L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux : 72 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS.

DIMANCHE, 1er SEPTEMBRE 1889.

COMMERCE DES EPICERIES (GROCERIES.)

Le commencement d'août, on, pour nous servir du mot consacré, des *groceries*, a été entièrement flottant cette année. On réalisait cet été à la fermeté des prix qui n'eut guère varié, à l'exception de ceux du sucre qui eut été en hausse dès l'arrivée de ce produit à la Nouvelle-Orléans, l'automne dernier, et qui, depuis quelque temps, est légèrement fléchi.

La vente des conserves en boîtes a beaucoup augmenté depuis la mise en vigueur de l'Interstate Bill qui ne permet pas aux chemins de fer étrangers pour les produits du Nord et de l'Ouest expédiés à l'intérieur de la Louisiane un fret moins élevé que pour les produits à destination de la Nouvelle-Orléans. Le fait heureusement nous protège. Il y a donc, sous ce rapport, une amélioration marquée. Nous en félicitons le commerce des *groceries*.

DROGUERIES.

Sait-on bien que la Nouvelle-Orléans est devenue un centre de distribution pour le commerce des drogueries, médicaments brevetés, etc.? Tel est le cas cependant. On que nous avons perdu d'un côté nous le regagnons d'un autre. Les chemins de fer qui nous ont fait beaucoup de mal en transportant directement et à bon marché les marchandises de l'Ouest et du Nord aux différentes villes du Sud qui s'approvisionnaient autrefois à la Nouvelle-Orléans, nous font beaucoup de bien depuis qu'ils ont établi partout des lignes secondaires qui rayonnent dans tous les sens et mettent notre ville en communication avec tous les petits marchés de l'intérieur. Les conditions qu'offre celle-ci au commerce de détail sont en effet plus avantageuses. On achète ici par petits lots, sans accumuler de stock, et on obtient toujours le temps nécessaire pour s'acquitter.

Il en sort pas aujourd'hui un seul navire de notre port pour le Honduras anglais et espagnol, pour le Guatemala, pour les Etats-Unis de Colombie et le Mexique, qui n'ait dans son chargement une forte quantité de drogueries, de produits chimiques et de médicaments brevetés. Tout cela venait autrefois directement des ports européens. C'est donc un pas fait en avant, un nouveau débouché pour notre commerce local, un avantage marqué remporté par nos négociants sur ceux de l'Ancien Monde.

Et pourquoi, demanderez-t-on, l'Amérique Centrale et le Mexique ont-ils pris ce nouvel essor pour leurs commandes de l'autre côté de l'Océan et s'adressent-ils maintenant à nous? C'est que nous leur faisons des conditions plus avantageuses et qui résultent de nos relations avec l'Europe, c'est que le fret entre les ports d'outre-atlantiques et les nôtres est moins élevé qu'entre ces mêmes ports et ceux du sud de l'Amérique, c'est, enfin, que nous fabriquons nous-mêmes et que nos produits sont égaux à ceux que nous importions jadis.

Ces produits, nous les savoyons partout en Louisiane, dans le Mississipi, au Texas, dans l'Alabama, la Floride et le sud-ouest de la Georgie. Le chemin de fer du Pacifique Sud nous permet également d'approvisionner le vaste région qui sépare la Louisiane des bords de l'océan Occidental. Nous avons maintenant à la Nouvelle-Orléans des contiers en drogueries, c'est-à-dire que celle-ci vend beaucoup plus qu'elle n'achète. Il y a quelques années, on eut jugé la chose impossible et irréalisable.

CHARBON.

La Nouvelle-Orléans reçoit son approvisionnement de charbon de deux sources également abondantes. La Pennsylvanie lui envoie par l'Ohio et le Mississipi le produit de ses intarissables houillères; l'Alabama Central lui expédie son charbon par les chemins de fer. Très prochainement le Tennessee lui enverra le sien par la rivière de ce nom. Par les voies que nous venons d'indiquer, les frais de transport sont peu considérables, de sorte que nous pouvons annoncer ici un stock énorme de combustible et satisfaire à toutes les exigences de la navigation et de l'industrie.

