L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : Rue de Chartres, No 73. NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 17 SEPTEMBRE 1873. 17me Année.

DUFOUR & LIMET,
PROPRIÉTAIRES-EDITEURS.

NOUVELLE-ORLEANS.
MERCREDI MATIN, 17 SEPTEMBRE 1873.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Pour les détails, voir aux annonces.

Par G. Léonnard, au No 69 de la rue de Chartres — Habillements, articles de fantaisie, chapeaux, etc.

Par S. Grimault, rue des Ursulines, entre Robertson et Claiborne — Meubles, argenterie, piano.

Par Hodman, Marks & Co., au No 26 de la rue de Chartres — Marchandises sèches étrangères et américaines, et articles de toilette.

SPECTACLES.

Mercredi, 17 Septembre 1873.

ACADEMIE — La Grande Combinaison ; LULU.

Une question que l'esprit de section rend insoluble.

La question du transport des grains de l'Ouest au littoral de l'Atlantique agite tout le Nord et met en révolution le commerce de New York. Rien ne fait voir qu'elle puisse être tranchée de sitôt, et nous devons nous attendre à une grande discussion sur ce point à la prochaine session du Congrès. C'est juste, on ne saurait traiter les Etats de l'Ouest comme on a traité ceux du Sud, et avec les premiers, qui sont redoutables, il faut prendre toute espèce de tempéraments. D'ailleurs, on craint à New York de perdre le transit des grains destinés aux marchés européens, et l'on voit déjà que les négociants de cette ville sont disposés, plus que cela, sont décidés à faire beaucoup de sacrifices pour le maintenir dans les bonnes grâces et les faveurs de l'Ouest.

Dans un meeting convoqué il y a trois ou quatre jours, et tenu à la Salle Cooper, il a été résolu tout d'abord qu'on ferait de larges concessions aux producteurs et aux expéditeurs de l'Ouest et qu'ils ne payeraient dorénavant pour commission, emmagasinage, charretage, assurance ou autres frais, que le moins possible. On a passé aussi une résolution pour engager les compagnies de chemin de fer à baisser leur tarif de manière à donner une sorte de satisfaction aux mécontents.

Plusieurs membres du comité du Sénat des Etats-Unis sur les transports, étaient venus tout exprès de Washington, pour assister à ce meeting et la discussion a été de première importance, soit par le caractère des hommes qui y ont pris part, soit par la grandeur des intérêts engagés.

Le premier point décidé, comme de juste, pour l'immense majorité de ceux qui étaient là, c'est de conserver au commerce de New-York le transit des céréales des Etats de l'Ouest. Partant de cette nécessité reconnue, sans opposition, à ce qu'il paraît, on s'est lancé dans toute espèce d'aperçus ou de projets pour démontrer non seulement que cela était possible, facile, mais encore que toute autre solution serait extravagante, chimérique.

Alors on a parlé de l'élargissement des canaux et du creusement de canaux nouveaux, mais la voie des canaux est lente et n'est guères plus économique que celle des chemins de fer : d'ailleurs les canaux dans le Nord sont gelés une bonne partie de l'année. Quant à la voie aquatique par le Canada, elle doit être encore plus obstruée de glace que les canaux des Etats-Unis, puisque les hivers y sont et plus longs et plus durs. Elle est en outre si tortueuse et si étendue qu'il n'est pas trop présumable qu'on puisse s'en servir autrement que par exception. Il a donc fallu chercher un autre moyen et revenir aux chemins de fer, c'est-à-dire au moyen de trasporter le plus coûteux, ce qui ne résout pas la question.

Un membre a suggéré l'achat des chemins de fer par le gouvernement et un système de tarif qui serait toujours à la disposition du Congrès. Un autre a suggéré un relochlement de voies ferrées pénétrant dans l'Ouest et facilitant de chaque centre agricole l'envoi de ses denrées et de ses produits au littoral. Un troisième a conseillé la construction d'un chemin de fer gouvernemental qui serait pour ainsi dire à la disposition des fermiers. Ce chemin serait construit au fonds de l'Etat, ce qui permettrait de l'exploiter à des conditions fort libérales.

Nous n'avons pas besoin de dire que tout cela est à peu près inexécutable. L'achat des chemins de fer contrerait au gouvernement beaucoup plus que n'a coûté la guerre du Sud, et pour faire face au payement des intérêts de cette dette nouvelle, il faudrait établir des taxes si onéreuses que les Etats, déjà surchargés de taxes pour leur compte particulier, n'y résisteraient pas.

L'autre moyen, consistant en un redoublement de voies ferrées, serait fort long à réaliser, car les chemins de fer ne se construisent pas en un jour, surtout les chemins qui ne promettent pas de grands dividendes. Tout le monde est opposé aujourd'hui au système de concession de terres, et même à tout système d'avances ou de subventions pécuniaires, dans un pur intérêt d'entreprise industrielle, et les compagnies trouveraient difficilement assez de capitaux volontaires pour construire des chemins de fer avec un simple droit de passage sans pouvoir absolu sur le réglement du fret.

