L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

G. P. WEISSE & Co. Rue de Chartres, No 78, Entre Conti et Bienville.

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 26 JANVIER 1861.

G. P. WEISSE, R. DUVERGER — N. DUFOUR, S. MARBY — Editeurs-Propriétaires

Nouvelle-Orléans, SAMEDI MATIN 26 JANVIER.

☞ Voir la seconde page, pour :

Le Feuilleton.
Le Bulletin Commercial,
Le Marché aux Bestiaux,
Le Mouvement du Port,
Le Départ des Steamers et Bateaux.

Abonné à la Semaine.

Les porteurs de l'ABEILLE sont autorisés à recevoir des abonnements "à la semaine" à raison de 25 CENTS pour les six numéros. On paiera aux porteurs.

Ventes à l'encan de ce jour.

Par M. Vignié, à la Bourse St-Louis.—Maison dans la rue des Bons Enfans et terrains dans la rue Moliant.

Par Julian Neville, à la Bourse St-Charles.—Terrain au coin des rues Julie et Carondelet.

Par C. E. Foutail, à la Bourse St-Louis.—Propriété dans la rue Crepe, et terrain dans la rue de l'Indépendance.

Par Vincent & Co, 28 Douane—Marchandises.

Par Francis Fernandez, à 10 heures, à son magasin d'ocean, assurance Charles, et Bellevue de—Marchandises, chaussures, &c. &c.

Par E. Roger & Co, à 10 heures, à leurs magasins d'ocean, rue Vieille Levee, Nos 45 et 47.—Chaussures, bottes, bottes, &c., sans réserve.

Lignes de steamers.

On parle avec complaisance, dans certaines régions, des horizons nouveaux que permettent d'entreprendre dans l'avenir la séparation du Sud d'avec le Nord, des développements gigantesques qu'est appelé à prendre le commerce de la Nouvelle-Orléans. Notre ville sera, dit-on, le Calcutta du Nouveau Monde et des milliers de navires viendront remplir de leurs rangs serrés le croissant du port, qui offrira aux yeux du voyageur étonné une forêt de mâts agrémentée parsemée de nombreuses cheminées de pyroscaphes.

Sans se laisser éblouir par les séductions calculées des optimistes, on doit néanmoins reconnaître que la rupture des liens politiques, qui attachaient le Sud au Nord, sera naturellement pour effet d'opérer dans les relations commerciales une perturbation qui ne peut que tourner au détriment de la métropole du Nord et au profit de la métropole du Sud. Sans diminuer en rien le chiffre de nos exportations, le nouvel ordre de choses doit avoir pour résultat d'accroître considérablement le chiffre de nos importations, peut être même de le quintupler.

Mais à ce point de vue, la Nouvelle-Orléans n'est pas le seul port qui ait la prétention de détrôner New-York. Norfolk en Virginie, Charleston dans la Caroline du Sud, Savannah dans la Georgie, et Mobile dans l'Alabama, vont faire d'énergiques efforts pour mettre les circonstances à profit afin de s'agrandir et d'acquérir une importance, que, comme ports, ces villes sont loin d'avoir obtenue jusqu'à présent. Si les trois premières de ces villes ont l'avantage d'être situées sur l'Atlantique et par conséquent d'être plus rapprochées des marchés européens, la Nouvelle-Orléans a celui d'être la clef de la navigation du Mississipi et d'avoir pour distribuer ses importations dans l'intérieur la voie de communication la moins coûteuse. Elle a pour clients forcés tous ceux qui trouvent avantage à lui expédier leurs produits c'est-à-dire les producteurs de deux millions de balles de coton, sans parler des producteurs de sucre et de tabac. Toutes les circonstances favorisent donc le nouvel essor que notre place doit prendre. Elle doit être non seulement le grand entrepôt d'échange entre les produits du sol fécond du Sud et les articles manufacturés de l'Europe, mais encore le grand marché financier de la confédération cotonnière.

Il ne faut pas croire qu'un pareil résultat s'obtiendra sans le moindre effort, et si nos hommes d'affaires ont l'ambition que nous leur supposons, ils comprendront la nécessité de ne pas se laisser gagner de vitesse. Or, une des premières mesures à prendre sera d'établir le plus promptement possible des lignes de bateaux à vapeur entre la Nouvelle-Orléans et les principaux ports européens, Liverpool et le Havre devant être placés en première ligne. Si on ne le fait pas, il faut s'attendre à voir Norfolk Charleston ou Savannah prendre les devants et nous enlever le concours que peuvent donner les capitalistes anglais et français.

