L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No. 73. NOUVELLE-ORLEANS. DIMANCHE MATIN, 29 JANVIER 1888. 61me Année

Dufour & Bonnet, Propriétaires-Editeurs

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

NOUVELLE-ORLEANS
DIMANCHE, 29 JANVIER 1888.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

ÉDITION QUOTIDIENNE.

Un an	$12 00
Six mois	6 00
Trois mois	3 00
Un mois	1 00

On s'abonne aussi à la semaine, avec les porteurs.

ÉDITION DU DIMANCHE.

Un an	$2 00

Renferme deux feuilletons.

ÉDITION HEBDOMADAIRE.

Un an	$2 00
Six mois	1 50
Quatre mois	1 00
Trois mois	75

Renferme deux feuilletons.

☞ Pour les petites annonces de Demandes, Ventes et Locations, etc., qui se soldent au prix réduit de 10 cts la ligne, voir la 2e page.

VENTES DE DEMAIN LUNDI.

Par Hosy & O'Connor—au No 149 rue du Camp, entre Girod et Julie—Une bibliothèque et son contenu, une montre et une chaine en or.

Nécessité du relèvement de la marine marchande et de l'industrie des constructions maritimes, aux Etats-Unis.

Le peuple américain a l'esprit éminemment pratique—cela ne fait pas question. Aucun n'est plus ingénieux, plus industrieux; aucun ne sait tirer meilleur parti de ses ressources naturelles. Il ne se borne pas à inventer, à transformer, par la fabrique, les produits du sol; il excelle encore à exploiter ses inventions et ses articles manufacturés. Quand une industrie s'établit chez lui et a dix chances de s'y développer, il se garde bien de la laisser écraser par celles de l'étranger, et il n'épargne rien pour la couvrir d'une protection efficace. Il a, surtout, déployé, à un certain moment, des aptitudes merveilleuses dans les constructions maritimes, et il avait à peine cinquante années d'existence, que, déjà, il fournissait à plusieurs nations de l'Europe, plus âgées que lui et plus expérimentées, une grande partie de leurs navires. Il n'était fait une renommée extraordinaire pour la coupe élégante et la rapidité sans égale des bâtiments qui sortaient de ses chantiers. Son pavillon flottait sur toutes les mers et il était accueilli, acclamé dans tous les ports.

Survient une révolution qui change le cours de ses idées. Il s'arrête tout à-coup; il semble que le monde extérieur n'existe plus pour lui; il n'a plus d'yeux, plus d'attention, plus d'efforts que pour ses manufactures du dedans. Toute son activité se concentre dans le développement du travail national; sa préoccupation est telle, sous ce rapport, qu'il en oublie l'industrie principale—celle qui renferme à peu près, toutes les autres—celle qui leur sert de véhicules sous peine de ne se mouvoir qu'à un an d'intervalle. Sa marine marchande, naguère si florissante, baisse graduellement, et il en arrive bientôt, depuis des années, à voir disparaître des océans et des ports étrangers, un pavillon après l'autre, sans se donner la peine de les fermer ses chantiers, d'aller les disputer à ses rivaux, de les reconquérir. Ses ports se vident de ses navires et ne voient plus briller, le long de leurs quais, que les pavillons des monarchies européennes.

Fier, comme il l'est, à juste titre, des institutions républicaines qui ont fait sa grandeur et sa prospérité, il devrait s'empresser d'en montrer la puissance à l'extérieur; il n'y pense même pas. Ce qu'il y a de plus fort encore que l'amour propre national, c'est l'intérêt, dont il a le sentiment très vif. Il n'ignore pas que le commerce maritime est une des ressources les plus fécondes d'un peuple; il le néglige et en laisse le bénéfice à d'autres; enfin—chose incroyable et qui est, de sa part, le comble de l'inconséquence—lui, protecteur persévérant, presqu'exagéré, des industries nationales, non seulement il néglige la plus belle, la plus brillante de toutes, qui lui avait, il y a une trentaine d'années, valu une grande réputation dans le monde—celle des constructions maritimes — mais il l'accable de charges si lourdes, qu'elle se trouve, même au point de vue du fisc, en état d'infériorité sur celle des autres nations; ainsi est-elle, nous ne dirons pas en décadence—c'est pis que cela: une ruine complète. Il faut avoir sous les yeux les chiffres officiels pour mesurer la chûte profonde qu'a subie cette magnifique industrie.

Après avoir, avant la guerre, en 1855, compté 2027 navires de toute grandeur, jaugeant, ensemble, 583,455 tonneaux, il n'en trouve plus que 1,546 inscrits, en 1886, à ce chiffre ne donnant qu'un total de 875,853 tonneaux. Qui dirait qu'il y a moins de trente ans, nous fournissions à la moitié de l'Europe ses plus beaux bâtiments de guerre et de commerce.

Comme la loi est telle, qu'elle favorise la marine étrangère, au détriment de celle du pays, c'est, parmi les importateurs et les exportateurs, à qui se servira des navires des autres peuples. Le préjugé peut en gémir; il en souffre moralement, car il ne manque pas de patriotisme, mais l'amour-propre national ne va pas jusqu'à engager les industriels et les spéculateurs à se ruiner. Il en résulte comme l'existence, celui que nous dit de faits étranges, comme ce qui se passe, à nos yeux même, dans le Golfe du Mexique.

Le 3 janvier 1888, il y avait, dans le port de Pensacola, 78 bâtiments, se décomposant ainsi: 6 gros voiliers, 57 lougres, 5 brigantines, 4 bricks, 6 goélettes. Sur ce chiffre, relativement assez considérable, sait-on combien on comptait de navires de l'Union? Dix en tout, dont les six goélettes. Sur les 57,622 tonneaux que représentaient les soixante-dix-huit bâtiments, il n'y avait que 4035 tonneaux américains—et cela, avec pas à l'étranger, mais dans un port des Etats-Unis, le premier port du Sud, du Golfe, après la Nouvelle-Orléans. Comment un pareil spectacle ne ferait-il pas sourire de pitié les Européens, quand nous vantons nos constructeurs de navires et ne soulevons-nous-même pas l'indignation dans le cœur de tout bon Américain?

Aussi y a-t-il eu, depuis longtemps, de nombreuses et chaleureuses protestations contre ce honteux état de choses; il a été envoyé au Congrès pétitions sur pétitions: aux réclamations par écrit, ont succédé les réunions, les Conventions, en vue d'arrêter la décadence de la marine américaine et d'aviser aux moyens de la relever, de lui rendre son ancienne splendeur. A ce mouvement, la Louisiane—la Nouvelle-Orléans, en particulier, a pris une part active, prédominante; c'était son intérêt, c'était son devoir. Maintenant que la question est remise à l'ordre du jour, notre Etat et notre métropole y resteront, et ils ont raison. Nous voyons avec plaisir qu'il s'agit d'appeler une Convention dans le but de rendre la vie au commerce océanique, à la marine marchande, à l'industrie des constructions maritimes de notre Union. Nous applaudissons à cet appel, et ceux qui répondront l'entreprise trouveront en nous un chaleureux appui. Jamais on ne verra marcher au second rang, quand il s'agira travailler au développement de toutes les ressources de notre pays et à l'accroissement de sa prospérité.

Pianos chez Werlein—Pianos et orgues chez P. Werlein, 135 rue du Canal, sont de quelque fabrique que ce soit. Il serait malaisé de trouver des instruments plus beaux instruments que M. Werlein en a maintenant pour toutes les bourses. Ce lots en a maintenant pour toutes les bourses. Ce lots en a maintenant pour toutes les bourses. Ce lots