L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, DIMANCHE MATIN, 26 NOVEMBRE 1882. 56me Année.

Dufour, Bonnet & Cie., Propriétaires-Editeurs.

Entered at the Post office at New Orleans, La. as 2nd Class Matter.

NOUVELLE-ORLEANS.
DIMANCHE, 26 NOVEMBRE 1882.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

ÉDITION QUOTIDIENNE.

Un an.....$12 00
Six mois.....6 00
Trois mois.....3 00
Un mois.....1 00
Ou l'abonnement, à la semaine, 25cts les per-sonne.

ÉDITION DU DIMANCHE.

Un an.....$2 00
Renferme deux feuilletons.

ÉDITION HEBDOMADAIRE.

Un an.....$3 00
Six mois.....1 50
Quatre mois.....1 00
Trois mois.....75
Renferme deux feuilletons.

Ventes du jour à l'encan.

Par Jas P. Guinault, à l'encoignure de l'Avenue Carrollton et de la rue Bienville, une vacherie.

Par W. I. Hodgson, au No 13 rue Bourgogne, entre Canal et Dauane, un fort lot de meubles.

Par Stern & Co, dans leurs salles d'encan, bottes, souliers & brodequins.

Meubles élégants à l'encan.—Lundi, 27 novembre (demain) W. I. Hodgson, encanteur, vendra, pour compte de la succession de Gayle Woods un choix considérable de beaux meubles de maison, entr'autres, tapis, piano, rideaux, tableaux, ameublements argenterie et plaqué, linge de lit et de table, couvertures et literie, ornements en bronze, pendules et un grand nombre d'autres articles aussi utiles qu'élégants; le tout d'un rare article et contenu dans la maison en brique à trois étages, située No 13 rue Bourgogne, près Canal. Peut du plus complète détaille, voir l'annonce.

Relations commerciales de la Nlle-Orléans avec St. Domingue et les Antilles.

Nous lisions, il y a trois jours, dans le *Times-Democrat*, une lettre du Consul des Etats-Unis à St. Domingue, laquelle renferme des détails très intéressants sur la situation de l'île, et surtout des réflexions fort sensées sur la possibilité et l'utilité, pour nous, d'établir des relations commerciales entre les Antilles et notre port.

Voilà, assurément, une excellente suggestion qui nous arrive du dehors, et notre ville devrait ne rien épargner pour s'emparer d'un commerce qui, suivant les termes mêmes de la lettre que nous citons, lui revient de droit, à cause de la position géographique qu'elle occupe, et en sa qualité de port de transit des produits alimentaires de l'Ouest. Pourquoi New-York en conserverait-il le monopole, lui qui ne satisfait ces îles, ni au point de vue du prix, ni au point de vue de la qualité des marchandises; car il leur fait payer passablement cher les articles assez médiocres qu'il leur expédie.

Pourquoi n'établirions-nous pas, nous aussi, une ligne de vapeurs entre notre port et les principales Antilles, puisque celles-ci nous y convient, puisqu'elles croient de leur intérêt d'entamer avec nous des relations suivies.

Quel est le projet que nous caressons, le rêve qui hante nos esprits, depuis longues années? N'est-ce pas de devenir le centre du commerce de cette vaste région que l'on appelle l'Amérique du Sud avec l'Amérique du Nord, surtout avec l'immense vallée de l'Ouest, qui est le grenier du nouveau monde et dont nous sommes le seul débouché naturel?

Eh bien, St-Domingue, les Antilles, n'est-ce pas là la première étape que nous trouvons sur la route qui doit nous conduire au vaste empire du Brésil et aux deux ou trois belles contrées qui l'avoisinent?

Il fut un temps où nous voyions de riches cargaisons de café encombrer nos quais, doubler l'animation de notre port, puis remonter le fleuve pour aller alimenter toute la vallée et le grand Ouest. Que la malheureuse guerre sur les désastreux résultats delaquelle nous pleurons encore, nous ait enlevé, pendant une vingtaine d'années, cet important commerce, cela n'est que trop vrai; mais pourquoi ne chercherions-nous pas aujourd'hui à reconvrer ce que nous avons perdu, à renouer d'anciennes relations, brisées violemment, au détriment des deux parties qui les avaient établies et y trouvaient leur profit mutuel.

Si nous en croyons la lettre adressée au *Times-Democrat*, les récoltes de ces régions sont fort belles; elles doublent chaque année en qualité et en quantité, et elles promettent de produire davantage encore dans l'avenir; la perspective d'un fructueux échanges avec elles augmente donc tous les jours.

