L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, DIMANCHE MATIN, 4 JANVIER 1880. 53me Année

DUFOUR & LEBERT,
Propriétaires-Editeurs.

NOUVELLE-ORLEANS,
DIMANCHE, 4 JANVIER 1880.

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

VENTES A L'ENCAN DE DEMAIN LUNDI

Par Stern & Co., dans leurs salles d'encan, bonds, meubles et bredouelle.

Par S. Guinault rue Toulouse, entre Royale et Bourbon, grocerie.

Important pour les capitalistes entrepreneurs.—L'attention de nos lecteurs est spécialement appelée sur l'importance d'annoncer aux vapeurs de Propriété et de Résidences de choix dénomées ci-dessus devant être vendues à la Bourse d'encan St Charles, samedi prochain ainsi que les annonces suivante pendant ce mois, pour le compte de succession, banqueroutes et actives, par C. E. Girardey, encanteur.

La maison de banque et l'immeuble coffre-fort en fer (ayant plus de 2000 petits coffres-forts) de la Louisiana Savings & Safe Deposit Company, No 31 rue du Canal. Ce coffre-fort est unique et le plus complet qu'il y ait dans le Sud. Son utilité pour une communauté comme la notre est de grande valeur, et, comme les affaires reprennent, indispensable. La propriété étant située dans la partie commerciale de la ville et convenable à toutes les exigences du service.

La propriété à coin Kerlérec et la Ancher & Stagg Mill Yards qui y touchent, sur les rues Tchoupitoulas, Bellecastle, St Thomas et Tonpitchora, dans le grand centre des presses à coton.

L'entrepôt de tabac "Gazaille" au coin N.-E. des rues Tchoupitoulas et Erato. Les magasins et entrepôts Beldon Nov. au coin S.-O. des rues Tchoupitoulas et Erato.

Le magasin en briques et entrepôt au coin sud-est des rues Magazine et Notre-Dame, vis-à-vis du magasin de MM. Schwartz Bros. et attenant au magasin actuellement occupé par MM. Kunst & Co. ceux les propriétaires, en outre un grand nombre de magasins, résidences et lots pour bâtir dans les rues susmentionnées. Ne 24, Sous-district et Ward district. Des placements faits dans ces propriétés sont considérés parmi les plus sûrs, mais quand arrive le fait de la vente éventuelle des affaires et le besoin de la propriété peut-être vent plus que tout autre. Voyez les annonces de vente de M. Girardey pour les conditions et plus amples détails.

Le chemin de fer de Tehuantepec.

On met toujours beaucoup d'empressement à assaillir avec faveur, dans les Etats-Unis, tous les projets de travaux utiles, quelles que soient les sommes d'argent que l'exécution de ces travaux puisse coûter. Mais bientôt le zèle s'éteint quand la réflexion se porte sur le chiffre des contributions qu'ils nécessiteraient s'ils étaient entrepris, et le plus souvent on y renonce tout à fait. Nous ne voulons pas donner à cette remarque plus d'importance que de raison, car de tous les peuples c'est certainement le peuple américain qui a conçu et exécuté le plus d'entreprises industrielles. Mais, pour cette fois, il paraît reculer devant des conceptions plus grandes que toutes les autres, et qui exigeraient plus de capitaux aussi plus de génie. Il s'agit d'un canal à creuser dans la Floride, d'un autre canal à creuser dans le Nicaragua et d'un chemin de fer à construire dans l'isthme de Tehuantepec.

Le compagnie pour le premier canal était déjà formée, disait-on, et les capitaux souscrits. On n'attendait plus pour commencer les travaux que l'assentiment de la législature de la Floride. Cette législature doit se réunir incessamment et il semble, qu'à mesure que le temps de la session approche, il est toujours moins question de ce beau projet dont l'exécution épargnerait aux navires le danger des rochers de Key West et les périls si redoutables que leur font courir les bancs de Bahama. Bien qu'il n'y ait pas de montagnes à percer dans la presqu'île de la Floride, la distance est longue et il s'y trouve de grandes différences de niveau. Il faudrait y opérer de profondes tranchées, construire de nombreuses écluses, tous travaux dont les frais seraient énormes. Quant au revenu, il serait incertain. Beaucoup de navires suivraient l'ancienne route maritime si le tarif du canal n'était pas très modéré, ce qui dans l'un ou l'autre cas, amoindrirait considérablement ce revenu. Bien que nous désirions beaucoup, dans l'intérêt de notre port, que ce projet s'exécute nous n'y croirons que lorsque l'exécution sera commencée et même achevée.

