L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 5 NOVEMBRE 1879. 53me Année

DUFOUR & LIBERT, Propriétaires-Editeurs.

NOUVELLE-ORLEANS. MERCREDI, 5 NOVEMBRE 1879

Le projet de hangars sur la Levée.

Ce projet née pas l'assentiment des négociants qui font ici le commerce des produits de l'Ouest, et en opposition au plan que nous avons mentionné souvent dans notre bulletin local, ils font circuler des listes qui se couvrent de signatures. Les objections qu'ils font valoir sont très sérieuses. Ils prétendent tout d'abord que ces hangars ne sont pas nécessaires; qu'il existe déjà d'amples arrangements pour la protection et la sureté du fret; que la conservance entraîne pour effet cette protection demandé la inutilité des exigences dans la fourniture des prélarts et des skids—les skids sont les pièces de bois sur lesquelles on dépose les balles de coton pour les tenir à distance de la boue—que la substitution d'un monopole à ces moyens, ferait un tort général au commerce et profiterait seulement aux monopolistes qui seraient ainsi favorisés au détriment de tous les autres intérêts; que les hangars proposés n'augmenteraient pas les facilités de mouvement et ne diminueraient pas les dépenses que ce mouvement nécessite; qu'ils créeraient au contraire des embarras, des inconvénients, des difficultés et des abus qui sont toujours la conséquence des monopoles; que la prospérité de cette ville dépend entièrement de son commerce; qu'au lieu de grever ce commerce de charges additionnelles, il faudrait le soulager de toutes les charges qui l'adectent actuellement; qu'il subit d'assez lourds fardeaux pour qu'on n'ajoute rien au profit des monopolistes; qu'une nouvelle loi organique sera bientôt soumise au peuple pour qu'il la ratifie ou la rejette si elle ne lui convient pas; que la Constitution future interdit l'établissement des monopoles de quelque nature qu'ils soient, et que les autorités officielles ne doivent pas favoriser des mesures entièrement contraires à l'esprit de la Constitution future; que la Législature prochaine devra s'occuper des affaires de la corporation pour les liquider; qu'elle pourra en rappeler la Charte et en adopter une autre, et en conséquence que le devoir des autorités municipales est de ne rien faire qui puisse gêner les travaux de la Législature ni nuire aux intérêts majeurs du commerce.

Ces objections nous paraissent fondées. Les renseignements que nous avons obtenus d'hommes pratiques ne sont pas favorables au projet des hangars. On les trouve inutiles et l'on condamne surtout avec énergie la taxe sur les balles de coton. Cette taxe de cinq cents par balle est regardée comme outrageante attendu qu'elle dépasserait de beaucoup tous les frais occasionnés par l'usage des prélards et des skids.

La vérité sur ce point est que les capitaines de navires qui reçoivent des chargements de coton, s'abonnent avec les fournisseurs de prélarts moyennant 25 ou 30 piastres pour tout le chargement. Ils ont pour ce prix droit à huit grands prélarts. Au-dessus de ce nombre, ils payent un surplus de 50 cents par jour pour chaque prélart additionnel. Mais le besoin en survient rarement. Quant aux skids, ils sont fournis par les stevedores qui sont fort libéraux pour les navires dont la chargement est confié à leur soin. Si nous supposons maintenant un navire de 5000 balles de coton et même de 6000, le nombre n'y fait rien, les capitaines s'en tirent pour une somme de 25 piastres. La protection de ces 5000 balles entreposées sous les hangars en cas de mauvais temps couterait $250. La différence est donc immense en faveur des prélarts.

Mais, dit-on, il s'agit ici de déchargements de coton venu par les steamers du fleuve et non de chargements à bord des navires. Oui, mais cela revient au même. Il faut du beau temps pour les deux opérations, et la même protection en cas de pluie. Cette protection coûtera $250 sous les hangars contre $25 sous les prélarts. Il n'est pas présumable que les facteurs trouvent moins de facilités d'arrangement que les capitaines de navire, et les fournisseurs de prélarts doivent être également complaisants. Ainsi c'est toujours la même différence de $25 à $250 entre l'abri que fournissent les prélarts et l'abri que les hangars fourniraient. Pour qu'il y eut parité de frais entre ces deux modes de protection, il faudrait qu'une balle de coton sous les hangars ne coutât qu'un demi cent et cela pour un temps indéterminé car la pluie dure souvent plus d'un jour.

