PRIX DE L'ABONNEMENT.
Edition Quotidienne.

	Un An.	6 Mois.	3 Mois.	1 Mois.
POUR LES ETATS-UNIS....	$12.00	$6.00	$3.00	$1.00
POUR L'ETRANGER.....	$15.15	$7.55	$3.75	$1.30

Les abonnements se soldent invariablement d'avance.

Le Numéro Cinq Sous

PRIX DE L'ABONNEMENT.
Edition Hebdomadaire.

	Un An.	6 Mois.	4 mois.	2 Mois.
POUR LES ETATS-UNIS.....	$3.00	$1.50	$1.00	75 cts
POUR L'ETRANGER.....	$4.00	$2.05	$1.35	$1.05

Les abonnements datent du 1er et du 15 de chaque mois.

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTERATURE. PRO ARIS ET FOCIS SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1827 NOUVELLE-ORLEANS, JEUDI MATIN, 13 JUIN 1912 85ème Année

Les Ports Américains et le Canal.

—o—

Le devoir de la France.

Quoi qu'en disent les économistes américains quand ils comparent l'activité maritime des pays d'Europe et l'inaction de leur pays, la France n'est pas plus prête que les Etats-Unis, et beaucoup moins prête que l'Angleterre ou l'Allemagne à prendre sa part du trafic isthmique et—particulièrement — à y tenir le rang que lui marquent l'importance de son commerce, le tonnage de sa marine marchande, et le développement—unique en Europe—de ses côtes atlantiques.

Dans un an et demi, le canal sera terminé et nous n'avons encore rien fait pour qu'il serve notre commerce : nous n'avons pas choisi nos escales nouvelles du Pacifique et nous ne savons pas où seront nos stations de combustible et nos ateliers de réparation. Surtout—et c'est ce qui est le plus grave—notre marine marchande peut à peine assurer nos services actuels et ne saurait songer à de nouvelles entreprises : et nos ports de la Manche et de l'Atlantique ne sont pas en état d'attirer et de retenir le nouveau commerce américain.

Mais si nous faisons le procès de notre retard, nous n'accuserons d'abord ni l'inaction de notre gouvernement ni l'indifférence de nos Compagnies de navigation, ni l'incurie de nos Chambres de commerce. La première, la vraie coupable, est l'opinion publique, qui n'a ni commandé ni seulement voulu notre effort. Nous avons été les victimes de souvenirs politiques, d'une affaire malheureuse et de cette puissance des mots qui gouverne, chez nous, tant de choses et tant de gens. Peut-être serions-nous prêts aujourd'hui si le canal américain de Panama s'était appelé d'un autre nom.

Nous sommes pourtant mieux placés qu'aucun de nos rivaux pour résoudre avec bonheur les questions que va poser l'orientation nouvelle du commerce atlantique, parce que la nature nous a montré les voies et que les circonstances nous ont donné les moyens. Mais nous n'avons plus le temps d'hésiter. Nous devons regarder, comprendre et agir.

D'abord, ne nous hypnotisons pas sur New-York. Nous avons cru assez longtemps que ce port était le centre définitif de l'activité économique des Etats-Unis et qu'il méritait seul le service de lignes nombreuses, de navires rapides et de gros tonnage. New-York devra certainement à la position extrême-orientale qu'il occupe sur le continent américain d'être toujours le grand port d'arrivée et de départ des voyageurs européens, et il faut que nous y maintenions et que nous y perfectionnions —à l'image des lignes concurrentes—nos services transatlantiques. Mais notre effort commercial doit porter surtout ailleurs.

La Nouvelle-Orléans, San-Francisco et les ports du Puget-Sound sont désignés pour être, aux Etats-Unis, les principaux établissements de notre commerce. La Nouvelle-Orléans est aujourd'hui la capitale cotonnière du nouveau monde, elle sera demain le port charbonnier de la navigation isthmique, la grande porte de l'exportation métallurgique américaine, le débouché du bassin du Mississipi, le plus grand port fluvial et le plus grand port maritime des Etats-Unis. Il est temps pour nous d'y multiplier et d'y perfectionner nos services réguliers qui, dès maintenant, sont insuffisants, et d'y armer notre commerce pour une concurrence qui promet d'être acharnée.

