L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, DIMANCHE MATIN, 18 SEPTEMBRE 1881. 55me Année.

Dufour, Bonnet & Cie., Propriétaires-Editeurs.

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

NOUVELLE-ORLEANS.

DIMANCHE, 18 SEPTEMBRE 1881

VENTES A L'ENCAN.

Par E. [illegible] tres bottes, souliers et bradequins.

Mardi prochain, 20 courant, MM. Hess & O'Connor vendront au No 100, de la rue de l'Esplanade, des meubles de maison de choix.

LE COMMERCE DU COTON.

On comprend tout de suite que pour ce qui concerne la Nlle-Orléans, le commerce du coton est restreint à l'exportation de ce produit. Le temps est encore loin de nous et nous sommes un marché local absorbant pour des besoins de fabrique une partie appréciable du coton que nous recevons pour l'expédier au Nord ou à l'étranger. Nous faisons des vœux ardents pour que ce temps arrive, mais jusque-là nous n'avons à nous préoccuper que d'une chose, l'agrandissement de notre commerce d'exportation. Ce commerce est pour nous un avantage si naturel, si régulier, nous croyons pouvoir dire si sûr et si infaillible, que nous le regardons comme un droit acquis et comme un droit sanctionné par le temps.

Ce droit a reçu bien des chocs cependant; il n'a pu être exercé pendant la guerre de sécession, et quand, après cette guerre, les exploitations rurales ont pu être reprises avec de nouvelles conditions de travail, conditions toutes défavorables aux planteurs de la Louisiane et aux planteurs de tous les Etats cotonniers, nous avons eu à subir la concurrence des chemins de fer de l'Est, tous administrés par des compagnies s'efforçant d'attirer à elles le plus de coton possible et jusqu'au coton venu sur les confins du Golfe. Comme les trois quarts de cette récolte ont l'Europe pour destination, nous ne devons pas nous étonner de la préférence des ports de l'Atlantique à monopoliser ce commerce au détriment des ports du sud-ouest qui sont plus éloignés des fabriques européennes.

Mais ici nous avons à noter deux sortes de concurrences. La première est celle que nous venons de mentionner, et qui est si naturelle et si bien dans l'ordre des choses, que nous ne pourrons jamais prévaloir sur elle, quoique nous fassions. Par exemple, nous ne pourrons jamais disputer au port de Norfolk, en Virginie, le transit du coton qui lui est fourni par une zône de production dont, avec ses eaux profondes, il est un point maritime central.

Norfolk n'aura jamais le coton de la Caroline du Sud et de la Georgie, mais il peut avoir le coton de la Caroline du Nord, d'une partie du Tennessee et du Kentucky, sans compter celui de la Virginie qui lui appartient de droit comme se trouvant dans son voisinage immédiat. Le coton venant de ces divers Etats peut être expédié à meilleur marché par la voie de Norfolk que par la voie de tout autre port,

Il paraît même que c'est un fait déjà constaté et établi, car le commerce de Norfolk a pris, depuis deux ans, une extension réellement prodigieuse. En 1879, toute la recette de coton de Norfolk arrivait à peine à 300,000 balles, et en 1881. cette recette a dépassé 700,000. Elle s'est donc accrue presque subitement de plus de 100 pour cent, mais cela ne signifie pas qu'elle se compose de matières provenant de lieux étrangers à la sphère immédiate d'action du port Virginien, car il se produit plus de 700,000 balles de coton dans les deux Etats réunis de la Virginie et de la Caroline du Nord. Ainsi, jusqu'à présent on n'est pas autorisé à dire que les relations du commerce de Norfolk s'étendront nécessairement jusque dans les Etats du Tennessee et du Kentucky. Cela pourrait arriver pour certaines parties de ces Etats auxquelles une combinaison de chemins de fer offrirait des avantages tels, pour le transport du coton, que l'intérêt des planteurs serait de les accepter et de les accepter avec reconnaissance.

Mais toutes ces combinaisons sont limitées; elles ne peuvent embrasser, comme nous le disons plus haut, qu'une certaine zône de production, et cette zône une fois acquise ne peut être dépassée. La Caroline du Sud a son port de mer sur l'Océan, Charleston, la Georgie aussi, Savannah. La Floride a son port sur le Golfe, Pensacole; elle aura même bientôt deux ports sur l'Océan, Fernandinas et St-Augustin, quand les chemins de fer qui doivent les relier aux régions cotonnières de la Florida seront achevés. Norfolk ne peut avoir aucune prétention sur le coton de l'Alabama, cet Etat ayant maintenant non seulement le port de Mobile, mais encore celui de Pensacola qui lui est relié par le chemin de fer de Montgomery.

Ainsi l'ambition de Norfolk est bornée par les lois de la nature, et la combinaison des chemins de fer de Cole, dont il est tant question aujourd'hui, n'étendra pas son action au-delà de certaines limites qui sont connues déjà et qui ne peuvent être dépassées. Nous ne croyons pas, du reste, à la puissance prépondérante de toutes ces compagnies auxquelles on attribue des projets gigantesques parce qu'on croit qu'elles possèdent d'inépuisables moyens d'action. Ces moyens sont très épuisables et nous nous en rapportons sur ce point au discours prononcé par M. Thompson, de New York, à la convention des banquiers tenue tout récemment à Saratoga. "Nous sommes livrés, en ce moment, a-t-il dit, à une véritable fièvre industrielle, fièvre qui pour tenir surtout besoin de plus de mail