Le troisième moyen suggéré, la construction d'un chemin de fer gouvernemental, coûterait des sommes immenses, car un pareil chemin devrait avoir maintes ramifications. Il équivaudrait pour la dépense à l'achat même des chemins déjà construits, et le budget des Etats-Unis y pourvoirait difficilement.

Aussi n'a-t-on pas insisté sur ces divers moyens. Par instinct, plutôt que par raisonnement, on les a jugés impraticables. Mais la grande majorité du meeting a paru être d'accord sur la nécessité d'infliger aux Compagnies un tarif arbitraire. On a fait valoir la considération que plusieurs de ces Compagnies ont doublé leur capital primitif en y ajoutant un capital fictif et que ce capital fictif ne se vend pas moins que le premier et donne le même revenu. On a essayé de faire regarder cette opération comme peu loyale, tandis qu'en réalité elle n'est qu'une des conditions de forme données aux propriétés de ces Compagnies, sans nuire à l'intérêt des actionnaires ni à ceux du public.

Mais qu'on fasse ce qu'on voudra à cet égard, ce n'est pas nous qui prendrons la défense de ceux qui ont acheté des actions de chemins de fer après la multiplication dont il s'agit ici, bien que nous les mentions dans une position infiniment plus respectable que celle qu'occupent aujourd'hui les capitalistes louisianais ou étrangers qui ont acheté de seconde main les bons d'Etat frauduleux émis sous l'administration Warmoth.

Les chartes de chemins de fer ont presque toutes été légalisées dans l'intérêt de quelques coteries industrielles, et si le Congrès veut revenir aujourd'hui sur les conditions de concession, et les modifier, il aura, certes, autant de droit pour le faire qu'il en a eu pour abolir, sans indemnité, une institution qui, au Sud, valait plus de quatre milliards de piastres. Qui peut le plus, peut le moins. Seulement il y aura cette différence entre le Sud et les compagnies yankees de chemins de fer : le Sud n'avait au Congrès ni soutien, ni défenseurs; il n'y avait que des ennemis ; les compagnies, au contraire, y seront une foule d'amis, d'avocats et d'orateurs, qui ne manqueront pas de prendre fait et cause pour elles en disant qu'ils prennent fait et cause pour le droit.

Il est étrange que dans toute cette discussion, il n'ait pas été question une seule fois du débouché par le Mississipi. On comprend parfaitement que les négociants de New-York ne s'occupent que de ce qui concerne leur ville et qu'ils mettent tout en jeu pour lui conserver le commerce des denrées de l'Ouest; mais les hommes du comité du Sénat faisaient partie du meeting comme nous le disons plus haut; ces hommes, représentant plus ou moins l'intérêt national, auraient dû appeler impartialement l'attention sur cet intérêt. Ils n'auraient eu qu'un mot à dire pour résoudre la difficulté.

— Le candidat républicain élevé par les producteurs de l'Ouest; il leur eut suffi de jeter en avant l'idée d'un canal maritime à travers la Floride. Ils ne l'ont pas fait dans la crainte de se dérober, peut-être, auprès des assistants. A qui, en effet, prétendant le plus cette ligne de canal ? A la vallée du Mississippi en général et à la Nouvelle-Orléans en particulier. C'en est assez pour qu'on n'ose pas en parler au Nord. Mais, bon gré malgré, il faudra bien que le Mississippi ait enfin sa part des largesses congressionnelles. C'est une loi de nature, et devant cette loi s'effacent toute loi ou tard les haines et les antipathies.

Revue des journaux parisiens.

Nous lisons dans la *Patrie :*

" La politique, exclue des séances des conseils généraux, retrouve sa place dans les toasts qui terminent les banquets traditionnels offerts par les préfets aux élus des cantons.

" Dans toutes ces allocutions finales, nous remarquons, quelle que soit la nuance de l'orateur, l'expression d'une vive sympathie pour M. le maréchal de Mac-Mahon, de justes hommages à sa gloire militaire, et les témoignages d'une confiance sincère.

" C'est là, sur tous les points de la France un éloge direct du 24 mai, et cet aveu est d'autant plus remarquable qu'il émane, dans bien des cas, de députés qui ont combattu à outrance l'avénement du pouvoir nouveau, et défendu jusqu'à la fin les intrigues de M. Thiers.

" Mais il est un autre fait bien autrement curieux à constater. Les conseillers généraux républicains qui se livrent à ces épanchements politiques en tirent affectent de souligner que ce dont, ils félicitent le plus M. le maréchal Mac-Mahon, c'est d'avoir su respecter le pacte de neutralité dont il est dépositaire.

" En écoutant tant d'éloges au maréchal Mac-Mahon, disait qu'il ne trahit pas le mandat qui lui est confié, les partisans de toutes républicains oubliant que naguère ils encourageaient M. Thiers à violer le pacte de Bordeaux, à trahir les conservateurs dont il était l'élu, et à improviser en République personnelle.