N'y eut il que les magnifiques cargaisons de fruits, tels que la noix de coco, que l'on peut s'y procurer à un cent et demi la pièce, la figue-banane, qui s'y livre à 25 sous le cent, n'en serait-ce pas assez pour motiver des expéditions de ce genre? et qu'aurions-nous à y transporter de notre côté? précisément les produits qui abondent sur notre marché, qui nous arrivent directement de l'Ouest, de la vallée du Mississippi, en que nous trouvons dans les vastes forêts qui longent les côtes du Golfe; la farine, le beurre, les saindoux, les jambons, les bois de charpente, les bardeaux, les cotons et les cotonnades, tout ce qui sert à nourrir et à vêtir l'homme; enfin les machines et tout l'outillage nécessaires aux sucreries.

Il a raison, le correspondant du *Times-Democrat*, quand il déclare qu'e tous les produits fabriqués à Chicago, à Cincinnati, à St-Louis et même à Pittsburg, doivent en être transportés, par le fleuve, à la Nouvelle-Orléans, à plus bas prix qu'à New-York, par la voie des chemins de fer; et que, de notre port aux Antilles, le fret doit être également moins coûteux que de la Ville Empire à ces mêmes îles. Il ne faut que jeter un coup d'œil sur la carte pour s'apercevoir de la vérité de cette assertion. Nos relations commerciales avec ces régions leur seraient donc pour le moins aussi utiles qu'à notre ville, car elles leur permettraient de réaliser des économies que leur monopole dont jouit actuelle-

ce port a obtenu un [illegible]nal, à St-Domingue, [illegible] importations y sont [illegible]t; le tout, pour faire [illegible]ubli que les articles qu'il [illegible]ur que nous ne les lui [illegible]mêmes.—Aussi est-il [illegible]correspondant que, si [illegible] s'établissait entre [illegible]s et St-Domingue [illegible]t de l'île n'hésiterait [illegible]propriétaires de cette [illegible]ous les privilèges dont a joui jusqu'ici New-York; et il n'en faudrait pas d'avantage pour nous assurer la suprématie sur ce nouveau marché, puisque, d'ailleurs, nous pouvons y fournir les mêmes produits à plus bas prix.

Prédions donc de l'occasion qui se présente, des offres qui nous sont faites; cherchons de ce côté des relations, qui devraient exister depuis longtemps déjà; jetons ainsi les premiers jalons sur la voie qui nous conduira bientôt jusqu'au fond de l'Amérique du Sud et nous assurera le grand et fructueux commerce du Brésil.

La Nouvelle-Orléans a sommeillé trop longtemps; il faut qu'elle se réveille et prenne dans le monde des affaires la place qu'elle doit y occuper.

LES FRAUDES.

Il n'est bruit, depuis quelques jours, dans notre population, que de protestations solennelles contre les fraudes qui se sont si impudemment commises à nos récentes élections municipales; ce ne sont, partout, que gémissements et cris d'indignation.

A les entendre, on se croirait au milieu d'une communauté qui s'est laissé surprendre traitreusement et spolier par des forbans politiques dont elle ignorait l'existence, les intentions hostiles, les armes perfides. Hélas, il nous sied assez peu de nous poser, aujourd'hui, en candides et innocentes victimes; toutes ces fraudes, toutes ces usurpations, on savait, d'avance, qu'elles allaient se produire; on savait quand, comment, par quels hommes elles se perpétreraient; et on n'a rien, absolument rien fait pour les empêcher.

Il ne sert de rien dé hurler après coup. C'était avant l'ouverture du scrutin qu'il fallait se remuer et se précautionner contre les escamotages; c'était pendant l'élection qu'il fallait veiller et saisir la fraude au passage.

Même à l'heure qu'il est, on est encore incapable d'agir; et s'il y a un mouvement, c'est l'œuvre des candidats évincés; le mérite de l'initiative ne revient pas aux citoyens.

Ppas d'illusions sur l'avenir qui se prépare. Ce n'est pas la première fois que nous assistons à de pareils scandales; à chaque élection ils se renouvellent, toujours plus audacieux, toujours plus éhontés, toujours encouragés, toujours s'étayant de l'impunité. Les derniers ne sont que les avant-coureurs d'autres plus révoltants et plus monstrueux encore.

Il faut frapper l'intrigue, punir la fraude, châtier le crime. C'est le seul moyen d'en finir avec l'abominable régime sous lequel nous périssons et qui doit, infailliblement, nous conduire à l'abîme.

Le temps des plaintes et des protestations est passé. L'heure de l'action a sonné depuis longtemps. Agissez donc, pourvuiez impitoyablement les corrimpeurs. Déblayez une bonne fois le terrain de la tourbe d'exploiteurs et d'intrigants qui l'encombrent, ou bien renoncez à tout espoir de réforme, et abdiquez vos droits de citoyens, vos libertés de républicains, votre titre de peuple souverain.

