L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 24 FEVRIER 1881. 54me Année.

DUFOUR & LEBEY, Propriétaires-Editeurs.

NOUVELLE-ORLEANS. JEUDI 24 FEVRIER 1881.

Entered at the Post office at New Orleans, La. as Second Class Matter.

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR

Par le shérif, le huissier et les huissiers-priseurs de la paroisse de Orléans, séant au No 32 rue de Chartres.

L'avenir de la Nouvelle-Orléans.

Le journal le *World* de New York, vient de publier un article très encourageant sur l'avenir réservé à la Nouvelle-Orléans. Nous croyons comme notre confrère que notre ville est appelée, dans un temps prochain, à voir se réaliser la grande idée de commercialisation que ses avantages et sa position géographique lui assurent déjà depuis d'intéressantes années qui, disparu, n'ont entravé son développement. Le chemin de fer qui nous relie au Texas et l'achèvement prochain des lignes qui doivent nous mettre en communication avec le Pacifique, vont ouvrir à notre commerce des marchés qui lui ont été fermés jusqu'ici à cause de la difficulté des transports. D'un autre côté, ajoute le dit le *World*, tout canal dans l'Amérique Centrale deviendra comme la continuation du Mississippi vers le Pacifique. Cette raison nous commande précisément de ne pas témoigner d'hostilité envers un des projets de canaux proposés et sera-t-on avec cela qui est de tous le plus avancé et qui offre des conditions raisonnées de succès, le canal de Panama.

Aussi ne pouvons-nous que désapprouver le guerre acharnée que le *World*, fait à l'entreprise de M. de Lesseps, et le chauvinisme qu'il témoigne en faveur de l'intervention des Etats-Unis dans les affaires des républiques voisines. Nous n'avons nul besoin du gouvernement, ni de démonstrations diplomatiques ou navales pour prendre part aux avantages que la construction du canal de Panama offrira à toutes les nations du globe. C'est purement et simplement une affaire commerciale, et notre participation plus ou moins grande aux bénéfices du canal dépendra uniquement de l'initiative et de l'esprit d'entreprise de nos hommes d'affaires. S'ils savent prendre les devants sur nos concurrents, le canal de Panama sera pour notre port une véritable mine d'or à exploiter.

Que le capitaine Eads fasse son chemin de fer à vaisseaux, s'il le peut, à travers l'Isthme de Tehuantepec et qu'il arrive plus vite ou tout que M. de Lesseps, ce n'est pas nous qui nous y opposerons, car nous serions les premiers à en profiter. Mais ce serait une singulière erreur de la part de la Nlle-Orléans que de faire cause commune avec les adversaires présentables du Canal de Panama et de faire chorus avec ceux qui demandent que le gouvernement s'oppose à la construction de ce canal, car ce serait nous exposer à être privés pour longtemps des avantages d'une communication intercocéanique pour le cas très probable où le projet entièrement nouveau et hypothétique d'un chemin de fer à vaisseaux ne réussirait pas. Ce serait lâcher la proie pour l'ombre, la réalité pour la chimère.

Assurément nul ne peut dire que l'on ne puisse, tôt ou tard, arriver à transporter les navires sur des rails, mais une pareille entreprise, dans l'état actuel de la science et de la pratique, n'est, l'inconnu. Le meilleure preuve qu'elle n'inspire pas confiance, c'est que, tandis que M. de Lesseps peut trouver 600 millions de francs pour construire son canal, sans aucune subvention ni garantie d'intérêt, M. Eads ne peut pas même obtenir des capitaux privés la somme nécessaire à faire un essai de son système, et il est obligé de s'adresser au Congrès pour demander que le gouvernement des Etats-Unis garantisse un intérêt à une entreprise qui doit s'exécuter en pays étranger. Il ne manque pas, cependant, aux Etats-Unis, d'occasion pour appliquer le système. Pourquoi, par exemple, M. Eads ne propose-t-il pas de construire un chemin de fer à bateaux à vapeur entre St-Louis et Cairo pour transporter en bateaux pendant la saison des glaces?

Quoiqu'il en soit des prétentions de M. Eads, nous aurons bientôt sur l'Isthme de Tehuantepec un chemin de fer ordinaire qui transportera les passagers et les marchandises et qui nous sera d'une grande utilité en attendant l'achèvement du canal de Panama. Mais tout ne doit pas nous empêcher de désirer le succès de ce canal qui ouvrira une grande route à la navigation entre les deux mers qui baignent le Pacifique. Aussi, tout en acceptant l'horoscope que le *World* tire l'on faire de notre avenir commercial, nous répétons tout ce qu'il dit de la nécessité d'une politique énergique pour la prise de possession des clefs de l'isthme. Le temps de la flibusterie est passé et la neutralité du canal, assurée par le caractère privé de l'entreprise de Panama, nous paraît une garantie plus que suffisante pour les intérêts maritimes.

Sous la mérite des réserves que nous venons de faire, nous reproduisons avec plaisir l'article du *World* comme un digne sujet de l'attention qu'éveille l'importance future de notre ville.

"La ville de la Nouvelle-Orléans possède le plus bel avenir comme entrepôt commercial d'importation et d'exportation. Sans se préoccuper de ce que nous serons coûter, il est certain que le port de la Nouvelle-Orléans devra être et sera rendu accessible aux plus forts steamers de tirant. Il paraît de jeter un coup d'œil sur la carte pour constater que n'importe quel canal interocéanique de l'Amérique centrale deviendra comme la continuation du Mississippi vers le Pacifique. Un coup d'œil à l'ouest de la Nouvelle-Orléans suffit également pour faire voir quelle relation puissante existera, dans le futur, entre cette ville, le Mexique et la côte du Pacifique. La Nouvelle-Orléans est appelée à jouer dans cette région du Nouveau-Monde le rôle que joue New York à l'égard du Hudson et de la navigation de l'Atlantique.

"Les législateurs américains et hommes publics commencent aussi à bien comprendre l'importance de la Nouvelle-Orléans dans l'alliance politique à établir entre l'Ouest et le Sud-Ouest. Si le président Garfield, dans son discours d'inauguration, veut se prononcer énergiquement sur la politique que suivra son administration dans les questions relatives au Mexique, aux Antilles, aux voies interocéaniques, il pourra électriser le pays. Il lui reste enfin faire apparaître la "Doctrine Américaine" dans la diplomatie internationale. Il est grand temps de trancher sur la politique que suivra cette