Sur la côte occidentale des Etats-Unis, nous avons d'abord une revanche à prendre, une revanche sur nous-mêmes. L'année dernière, sans raison avouée, les Chargeurs-Réunis ont suspendu leur service du Pacifique et notre marine n'est plus représentée dans ces ports que par quelques rares voiliers. Nous avons mal choisi le temps pour abandonner des escales qui vont devenir, peut-être, les plus actives du Pacifique, les ports asiatiques non exceptés. Depuis un an qu'elle y a été tentée, la culture du coton a fait, en Californie, de si merveilleux progrès que San-Francisco ou Los Angeles peuvent espérer devenir bientôt quelque chose comme la Nouvelle-Orléans de l'ouest. L'extraordinaire fertilité du sol, une égalité de climat sans doute unique, des ressources forestières dont l'étendue n'est même pas calculable font aussi de ce pays américain un verger inépuisable et une réserve de bois de construction auxquels l'Europe aura recours dès que le canal lui en aura donné l'accès. Enfin, tout fait prévoir que l'actuel courant d'émigration qui déverse à New York l'excédent annuel de la population européenne prendra, via Panama, la direction de la Californie, de l'Orégon, de Washington, vers un sol moins ingrat et un ciel plus pareil au nôtre.

Il faut dès aujourd'hui assurer à nos lignes ces clientèles prochaines. La côte sur cette supériorité commerciale appartiendra à ceux qui, les premiers, mettront à la disposition de ces circulations latentes les moyens de transport qu'elles attendent.

Nous avons sur quelques-uns de nos concurrents l'avance naturelle d'une route toute tracée. Peut-être nos Antilles de la Guadeloupe et de la Martinique ne sont-elles pas exactement situées sur le plus court chemin d'Europe à Colon, terminus oriental du canal ; mais ces escales partagent le parcours atlantique mieux que ne le fait aucune autre et la rade et la baie de Fort-de-France sont déjà un abri sûr bien connu des navigateurs.

Surtout nous détenons dans le Pacifique, à moitié presque exacte des 7,600 milles marins qui séparent Panama de l'Australie, l'île de Tahiti, dont le port de Papeete, un des mieux abrités du monde, est naturellement assez profond pour être, en tout temps, accessible aux navires du plus fort tonnage et n'a pas de rival qui lui puisse disputer, dans le Sud-Pacifique, ce commandement des routes qu'Honolulu a pris dans le Nord. La mise en état de Fort-de-France et de Papeete pour nos services transocéaniques est la condition même de nos succès. Nous devons y construire sans retard des ateliers de réparation, des formes de radoub d'au moins 300 mètres de long et 30 mètres de large et y installer des dépôts commerciaux de combustibles pour l'approvisionnement rapide et économique des navires en charbon ou en pétroie. Le charbon de l'Alabama, qui passe pour le meilleur "steamcoal" de l'Amérique, pourrait être rendu à la Martinique ou a Tahiti dans d'excellentes conditions de fret et de transport. Et l'huile lourde de pétrole qui, par l'économie de main-d'œuvre et de consommation, l'extension du rayon d'action, la facilité de l'arrimage et même la plus grande sécurité, a presque partout remplacé le charbon dans la navigation pacifique, nous serait aisément fournie par les Compagnies californiennes qui depuis six ans, en alimentent les travaux du Canal

Voilà ce que nos rivaux ont fait et ce qui nous resterait à faire si nous avions, depuis longtemps, et bien avant que ce pose la question du canal de Panama, donné à notre marine marchande les soins qu'ils ont donnés à la leur. Mais ce qui va nous manquer d'abord, ce qui nous manque déjà, c'est l'instrument même de la lutte, et nous n'avons plus le droit de l'ignorer.

Nos ports de la Manche et de l'Atlantique, nos compagnies de navigation et nos services transatlantiques sont également hors d'état de nous laisser profiter même de nos avantages géographiques, sans qu'on puisse savoir laquelle de ces trois décadences a entraîné les deux autres.

