veut se [illegible] à la hauteur des circonstances et prendre l'initiative de ce mode de réglement, il se pourra acquérir une plus grande distinction ni mieux mériter la reconnaissance d'une communauté opprimée et découragée?

Que l'administration prenne donc l'initiative de ce plan sous les auspices.

1° Du chacun des présidents de nos Banques;

2° De chacun des présidents de nos compagnies d'assurances;

3° Des bureaux de la Chambre de Commerce et de la Bourse au Coton;

4° Des consuls étrangers de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et de l'Italie;

5° Du Gouverneur, du Lieutenant-Gouverneur et de l'Auditeur;

6° Des représentants de la presse de la ville.

Avec un prospectus convenablement préparé, indiquant les ressources du projet, avec une organisation composée des meilleurs et des plus respectables administrateurs qu'il sera possible d'obtenir, et avec la législation nécessaire pour rendre le plan parfaitement applicable, il n'est pas extravagant de compter sur le succès le plus complet.

Très respectueusement.

LOUISIANE.

Nous lisons dans la *Sentinelle* de Thibodeaux :

La récolte dans la paroisse, n'est pas aussi avariée qu'on l'avait d'abord prétendu. La canne se relève sous l'influence d'une température convenable. Quant au riz, la perte est considérable; il n'y aura qu'un prix élevé qui pourra atténuer la perte que les planteurs ont essuyée.

Le Courrier de Houma dit de son côté:

Nous n'avons pas trop à nous plaindre de l'ouragan, lorsque nous considérons les dégâts terribles qu'il a fait dans les paroisses voisines. Cependant les cannes en ont souffert, et sur la récolte d'oranges seule, la perte est évaluée à 60 pour cent.

Nous lisons dans le *Journal d'Iberie* que nous remercions, par parenthèse, de ses souhaits et compliments :

Le Bayou Teche.—Par suite de l'ouragan, l'eau du bayou est devenue noire et tellement corrompue que le poisson est malade, et que beaucoup crèvent. Nous pensons que la grande quantité de feuilles, d'herbages, de débritus de toutes sortes emportés par la tempête, a occasionné cette corruption, et surtout en joignant à cela les poissons morts, les animaux de toutes les espèces que les habitants jettent au bayou pour n'du débarrasser, sans songer qu'ils peuvent engendrer la peste dans le pays. Nous avons en occasion d'en parler à un de nos bons médecins qui a dit qu'il voulait en faire un rapport à la prochaine législature, afin de faire condamner à des peines sévères ceux qui se font ainsi, par leur paresse, un jeu de la santé publique.

Celui qui a le malheur de perdre ses animaux, doit faire comme on fait en Europe, c'est-à-dire, les enterrer afin de neutraliser la putréfaction. Dans un moment comme celui-ci surtout, où la fièvre jaune est à notre porte, les habitants devraient prendre les plus grandes précautions. On signale plusieurs cas et plusieurs décès à Morgan City, et même l'on assure qu'elle a fait son apparition à Franklin, qui depuis mardi, 9 sept., s'est mise en quarantaine contre la Baie.

Le Board de corporation qui s'est assemblé mercredi soir, 10 sept., a décidé que nous allions en établir une samedi, contre le bas du bayou. Cette quarantaine ne serait provisoirement que contre les passagers.

Dans un but de salubrité publique, la vente du poisson est prohibée, jusqu'à nouvel ordre, dans les limites de la corporation.

Le Sugar Planter évalue les dégâts causés dans la paroisse Ouest Bâton-Rouge aux récoltes, de un quart à un tiers pour le coton et le maïs, mais ajoute qu'on ne pourra rien dire pour les cannes avant la roulaison.

A peu d'exceptions près les cannes se sont relevées et ne montrent d'autre indice des effets de l'ouragan que leurs feuilles déchiquetées. Sur quelques points les yeux bourgeonnent. Un vieux planteur dit qu'on fera encore dans la paroisse un tiers de coton de plus que l'année dernière; il dit qu'on ne perdra pas plus de 10 à 15 0[0 sur le sucre.

