L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

BUREAUX : Rue de Chartres, No 73. NOUVELLE-ORLEANS JEUDI MATIN, 15 JUIN 1876. 49me Année.

DUFOUR & LIMET,
PROPRIÉTAIRES-ÉDITEURS.

NOUVELLE-ORLÉANS.
JEUDI MATIN 15 JUIN.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Par Vincent & Co., aux Nos 62 et 64 de la rue de la Douane, — marchandises sèches, éventails, parasols, etc.

Par Hoffman, Marks & Co, au No 32 de la rue des Magasins, Chapeaux lingerie, habillements' malles, casquettes, etc.

Le chemin de fer de Houston à la Nile-Orléans.

Nous voyons que les capitaux volontaires ne manquent pas pour construire des chemins de ville et même pour construire des chemins de fer extra-muros, partant bien de la ville mais aboutissant dans des endroits déserts de la banlieue. Ces dernières lignes n'ont jamais pu donner l'espoir d'un très gros revenu, et cependant elles ont été commencées et achevées sans difficulté financière, sans difficulté apparente du moins, à en juger par la rapidité avec laquelle ces entreprises ont été exécutées. Tous ces divers réseaux de ville et de banlieue traversent de grands espaces et si on les ajoutait les uns aux autres on formerait certainement une ligne aussi étendue qu'une de ces grandes communications qu'il s'agit d'ouvrir aujourd'hui pour donner à la Nouvelle-Orléans un mouvement de commerce sans lequel, dit-on, cette ville ne pourra plus ni prospérer ni s'étendre.

Cela peut être vrai, mais ce qui nous étonne, c'est de voir qu'on trouve si facilement des capitaux pour faire des chemins de rue, les quels ne peuvent ajouter un cent au commerce de la ville, quand on ne trouve que des bourses vides ou sourdes pour l'exécution des voies ferrées auxquelles semblent se rattacher tous nos intérêts actuels et même notre existence future.

Il est certain, et nous ne l'avons jamais nié, qu'une communication par voie ferrée avec le Texas, nous serait d'un avantage considérable, surtout à présent qu'ils'Texas, et nous en croyons les statistiques verbales, prend en population un accroissement prodigieux. Nous regardons l'immigration dans cet Etat comme un avant-coureur de l'immigration en Louisiane puisque les deux Etats se touchent et que sous le rapport du sol la Louisiane est encore supérieure à son voisin. Un chemin de fer reliant les deux communautés hâterait cette immigration dans nos paroisses de l'ouest au grand bénéfice de la Nile Orléans dont les entrepôts seraient bien vite remplis et les quartiers repeuplés.

Il y a certainement en cela une mauvaise direction des capitaux et notre économie politique, aussi bien celle de l'Etat que celle des particuliers, est très répréhensible.

On n'épargne rien pour des choses insignifiantes, et tout en dépensant beaucoup, on ne fait rien de bon. Du moins on néglige l'essentiel quand on devrait tout lui prodiguer.

Heureusement les capitaux étrangers, plus intelligents que les notres, viennent quelquefois à notre secours. Nous avons la consolation de pouvoir annoncer aujourd'hui qu'un projet de voie ferrée dans le Texas va être bientôt exécuté jusqu'à la Sabine notre limite du côté de l'Ouest. Le point de départ est Houston, une des villes les plus progressives et les plus affairées du Texas. Houston est un carrefour où convergent toutes les voies qui sillonnent cet Etat et c'est aussi l'entrepôt général du blé et du coton qu'on y produit. Comme la concession du droit de passage jusqu'à la Sabine par cette ligne remonte à plusieurs années, la compagnie, qui nous demande aujourd'hui une taxe de quatre années pour un autre chemin de fer, a dû nécessairement prendre une autre direction et gagner le nord de la Louisiane et du Texas. Cette ligne aura, sans aucun doute, son utilité, mais cette utilité sera plutôt d'avenir que d'actualité. L'actualité d'où dépendait apparemment un chemin de Houston à Orange sur la Sabine et d'Orange à Donaldsonville sur le Mississippi. La ligne est droite, presque tirée au cordeau et par conséquent rapide; toutes les difficultés d'exécution consistent simplement en un pont sur la Sabine.

Ce chemin est fait ou reconstruit, car il y a longtemps qu'il avait été commencé, jusqu'à Beaumont, sur une distance de 85 milles; le terrain est nivelé jusqu'à Orange et dans trois mois, assure-t-on, les rails seront posés jusque-là; ce qui veut dire que dans trois mois des trains de Houston arriveront jusqu'à notre frontière, à un coup de rame de la paroisse Calcassieu. Voilà un résultat et nous pouvons le considérer comme acquis, car la compagnie, composée en majeure partie de grands industriels de New York, a suffisamment de fonds pour mener son entreprise à bout. Elle en est tellement sûre que le matériel roulant est déjà acheté tout entier et qu'une partie de ce matériel se trouve soit à Houston soit à Beaumont, tout prêt à inaugurer un service quelconque de fret ou de voyageurs. La ligne jusqu'à Orange aura une étendue de 105 milles, traversant la section la plus riche et la plus peuplée du Texas.