De Dunkerque à Bavonne, nous avons, l'un après l'autre, commencé l'outillage de tous nos ports sans l'achever nulle part. A Dunkerque, à Boulogne, au Havre, à Rouen, à Saint-Nazaire, à Nantes, à La Pallice Rochelle, à Pauillac, à Bordeaux, nous avons ébauché des installations de passagers ou de marchandises qui nous ont coûté un total de près d'un milliard et qui ne nous ont rien rapporté. Notre commerce atlantique décroit de tout ce qu'Anvers, Rotterdam et les ports anglais et les ports espagnols eux-mêmes lui enlèvent chaque jour ; les passagers européens des lignes sud-américaines vont chercher à Lisbonne des commodités d'escale que nous ne pouvons pas leur offrir ; et notre seul port transatlantique prospère est cette enclave étrangère de Cherbourg où huit lignes étrangères de navigation viennent prendre et laisser une clientèle chaque année croissante et que nous ne leur disputons même pas. A New-York, à la Nouvelle Orléans, dans les ports du Mexique et de l'Amérique centrale, la valeur relative et la renommée de la Compagnie Générale Transatlantique diminuent chaque jour, parce que ses paquebots sont plus petits, moins rapides, et ses lignes moins nombreuses et moins régulières que ceux de ses moindres concurrents. Sur les côtes sud-américaines, la Compagnie des Messageries maritimes a, l'an dernier, abandonné la partie, et passé la main—une main complice—à cette nouvelle Société du Sud-Atlantique où se mêlent trop d'intérêts et des ambitions trop opposées pour qu'on puisse attendre d'elle la revanche de notre pavillon. Enfin, dans l'océan Pacifique, nous n'exploitons plus une seule ligne régulière, et nos couleurs y seront demain inconnues.

Voilà ce que nous avons fait de supériorités naturelles et d'avantages géographiques si extraordinaires, qu'on peut dire que notre victoire était toute remportée. Vraiment nous avons nous mêmes organisé notre défaite.

Il est temps de nous ressaisir, mais il n'est que temps, parce que nous avons laissé la victoire à des adversaires persévérants, dont la volonté, la conduite et la clairvoyance ont presque compensé la disgrâce naturelle de leurs côtes.

Il faut que nous changions de méthode. Il faut que l'outillage et l'installation de nos ports devancent les progrès de la navigation au lieu de les suivre avec peine. Il faut que nos bassins de marchandises puissent recevoir les cargos-boats de 20,000, 30,000 tonnes qui seront demain d'un type courant, et que la revision de nos taxes de quai et surtout la réforme des abus auxquels donne lieu la perception des droits de pilotage et de remorquage, anéantissent la juste réputation qu'ont nos ports d'être les plus chers du monde

Il faut que nos ports transatlantiques de passagers permettent l'entrée et la sortie constante, l'accostage à quai, l'arrivée et le départ à heure fixe des paquebots de 40.000, de 50,000 et de 60,000 tonnes, au lieu d'être—comme Le Havre—d'un accès dangereux pour des navires de 23,000 tonnes ("la France") et d'imposer aux voyageurs—comme La Pallice et Cherbourg—des transbordements incommodes.

Il faut encore que nos lignes maritimes aillent chercher le trafic au lieu de l'attendre, et qu'elles se décident à user des mêmes armes que leurs rivales, qui sont la vitesse, le tonnage et la multiplicité des services. Il faut enfin que nous comprenions que la puissance financière d'une Compagnie de navigation est bien plutôt la cause que l'effet de sa prospérité commerciale.

L'exercice de ces résolutions n'est pas difficile : il ne demandera d'efforts qu'à notre timidité et à nos habitudes, et coûtera moins cher que le seul entretien de nos erreurs. Entre nos ports occidentaux, il faut maintenir choisir, et que le seul souci de l'avenir, la compréhension des lois économiques générales et l'intérêt du pays tout entier soient nos seuls conseillers ; nous pouvons bien leur sacrifier des patriotismes locaux et des préférences électorales.