Quant à nous, condamnés à rester les douloureux témoins de ces abominables scènes, nous sommes fatigués du triste rôle de Cassandre que nous jouons depuis tant d'années. Nous avons trop souvent réclamé, protesté, donné l'alarme. Nous croyons avoir accompli notre devoir; que les électeurs fassent le leur. Les larmes et l'éloquence de convention ne sont plus de saison. Les avertissements sont devenus ridicules. Si la Nouvelle-Orléans n'est plus capable de recouvrer ses droits, c'est qu'elle n'en est plus digne; qu'elle subisse alors la situation qu'elle s'est faite les yeux ouverts. Il y a des humiliations et des ruines legiques que l'on est condamné à s'apporter en silence.

Le "River Committee" a interrogé, hier, à son retour de la Passe Sud-Ouest, les capitaines W. H. Heuer, J. W. Black, Henry J. Whitney, J. Woodward, A. K. Miller, F. A. Blanks et Silas; M. J. T. Belknap et le colonel J. W. Glenn. Tous ceux des capitaines dont les membres du Congrès ont entendu l'opinion, ont déclaré que les jetées sont un succès.

Le capitaine Black, directeur de l'association des propriétaires de remorqueurs, et qui remorque, sans aucune difficulté (ce sont ses propres paroles) tous les steamers qui arrivent dans le port de la Nlle.-Orléans, a dit qu'il se chargerait de faire passer la barre au *Great Eastern* lui-même. En 1881, a-t-il ajouté, il a remorqué le steamer *Persia* qui tirait 24 pieds 4 pouces.

M. Belknap a déclaré que la Nouvelle-Orléans exportait très peu de grains avant la création des jetées, et, que depuis l'existence de celles-ci, l'exportation s'est accrue de "cinq mille pour cent." Le tarif du fret qu'exigent les steamers étrangers est de vingt à vingt-cinq pour cent de moins qu'avant les jetées, et le transport coûte vingt pour cent de moins

Le colonel Glenn, ingénieur des Etats-Unis en Louisiane et au Mississippi, a exprimé l'opinion que les jetées ont rempli le but qu'on en attendait; qu'un débouché au Lac Borgne aurait une tendance d'arrêter le courant et de causer un dépôt, mais ce dépôt ne nuirait pas beaucoup au chenal.

Le capitaine Woodward a dit que depuis l'établissement des jetées, les gros steamers de New-York, de Portland et d'autres ports profonds viennent maintenant à la Nlle-Orléans.

Le comité est parti hier soir, pour Washington.

Le "Barrett Manufacturing Company," d'Augusta, Georgie, nous a fait la gracieuseté de nous envoyer une très belle vue, à vol d'oiseau, de la ville où est située leur grande fabrique de papiers. La carte indique les améliorations qui ont eu lieu à Augusta dans les dix dernières années.

Les "Trade and Labor Unions," de la Nlle-Orléans ont célébré, hier, par une immense procession, la premier anniversaire de la foudation du "Central Trade and Labor Assembly."

Nous avons reçu hier de M. George F. Wharton, marchand de journaux, de revues et de fournitures de bureaux, au No 5 de la rue Carondelet, des numéros du "Frank Leslie's Illustrated Newspaper", du "Scientific American", du "Courrier des Etats-Unis" (édition hebdomadaire), du "Harpers Weekly", du "Texas Shiftings", du "Frank Leslie's Chimney Corner", du "Puck" et du "Graphic". Les lecteurs trouveront à l'établissement de M. Wharton tout ce qu'ils peuvent désirer en fait de "periodicals" et de journaux illustrés.

Nous avons reçu, hier, de MM. S. H. Seligman & Bro., bijoutiers, au No 65 de la rue Baronne, entre Union et Gravier, un journal fort intéressant, intitulé "New Orleans Holiday Review."

Musique.—La maison L. Grunewald a eu l'obligeance de nous adresser un exemplaire (éditions nouvelles reçues hier) de chacun des morceaux suivants: *Valse lente*, du ballet "Sylvia," par Léon Delibes; *Saltarella*, par M. Gura. Ce dernier, l'amusant pianiste qui va nous quitter pour se rendre à la Havane; *La valse des voleurs*, caprice de concert, par le même brillant auteur; *Embarrassment* (varie-gesheit), par Franz Abt; *Hark! Hark! the Lark!* par Franz Schubert.—Tous nos remerciements.