Le service en sera sans aucun doute fructueux, mais moins cependant que lorsqu'il atteindra au tronçon de la Nile-Orléans et Donaldsonville. Qui le prolongera jusque là? cette œuvre ne paraît pas difficile. On calcule que ces 120 milles ne doivent pas coûter plus de $2,500,000. Le sol étant tout plat et coupé seulement de quelques cours d'eau fort étroits, les frais de construction ne peuvent en aucun cas être considérables. Les marchands de rails anglais sont, de leur côté, de composition facile; à défaut d'argent ils se contentent de bons pour du fer qu'ils donnent. En vérité, le moment est favorable pour la construction des voies ferrées. Les compagnies américaines devraient en profiter, et c'est ce que fera sans doute la compagnie de Houston à Orange. La section qui resterait à faire de la Sabine au Mississippi, traverserait les paroisses les mieux cultivées et les plus peuplées de la Louisiane, Calcassieu, St-Landry, Lafayette, St-Martin, l'Ascension. Un chemin de fer dans cette direction ne peut offrir qu'une perspective de revenu. La même compagnie, très probablement n'hésitera pas à pousser l'exécution de la ligne jusqu'à son terme naturel qui est le port de la Nile-Orléans par la liaison avec le tronçon de Donaldsonville.

Ce chemin de fer était celui que voulait construire Mr Chas Morgan, propriétaire du chemin de fer des Opelousas, et qu'il eut construit en effet depuis longtemps, si l'ancienne compagnie expropriée jusqu'à la Baie de Berwick, ne lui eut disputé le droit de passage pour atteindre à la Sabine. Nous ignorons ce que la compagnie ruinée compte faire de ce droit de passage; mais elle n'en conteste pas moins et le procès est devant la Cour Suprême des Etats Unis. Si la compagnie gagne, Mr Morgan serait forcé de lui donner une compensation, dans le cas où la compagnie de Houston renoncant à poursuivre son œuvre, Mr Morgan voudrait pousser la sienne. Si, au contraire, la dite compagnie continue sa ligne, alors et l'ancienne compagnie des Opelousas et Mr Chas Morgan, y perdront leurs frais de procès, car l'objet de la contestation n'aurait plus aucune valeur.

La plus grande probabilité est que ces intérêts se concilieront par un arrangement favorable à tous. Si la compagnie des Opelousas gagne son procès, elle vendra son droit pour quelques actions et Mr Chas. Morgan offrira sa ligne à la compagnie de Houston, et de plus ses capitaux, ce qui assurerait un prompt achèvement du chemin. Il en serait encore ainsi dans le cas où le droit de passage serait adjugé à Mr Morgan. On il faudra qu'il le cède à la compagnie de Houston où qu'il se résigne à ne pas dépasser la limite de son chemin actuel, à moins de le continuer à ses frais dans une région trop limitrophe du chemin projeté d'Orange à Donaldsonville pour en espérer un bon rapport. Les deux lignes se nuiraient réciproquement, car elles feraient un double emploi jusqu'à Vermillionville. L'arrangement dont nous parlons est donc forcé soit parce que Mr Morgan doit achever sa ligne pour en tirer tout le parti possible, soit parce que la compagnie de Houston se trouvera dans le même cas pour tirer tout le parti possible de la sienne.

Cette coïncidence d'intérêts est une chose heureuse pour nous, car elle assure le prompt achèvement de la ligne en question. Les capitaux ne manqueront ni d'un côté ni de l'autre. Mr. Morgan lui seul est à même d'en supporter les frais. Il y a cinq ans qu'il avait déjà proposé de fournir la moitié du capital nécessaire à cette construction, si une compagnie voulait fournir l'autre moitié. Le procès du droit de passage a suspendu tout prolongement jusqu'ici. Mais la voie de Houston à la Sabine étant ouverte et le résultat devenant certain, il n'y aura plus d'hésitation ni de délai pas plus que d'empêchement d'aucun côté, et la Nile-Orléans aura, sans débourcement de capitaux municipaux, son grand chemin de l'Ouest pénétrant jusqu'au cour même du Texas, jusqu'à Austin qui est la capitale, car Houston est relié à Austin par un chemin de fer depuis long-temps en opération.

Ce chemin aura bientôt un embranchement courant vers San Antonio qui n'est séparé du Rio Grande que par une distance de 100 milles, et quand il ne faudra plus qu'une centaine de milles de rails pour nous ouvrir par terre le commerce du Mexique et pour avoir le monopole du transport de ses voyageurs, on peut-être certain que ces rails seront bientôt posés. Mais, pour ne parler que de ce qui est actuellement à notre portée, nous aurons quand la ligne de la baie de Berwick ou celle de Donaldsonville sera achevée, un chemin de fer courant droit à l'Ouest sur une étendue de 320 milles dans la direction du Mexique. Voila un résultat qui peut compter et sur le quel, il faut ajouter, nous avons le droit de compter car il est aux deux tiers acquis.