Nous lisons dans le *Pelican* de Marksville :

Nous avons le plaisir d'annoncer que les effets de l'ouragan n'ont pas été aussi funestes pour les récoltes qu'on le craignait. Le coton s'ouvre rapidement et nos fermiers sont très occupés.

Voici ce que le *Pionnier de l'Assomption* dit des récoltes :

On peut, aujourd'hui que les nouvelles sont venues des divers endroits visités par le dernier cyclone, se rendre compte des dégâts qu'il a occasionnés. Eu bâtisses détruites, barrières renversées et arbres déracinés la perte est immense. La récolte a aussi beaucoup souffert, mais pas autant toutefois qu'on l'avait supposé tout d'abord. Grâce aux quelques jours de beau temps qui ont suivi la tempête, la canne a pu se remettre du mal que lui avait fait le vent; elle s'est relevée et a pris force et vigueur.

On a pu aussi ramasser le maïs et faire du fourrage. Malheureusement, depuis trois jours, il pleut à torrents, ce qui gêne beaucoup les travaux et occasionne quelques pertes de fourrage. Si ce temps continue encore quelques jours, les limes de fèves seront certainement perdues.

Nous lisons dans le *Lafayette Advertiser* :

Nous sommes redevables à un ami des informations suivantes : M. W. H. Hoffman assistant ingénieur des Etats-Unis, sous les ordres du major C. W. Howell, était occupé à faire une inspection du bayou Vermilion, autorisé par le Congrès, dans le but d'en améliorer la navigation.

Les travaux ont commencé à Pin Hook et sont arrêtés à Centreport mercredi dernier. Si l'inspection du haut du Bayou jusqu'au Tèche ainsi qu'il était généralement compris n'avait pas lieu, cela créerait un grand désappointement chez notre population. Cependant, nous espérons que l'appropriation votée à cet effet, serait suffisante pour couvrir tous les frais des travaux projetés, et que notre représentant, M. Ashley, continuera par ses efforts dignes d'éloge à manœuvrer à bonne fin cette amélioration si importante.

La *Méridional* relate la mort, le 8 septembre, de Louis Lucent, français résidant de la paroisse Vermillion depuis 30 ans. C'était, dit notre confrère, un habile serrurier et un excellent citoyen.

LIBRAIRIE HERBERT. — Cette maison, au coin Chartres et Bienville, a reçu les numéros de l'*Illustration* et du *Monde Illustré* du 30 août.

MALADIES CHRONIQUES—Nous publions dans une autre colonne l'annonce du famoux Dr D. B. Perez, médecin et chirurgien, qui a un cabinet de consultation rue Bienville, Rempart No 8, près la rue du Canal. Le Dr Perez a une immense expérience dans le traitement des maladies urinaires et de toutes les maladies secrètes, et il a obtenu de grands et de nombreux succès. On peut donc avoir en lui toute confiance.

Si vous voulez un bon piano, adressez-vous à Werlein, 135 Canal. Ne prêtez pas l'oreille à ce que l'on pourrait vous dire au-dehors, mais allez voir par vous-mêmes. Les affaires de M. Werlein ont doublé depuis un an. Il vous donnera pleine satisfaction. Vous trouverez chez lui des pianos de Chickering, de Mathushek, de Hale, de Pleyel, etc., ainsi que des pianos d'occasion. On échange aussi. Les prix sont bas et les conditions de paiement faciles et libérales.

Achetez votre charbon aux plus bas prix du marché, chez Hy. J. Montagnet, 4 rue Carondelet.

WILLIAMS, Tapis.—Cet incomparable cash dans les tapis, de Chartres, est ouvert et il prévoit, en tout que quelques jours pour la rentrée. Il est en mesure, cependant, de satisfaire à la demande. Il a reçu des tapis de toutes sortes, de toutes qualités, de toutes dimensions, et de toutes nuances