A. M. Wechsler, 105 Canal, nous semmes redevables de: *L'Exil* paroles et musique de Gaston de Nanteuil; *Adieu à Mirjée*, mazurka, par Stephan Paschal; *Les Clochettes d'Or*, caprice de concert, par Sydney Smith.

Etoffes nouvelles.—Très grande la variété des étoffes nouvellement reçues par la maison Adams; et surtout très réduite, les prix auxquels elles se vendront. Une annonce qui paraît publié aujourd'hui, dans l'ABEILLE, en fait l'énumération facthuil, et invite les dames à les aller voir.

B Sembre.—La maison B Sembre, au coin des rues St-Louis et Royale, est une de celles où l'on trouve en ce moment à faire les meilleurs marchés. On trouvera dans une annonce insérée plus loin la liste des articles qu'elle a importés de France et qu'elle écoule à des prix d'une rare modicité.

Les Jetées et les Levées.

Le comité congressionnel d'enquête sur les travaux du Mississippi s'est embarqué vendredi matin sur le *Sunbeam* pour aller examiner les jetées.

On sait que ce comité, destiné à exercer une sorte de contrôle sur la commission des Levées, se compose de MM. Burrows, Hiscock, Butterworth, Thomas, Holman et E. John Ellis, membres du Congrès.

M. U. H. Patton, ingénieur, accompagnait ces derniers, ainsi que quelques-uns des négociants les plus notables de la Nlle-Orléans et plusieurs journalistes. Nous citerons, entre autres, MM. T. J. Woodward, W. M. Burwell, Washington Marks et Eugster, de la Bourse au Coton; M. C. A. Butler, alderman; MM. C. Garvey et H. Dudley Coleman, du "Dealers' and Lumbermen's Exchange"; MM. A. W. Hyatt, S. H. Kennedy et C. L. C. Dupuy, du Stock Exchange; M. Edward Heath; le major H. B. Richardson, ingénieur d'Etat; le capitaine W. A. Heur, ingénieur; M. W. H. Mathews, du "Produce Exchange", ainsi que des représentants de la presse de New-York, de Cincinnati et de notre propre ville.

Les capitaines Cowden et Leathers, qui ont organisé l'opposition aux jetées et au système des levées sans issues, étaient présents à bord. Ils devaient plaider leur cause devant le comité et lui prouver que les jetées, après surtout qu'une double digue renfermerait les eaux du fleuve dans un lit resserré, occasionneraient de perpétuelles inondations et deviendraient un fléau pour toute la vallée du Mississippi.

A huit heures et demie du matin, le *Sunbeam* s'arrêtait à Ship Island Canal, le point de la côte où M. Cowden propose de pratiquer une coupure par où s'épancherait dans le lac Borgne le trop plein des eaux du Mississippi. Entouré des membres de la Commission, il leur a longuement expliqué sa théorie, mais le système qu'il préconise, combattu avec succès par les ingénieurs qui naissent à l'entrevue, n'a pas paru produire une impression bien favorable sur l'esprit de ses auditeurs.

A 4 heures et quart on pénétrait dans la passe du Sud et on commençait les sondages qui ont relevé, *en dehors du chenal*, à environ deux milles et demi en dedans de la passe, mais en dehors des jetées, de 21 à 29 pieds d'eau. En dedans des jetées, et à leur extrémité extérieure, c'est-à-dire là même où y entrent les navires venant de la mer, il a été relevé, en pieds et dixièmes de pied, en remontant:

29—29.1—28—30½—31.1—31.1—31.2—32—32.5—31.3—32—32—32—32.9—33—32.3—32.1—32.8—32.2—32.1—31.9—32.2—32.8—32.8—32.9—32.5—31.9—32.7—33.1—32.5—33—33.9—33.1—33.5—35—35—35.5—35—34—35—34.5—34.5—34—32—32.5—34—32.5—33—31—35.5—36.5—36.5. En face de la station C—37—36—36—37—37—37.5—37.5—37—37.5—39—39.8—41.8—43—42—44—47—47—49—52—54.5

En face de la station Kipp, extrémité extérieure des jetées, en remontant, 32—29—28—27—27—29.5. Section transversale de l'est à l'ouest à l'extrémité extérieure des jetées, 32.5—29.8—29.4—24.8.—25—23.2—23.9—23—28—20

—De l'ouest à l'est en face du phare à lumière rouge, à partir de l'extrémité des jetées, 23—24.2—24.9—26—24.5—25—25.5—27—28.8—29—29—29.7—31—30.5—34—31.5—37—37—35.5—28.8.

Voilà des chiffres concluants. Et MM. les capitaines Cowden et Leathers qui prétendaient n