Nous ne terminerons pas cet article sans faire observer que cette grande ligne de l'ouest, la plus importante pour nous parce qu'elle sera la plus vaste en conséquences, ne nous aura coûté que la subvention de 1853 en faveur du chemin acheté par Mr Morgan. On ne nous demande rien pour sa continuation. On ne nous demande aucune taxe. On recevra seulement des souscriptions volontaires, sans avoir la prétention de forcer les gens à donner ce qu'ils n'ont pas dans l'intérêt de compagnies particulières. A ce titre seul, l'entreprise dont il est question est digne de tout notre intérêt.

☞ M. L. Byrne & Co., 163 rue du Canal, commencera aujourd'hui une grande vente de toute espèce de marchandises sèches, à des prix énormément réduits.

Les beautés d'un job radical.

Un des plus scandaleux jobs imaginés par Warmoth et ses complices pour dépouiller le trésor municipal, a été le contrat onéreux imposé par une loi de la législature radicale à la ville de la Nouvelle-Orléans pour le drainage et la levée de protection. On sait que la ville vient de s'affranchir de ce contrat léonin, en rachetant à la compagnie du canal du golfe du Mexique ses privilèges et son matériel, moyennant $900,000. La note suivante sur les économies réalisées par la ville sur quelques jours de travail seulement, justifie tout ce que nous avons dit du caractère frauduleux de ce contrat.

Le 27 mai dernier la ville a pris possession des bateaux dragueurs et du matériel de la compagnie. Afin d'établir la différence entre le coût du travail d'excavation payé à la compagnie au prix fixé par l'unique loi de la législature, et le coût réel du même travail sous l'administration de la ville, les bateaux-dragueurs No 2 et No 3, employés dans la ligne inférieure de la levée de protection, ont été maintenus en opération avec la même force jusqu'au 31 mai et avec le résultat suivant:

Bateau No 2 excavation	2442 yardes
Bateau No 3 " "	2326 "
Total	4768

Coût réel du travail, du combustible, &c. $365 20

Aux prix alloués par la loi, la compagnie du Canal aurait reçu les sommes suivantes:

4768 yardes d'excavation à 50 cts	$2384 00
4292 " de remblai à 37 cts	1609 50
Total du coût	$3993 50

Ainsi $3993 50 au lieu de $365 20 c'est-à-dire, un montant dix fois plus fort, voilà ce que la loi Warmoth forçait la ville à payer à la compagnie depuis cinq ans.

La capacité moyenne de tous les bateaux dragueurs, déduction faite des délais pour réparations, etc., est égale à 732,000 yardes de travail par an, ce qui au prix fixé par la loi, couterait à la ville $663,000. Or le coût du même travail sous l'administration de la ville, non compris l'usure et les réparations, serait de $97,000. En évaluant le coût des réparations à $1000 par mois, le coût total ne dépasserait pas $109,000 ce qui constituerait une économie pour la ville de $554,000, c'est à dire plus D'UN DEMI MILLION de piastres. Voilà quatre ou cinq ans que dure le contrat. Qui a profité de tout cet argent volé à la ville!!!

UN SUICIDE A SHREVEPORT.—Samedi dernier, Henry Kosenblatt, propriétaire d'un salon de bière de Shreveport, s'est coupé la gorge. Il a perdu dernièrement sa femme qu'il aimait tendrement et, pour oublier son chagrin, s'était adonné à la boisson. On suppose qu'il a mis fin à ses jours dans un accès de delirium tremens amené par l'abus de la boisson. Dans la nuit du suicide, il s'imaginait que son beau-frère était dehors, avec des individus, et menaçaient de le tuer. Le malheureux laissé trois enfants qui n'auront presque rien.

RETOUR.—Nous apprenons que M. David Danziger, représentant de la maison Danziger à New-York, est arrivé hier soir ici après une campagne commerciale mémorable. La quantité de marchandises sèches, choisies et expédiées par lui à la Nile-Orléans, a été considérable, et ces expéditions fréquentes expliquent très bien l'immense variété d'articles et la modicité des prix qui ont dans tous les temps fait occuper à la maison Danziger une place distinguée dans le commerce de notre ville. Nous félicitons d'autant mieux M. David Danziger d'avoir répondu si bien à l'attente de ses associés que tout le monde ici est appelé à profiter de la manière habile avec laquelle les affaires de cette maison sont conduites.

RAPIDE TRAVERSÉE.—Le steamer Hudson, capitaine E. V. Gager, parti de la Nile Orléans jeudi dernier, 8 du courant, à 8 heures et demie du matin, est arrivé à New York avant-hier, mardi, 13, à onze heures et demie du soir. Il a donc fait le voyage de wharf à wharf en cinq jours et quatorze heures.