" Un pacte de neutralité, M. Thiers a déployé pendant deux ans des efforts inouïs d'adresse, de flatterie, d'intimidation, des rages de toutes sortes pour le violer et pour y substituer son propre gouvernement. Personne ne peut avoir perdu la mémoire de ce Message du 13 novembre 1872, où " l'illustre vieillard " proclamait sa propre nullité comme un fait accompli. Ceux qui louent maintenant le maréchal Mac-Mahon de ne pas tenter de " surprise," de ne pas escamoter le gouvernement de l'Assemblée, étaient ceux-là mêmes qui, il y a quatre mois, tentaient un effort suprême pour aider M. Thiers à escamoter une solution à leur profit."

Nous lisons dans le *Rappel* :

" J'ai assisté hier à une très intéressante petite solennité : la clôture du premier exercice de l'Ecole libre, gratuite et obligatoire du 9me arrondissement.

Comment !.... elle est OBLIGATOIRE cette école libre !....

Les parents du 9me arrondissement sont donc *obligés* d'y envoyer leurs enfants !

Nous savions bien que le projet des radicaux était d'arriver à enlever un père de famille le droit de faire élever ses enfants comme il lui plairait, mais nous ignorions qu'ils allaient jusqu'à créer autant sous le gouvernement de M. le maréchal de Mac-Mahon.

" La séance avait lieu sous une tente élevée dans le jardin, pavoisée de drapeaux et décorée d'écussons aux armes de la ville de Paris, sur lesquels on n'avait pas oublié le monogramme de la République française.

" Après un chœur chanté avec beaucoup d'ensemble par des enfants de dix à douze ans, chœur patriotique, dont le refrain était :

Aimons la patrie,
Soyons citoyens,

le président, M. Dupont de Bussac, a pris la parole.

" Dans un discours très substantiel, bien que débité sur le ton de la causerie, l'honorable président, un des vétérans de la République radicale, a fait l'éloge le plus chaleureux de l'instruction laïque, gratuite et obligatoire.

" Il a mis la morale et la raison en regard de vieilles traditions bibliques, QUI ONT PASSÉ UN ASSEZ MAUVAIS QUART D'HEURE.

Ces pauvres traditions bibliques !.... Nous les voyons d'ici, frétillantes, pantelantes, sous le tonnerre du grand Dupont de Bussac.

La partie était aussi par trop inégale, que voulez-vous que pèsent les nommés Moïse, Ezéchiel, saint Paul, saint Augustin, Dante, Bossuet, en présence d'un vétéran de la république radicale ?....

Ce grand homme a été sans pitié. C'était justice !.... Pourquoi les *traditions bibliques* s'obstinent-elles à relever la tête en dépit des injonctions de la libre-pensée ?

Pourquoi cette chose insignifiante, mais importune, qu'on appelle le christianisme, a-t-elle la prétention de vouloir jouer encore un rôle ?

Pourquoi refuse-t-elle de rentrer sous terre à l'aspect des rayons qui émergent de la tête olympienne du grand Dupont de Bussac !....

Enfin le grand Dupont de Bussac a parlé et tout est dit.

Les *traditions bibliques* n'auront plus envie de se montrer après le *mauvais quart d'heure* que leur a fait passer le vétéran de la République radicale :

" Notre intention, a dit en terminant M. Dupont de Bussac, est de préparer des hommes et de faire, au lieu de fervents dévots, de bons et utiles citoyens.

" Ces paroles sont été couvertes d'applaudissements.

C'était justice !....

Trop longtemps on s'était occupé à faire de *ferventa dévots*, — ce qui est tout naturellement le contraire des *bons citoyens*. La population parisienne était horriblement infestée de cléricalisme ; les faubourgs étaient pleins de petits Gélinier à qui les traditions bibliques et chrétiennes, la morale de saint Vincent de Paul et de Fénelon à la bouche, appris qu'il faut en les monde porter des *accroche cœurs* ou des *cuisquettes noires*, soustraire des portières à leur influence et attaquer les passants à l'heure du midi, etc., etc.

Grâce à l'institution des écoles libres et obligatoires, cet lamentable état de choses va heureusement cesser. Les nonnes, les jésuites, les ignorantins ne pourront plus se livrer impunément à leurs coupables manœuvres. Ils auront beau faire, ils auront beau dire, ils ne pourront plus empêcher les enfants de lire Voltaire et Rousseau, Victor Hugo et Edgar Quinet, Michelet et Littré, Proudhon et Pierre Leroux, Louis Blanc et Jules Simon, Jules Favre et Gambetta, Jules Ferry et Jules Grévy, Jules Barni et Jules Ferry, Jules Simon et Jules Grévy, Jules Favre et Jules Barni, Jules Ferry et Jules Simon, Jules Grévy et Jules Favre, Jules Barni et Jules Grévy, Jules Simon et Jules Barni, Jules Favre et Jules Ferry, Jules Grévy et Jules Simon, Jules Barni et Jules Favre, Jules Ferry