Voici, par mois, la quantité de charbon reçue à la Nouvelle-Orléans :

La consommation du mois d'août 1888 comprend les 70 bateaux et barges que la tempête de sa dernier-mois a engloutis. Le prix du charbon par chargement de bateau, dans le courant de la présente année, a varié de 25 à 50 cts le baril.

Pendant l'année écoulée le 31 mai 1889, il a été reçu à la Nouvelle-Orléans 11,751 wagons (chemin de fer) de charbon de l'Alabama, soit 20 tonnes au car, faisant un total de 235,020 tonnes. C'est une augmentation de 4,861 cars, soit 97,220 tonnes, sur la période correspondante de 1888.

COMMERCE DES CHAUSSURES EN GROS.

Nous ne saurions, sans mentir à notre pensée, affirmer que la Nlle-Orléans fasse de grands progrès industriels. Nous admettrons cependant qu'elle s'efforce de sortir de la torpeur d'autrefois et qu'elle suit maintenant une voie qui doit infailliblement aboutir à une transformation complète de ses anciennes conditions d'existence. Prenons, par exemple, l'industrie de la chaussure. Il y a quelques années, nous étions les humbles serviteurs du Nord; on ne fabriquait rien chez nous. Nous possédons aujourd'hui nombre de manufactures qui non-seulement pourvoient à la demande locale mais expédient au dehors. Ce que nous fabriquons est supérieur aux produits similaires du Nord sous le double rapport de la qualité des matériaux et de la confection. On ne sait peut être généralement que $50,000 de chaussures sont livrées toutes les semaines par nos manufactures locales à la consommation de la Louisiane et à l'exportation, le tout rendu à l'avance. Or, les chaussures reçues du Nord et celles faites ici respectivement un total d'environ six millions de dollars. On voit que la part de la Nouvelle-Orléans dans ce total est près de moitié. Nous faisons certainement de meilleure besogne qu'un temps. Les pensez mêmes on ouvre sont choisies avec plus de soin, le travail est fait avec plus de conscience, la confection est plus solide. Notre réputation de on est et bien établie qu'on importe de nos chaussures à Cincinnati, à St-Louis, à Chicago, etc. On se sait encore chausser, les femmes surtout, quand on a reçu des bottines de la Nouvelle-Orléans. Les commandes nous viennent des Carolines jusqu'à l'Arizona et du Tennessee jusqu'à l'Amérique Centrale. Les chemins de fer nous font, il est vrai, un peu de tort, en nous imposant des frais de transport supérieurs à ceux qu'ils établissent pour d'autres villes. Mais nous arriverons peu à peu à nous mettre sur quelque chose, et nous obtiendrons à la fin que la Nouvelle-Orléans ne soit pas toujours la victime de ses rivales. Patience et longueur de temps..... on sait le reste.

Inutile d'entrer dans le détail des prix. Tout le monde connaît un bon marché, et les négociants entreprenants — nous ne voulons citer aucun nom, mais on les connaît — qui en confectionnent à léger profit dédommagent promptement leurs risques et sont sûrs d'arriver à la fortune. Ce sont les sous qui font les dollars.

CHAPELLERIE.

Le commerce des chapeaux en gros prend un développement marqué. Ce n'est pas que la chapellerie soit beaucoup plus forte pour la Nlle-Orléans, mais il se crée de nouveaux débouchés que notre dernière ville est appelée à desservir. Nous seulement aux campagnes de la Louisiane, mais au Texas voisins est tout à gagner à faire les mêmes commandes. Les chapeaux ne sont pas chers, il est vrai, mais ils ne sont en général pas d'une qualité à craindre la concurrence du dehors. Ce qui est de même pour les casquettes, dont la consommation est considérable.

DEUX MAISONS DE COMMISSION.

Deux maisons de commission, dont l'une est spécialement consacrée à la vente des produits de la ferme, ont été établies récemment à la Nouvelle-Orléans. Elles ont pour but de faciliter aux producteurs de l'intérieur l'écoulement de leurs produits et de leur éviter les frais et les ennuis de la vente