"LA LIGNE DE LA MOBILE,"

Composée des bateaux en fer de Morgan, rouges sur le côté, du chemin de fer Louisiane et Texas, de Morgan, du chemin de fer Nouvelle-Orléans et Mobile, du chemin de fer Mobile et Montgomery, et du chemin de fer Alabama, Atlanta et West-Point, et celui dit South & North Alabama, est la GRANDE COMBINAISON établissant une route, sans interruption, entre Matamoros, Galveston, la Nouvelle-Orléans, Washington, Baltimore, Philadelphie, New York et Boston, route qui est parcourue dans l'espace de soixante heures et onze minutes, entre la Nouvelle-Orléans et New York, et qui prend la malle Express des Etats-Unis (Great Southern Express.) Pour obtenir des billets et des chars-dortoirs, s'adresser au contrôle du "Mobile Line" à l'angle des rues Camp et Commune, et pour avoir d'autres informations précises, à Norman C. Jones, agent-général, à son bureau au-dessous de l'HOTEL St. Charles.

☞ M. L. Byrne & Co., 163 rue du Canal, commencera aujourd'hui une grande vente de toute espèce de marchandises sèches, à des prix énormément réduits.

Voici le moment. Si vous avez besoin de chaussures profitez de l'occasion que vous offre le Magasin Rouge, coin Royale et Dumaine.

Le Comité Congressionnel d'enquête.

Séance du mercredi, 14 juin.

Le comité se réunit à 10 heures.
Le premier témoin appelé est Mr

THOMAS J. SEMMES.

J'habite la Nile-Orléans et y exerce la profession d'avocat. Je connaissais Mr Beckwith avant qu'il devint avocat de district. Je ne sache pas qu'il ait jamais été coupable de méfaits. Il a été aussi honnête que possible. Il a montré un zèle extrême dans les causes criminelles que j'ai plaidées.

Je n'ai eu de relations avec le marshal Packard que dans des causes civiles; je crois que l'administration de son bureau est admirable.

MR. R. H. MARR.

Je demeure ici depuis plus de trente ans. Je connais Mr Beckwith. Je le connaissais avant qu'il fût avocat de district. Je me suis trouvé avec lui, très souvent, dans des affaires civiles et dans des affaires criminelles; il n'y a pas en, à ma connaissance, d'irrégularités dans la manière dont il a rempli ses devoirs. Il est trop zélé dans les poursuites; c'est un adversaire redoutable.

Je n'ai pas lieu de me plaindre du marshal; je ne sache pas qu'il ait surchargé ses comptes.

Quant aux commissaires des Etats-Unis, ils ont, fréquemment, été coupables de grand abus de pouvoir dans les affaires de bateaux à vapeur et ont extorqué des frais illégaux. Le juge Woods les a presque tous destitués. Quelques-uns des premiers mandats lancés en vertu de la loi des droits civils l'ont été par le commissaire Shannon; beaucoup de messieurs de la paroisse St-Martin furent arrêtés et emmenés à la Nile Orléans où Shannon lui-même les fit relâcher.

(Le comité siège à huis clos. MM. Vance et Woodburn présentent à leurs collègues un rapport unanime sur l'affaire Coushatta.)

Mr. Gibson annonce au comité que Mr. Weber, qui a donné un témoignage mardi dernier, déclare, dans une lettre, son intention de rendre l'argent qu'il a reçu de la Douane.

HUGH SWAN.

Je n'étais pas employé de la Douane en 1872, et n'ai pas signé de certificats. En 1874, j'étais sur un bateau du gouvernement, aux Passes.

Mon nom n'était pas inscrit sur les roles de la Douane en 1872. Je n'ai pas rendu de services et n'ai pas signé de certificats. Je sais que le nom de Hugh Swan, carcasier, se trouve dans le directory.

MME SARAH FERGUSON.

Je suis la femme de Geo Ferguson. Je ne l'ai pas vu depuis le 12 avril, date de son départ pour Washington. Il m'écrivit il y a dix ou douze jours; et était alors à New York. J'ai détruit la lettre. J'ignore pourquoi il est allé à New York; j'ai reçu trois ou quatre lettres de lui depuis qu'il y est. Il ne cela lui importait peu. Il n'est pas question de retour dans sa lettre. Son frère est dans le commerce à la Nile-Orléans. J'adresse mes lettres au bureau de poste de New York.

Dans les derniers jours de mai, un homme qui s'appelait Geo Reynolds apporta chez moi un gros paquet qui, dit-il, était à mon mari, mais n'en ayant jamais entendu parler, je ne voulus pas le recevoir. Je n'ai parlé du comité que chez moi. Mon mari demeure au No 345 de la rue Robertson.

Mr Conger—Savez-vous où votre mari déposa un paquet de papiers en partant pour Washington?

Le témoin—Non, monsieur, il emporta un paquet, mais l'ignore ce qu'il en a fait. Je ne sais pas si c'est celui que l'individu apporta chez moi. L'individu me dit que c'était la propriété de mon mari.

Mr Conger—Que renfermait le paquet que votre mari expédia?

Le témoin—Des papiers et des preuves.