Quant au Canal du Nicaragua, il n'en est plus question. Grant s'en va passer le reste de l'hiver dans l'île de Cuba, et paraît avoir d'autres vues. Des deux présidences, celle de la compagnie d'un canal interocéanique et celle des Etats-Unis, c'est cette dernière qui lui semble la moins chimérique et la plus facile à obtenir. Quand un homme a été deux fois président des Etats-Unis, il lui semble que rien n'est plus aisé que de l'être une troisième.

Grant sait aussi qu'on peut être président de la République sans avoir un capital, et que pour être président du canal du Nicaragua, il faudrait avoir à sa disposition un capital immense, ce qui ne se trouve pas tous les jours. En outre, pour ce qui concerne l'Amérique Centrale, il faut attendre les évolutions du Congrès, évolutions moins rapides que celles d'aucune Législature; et de fait, le Congrès s'est emparé de cette question qui est, du reste, absolument de son ressort, puisque le canal serait creusé tout entier bien loin du territoire fédéral. Une commission a été nommée pour recevoir tous les documents et toutes les pétitions ou propositions qui seraient adressés au Congrès à ce sujet, et cette commission enverra sans doute dans le Nicaragua ou ailleurs des ingénieurs pour étudier sur les lieux cette grande affaire. Cette étude sera longue et nous croyons qu'il ne faut pas de si tôt en attendre la conclusion. Il est certain en tout cas, quelle que soit la hâte que les ingénieurs pourront y mettre, que la désignation d'un candidat républicain à la présidence des Etats-Unis aura eu lieu avant le retour de la commission d'exploration. Grant s'attachera donc quelquelque intérêt au rapport de ces ingénieurs que s'il n'est pas nommé candidat à la présidence de la république. Le canal du Nicaragua nous semble donc aussi hypothétique que le canal de la Floride et nul homme sensé ne voudrait parier ni pour l'un ni pour l'autre.

Reste le chemin de fer de Tehuantepec, chemin qui n'est encore que projeté, mais qui, exigeant peu de capitaux, est par cela même d'une exécution, sinon certaine, du moins très probable. Au lieu de 150 millions, il n'en faudrait que 10 tout au plus, et au lieu de 10 ans de travail, il n'en faudrait que trois. La différence est grande et séduit tout d'abord. Elle séduit comme tout projet d'exécution facile et dont tout individu peut espérer de voir la fin et les conséquences prédictables. Un chemin de fer pour l'isthme de Tehuantepec vaudrait pour la Nouvelle-Orléans plus qu'un canal interocéanique dans une des isthmes de l'Amérique Centrale. La distance de la Nouvelle-Orléans à San Francisco par Panama est de 5,100 milles, et par Tehuantepec de 3,600 milles seulement. Décédée 1,500 milles en 6 jours de navigation par bateaux à vapeur et 10 à 12 et même 15 par bâtiments à voile. La Nouvelle-Orléans étant de 1,000 milles plus rapprochée de Tehuantepec que New-York, engagerait sur cette ville, pour envoyer des cargaisons dans l'Océan Pacifique, une grande partie de ce qu'elle peut pour envoyer des cargaisons en Europe. Notre ville occuperait donc par rapport au Sud-Ouest la même position que New-York occupe par rapport au Nord-Est. La grande voie du Mississippi augmenterait prodigieusement cet avantage.