Nous n'examinerons pas aujourd'hui en détail les chances d'une pareille entreprise. La question a été étudiée lors des divers essais qui ont précédemment échoué, et nous pensons que tous les gros d'affaires qui sont en état de s'intéresser à la création de ces lignes. Seulement nous ferons observer que la séparation devant donner une impulsion immédiate au commerce direct, assure le succès de l'affaire si elle est organisée sur des bases convenables. Il faut des steamers appropriés aux besoins divers du service et qui puissent dans la saison, où les passagers pour l'Europe seront peu nombreux, trans porter du coton. L'accroissement des importations ne saurait manquer d'assurer le fret de retour.

L'argent ne manque pas sur la place, les hommes regorgent d'espèces, et il nous semble que les gros capitalistes devraient se préoccuper un peu moins de raser le petit commerce, et un peu plus des moyens de donner l'élan à l'esprit d'entreprise. Si quelques nous influents veulent se mettre à la tête d'un projet pour l'établissement d'une ou deux lignes de steamers transatlantiques, ils seront activement secondés et ils trouveront en Angleterre et en France des capitaux pour les aider. Nous ne pensons recevoir longtemps dans la dépendance de New-York et de Boston, ni laisser les négociants du Nord prélever sur les marchandises destinées à notre place des commissions et des frais de transport qui ne sont qu'un impôt inutile grévant en définitive les consommateurs du Sud.

La question est d'une importance tellement vitale, qu'elle ne peut manquer d'éveiller la sollicitude des grands planteurs, et que si on ne réunit pas à la Nouvelle-Orléans les capitaux suffisants, il y a lieu de faire appel aux villes situées sur le Sèvre ou sur tout autre point, qui attachant le Sud au Nord, sera naturellement pour effet d'opérer dans les relations commerciales une perturbation qui ne peut que tourner au détriment de la métropole du Nord et au profit de la métropole du Sud. Sans diminuer en rien le chiffre de nos exportations, le nouvel ordre de choses doit avoir pour résultat d'accroître considérablement le chiffre de nos importations, peut être même de le quintupler.

Mais à ce point de vue, la Nouvelle-Orléans n'est pas le seul port qui ait la prétention de détrôner New-York. Norfolk en Virginie, Charleston dans la Caroline du Sud, Savannah dans la Georgie, et Mobile dans l'Alabama, vont faire d'énergiques efforts pour mettre les circonstances à profit afin de s'agrandir et d'acquérir une importance, que, comme ports, ces villes sont loin d'avoir obtenue jusqu'à présent. Si les trois premières de ces villes ont l'avantage d'être situées sur l'Atlantique et par conséquent d'être plus rapprochées des marchés européens, la Nouvelle-Orléans a celui d'être la clef de la navigation du Mississipi et d'avoir pour distribuer ses importations dans l'intérieur la voie de communication la moins coûteuse. Elle a pour clients forcés tous ceux qui trouvent avantage à lui expédier leurs produits c'est-à-dire les producteurs de deux millions de balles de coton, sans parler des producteurs de sucre et de tabac. Toutes les circonstances favorisent donc le nouvel essor que notre place doit prendre. Elle doit être non seulement le grand entrepôt d'échange entre les produits du sol fécond du Sud et les articles manufacturés de l'Europe, mais encore le grand marché financier de la confédération cotonnière.

Il ne faut pas croire qu'un pareil résultat s'obtiendra sans le moindre effort, et si nos hommes d'affaires ont l'ambition que nous leur supposons, ils comprendront la nécessité de ne pas se laisser gagner de vitesse. Or, une des premières mesures à prendre sera d'établir le plus promptement possible des lignes de bateaux à vapeur entre la Nouvelle-Orléans et les principaux ports européens, Liverpool et le Havre devant être placés en première ligne. Si on ne le fait pas, il faut s'attendre à voir Norfolk Charleston ou Savannah prendre les devants et nous enlever le concours que peuvent donner les capitalistes anglais et français.

Nous n'examinerons pas aujourd'hui en détail les chances d'une pareille entreprise. La question a été étudiée lors des divers essais qui ont précédemment échoué, et nous pensons que tous les gros d'affaires qui sont en état de s'intéresser à la création de ces lignes. Seulement nous ferons observer que la séparation devant donner une impulsion immédiate au commerce direct, assure le succès de l'affaire si elle est organisée sur des bases convenables. Il faut des steamers appropriés aux besoins divers du service et qui puissent dans la saison, où les passagers pour l'Europe seront peu nombreux, transporter du coton. L'accroissement des importations ne saurait manquer d'assurer le fret de retour.

L'argent ne manque pas sur la place, les hommes regorgent d'espèces, et il nous semble que les gros capitalistes devraient se préoccuper un peu moins de raser