Mr Conger—Votre mari avait-il des échantillons de cigares qu'il gardait comme preuves des fraudes commises à la Douane.

Le témoin—Il avait des cigares; j'ignore ce qu'il en a fait.

Mon mari m'a écrit de New York qu'il reste dans cette dernière ville pour s'y occuper des affaires de sa mère, dont le mari est mort. J'ignore le nom de l'ami auquel mon mari a envoyé le paquet de papiers.

Je déchire toujours les lettres de mon mari après les avoir lues. Mr. Ferguson a un ami intime, Mr. Jourdan, qui demeure près de Bienhaer.

AUGUSTUS FERGUSON.

Je suis frère de George Ferguson. Je suis commis de MM. Fredericksen & Hart, pharmaciens. J'ai reçu une lettre de Geo. Ferguson, au commencement du mois; je l'ai jetée. La réponse était adressée au bureau de poste de New York. Il n'était question, dans cette lettre, que d'affaires privées. Plusieurs de ses lettres s'étaient égarées; il n'écrit pas au sujet de transactions commerciales.

Des personnes de la Douane m'ont demandé, à différentes reprises, à quelle époque Ferguson serait à la Nile-Orléans. Jas. Morrison, qui est attaché au département de l'estimateur, a voulu me parier que mon frère est ici. J'ai vu mon frère le jour de son départ pour Washington et ne l'ai pas revu depuis lors. J'ignore où il a envoyé le paquet de papiers. Il est parti avec un de ses amis, Mr Gustave Maun; je crois qu'ils se sont séparés à New-York. Mr Ruiz, gardien d'un phare à l'Old Lake End, est un ami de mon frère.

MME M. J. MALREY.

Mon mari était employé à la Douane et y gagnait $25 par mois—tout ce qu'il avait pour vivre. Il a servi le pays au Mexique. Il a dit qu'il s'était abonné au *National Republican* de peur de perdre sa place. Il en avait une action; il n'a jamais pu la vendre.

L. B. CAIN

est un importateur de marchandises étrangères depuis l'époque *ante bellum*. Ses relations avec la Douane ont toujours été d'une nature très satisfaisante. Quand il lui arrive de faire des réclamations on en tient toujours compte. Il n'a jamais entendu de plaintes contre l'administration de Mr Casey de la part des importateurs.

FERDINAND LETELLIER,

un négociant qui fait le commerce de cuirs, a en aussi d'excellentes relations avec la Douane et n'a jamais eu connaissance de plaintes de la part des hommes d'affaires qui l'entourent.

Mr Gibson, président du comité, dit alors qu'il ne doute pas qu'on puisse trouver, non seulement une douzaine mais une centaine d'hommes d'affaires et de négociants, qui feront volontiers la même déclaration, mais il ne voit pas ce que cela prouve.

MR WALKER,

ex-membre de la Législature, qui représente messieurs Kursheodt et Bienvenu, demande à présenter un exposé de leurs transactions avec la Douane; il commence à lire un document assez volumineux.

Messieurs Stevenson, Vance et New, membres démocrates du comité, refusent d'entendre cet exposé, et disent que si messieurs Kursheodt et Bienvenu désirent s'expliquer, il faut qu'ils viennent le faire en personne.

J. J. HANNON

est appelé alors comme témoin. Il a été employé pendant deux ans et demi, en qualité de contre-maître, par Kursheodt et Bienvenu, pour les travaux de construction et de réparation dans l'intérieur de la Douane. Il ne saurait se rappeler les noms de tous les travailleurs.

Mr Reilly, membre démocrate du comité, lit une liste de noms, et le témoin déclare en reconnaître plusieurs.

Mr Reilly demande certaines explications relativement à la paie des ouvriers.

Hannon dit que le rôle de paie était préparé à la Douane, dans le bureau de Morse. Le salaire de presque tous les employés était porté à $3 par jour. La plupart d'entr'eux ne recevaient cependant que deux soixante-quinze sous par jour et quelques-uns plus de trois piastres par jour.

Trois piastres par jour pour chaque ouvrier était le montant stipulé dans le contrat avec le gouvernement; mais le témoin donne à entendre que par un système de soustraction ingénieusement combiné, Kursheodt et Bienvenu prélevaient une dîme de 25 cents par jour sur chaque ouvrier.

Le contrat est lu alors. Il paraît que Kursheodt et Bienvenu n'étaient que des sous-contracteurs et que le contrat a été fait au nom de Lawed, Fisher & Cie de New York.

On passe alors à

E. J. BIENVENU

de Kursheodt et Bienvenu. Ce témoin répète en substance la déclaration de Hannon, en passant très légèrement cependant sur la petite transaction de 25 sous par jour sur chaque ouvrier.

Mr Walker fait encore une tentative pour lire son exposé des faits, mais le comité objecte.

Permission est accordée, cependant, à Mr. Walker de poser quelques questions au témoin.