Ne verrait-on de Chicago, de St Louis, de Cincinnati et de Louisville des denrées et toute espèce d'approvisionnements et de marchandises par la voie de New York, de Baltimore ou d'autres ports de l'Atlantique, quand ces provisions et marchandises, destinées à être embarquées sur la mer Pacifique, auraient à faire 3000, 2000 et 1000 milles de plus que par la voie de la Nile Orléans? C'est alors que les compagnies de chemins de fer n'y tiendraient plus. Ces compagnies ont fait jusqu'ici la loi au Mississippi parceque notre commerce avec le Mexique s'est amoindri et qu'il nous manquait un transit du côté du Pacifique, mais que le chemin de Tehuantepec se fasse et tout sera changé; les 18 Etats ou territoires, intéressés à la navigation du Mississippi, se tourneront de notre côté; ils nous ouvriront leurs bateaux à vapeur et leurs barges, et le commerce d'exportation de l'Ouest reprendra son cours naturel dans l'intérêt de toute la grande vallée.

Un chemin de fer aussi est plus civilisateur qu'un canal. Il ne passe sur un canal que des équipages peu nombreux confinés sur des navires. Sur un chemin de fer, il passe des voyageurs par milliers. Nombre de ces voyageurs s'arrêtent aux diverses stations et s'y fixent même si le localité leur plaît. Ils y deviennent agriculteurs. La plupart commencent par essayer l'exploitation du sol; ils se font laboureurs, bucherons, défricheurs, pionniers et ensuite trafiquants.

Les uns attirent les autres, et des bourgs populeux s'élèvent bientôt sur la ligne de la voie ferrée. Il n'y a rien de si beau et de si fertile que l'isthme de Tehuantepec; c'est la végétation tropicale dans toute sa richesse et c'est la salubrité vivifiante dont on jouit toujours sur des plateaux élevés.

Il y a déjà dans cette partie du Mexique une race d'Indiens débonnaires, qui ne demandent que des conducteurs et des économes pour devenir d'excellents travailleurs du champ; ils sont d'une nature obéissante et fidèle, simple et primitive, et toujours disposée à faire beaucoup pour peu d'argent. Ils travailleront au chemin de fer à bon marché, et quand il sera achevé, ils travailleront encore pour le compte des étrangers qui voudront s'établir dans cette vaste et magnifique contrée mexicaine que la plupart de nous ne connaissent que par le nom, et cette contrée en peu de temps sera à même d'entretenir avec notre port un commerce des plus importants pour nous et pour elle.

Nous ignorons quelles sont les ressources financières de la compagnie qui fait revivre ce projet de transit du Golfe à l'Océan Pacifique, mais nous sommes porté à croire, d'après ce que nous avons ouï dire de l'Isthme de Tehuantepec, que ses fonds seraient bien employés et que les recettes d'un chemin pareil augmenteraient sans cesse. Les recettes du chemin de fer de Panama n'ont pas baissé depuis que la Californie est reliée aux Etats de l'Est par une voie ferrée sur le sol américain. Le chemin de Tehuantepec, construit dans notre voisinage presque immédiat, aura donc cet avantage de plus, avantage immense et qui, sans compter les autres, en assure le succès.— Mais se fera-t-il? C'est encore une question.

Almanach.—Nous avons reçu de M. H. J. Rivet, pharmacien-droguiste, rue de Chartres No 58, plusieurs exemplaires d'un almanach de 1880, calculé pour la Nile-Orléans et qui a été publié par M. A. Malsa, graveur et imprimeur, rue Bienville No 26.

Le rendez-vous des gens de toutes bourses—l'Etoile Rouge.

Acheter votre charbon aux plus bas prix du marché, chez Hy. J. Montagnet à rue Carondelet.

Belles photographies à prix réduits chez E. Simon.

Médicament patenté français.—Les remèdes patentés français jouissant d'une réputation méritée et que justifie pleinement leur effets sur les diverses maladies humaines. Ils prélèvent leur moral et effectuent ainsi leur guérison complète et hâtive. Mais encore faut-il être sûr d'avoir des articles d'une origine sûre, dont l'usage est c'est facile-si l'on veut bien s'adresser aux droguistes qui sont de l'importation de ces précieux remèdes une de leurs plus importantes spécialités. Parmi ces droguistes nous citerons notre très honorable citoyen, M. H. J. Rivet, dont l'établissement est situé au coin des rues Bienville et Chartres. On y trouve tous les remèdes patentés de France qui sont réputés pour leur grande valeur et qui peuvent être vendus avec toute garantie. M. Rivet s'est attaché surtout aux remèdes dont il peut en toute sureté de conscience recommander l'usage. Le public peut donc les recevoir de lui en toute confiance avec la certitude qu'ils produiront de bons effets. Nous apprenons ici que M. Rivet est seul l'agent de vente du "Texas Cotton Worm Destroyer" et le propriétaire des célèbres "Our Own Louisiana Aromatic Bitters."