Dunkerque au nord, Saint-Nazaire-Nantes au sud sont vraiment les seuls "établissements marchands" définitifs que la nature et les circonstances nous désignent, pour la valeur de leur situation, la facilité de leurs accès et les communications faciles que leurs voies ferrées ou fluviales leur donnent avec leur arrière-pays.

Quant au "port de vitesse" qui nous manque encore pour ramener sur nos côtes les centaines de milliers de passagers transatlantiques qui partagent leurs faveurs entre des ports étrangers, moins bien situés mais mieux installés que les nôtres, la rade de Brest en est le seul emplacement logique, parce que c'est le seul point européen le plus rapproché des côtes américaines, la seule rade française dont l'accès soit possible en tout temps aux plus gros navires, et que nous y pouvons établir, à beaucoup moins de frais qu'ailleurs, des installations définitivement supérieures à toutes celles de nos concurrents étrangers.

La réorganisation de nos lignes maritimes suivra naturellement cette réforme de nos installations, mais n'est pas possible sans elle. Le rajeunissement de nos services ne peut procéder que du rajeunissement de nos ports, de la réfection et de l'augmentation de notre matériel. Ce n'est pas notre retard qui peut nous dispenser de commencer par le commencement.

Voilà l'effort général à la nécessité duquel nous nous sommes laissés acculer. La question qui se pose à nous dépasse en importance même cet événement mondial que sera l'ouverture du canal de Panama: mais cet événement nous force à la résoudre enfin.

La vie économique intense qu'il va rendre aux mers des Antilles, à l'océan Pacifique et jusqu'aux mers d'Extrême-Orient ne peut, dans l'état actuel des valeurs maritimes, que profiter à nos adversaires et nous faire descendre d'un degré encore sur l'échelle commerciale des puissances. C'est un recul que nous ne pouvons plus nous permettre. Et c'est parce que nous ne saurions discuter notre devoir dans la concurrence atlantique, que nous ne pouvons pas tarder davantage à remplir notre devoir maritime français. De la réfection de nos ports et de notre matériel ; de la réorganisation de nos lignes ; de l'installation de nos escales américaines et du choix de nos stations atlantiques et pacifiques, dépendent à la fois notre prépondérance particulière en Amérique et notre prospérité économique tout entière : et je ne crois pas abuser des mots en affirmant que l'exécution de ce programme est aujourd'hui le plus impérieux devoir de la France.

CLAUDE CASIMIR PERIER.

DEPECHES Télégraphiques

Un combat à Cuba.

Santiago de Cuba, 12 juin—Un détachement de troupes régulières cubaines, sous les ordres du major Rosendo Collazo, a livré combat aux insurgés, ce matin, près du village d'El Cobre, à 10 milles à l'ouest de Santiago. Les rebelles ont été battus et ont quitté le champ de bataille en pleine déroute abandonnant dix tués.

Caimanera, Cuba, 12 juin. Le bruit court ici qu'un combat a été engagé cet après-midi entre les troupes régulières et un détachement de rebelles, à 10 milles d'Imais, sur la côte nord de la province d'Oriente. Le résultat du combat n'est pas encore connu.

—o—

COMMENT?

pouvez-vous vous attendre à être en bonne santé si vous permettez à l'estomac de s'affaiblir, au foie d'être paresseux et aux intestins de se resserrer.

Procurez-Vous une Bouteille de
HOSTETTER'S
STOMACH BITTERS
aujourd'hui—avant qu'il soit trop tard. Il vous rétablira bientôt.

Mort de Fréderic Passy.

Paris, 12 juin—Fréderic Passy, économiste français et apôtre de la paix universelle, est mort ce matin à Paris, à l'âge de 91 ans.

M. Passy était né à Paris le 20 mai 1822 Reçu licencié en droit il fut auditeur au Conseil d'Etat de 1846 à 1848.

Voué à l'étude de l'économie politique, il a exposé les principes de cette science dans de nombreuses conférences faites notamment dans le midi de la France. Il fut élu le 3 février 1872 membre de l'Académie des Sciences Morales, en remplacement de M. Wolowski.

En sa qualité de secrétaire de la Ligue Internationale de la Paix, M. Passy avait déployé une grande activité qui lui avait valu la croix de la Légion d'Honneur en 1880.