Il s'en suit un

GENERAL WHITE WASHING PROCESS

comme on dit en anglais; c'est-à-dire que Mr. Bienvenu a essayé de se disculper et de disculper les fonctionnaires fédéraux. Dans le contre-examen, dirigé par Mr. Conger, membre républicain du comité, le témoin a laissé échapper quelques vérités importantes. Il a appris, par exemple, au comité, que Mr. Morse, employé fédéral, appartenant au département de la Trésorerie, était l'agent de Larned, Fisher & Cie., de New York, pour ce contrat.

Il avoue à peu près la déduction de 25 sous par tête pour chaque jour de travail, mais il nie que Mr Morse ait été payé pour autoriser cette petite transaction.

En réponse à une question de Mr Conger il dit qu'il ne s'est jamais entendu avec Mr Morse à ce sujet. Il voyait ce dernier assez rarement d'ailleurs, car c'est son associé Kursheodt qui était directement en relation avec Morse.

Il finit par dire que son associé on sait probablement plus long que lui là-dessus.

C. W. JOHNSON.

Le témoin récalcitrant de lundi, fait alors acte d'apparition. Il désire expliquer et corriger son témoignage.

Il s'en suit une discussion assez animée entre les membres du comité.

Mr Gibson déclare que Johnson lui a dit qu'il était sous l'influence de la boisson lorsqu'il a été interrogé lundi et qu'il désire rectifier certaines erreurs.

Il croit que c'est un privilège que Johnson a le droit de réclamer, parce que ce privilège n'est jamais refusé à aucun témoin.

Mr Conger, membre républicain, pense que Johnson n'était pas sous l'influence de la boisson lundi et qu'il cherche simplement à donner un prétexte plausible pour pouvoir se blanchir.

Johnson est entendu finalement. Il dit qu'il était pris de boisson lundi, qu'il n'a pas été interrogé de sa propre volonté; il a été très surpris, mardi matin, en lisant dans les journaux le compte-rendu de son témoignage.

Il a commis une grave erreur en disant que William P. Blake, M. J. Conners et—Boswell avaient été portés sur le *post roll* de la Douane.

Ce fait n'est pas exact, en ce sens qu'il l'a entendu dire simplement et qu'il n'en a pas en connaissance personnellement.

Il s'explique ensuite relativement à la société secrète à laquelle il dit appartenir. Il produit un livre très usé qui contient, dit-il, la constitution et les réglements de la société.

Le but de cette société est de découvrir et de dénoncer les fraudes qui sont commises. Elle s'appelle "Young Men's Protective Association" et elle est présidée par Mr Charles Norton, employé chez Wheelock et Tinlay.

Il y a trente cinq membres. Le témoin en nomme plusieurs; il n'y en a qu'un seul qui soit républicain. Il s'appelle W. R. Mitchell et demeure rue Carondolet.

Mr Woodburn, membre républicain, nous pouvons dire radical, du comité, fait alors subir à Johnson un contre-examen, qui se rapproche beaucoup de l'inquisition.

Il tourne et retourne le témoin dans tous les sens, parlant haut et accompagnant ses paroles de gestes furibonds.

Il se lasse enfin et cède la parole aux autres membres du comité.

Mr Gibson termine l'interrogatoire en faisant avouer au témoin qu'il a été candidat en 1874 pour la présidence d'un club auxiliaire républicain du 10ème ward.

Après Johnson,

WILLIAM P. BLAKE

est entendu.—Il dit qu'il a lu dans un journal que Johnson a témoigné qu'il recevait une paie mensuelle de la Douane pendant la campagne électorale de 1874. Il désire réfuter cette allégation, attendu qu'il n'a jamais touché un dollar provenant de la Douane.

M. J. CONNERS

fait en substance la même déclaration. Il a reçu une seule fois la somme de $30 qui lui a été accordée pour ses services pendant un mois comme inspecteur de nuit à la Douane, en 1870.

MR. R. H. MARR

prend alors la parole pour un fait personnel. Il croit devoir adresser des excuses au comité pour avoir été indirectement la cause que Johnson a été cité à comparaître.

Ce personnage est venu le trouver à sa résidence en lui demandant sa signature afin d'obtenir le consentement des habitants du quartier pour établir un club démocratique dans un certain ward.

Il a dit alors à Mr Marr, qu'il connaissait des détails très curieux sur les fraudes commises à la Douane, et Mr Marr a pris son nom sur son carnet, afin de le faire citer devant le comité. C'est la première fois que lui et Johnson ont eu l'occasion d'échanger une parole.

JOHN B. CRAWFORD,

commis aux entrées à la Douane, est interrogé ensuite, relativement aux certificats et aux rôles de paie. C'est lui qui prend les reçus des employés et qui est chargé de les assermenter.

On n'en tire pas grand chose. Il n'a pas connaissance d'irrégularités, nécessairement; mais il avoue qu'il n'assermente pas toujours les employés et qu'il n'est pas très exact lorsqu'il s'agit de donner des certificats. Il ne croit pas avoir jamais assermenté le juge Phillips.

