L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 20 AOUT 1857.

Imprimé et publié par G. F. WEISSE & Co.
PROPRIÉTAIRES-PROPRIÉTAIRES:
G. F. WEISSE, H. DUPOUY,
E. DUVERGER, J. MARRY.
Rue de Chartres No. 83, entre Conti et Bienville.
NOUVELLE-ORLEANS:
JEUDI MATIN, 20 AOUT 1857.

Abonnés à la semaine.

Les porteurs de l'ABEILLE sont autorisés à recevoir des abonnements "à la semaine," à raison de 25 CENTS pour les six numéros. On paiera aux porteurs.

Ventes à l'encan de ce jour

Par D. E. Morris—A 10 heures A. M., sur la Levee, au pied de la rue Poydras—Farine et corde.

Chemins de fer et propellers.

Le Sud des Etats-Unis a pris depuis quelque temps la résolution de marcher sur les traces du Nord et de sortir de l'état d'infériorité dans lequel il est placé vis à vis de celui-ci. Des conventions ont été convoquées et il y a été prononcé force discours; mais les manifestations sont rarement fécondes. L'action seule peut nous sauver. Nous le comprenons tous, grace à Dieu, et nous travaillons de concert à fonder la prospérité des Etats méridionaux sur de ferme assise. Nos capitalistes, moins timides ou moins égoïstes, ne restent plus étrangers aux grands travaux d'utilité publique: leur concours est maintenant acquis aux entreprises qui ont pour but le développement de nos ressources particulières. Ils ont un intérêt considérable dans tous nos chemins de fer et commencent à se préoccuper plus du flux et reflux des produits que du bouche à bouche général qui doit résulter d'un vaste système de voies de communication se rehaut les uns aux autres et unissant nos principaux centres de population.

L'honneur des railways nous paraît maintenant hasardé dans le Sud. Après de longues hésitations et une indifférence qu'on ne saurait qu'à peine s'expliquer, les habitans de cette partie de l'Union ont ouvert les yeux à la lumière et ont vu clairement que leur inaction les condamnait à une ruine inévitable. Ils se sont alors mis à l'œuvre et ont cherché à rapprocher leur foule en déployant une activité d'une constance digne des citoyens du Nord; les croyaient incapables. Les projets de vies ferrées se sont multipliés dans l'Alabama, le Mississippi, le Tennessee, la Floride, la Louisiane et le Texas, et de vastes lignes ont été tracées dans tous ces Etats. Plusieurs sont en même d'autresant en cours d'exécution, mais d'ici à quelques années elles seront achevées, et les communications dans le Sud devront aussi faciles et aussi rapides qu'elles le sont dans le Nord.

La Louisiane en particulier, a entrepris la construction de deux grandes lignes dont l'une se dirigera vers le Nord, la mettra en rapport direct non seulement avec les Etats de l'Est et de l'Ouest, mais avec le Canada et les provinces anglaises. Mais le Texas, l'Ouest et après avoir attiré les trafics du Mexique, s'ouvrira un jour vers les rivages du Pacifique.

Ces travaux nous inspirent plus de confiance que les conventions où l'on parle beaucoup et on fait peu. Après la convention d'Old-Point Comfort nous avons à cette heure l'Association de Charleston qui se propose que tout le monde sera déjà dit, ce que l'on a vulgarisé, ce que n'ignorent même pas les enfants qui fréquentent les écoles.

Le Sud est entré franchement dans la voie du progrès en sillonnant son territoire de railways. Mais il est encore tributaire de New-York, de Philadelphie et de Boston pour les importations de l'étranger. Pourquoi? D'abord parce que n'a pas de marine et que les bâtimens qui arrivent dans ses ports appartiennent presque tous à des armateurs de la Nouvelle-Angleterre. En second lieu, parce qu'il n'avait qu'un très faible intérêt dans l'industrie du transport; il n'a pas encore songé à établir entre ses ports et ceux de l'Europe un commerce direct. Des navires sont sortis des bâtimens appartenant à des villes de Massachusetts, du Maine et de Connecticut, viennent prendre à la Nouvelle-Orléans, à Mobile, à Savannah, à Charleston, à Savannah, etc., le coton et autres denrées que produit le Sud, mais ils sont les alliés de New-York qui en Europe prennent à leur bord la plus grande partie des marchandises précieuses destinées à notre marché.

Nos denrées de cette importance des éléments de la cité impériale nous leur payons tribut au profit de nos acheteurs du Nord. Nous acquittons un impôt que chaque jour rendu plus lourd à nos compagnons à des bénéfices qui appartiennent bien légitimement à notre commerce, et qui nous nous sont ravis par des intermédiaires. Nous avons les moyens de nous affranchir de ce tribut, de nous rendre à nous-mêmes ce qui nous appartient, de nous faire des voies directes pour arriver à notre but au seul moyen coûtant moins cher entre nos ports et ceux de l'Amérique du Nord, et de nous ouvrir des communications rapides et régulières avec les vieux et nouveaux continents.

Les chemins de fer étendent sans cesse leur rayon de service et leur spécial, et leur rendent de plus en plus dépendantes à la commerce du nord. Jusqu'ici les armateurs et les commerçants des rivages de l'Angleterre et les négociants et les marchands de l'Amérique du Nord ont été les maîtres. Les choses ne peuvent pas rester ainsi. Il est nécessaire qu'on en supprimant la suprématie en faisant des Etats du Nord vis-à-vis du Sud, permettant à ceux-ci de se présenter à son tour dans l'arène et de se créer une position nouvelle.

Les Etats-Unis ne se sont hasardés que depuis quelques années à substituer en Angleterre des propellers à ces navires qui ne sont pas propulsés par des roues, et qui, par leur solidité, leur sécurité et leur combustibilité, les propellers les ont tout bonnement tués partout. Le propellers, ou aube, qui n'est autre chose que la roue de poupe de l'Amérique, a trouvé ses marchandises. Il faut qu'il y ait un propeller, les propellers qui avaient