L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : Rue de Chartres, No 73.

NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 1er MARS 1877.

50me Année.

DUFOUR & LIBERT,
PROPRIETAIRES-EDITEURS.

NOUVELLE-ORLEANS.
JEUDI MATIN, 1er MARS.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR.

Par Fleetie J. Spear, à la Bourse des Négociants et des Banquiers, rue Royale, maison en bois et à étage, rue St Claude, entre le Chemin du Bayou et la rue du Quartier.

Par R. M. & R. J. Montgomery, ex No 32 de la rue du Rampart—tout le contenu de la dite résidence.

Par S. Guinault rue des Libraires, entre François et Union—Vacherie.

Par Vincent & Co., à heure exacte de vente, Nos. 52 et 54, rue de la Bourse—marchandises de bière, brûleries, alpaca, bonneterie, etc.

SPECTACLES.

Jeudi, 1er Mars 1877.

ACADEMIE—Miss Multon, drame.

Communications par voies ferrées avec le Texas.

Si la Louisiane n'est pas autant reliée avec le Texas par un chemin de fer, on peut dire que cela est dû à l'ex-gouverneur Warmoth et à ses législateurs vénales qui ont refusé, il y a quelques années, à M. Morgan le privilège de continuer, sans subvention d'aucune sorte, son chemin de fer jusqu'à la frontière, tandis qu'ils donnaient des millions en Bons d'Etat à la compagnie véreuse de Chattanooga qui n'a jamais pu achever qu'un tronçon de ligne de 60 milles.

Le gaspillage qui a été fait des ressources et du crédit de l'Etat et de la ville pour des chemins de fer qui n'ont jamais tenu ce qu'on avait promis ou qui n'ont même jamais été construite, nous a rendu très circonspects à l'égard de tous les projets qui sont présentés avec des dehors séduisants mais qui n'en vivent pas moins à puiser dans les caisses publiques leurs moyens d'exécution.

Nous accueillerons donc avec défaveur tout plan qui tendra à demander à l'impôt les moyens de construire un chemin de fer, et nous resterons fermement attaché à la règle reconnue par la Cour Suprême des Etats-Unis à diverses reprises, que le pouvoir législatif n'a pas le droit de lever des taxes au profit d'entreprises particulières, que ces entreprises soient conduites par des particuliers ou par des corporations.

Mais cette réserve faite, nous applaudirons à toute mesure législative tendant à faciliter les entreprises ayant pour objet de multiplier la construction des voies ferrées dans notre Etat, du moment où ces entreprises ne cherchent leurs moyens d'action que dans le concours de capitaux volontairement souscrits.

Tel paraît être le cas pour le projet de bill présenté mardi, au Sénat par le sénateur Goods, à la suite d'une consultation du comité des chemins de fer dont il est président, avec M. Chas. Morgan.

Nous savons que M. Morgan a d'amples ressources personnelles, qu'il jouit d'un crédit considérable et qu'il inspire assez de confiance pour obtenir le concours de capitaux nécessaires à l'entreprise. Il y a donc lieu de croire que la présentation du bill, et son passage par la Législature seront suivis d'une prompte réalisation des objets qui y sont indiqués.

Voici l'analyse du bill présenté à ce sujet :

La compagnie qui est incorporée par le bill, a pour titre " Morgan's Louisiana and Texas railroad and steamship Company." Le capital est fixé à cent millions de Dollars, divisés en 10,000 actions de $100 chacune. Ce capital peut être porté jusqu'à quinze millions de dollars.

La compagnie a le pouvoir d'acheter le chemin de fer allant de la Nouvelle-Orléans à Morgan City avec tous les droits et privilèges conférés précédemment au " N. O. Opelousas & G. W. railroad Co. " Elle est autorisée à construire la prolongation de ce chemin de fer jusqu'à un point de la rivière Sabine sur la frontière de la Louisiane et du Texas, à déterminer par les directeurs en vue de relier la ligne à toute autre ligne construite ou à construire à l'Ouest de la rivière Sabine. Le chemin ainsi prolongé passerait à Washington ou près de ce village dans la paroisse St-Landry, à moins qu'une autre route ne soit jugée préférable.

Le bill donne aussi à la compagnie le pouvoir de construire un embranchement allant dans la direction du Nord et passant par Alexandrie ou tous autres endroits, de façon à relier la ligne principale aux chemins de fer construits ou à construire dans le Texas ou dans l'Arkansas. Elle peut également établir un embranchement allant de Morgan City, via Vermilionville et Opelousas ou tous autres endroits, à un point plus au Nord de la rivière Sabine. Elle peut aussi construire d'autres embranchements partant d'Alexandrie ou du voisinage.

Le seul reproche qu'on peut faire à ce bill est de ne pas préciser les routes que suivront la ligne principale et les embranchements. Il donne pour ainsi dire carte blanche à la compagnie.

C'est là certainement une très grande marque de confiance accordée à M. Morgan et nous admettons qu'il mérite personnellement cette confiance. Mais il s'agit d'une entreprise de longue durée et la compagnie peut ne pas toujours être sous la présidence et le contrôle personnel de M. Morgan, puisque c'est une compagnie par actions.

Le comité a pu être satisfait des explications qui lui ont été données sur les plans actuels de M. Morgan, mais il nous semble qu'au point de vue légal comme au point de vue pratique, il eût mieux valu préciser l'itinéraire de la ligne principale et celui des embranchements, afin que les localités intéressées pussent savoir à quoi s'en tenir sur le parcours des voies projetées.

Il est bon d'éviter les spéculations auxquelles pourrait donner lieu la faculté laissée aux directeurs de changer à leur gré et à toute époque le tracé des chemins à construire. Sous la réserve de cette observation, nous ne pouvons qu'accueillir avec une vive satisfaction la perspective que laisse entrevoir la formation de la nouvelle compagnie sous les auspices d'un capitaliste aussi actif, aussi entreprenant et aussi expérimenté que M. Morgan.

Ni logique, ni pudeur !

Aux précédents que nous avons déjà cités et qui condamnent la conduite des meneurs républicains dans la question présidentielle, nous en ajouterons un à la charge de M. Edmunds.

C'est ce sénateur qui est le créateur de cette commission arbitrale, dont il a été membre, commission qui a mérité l'appellation injurieuse de "Bureau des recéleurs nationaux". Or, voici l'opinion qu'émettait ce même sénateur Edmunds, il y a deux ans, en mars 1875, au sujet de la possibilité à présumer, de la création d'un pareil bureau.

Que penserait-on de l'homme d'Etat ou de l'avocat qui entreprendrait de faire adopter par le Congrès une loi qui déterminerait que les votes et les voeux exprimés par les électeurs, au lieu d'être remis au président du Sénat le serraient à un "Returning Board, choisi par le Président du Sénat-Dans ce but, le serrant