Il connait Wm. Swan depuis 1866.

Crawford présente une liasse de documents d'un aspect formidable et il se prépare à en lire des extraits. Fort heureusement, le comité décide que la lecture en sera différée, et s'ajourne à sept heures du soir.

Séance du soir.

Le comité se réunit de nouveau à sept heures et demie.

Les témoins cités par messieurs Whitaker et Sheldon, chefs bureaux des fonctionnaires fédéraux sont entendus. Ils sont huit en tout et se nomment Thomas Smith, Auguste Hoffman, E. J. Hart, Isidore Levy, Geo. L. Meyer, Thomas J. Handy, Charles A. Dugazon et John A. Rareshide.

Tous sont importateurs, ou appartiennent à des maisons d'importation. Ils déclarent qu'elles relations avec la Douane ont toujours été satisfaisantes et qu'ils n'ont pas connaissance directement de plaintes formulées par les négociants contre l'administration de Mr Casey.

Quelques uns d'entr'eux ont entendu parler vaguement d'un rôle de paie pour les employés politiques, mais ils ne savent rien de positif quant à cela.

Lorsque le comité finit de les passer en revue, Mr Sheldon déclare avec emphase qu'il en fera venir trois cents autres le lendemain qui feront la même déclaration, et il défie le comité de trouver un seul négociant à la Nouvelle-Orléans qui ne soit pas de l'avis des huit qui ont été nommés.

MR. JAMES K. BAILEY

est le propriétaire d'une fabrique de vinaigre rue Rocheblave, entre Bienville et Conti. C'est lui qui a tonné à un *drayman* de couleur, du nom de Williams, la tonnellerie dans laquelle on a trouvé plus tard des caisses de cigares.

C'est vers le mois de février 1875 que Williams s'est adressé au témoin pour quelque tonnellerie, qu'il disait avoir, qu'il était pour un Mr Karstendick ou Castendyke qui voulait y déposer des caisses et des boucauts vides.

Questionné relativement à la saisie de cigares, Mr Bailey après avoir hésité un moment raconte tout ce qu'il sait à ce sujet.

Cette tonnellerie qu'il avait louée à Williams, au nom d'un Mr Karstendick, est placée à côté de sa fabrique de vinaigre, séparée seulement par une cour. Une porte de la tonnellerie ouvre rue Bienville et une autre ouvre dans la cour de la fabrique. Celle-là avait été condamnée par lui.

Au mois de novembre seulement, Mr Bailey s'aperçut que des boucauts vides qui lui appartenaient disparaissaient de sa fabrique et il découvert aussi que la porte de la tonnellerie communiquant dans sa cour avait été ouverte. Cela lui a donné lieu de soupçonner que les objets volés avaient été cachés dans la dite tonnellerie. Il s'est repenti alors d'avoir loué cette bâtisse et a cherché un Mr Karstendick dont Williams lui avait parlé, pour essayer de faire résilier le bail.

Il a trouvé un Mr Karstendick, mais celui-ci a nié avoir jamais eu rien à faire avec la tonnellerie, et le témoin a été obligé de le croire. Comme Mr Bailey ne pouvait pas entrer dans la bâtisse, il a regardé par une ouverture et a vu des caisses longues ressemblant à des caisses de marchandises sèches. Il a trouvé plus de la porte qui donnait dans la cour de sa fabrique des fragments de boites de cigares. Il en a conclu que les caisses qu'il voyait dans la tonnellerie renfermaient des cigares passés en contrebande.

Mr Bailey s'est fait alors la réflexion suivante;—Comme ces caisses ont été évidemment introduites dans la tonnellerie par la porte qui ouvre dans sa cour, on m'accusera de complicité si on découvre quelque fraude. Il s'est donc décidé à dénoncer le fait aux autorités fédérales.

Regardant dans un *Directory*, journal des adresses, il a vu que l'agent spécial du département de la Trésorerie était un Mr. Kinsella. Il s'est adressé à celui-ci, un samedi, vers onze heures du matin, lui demandant de faire une perquisition à la tonnellerie. Kinsella a semblé se méfier de l'information du témoin et lui a répondu du bue souvent des saisies étaient faites sans résultat.

Bref, il a exigé que Mr Bailey fit un affidavit, et celui-ci ayant refusé, en disant à Kinsella que c'était son devoir à lui de faire l'affidavit, l'agent officiel a envoyé alors son fils avec Mr Bailey pour faire une inspection des lieux. Il était à peu près une heure de l'après midi. Le fils Kinsella et Mr Bailey sont entrés sous la tonnellerie et ont parfaitement remarqué les caisses qui semblaient devoir contenir les cigares.

Ce n'est que le lundi après-midi que la saisie a été faite, et le témoin a lieu de croire que simon Mr. Kinsella, du moins certains officiers de la Douane, étaient de connivance avec le propriétaire des cigares, parce que ce dernier aurait eu tout le temps de faire enlever les caisses compromettantes, si Mr. Bailey ne s'en était mêlé personnellement.