La messe en anglais.—Le service de l'Eucharistie sera célébré ce matin, à 9 heures 1/2, à la troisième église presbytérienne, place Washington, 2e District.

Conclusion de la liste de souscription ouverte au Consulat Espagnol, en faveur des incendiés du Midi de l'Espagne.

Du vice-consulat d'Espagne à Pascagoula.

Lopez Silva	$ 5 00	Du vice-consulat d'Espagne à Pensacola	
S J Jané	5 00	Antonio Bocor	5 00
Sarcier & Dufilhos	5 00	Juan Prida	5 00
A Rahanes	2 00	Gomez Quiles	50
B Nodoff	2 00	F S Leonard M D	50
Castellnova	2 00	Eugenio A Alonso	2 00
Guillermo Mestre	1 00	Tomas Valenzuela	2 50
J Gale	1 00	J Wilde	1 00
J Alberto	50	M Gagnet	1 00
S D Smith	25	E Barros	2 50
F Beteh	25	N de Bustorrechea	1 00
C D Moore	50	J L Barros	1 00
S J Armstrong	25	E Menendez	1 00
J McQuarter	25	H White	2 00
Krebs & Son	1 50	G Wright	1 00
J Lyon	25	J Herrington	50
Francisco Ferrer	50	G Chacon	50
M Y B Carey	50	D Rosche	2 00
J O'Donahoe	1 00	J Fevbrat	50
D Childsey	50	Pen & Co	50
G Wilkes	50	J Savy	25
Cash	25	P Martin	50
Cash	25	N B Cook	25
A G Dubuse	25	A Eirt	25
F Gentenaurd Capt Français	1 00	H Herzog	1 00
O Campa	1 00	W H Hutchinson	25
Cash	25	W W Carr	25
Mansfield	50	J McHugh	50
A Chasteraut	1 00	Ch Robillard	25
Cash	1 00	T Boone	50
Cash	50	J Mallorey	25
John McKerver	50	A Cots	25
Miguel Capella	1 00	M Didov	25
Manuel Diaz	1 00	F Rivera	1 00
Vicente Mari	50	M F Gonzales	2 00
Vicente Ferrer	50	E E Soto	25
Jose F Johnson	50	D Gévevant	50
S Denny	1 00	J Lons	50
O E Sarrazin	50	L Kahn	1 00
John Rippell	50	G Bell	50
C H D	50	McDavid & Stark	1 00
Cash	50	G Bauer	2 00
Cash	25	E C Benites	25
Miguel Pichon	1 00	G Beauchamp M D	1 00
Juan Quilla	1 00	R G Quinn	50
José Pinchon	1 00	Divers cash	2 50
Francisco Zaida	50	C S Lafaven vice-consul	10 00
Manuel Cabale	50		
E S Dean	50		
Cash	25		
Ch Johnson	1 00		
Cash	25		
Francisco Sagarra	1 00		
J O Dubuse	25		
Cash	25		
Guglielmi Dore	2 50		
F Valvedich	5 00		
Pedro Hargner	1 00		
P J Montrose	2 00		
W C Grant	1 00		
Phil McCabe	1 00		
J R Harkness	50		
Louis Lizée	1 00		
F M Ott	50		
S Perl	1 00		
Société de Bienfaisance Espagnole de Mobile	15 00		
Vicente Rosa, vice-consul d'Espagne	10 00		
	$186 15		

Produit total de la souscription.....$1,008 00

Nile-Orléans, 3 janvier 1880.

Le Consul d'Espagne,
JOSE S. RAZAN.

Dépenses ordinaires.....$ 6 00
Dépenses de poste.....1 65