Porté comme candidat républicain aux élections législatives du 21 août 1881 dans le VIIIme arrondissement de Paris, M. Fred. Passy fut élu par une centaine de voix de majorité. Il fit partie du Centre Gauche et prit une part active aux discussions des questions économiques et financières.

Comme économiste, il a publié "Mélanges économiques ;" "de la Propriété intellectuelle ;" "de l'Enseignement obligatoire ;" "de la Souveraineté temporelle des papes ;" "Leçons d'économie politique ;" "de l'Influence de la contrainte et de la liberté ;" "la Question des octrois," etc., etc.

—o—

EN CHINE.

Hong Kong, 12 juin—Le contingent de troupes anglaises qui depuis la révolution chinoise était caserné à Shamen, quartier étranger de Canton, était rentré samedi dernier à Hong Kong.

Le commandant de ce contingent a reçu l'ordre aujourd'hui de regagner son ancien poste avec ses hommes en raison des nouvelles graves qui parviennent de Canton. Une vive agitation, provoquée par la cherté des vivres, règne parmi la classe pauvre de la population et l'on s'attend d'une heure à l'autre à un soulèvement.

—o—

Brûlés vifs.

St Pétersbourg, 12 juin—Cinquante-neuf ouvriers de campagne qui dormaient dans une grange à foin sur la propriété du comte Orloff Davydoff près de Tambor, Russie Centrale, ont été brûlés vifs, la nuit dernière, dans un incendie. Les restes carbonisés des malheureux ont été retrouvés ce matin parmi les décombres de l'immeuble.

—o—

Le président Eliot en Corée.

Séoul, Corée, 12 juin — M. Charles W. Eliot, président émérite de l'Université Harvard et Mme Eliot, qui font le tour du monde, sont arrivés ce matin à Séoul, en route pour le Japan. Une grande réception à été donnée en leur honneur par le Général Comte Terauchi, gouverneur général japonais en Corée.

—o—

Les effets d'une trombe.

Sheridan, Wyoming, 12 juin—A la suite d'une trombe qui s'est abattue ce matin dans la montagne, le petit ruisseau de Clear Creek a été transformé soudain en un torrent furieux et a envahi la petite ville minière de Buffalo, démolissant plusieurs maisons et causant un certain nombre de pertes de vies.

En quelques minutes l'eau dans les rues de la ville atteignait la hauteur du second étage des maisons.

Les habitants, surpris par cette inondation subite, se sont entuis en panique, et se sont réfugiés sur les collines du voisinage. On ignore encore le nombre exact de personnes qui ont été entraînées par le torrent furieux, mais on croit qu'il est élevé.

L'employé du téléphone de Buffalo qui a communiqué la catastrophe au bureau de Sheridan est resté à son poste jusqu'au moment où l'eau l'a envahi.

Ses dernières paroles ont été celles-ci :

"L'eau commence à pénétrer dans la chambre où je me trouve par la fenêtre du second étage... à cet endroit la communication a été interrompue, le torrent ayant probablement dû abattre les poteaux télégraphiques.

Des secours ont immédiatement été organisés à Sheridan pour venir en aide aux sinistrés.

—o—

Le colonel est en faveur du suffrage féminin.

Oyster Bay, 12 juin—Le colonel Théodore Roosevelt, par l'intermédiaire de son ami, le juge Ben D. Lindsay, de Denver, a annoncé cet après midi qu'il était partisan du suffrage féminin aux Etats Unis et que la plateforme qu'il soumettra à la convention de Chicago contiendra une déclaration non-équivoque à cet effet.

—o—

A Chicago.

Chicago, 12 juin - Les délégués louisianais à la Convention Nationale Républicaine de Chicago voteront pour le président, Taft.

Cette question a été décidée aujourd'hui par le Comité National Républicain, par un vote de 42 voix contre 2.

—o—

Pour les victimes du Kaitma.

Washington, 12 juin. Dans un message spécial, adressé aujourd'hui au Congrès, le président Taft demande le vote d'un crédit de 100,000 dollars pour venir en aide aux habitants de l'Alaska qui ont eu à souffrir de l'éruption du volcan Kaitma.