Il a passé toute la nuit de samedi à guetter, dans une écurie qui se trouve en face de la tonnellerie. Vers une heure du matin un camion s'est arrêté devant la tonnellerie. Il y avait plusieurs personnes avec ce camion, car de son poste d'observation le témoin a distingué un bruit confus de voix. Le camion n'a rien emporté, à la connaissance de Mr Bailey. Le dimanche soir, un frère du témoin a monté la garde.

Fatigué de cet état de choses, vers dix heures, lundi matin, Mr Bailey est parti pour aller à la Douane. Il n'y a pas rencontré l'agent Kinsella. Alors, il s'est décidé à approfondir personnellement le mystère, en cherchant à découvrir le nom de son véritable locataire. Il s'est adressé pour cela à un *drayman* de couleur, compagnon de Williams, nommé John, pour lui demander le nom de ce locataire:

John lui a indiqué un endroit, rue Gravier près Tchoupitoulas, en lui disant de s'informer là. Cet endroit était le bureau de Mr Manich, importateur de cigares. Le témoin est entré dans ce bureau, est monté au premier, et a demandé Mr Massich.

Un commis lui a répondu qu'il était sorti. Après avoir attendu dix minutes à peu près, Mr Bayley est parti. En descendant les escaliers il a rencontré un homme qui montait. L'idée ne lui est pas venue que ce pouvait être Mr Massich.

Il s'est rendu alors à sa fabrique de vinaigre pour s'assurer s'il n'y avait rien de nouveau à la tonnellerie. En passant à l'angle des rues Derbigny et Bienville, il a rencontré un *dray* sur lequel il y avait deux individus, dont l'un était Williams, et un homme, le même que le témoin avait vu quelques instants auparavant au bureau de Massich.

Il s'est approché de Williams, et comme il était furieux, il a reproché à celui-ci sa conduite en termes véhéments, et l'a sommé de lui nommer le nom du locataire, en lui disant qu'il savait que ce n'était pas Karstendick. Williams a répondu qu'il s'était trompé, que le nom était Castaily.

Ayant lieu de croire que Williams avait l'intention d'enlever des objets de la tonnellerie, le témoin a résolu de

S'ATTACHER A SES PAS

et l'a suivi jusque chez lui. C'est alors qu'il a remarqué un second *dray* ou canion près de la tonnellerie.

Mr Bailey était retourné se mettre en observation dans la rue, devant la tonnellerie, lorsqu'il a été abordé par l'individu qu'il avait rencontré chez Massich, qui l'a supplié, en l'appelant par son nom, de lui permettre d'enlever sa propriété.

Mr Bailey a répondu qu'il ne l'empêchait pas, qu'il n'avait pas le droit de l'empêcher, que l'individu, s'il était le locataire de la batisse, devait en avoir les clefs, et qu'il était libre d'agir à sa guise.

Juste en ce moment, Mr Dan Hutchinson et deux officiers du gouvernement sont arrivés pour faire la saisie. En les voyant Mr Bailey a quitté l'inconnu pour aller à eux; et l'inconnu a disparu.

Dan Hutchinson avait un mandat de perquisition et il est entré dans la tonnellerie par la porte ouvrant dans la cour du témoin, quoique celui-ci eut fait objection.

On a trouvé plusieurs longues caisses de cigares, le témoin ne sait pas précisément combien. Il n'y avait pas de timbres sur ces caisses.

Mr Bailey a vu plusieurs fois depuis l'individu qui lui a parlé le jour de la saisie. Il l'a rencontré il y a quelques jours et lui a dit qu'il ne désirait pas témoigner devant le comité. L'individu lui a répondu qu'il ne témoignerait pas.

Questionné par Mr Reilly, le témoin, après un moment d'hésitation, déclare qu'il croit que cet individu est

MR MASSICH,

mais qu'il ne pourrait pas le jurer, car il a pris le plus grand soin d'éviter d'apprendre le nom de l'individu. Il ne voulait pas avoir à le dénoncer.

Mr Dan Hutchinson a demandé au témoin, quelques jours après la saisie, quel était le nom du locataire. Il a répliqué qu'il croyait que c'était Massich, mais qu'il ne le déclarerait pas sous serment.

Hutchinson a dit qu'on pourrait l'y contraindre en l'envoyant en prison.

Le témoin a répondu qu'on pouvait l'envoyer en prison, mais qu'il ne donnerait pas de déposition à cet effet.

Mr. Bailey a reçu $150 comme délateur dans cette affaire. Il aurait pu obtenir davantage s'il avait voulu dénoncer Massich, ou l'homme aux cigares.

Kinsella a contesté le droit du témoin de réclamer la somme comme délateur, mais le gouvernement a décidé en sa faveur.

Nous avons donné un résumé complet du long témoignage de Mr. Bailey, en confondant l'examen direct et le contre-examen, et en faisant grâce à nos lecteurs des redites.

Le contre-examen a été très sévère. Mr. Woodburn, membre républicain du comité, l'a dirigé et a mérité