L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 11 MAI 1855.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & Comp.
Editeurs-Propriétaires :
G. F. WEISSE. N. DUFOUR.
E. DUVERGER. S. MARDY.
AVS 23, RUE DE CHARTRES.

BUREAU A LA NOUVELLE-ORLEANS.
VENDREDI MATIN, 11 MAI.

LA GUERRE ET L'INDUSTRIE.

Nous croignons que la guerre qui désole en ce moment une partie de l'Europe n'entrave le prodigieux essor qu'avait pris l'industrie. Il est à croire que les nations se fortifient en mêlant de carnage et qu'elles sont perfides par le glaive et le feu ! C'est ce que disaient autrefois les maîtres conventuels du monde pour diminuer l'horreur que devaient inspirer à leurs peuples des luttes sauvages et des massacres sans but et sans utilité.

On est revenu de ces funestes idées et on comprend aujourd'hui que la guerre, même celle que l'honneur commande d'entreprendre, ne peut être qu'un fléau. Elle arrête, en effet, le progrès dans toutes les branches de l'activité humaine et suspend la vie normale des nations. Pesez tous les tueries qui ont lieu sous les murs de Sébastopol profitent à la civilisation ? Prétendra-t-on que après la prise de Sébastopol la Russie, la France, l'Angleterre et la Turquie seront regénérées ? Non, les cadavres que la mort sème sur un champ de bataille ne seront jamais qu'un témoignage de notre barbarie, et aucun sophiste ne pourra faire comprendre aux hommes sensés qu'les sacrifient des armées en moralise les peuples.

Le pillé n'amélioré pas les âmes et ne les rend pas unies et pacifiques. Après une longue période de paix l'Europe n'a-t-elle pas trouvé d'assez vaillants soldats que ceux des Alex Mérjoux ? Les armées réunies en Crimée n'accomplissent-elles pas des prodiges de valeur et de dévouement ? Les nouvelles recrues ne sont-elles pas à la hauteur des vieilles légions ? Mourant-elles moins bravement que les soldats d'autrefois ? Sont-elles moins patientes, moins résignées, moins intrépides, moins calmes que les phalanges éprouvées de Charles XII, de Frédéric-le-Grand et de Napoléon ?

La paix, quoique l'on en dise, est nécessaire à l'homme et à l'accomplissement de sa mission. Elle est surtout indispensable à ses conquêtes industrielles et au progrès de la science. Qu'avons nous pu faire pendant les deux guerres que nous avons soutenues contre l'Angleterre ? Que pourrions-nous entreprendre à cette heure si nous devions dépenser toute notre énergie et épuiser toutes nos ressources dans une lutte contre un ennemi puissant ? La paix nous a permis d'exécuter de grands travaux. Le rêve des ancêtres pourra bientôt s'avoir réalisé : l'Atlantique et le Pacifique sont unis par un chemin de fer. Le 28 janvier 1855, dit un journal, la population de Panama se réveillait en émoi : un bruit inconnu, extraordinaire, s'était fait entendre, et une ardente curiosité avait tout à coup saisi ces habitans au naturel pourtant si indolent et si calme. C'était le sifflement de la locomotive et le sourd grondement du premier train qui, à toute vapeur, venait de franchir pour la première fois la distance qui sépare les deux Océans. Grâce à ce double ruban de fer que l'industrie américaine est parvenue à étendre de Sacramento sur le versant du Grand Ocean aux rives du Pacifique, l'isthme est aujourd'hui coupé : le genie des chemins de fer en prenait possession et opérait le rapprochement de deux mondes.

Le chemin de fer de Panama, qui franchit la Cordillère par un double plan incline dont le point culminant est à 250 pieds au-dessus du niveau de la mer, et dans un espace plus de 40 lieues et cinq années de travaux, et quel travail ! Il n'y a que la persévérance et l'âpre ténacité américaines pour surmonter les obstacles inouïs que présentait une telle œuvre. Nous ignorons précisément quels les ombreux et considérables accidents de terrain, au contraire, on s'y est assez complaisamment soumis dans la plupart des cas, et, pour ainsi dire, sans peine. Tout n'est rapide exceptionnel, ce qui, soit dit en passant, ne fait pas de la sécurité la première vertu du chemin de fer (les Américains, on le sait, n'y regardent pas de si près) Mais il faut relever entre eux, sur bien des points, par d'énormes chaussées, les intervalles qui séparent les rails des pieux, et pour y asseoir les rails, il faut n'en rapidement exceptionnel, ce qui, soit dit en passant, ne fait pas de la sécurité la première vertu du chemin de fer (les Américains, on le sait, n'y regardent pas de si près) Mais il faut relever entre eux, sur bien des points, par d'énormes chaussées, les intervalles qui séparent les rails des pieux, et pour y asseoir les rails, il faut n'en rapidement exceptionnel, ce qui, soit dit en passant, ne fait pas de la sécurité la première vertu du chemin de fer (les Américains, on le sait, n'y regardent pas de si près) Mais il faut relever entre eux, sur bien des points, par d'énormes chaussées, les intervalles qui sépa-

Hâtons-nous de ajouter que les Américains ne comptent pas en rester là. Ils ont, en effet, le projet de vouloir consolider le trône impérial de France ! Quel rêve, et quelle formidable puissance exerçant nous à notre tour ! Nous voici rafermissant des dynasties sans nous en douter, absolument comme M. Jourdain faisait de la prose.

Mais pour être sérieux dans un débat qui l'est si peu, nous tâcherons de résumer une conférence de New York en leur disant que le texte de discours de M. Soulé, tel qu'il a paru dans nos colonnes, nous a été fourni par notre rapporteur qui était fort rapproché de l'orateur et qui a parfaitement saisi ses moindres paroles. Il est plus que probable que celui de ses confrères qui était présent avec lui à la manifestation, mais qui n'était pas assez bien placé pour entendre et saisir ses paroles, aura pu, tout en disant vrai d'un rapide exceptionnel, ce qui, soit dit en passant, ne fait pas de la sécurité la première vertu du chemin de fer (les Américains, on le sait, n'y regardent pas de si près) Mais il faut relever entre eux, sur bien des points, par d'énormes chaussées, les intervalles qui sépa-