Les fonds, s'ils sont votés, seront destribués par les officiers du service du revenu intérieur.

—o—

Déraillement.

Dalton, Gie., 12 juin—Un train d'excursion de la compagnie Western and Atlantic, transportant des Chevaliers de Pythias et leurs familles a déraillé ce matin à 9 heures, près de la gare de Dalton.

L'accident a été causé par un écartement des rails, à un endroit où la voie est passablement élevée. La locomotive et quatre wagons ont été précipités dans un ravin.

Trois employés ont été tués sur le coup et cinquante voyageurs blessés.

—o—

SON ECZEMA ET SES FURONCLES SONT GUERIS

Eczéma Commença Quand il Avait Trois Semaines. Bras, Epaules et Poitrine une Croûte Epaisse. Furoncles Pendant la Dentition. Après Usage de Savon et Onguent Cuticura Représente la Santé.

"Mon petit garçon avait à peu près trois semaines quand je remarquai sur son jouet une éruption d'où coulait une substance aqueuse. Peu de temps après, ses bras, ses épaules et sa poitrine en furent couverts, et en peu de jours elle y avait formé une croûte épaisse. Je fus inquiète, et j'appelai notre médecin de famille qui déclara immédiatement la maladie un eczéma. Le petit enfant fut sous son traitement pendant à peu près trois mois, mais au bout de ce temp il ne paraissait pas mieux Je commençais à être découragée. Je renonçai au traitement du docteur, et commençai l'usage du Savon et de l'Onguent Cuticura, et en très peu de jours je remarquai un grand changement. Quand il atteignait l'âge de sept mois, toute trace de l'eczéma avait disparu

"Pendant sa dentition, il eut à la tête et à la figure des furoncles que je guérie avec du Savon et de l'Onguent Cuticura. Il avait sûrement dû beaucoup souffrir. A l'époque de la dentition et du jour où j'abandonnai le traitement du docteur, je fis usage du Savon Cuticura et de l'Onguent Cuticura, à l'exclusion de tout, et à l'âge de deux ans l'enfant représentait la santé. Sa peau était douce, son teint magnifique, et il avait la tête couverte de petites boucles soyeuses. Je craignais qu'il ne guérit jamais, et je sens que je dois beaucoup aux Remèdes Cuticura." (Signé) Mme Mary W. Ramsey, 224 E. Rue Jackson, Colorado Springs, Colo., 24 Sept., 1910.

Bien que le Savon Cuticura et l'Onguent Cuticura soient partout en vente chez les pharmaciens et marchands, un échantillon généreux des deux, et une brochure de 32 pages sur la peau et les cheveux sera envoyé, gratuitement, sur demande à la Potter Drug & Chem. Corp., Dept. 5B, Boston.

A NOS CLIENTS
Une Table d'Hôte de Premier Ordre Sera Servie au
"Restaurant Miramar"
(FORT ESPAGNOL)
PRIX $1.00 ; $1.25 avec Vin.--J. RENO, Prop.
5 P. M. à 8 P. M.
23 mai—jeu dim—3m

JETEZ LES YEUX SUR NOS VITRINES
123 pieds rue N. Remparts—150 pieds rue Iberville.

FRANCIS MAESTRI.

"Pour les Mariages en Juin."

Venez avec votre fiancée, et choisissez ce qu'il y a de plus moderne et artistique comme styles de fantaisie qui ait jamais été mis en vente dans cette ville. Rien en fait de MEUBLES ne peut être comparé, comme qualité ou prix, à ce que nous offrons maintenant. Nous défions toute concurrence. Venez en juger par vous-même, et vous laisser convaincre. Choisissez ce que vous voulez que nous vous gardions en réserve et que nous assurions

"GRATIS"

jusqu'à ce que vous en ayiez besoin.

PAUL MAESTRI.

FRANCIS AND PAUL MAESTRI FURNITURE CO.,
LE MAGASIN DE MEUBLES LE MEILLEUR MARCHE EN VILLE.
Au Coin des Rues Remparts et Iberville. Phone Main 242
UN SEUL MAGASIN. LE GRAND. PAS DE SUCCURSALE