Maintenant à supposer, comme on en parle déjà, car l'appetit vient en mangeant, qu'on étende ces hangars de la rue Poydras à la rue Jackson, espace de quai le long duquel s'amarrent le plus grand nombre des navires à voiles et des navires à vapeur parce qu'ils s'y trouvent dans le voisinage des presses, il pourrait arriver que la même balle de coton qui aurait payé 5 cents en entrant, fût obligée d'en payer autant en sortant; ce serait réellement monstrueux, et bientôt on perdrait sûrement tout le coton venant de Mobile, et plus tard tout le coton qui doit venir du Texas quand le chemin de fer de Morgan sera achevé. Notons bien que le marché de Mobile est aujourd'hui, à peu de chose près, à la hauteur du marché de la Nlle-Orléans; la différence stéréotypée de 1/8 en faveur de notre marché ayant une tendance à disparaître prochainement. Que l'égalité de prix s'accomplisse et nous ne recevrons plus de Mobile une seule balle de coton. Est-ce de cette manière que messieurs les entrepreneurs de hangars entendent protéger, favoriser et développer le commerce de notre ville?

Mais avec ces hangars il y aurait un inconvénient qu'on n'a pas signalé encore et dont nous dirons quelques mots. On sait que la levée devient impraticable dans les temps de pluie intermittente, faute de pavage. On sait qu'alors les drays, les fiacres et tous autres véhicules de charroi passent partout où la levée est le moins affondrée. Encore ont ils une peine extrême à se frayer un chemin jusqu'au wharf. Comment ces drays pourront-ils circuler quand, barrés de tous les côtés par des hangars, il faudra qu'ils suivent les rues non pavées et qu'ils s'engagent à chaque bout dans les mêmes ornières? Pas un n'osera courir le risque de s'embourber sans nécessité possible. Si les hangars se font, il faudra donc nécessairement paver les rues qui les diviseront, ou bien le commerce de la levée sera interdit tout entier dans les temps humides. Or, pour payer la projection d'une douzaine de rues il faut beaucoup d'argent, et cet argent où le prendra-t-on?

Ces objections sont les nôtres, et nous les produisons sans vouloir affaiblir celles que les négociants désirent faire prévaloir et qui sont d'une grande importance. Dans les conditions où le plan a été présenté, il ne peut favoriser que les propriétaires. C'est aussi l'avis de M. Behan, administrateur du département du commerce, M. Behan est, comme nous, opposé à toute taxe additionnelle sur le coton; aussi quelques forces que ce soit, il dit que jamais encore on n'a passé les marchandises débarquées sur la levée. Les bateaux payent des droits de wharfage, c'est bien assis. Ce qu'ils payent pour les prélarts et les skids est volontaire et ne comporte aucune idée de taxe. M. Behan est d'opinion que tout le plan est illégal et que la ville n'a aucun droit à lever sur le commerce une taxe onéreuse pendant une série quelconque d'années. Calculant le droit sur le coton seulement et prenant pour base la statistique des recettes moyennes, cet administrateur trouve qu'au bout de 25 ans, les possesseurs du privilège en retireraient une somme de $1,500,000.

Si nous achevons le calcul, et si nous comptons les autres denrées à leur entrée, nous trouvons pour les trompons de hangar de la rue Poydras à la rue du Canal, un autre million de recette. M. Behan invoque comme preuve ce que les fermiers du quai auront reçu de leurs collections à la fin de leur bail au bout de six ans; ils auront retiré $682,000 en sus de leur mise, ou bien $900,000, somme due par la ville à divers propriétaires de bateaux, et une autre somme de $90,000 pour couvrir les dépenses de police, d'éclairage et pour payer les salaires des officiers et employés de la ville engagés dans la gestion des quais et débarcadères.

Le plan est donc condamné par l'administrateur du commerce et par les négociants intéressés dans l'importation des produits de l'Ouest. Il faut que l'entreprise soit combinée de manière à favoriser réellement le commerce et à augmenter les revenus de la ville. Elle ne sera acceptée qu'à ces deux conditions.

