L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No. 73.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 23 MAI 1882.

55me Année.

Dutton, Bonner & Co.,
Imprimeurs-Editeurs.

Publié à No 73 rue Chartres et New Orleans, Louisiane.

NOUVELLE-ORLEANS.
MARDI, 23 MAI 1882.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

Edition quotidienne.

Un an.....$12
Six mois.....6
Trois mois.....3
Un mois.....1
Ce dernier mois, à la semaine, sans interruption.....25

Edition Hebdomadaire.

Un an.....$6
Six mois.....3
Trois mois.....1.50

Rendues dans l'intérieur.

VENTES A L'ENCHERE.

Par Kohn & Moreller, en No 138 rue de Chartres, Dimanche et Mercredi, à 10 heures, assortiment d'articles de nuit, mouchoirs, gilets, bretelles, bonnets, rubans, etc., etc. Ayez votre chapeau de paille, etc., etc.

Les deux routes.

Le désastre de cinquante mètres qui a englouti le 13 mai dernier, le capitaliste Jay Gould, a mis définitivement à l'ordre du jour la question de savoir si le chemin de fer Texas Pacific, qui a été construit à grands frais, sera achevé ou abandonné. Il est vrai que personne n'a intérêt à voir faire la guerre, mais cette faillite est un événement. Beaucoup de personnes ont perdu leur argent dans cette entreprise. Il est donc probable que le projet sera abandonné, et que la ligne restera inachevée.

Si le Congrès, lors de sa dernière session, avait voté le projet de loi du Sénateur Thurman, qui a été présenté à la Chambre des Représentants par le Général Hewitt, de New-York, et qui a été renvoyé au Comité des Chemins de fer, la question aurait été résolue. Le projet de loi Thurman autorisait le Président à nommer une commission de trois personnes, qui aurait été chargée de faire un rapport sur la valeur du chemin de fer Texas Pacific, et sur les conditions auxquelles il pourrait être terminé. Le Président aurait ensuite été autorisé à faire un contrat avec la compagnie, pour l'achèvement de la ligne, et à lui donner un subside de 25,000 piastres par mille. Le gouvernement aurait eu le droit de prendre possession de la ligne, lorsqu'elle aurait été terminée, et de la vendre au plus offrant. Le produit de la vente aurait été appliqué à payer les bons émis par le gouvernement pour le subside.

Le projet de loi Thurman a été rejeté par le Comité des Chemins de fer, et il n'a pas été discuté par la Chambre. Il est probable que le Congrès ne s'occupera pas de la question avant le mois de décembre. En attendant, les Etats-Unis restent désarmés ; il est vrai que personne n'a intérêt à leur faire la guerre, mais cette faiblesse est humiliante. Dans les conditions actuelles des rapports des nations entre elles, la force joue le premier rôle.

S'il est possible de consolider, en ce temps relativement calme, une forte marine de guerre, il n'en est pas de même quand il s'agit de flotte, au bénéfice de la marine marchande, la situation brillante qu'elle occupait naguère, et qu'elle n'est tenu enlever par la concurrence étrangère. Aujourd'hui, les voyageurs anglais ouvrent toutes les mers à leurs lignes nombreuses, dans le siège social à Londres et à Liverpool, sont fondées sur de puissantes capitaux ; depuis plus d'un quart de siècle, les navires qui les composent sont en relation avec tous les ports. Il est difficile à une marine qui a commencé de lui enlever la clientèle sanctionnée par le temps. Ce n'est qu'à la longue, en par une grande baisse des prix de transport que la marine marchande américaine, encore à enfant, sera opposée à faire une concurrence sérieuse à celle de l'Angleterre.

La spéculation n'est permise sur les chemins de fer, et elle a fait des merveilles, sous le gouvernement, mais elle a désorbité tous les ingénieurs du pays. La répartition des forces vives de la nation n'a pas été faite avec urgence et prévoyance. L'émulation, d'une limite presque ordinairement rapide, est devenue grande, par ce, depuis 40 ans, on a fait plus de 7 mille et demi, par an, depuis 10 ans.

Nous avons vu, hier, le procès de cette année, qui a été [illegible] de la Nouvelle-Orléans, et grande [illegible] Chicago, Mo., dans une distillerie [illegible] pour les [illegible] de la