L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres, No 73. | NOUVELLE-ORLEANS, DIMANCHE MATIN, 29 JUIN 1884. | 57ème Année.

Dufour, Denègre et Cie.,
Propriétaires-Editeurs.

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

NOUVELLE-ORLEANS
DIMANCHE, 29 JUIN 1884.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

EDITION 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.

EDITION DU DIMANCHE.

Un an (Renferme deux feuilles)	$3 00

EDITION HEBDOMADAIRE.

Un an	$3 00
Six mois	1 50
Quatre mois	1 00
Trois mois (Renferme deux feuilles)	75

Pour les petites annonces de Demandes Ventes et Locations, etc., qui se soldent au prix réduit de 10 cts la ligne, voir la 5e page.

La nouvelle loi sur la marine marchande.

Ce n'est pas la première fois que nous discutons ici la question de la résurrection de la marine marchande américaine que le pays s'laissé dépérir, avec une si étrange négligence, au moment même où il protégeait avec tant d'ardeur les autres industries; comme si l'industrie maritime n'était pas la première de toutes, celle qui fait le plus respecter un peuple à l'étranger, qui donne, au loin, la plus haute idée de sa puissance, de sa prospérité intérieures. On conçoit difficilement une nation commerçante, sans marine marchande, surtout quand elle n'a d'autres moyens de communiquer avec les autres que les océans; attendu que c'est la seule ressource qu'elle ait pour faire parvenir à l'étranger les produits de ses industries. On conçoit encore moins une nation capable de se faire respecter sur les mers, sans marine marchande, puisque c'est là qu'elle trouve une partie du matériel et presque tout le personnel dont se compose sa marine militaire.

Qu'un peuple qui, depuis plus de vingt ans, a couvert de sa protection toutes ses industries, et qui a réussi à leur donner des développements dont il est justement fier, ait laissé dépérir ainsi sa marine; qu'il l'ait accablée de charges telles, qu'elle a été obligée d'abandonner à ses rivales jusqu'au trafic des produits nationaux, il y a là une inconséquence que nous avons toujours trouvée inconcevable. Aussi toutes les fois que la question a été agitée par la presse, ou portée devant le Congrès, nous nous sommes fait un devoir de demander hautement le relèvement de notre marine marchande; et nous avions pour nous les précédents et les exemples fournis par toutes les nations du monde, à quelqu'école économique qu'elles appartinssent.

Cinquante fois, nous avons prouvé ici, chiffres et faits en main, que les gouvernements; sans en excepter même ceux qui arborent le plus fièrement le drapeau du Libre-Echange, ont, de tout temps, protégé effectivement, directement, leur marine marchande. Ceux-là même qui se sentaient les plus forts, et n'avaient qu'à gagner à imposer partout, autour d'eux, la liberté la plus complète du commerce et des industries, n'ont jamais osé abandonner leur marine aux hasards de ce système. Ils savaient très-bien qu'un revirement momentané, imprévu, pouvait faire pencher du côté opposé la balance du commerce, et occasionner des désastres, que de longues années, de sacrifices et d'immenses dépenses ne réparaient pas qu'avec peine. Aussi, même à l'époque où ils dominaient sur les mers, n'ont-ils jamais osé accorder des primes libérales, généreuses, à leurs navires.

On peut, à un moment donné, laisser péricliter l'industrie des fers, l'industrie des textiles, l'industrie agricole; il y a toujours un moyen facile de rétablir l'équilibre rompu; et, d'ailleurs, on n'est jamais alors qu'une partie de l'activité nationale qui se trouve en souffrance. Il n'en est pas de même de la marine marchande, parce que tout le commerce extérieur d'un pays repose sur elle, et que là où elle périclite, toutes les industries sont menacées de décadence.

Celles des Etats-Unis n'ont dû leur salut qu'à deux ou trois circonstances exceptionnelles et fortuites : l'énorme supériorité de leur production des céréales, et leur quasi-monopole de la production du coton.

L'honorable et habile représentant de notre premier district congressionnel, M. Carleton Hunt, avait tant fois raison, quand il s'opposait à l'adoption du système des *Free Ships*, qui était l'arrêt de mort de notre grande industrie des constructions navales, sans laquelle il n'y a pas de marine marchande possible, dans une nation; quand il demandait que l'on accordât quelques privilèges à cette industrie, des primes convenables à tout navire construit dans nos chantiers; et il est regrettable que la législation, présentée par lui, n'ait pas été adoptée dans son ensemble et dans ses détails.

La loi nouvellement votée, et qui attend encore la sanction du Président, apporte quelques améliorations dans la déplorable situation qui nous est imposée; depuis si longtemps. Ainsi, elle abolit toutes les exactions dont étaient victimes nos navires; elle enlève la taxe dont était frappé le tonnage; elle y substitue une nouvelle taxe de 3 à 6 cents par tonne. La loi ancienne prélevait un impôt sur les vivres et autres approvisionnements des bâtiments, engagés dans le trafic avec l'étranger; encore une charge dont ils se trouvent actuellement débarrassés. Tout navire, arrivant dans un port étranger, devait y payer des honoraires au consul américain qui y résidait; la loi nouvelle l'en exemple. Enfin, exaction odieuse, que l'on ne trouve qu'en Amérique, les navires ne sont plus obligés de transporter, pour rien, et à leurs dépens, la malle des Etats-Unis. Avant de songer à faire leurs affaires, il leur fallait faire celles du gouvernement, et se détourner quelque fois de leur route, pour aller distribuer, à droite, à gauche, à leur détriment, les matières postales d'un pays qui, dans la plus stricte justice, devait une juste compensation en retour. Le gouvernement ne se laisser compter aussi. Mais pourquoi s'arrêter? Pourquoi ne pas faire, un système complet, un grand pas, et, d'un seul trait de plume, ne pas accorder des primes?

Ce qu'on a fait pour les navires, par une loi nouvelle, on le fera, sans doute, pour les chantiers, pour les bâtiments, pour les matières premières, pour les produits de la pêche, pour les produits de la sucrerie, pour les produits de la distillation, pour les produits de la fabrication du coton, pour les produits de la fabrication du fer, pour les produits de la fabrication du papier, pour les produits de la fabrication du papier, pour les produits de la fabrication du papier