L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 29 JANVIER 1881. 54me Année.

DUPUOY & LEMEY, Propriétaires-Editeurs.

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI, 29 JANVIER.

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

VENTES A L'ENCAN DE CE JOUR

Par le shériff, à la Bourse des Négociants et des Manufacturiers, rue Royale—quatre lots de terre avec les bâtisses et améliorations, situés dans le Second District, dans l'Ile bâtie par les Messieurs Chartres, St. Pierre, Dorgenois et le Faubourg de Marigny.

Par J. V. Gourdain, à la Bourse des Négociants et des Manufacturiers, rue Royale—un lot de terre avec bâtisses, dans le troisième district, dans l'Ile bornée par les rues Conti, Bagatelle, Dauphine et Port.

Par H. Stern & Co., au No 35, rue de Chartres—outils, meubles et bric-à-brac.

Par Montgomery & Co., au No 87 rue de Bienville—grand assortiment de meubles, tapis, etc., etc.

Par MM. Montgomery & Co., vendues, ce matin, à onze heures, un lot de bel assortiment de meubles faits par Mallard, Seignoret et Jeanvres. La vente offre de grandes avantages aux acheteurs ; elle se fait sans aucun remise et sans aucune les propriétaires et qu'étant la ville.

Question de marine.

Cette question vient encore d'occuper pendant une longue séance, l'Assemblée du sénat des Etats-Unis. Il ne faudrait pas se plaindre de la longueur de ces discussions, si elles aboutissaient au résultat dont on est à se féliciter ; mais s'il y a toujours une consolation pour les déconvenues, il n'y a jamais de solution pour les affaires, et l'on est forcé de constater soi-même que ceux qui les traitent ne les connaissent pas. Elles embrassent, en effet, beaucoup de détails qui demandent des connaissances spéciales dont les orateurs du Congrès n'ont pas la clé. Ils marchent marchande américaine, qui n'est plus, rien comparativement à ce qu'elle était autrefois, a besoin d'être relevée afin qu'elle puisse rendre au pays les services que raisonnablement il a le droit d'en attendre. Or, cette marine est dans l'ensemble aujourd'hui à transporter dans les ports étrangers la dixième partie des produits de l'Amérique. Le transport de ces produits se faisant sous pavillon européen, les Etats-Unis y perdent des sommes immenses en fret, en ravitaillements, en approvisionnements et en fournitures. Cela explique la disparition presque complète de ces maisons de Chandlery qui étaient si nombreuses et qui faisaient de si brillantes affaires, il y a trente ans.

Ces établissements florissaient alors à la Nlle-Orléans dont le port était flanqué dans toute sa longueur par quatre et cinq rangs de navires à voiles, presque tous américains, et aux besoins desquels les maisons de chandlery pourvoyaient d'une manière presque continue. Aujourd'hui les vapeurs ont remplacé la voile, mais le mal ne vient pas de là, les vapeurs appartenant à l'Amérique manquent elles viennent du vieux monde, elles viennent d'Angleterre, d'Allemagne, de même de pays qui naguères n'avaient de marine d'aucune sorte. Comme le vieux monde est économe en tout, il importe ses habitudes d'économie aussi bien dans le service de la marine que dans tout autre service, et ses navires s'achètent à l'étranger que ce qui leur fait indispensablement besoin et ce dont ils ne peuvent absolument se passer pour gagner les ports de retour.

On voit tout de suite, d'après cela, combien est grave la question du relèvement de la marine américaine, et que degré d'intérêt tous les ports américains doivent y attacher. Aussi, est-elle traitée souvent au Congrès des Etats-Unis, mais malheureusement par des discoureurs possédant quelques idées générales avec lesquelles ils croient pouvoir se passer de toutes informations de détail, faire briller le sujet sous son vrai jour. M. Beck, du Kentucky, en a parlé dans la séance d'hier au Sénat des Etats-Unis, et M. Blaine, du Maine, lui a répondu, démontrant tous les deux des opinions qui ne s'accordent guères, bien qu'ils paraissent, l'un et l'autre, n'agir que de politique, quoi qu'il l'un ni l'autre, n'ont fait aucune mention des sommes portés à croire qu'ils se sont tous les deux livrés à une discussion de bonne foi.

D'après M. Beck, le remède consisterait dans la liberté donnée à tout armateur, capitaine de navire, ou à tout autre propriétaire de transport maritime, d'acheter ses navires partout où il pourrait faire à bon marché avec le droit de les faire enregistrer comme navires américains, aussitôt après la cession.

M. Beck a dit que tous les autres pays avaient faire ainsi, que nous pouvions faire autant avant la guerre, et que la privation de liberté diminuait de beaucoup nos chances de concurrence sur tous les mers du monde.

Cette considération a peu de valeur, tandis qu'on peut construire en Amérique des navires de commerce et de guerre à aussi bon marché que partout ailleurs. N'a-t-il pas plus de bois, de fer et de combustible ici qu'en Europe ? A supposer le travail ouvrier y coûte davantage, les machines doivent faire compensation surtout avec le bas prix des matériaux. La Russie, la Turquie, l'Egypte et le Brésil ont fait construire à New-York des bâtiments de guerre, de sorte que l'on y construisait pour un tiers tout au plus égal à celui qu'on aurait demandé dans d'autres pays. M. Beck oublié une chose, c'est que la question de construction n'est pas la seule. Il y a aussi la question de navigation. Il importerait fort peu d'avoir des navires à bon marché, si l'on ne savait servir d'une manière économique. L'égalité rétablie sur un point se trouverait vite détruite sur un autre. Quelle que cpête, par exemple, le paquebot transatlantique d'un navire norvégien, pourvu de passagers faisant, demain, son premier voyage, le service de la marine qui dans tout autre service, et ses navires n