CAMPAGNE ÉLECTORALE.

Grand Mass-Meeting à la Nouvelle-Orléans.

Les démocrates conservateurs de la Louisiane ne doivent rien négliger pour battre une dernière fois en décembre le parti républicain. Il ne suffit pas que la Constitution soit ratifiée et que Wiltz et les autres candidats de la liste démocratique soient élus, il faut encore que la victoire soit remportée par une majorité telle que cela mette fin pour toujours à cette absurde et mensongère fable que les orateurs républicains du Nord ne cessent de mettre en avant, à savoir que la Louisiane est un Etat républicain.

Il est donc bon que les Louisianais ne s'endorment pas par un excès de confiance. Le comité central exécutif du parti démocrate-conservateur l'a pensé comme nous; et, après consultation avec les représentants de toute la presse conservatrice, il a résolu d'organiser à la Nouvelle-Orléans une série d'assemblées populaires dans lesquelles se feront entendre plusieurs orateurs éminents des autres Etats.

Le premier de ces meetings aura lieu samedi au Théâtre St-Charles. On y entendra le sénateur Dan Voorhees, de l'Indiana, un des chefs les plus estimés de la démocratie nationale qui traitera des grandes questions politiques du jour, le sénateur Spofford, qui bientôt ira prendre, nous l'espérons, son siège usurpé par Kellogg, le major Fenner, M. Henry C. Miller et d'autres orateurs distingués de la ville. Nous reviendrons sur l'importance de cette réunion.

Théatre de l'Opéra.—L'abondance des matières nous force à renvoyer à un autre numéro la suite de nos informations sur les artistes de la compagnie d'opéra italien de Strakosch. Nous engageons nos dilettante à se presser de retenir leurs logesS ou leurs parquets et nous pouvons dès-à-présent leur indiquer l'échelle des prix que M. Strakosch se propose d'adopter en dehors de l'abonnement : loges de parquet et de premières $10 chacune; parquets et stalles de premières $2,50 chacun, loges de secondes $8, stalles de secondes $2, entrée sans place $1,50. Ceux qui veulent suivre les représentations auront donc avantage à prendre un abonnement.

Académie de Musique.—Les "Danites" ont régulièrement une bonne chambrée tous les soirs et nous croyons qu'aujourd'hui en matinée l'empressement pour aller voir ce roi des mélodrames sera encore plus grand, car le public des matinées diffère un peu du public des soirées, et c'est pour la première fois que les "Danites" seront représentés ainsi à une heure où les femmes peuvent aller au théâtre sans escorte. La troupe est plus appréciée de jour en jour et le jeu de M. et de Mme Rankin et le talent dramatique de M. W. H. Sheridan en particulier sont fort admirés. Les autres membres de la troupe ont aussi une entente remarquable de la scène. Ils rendent d'une manière très satisfaisante les divers traits et se prêtent avec facilité et intelligence aux péripéties dont la pièce abonde.

Grand Opera House.—Il y avait hier soir malheureusement fort peu de monde à ce théâtre pour assister à la troisième représentation de "Our Boarding House". La pièce a été néanmoins bien rendue, bien mieux qu'elle ne l'avait été aux premières représentations. MM. Grover et Little dans les rôles du Col. M. T. Elevator et du Dr Gillipod ont été fort amusants. Mlle Hunt a joué avec beaucoup de naturel le rôle de la servante. Aujourd'hui matinée on redonnera Our Boarding House et la même pièce fera les frais de la soirée. On nous promet pour demain soir "Our Son in Law" une nouvelle comédie, dont Grover est l'auteur.

Avez-vous visité le magasin à 5 cts. et à 10 cts., 142 1/2 rue du Canal ?

Librairie Hébert. — Cette maison, sise coin Chartres et Bienville, a reçu les numéros de l'*Illustration* et du *Monde Illustré* du 18 octobre.

Les éloges donnés aux effets salutaires du "Sirop Pectoral aux Navets Indiens" de Laplace sont unanimes. Nous nous réjouissons de ce succès obtenu par une préparation faite parmi nous.

Une économie sérieuse : Une paire de Black Crook. L'Etoile Rouge.

La maison de Philip Werlein est si bien et si favorablement connue dans son