L'ABEILLE

JOURNAL OFFICIEL DE L'ETAT.

PAR BULLITT, MAGNES & Cie.

No. 91, Rue Chartres.

Nouvelle-Orléans — $12 ; *Campagne* — $10 | *Payable d'avance*

NOUVELLE-ORLEANS —
LUNDI MATIN, 26 JUILLET 1841.

POUR GOUVERNEUR,
HENRY JOHNSON.

PROGRES DU COMMERCE AMERICAIN

IV.

(*Voir l'Abeille du 21.*)

La paix générale ouvrit une ère nouvelle au commerce Américain et l'impulsion imprimée par cet événement fut encore singulièrement augmentée par la loi de navigation de 1817, élaborée sur le modèle de celle de la Grande Bretagne. Cet acte qui n'accordait les avantages de la nationalité qu'aux bâtimens dont les officiers et les trois quarts au moins de l'équipage seraient citoyens des Etats-Unis, contribua plus que toute autre mesure à donner un immense développement au commerce.

Tout semblait d'ailleurs favoriser ce résultat de toute part. La colonisation des nouveaux Etats de l'Ouest et l'importation de produits qui en fut la conséquence eurent donner à notre industrie une activité inconnue jusque là sans exemple. Des établissements manufacturés furent plus seulement les agens de transport du commerce étranger, mais au contraire, véhicule du commerce national, et nos produits furent portés non seulement à Cuba, en Mexique, aux Antilles, mais en Angleterre, en France, en Allemagne, dans toute l'Amérique du Sud et jusque dans l'Inde.

Aucun chapitre de l'histoire du commerce n'offre un plus grand intérêt que celui qui nous fait connaître l'accroissement de nos marchandises d'exportation provenant de notre agriculture, de l'activité de nos manufactures. Mais l'agriculture a toujours la plus abondante de notre richesse nationale, et considérée au point de vue de ses échanges et de ses résultats extérieurs.

L'importance de la culture du coton qui occupe aujourd'hui presque dans cet ordre de nos Etats du Sud, et qui contribue, par le produit d'immenses droits de douane, à couvrir les dépenses de notre gouvernement, est le résultat d'immenses défrichemens de terres vierges fertiles, dans l'ouest, à la faveur d'une navigation permettant d'exporter des masses de céréales qui n'avaient absolument point de valeur à la consommation sur les lieux. Le lin, le chanvre fournis par les Etats de l'Ouest et encore une branche fort importante de leurs produits agricoles. Les bois de construction de toutes sortes, la potasse et les résineux entrent aussi pour une valeur considérable dans la somme de nos exportations. Tous se rattachant à l'agriculture, et sont les principaux articles de notre commerce des fourrures et des salaisons, qui ont aussi de l'importance n'en sont pas moins dignes d'attention.

Les produits de la pêche ne sont pas moins remarquables. La morue et les produits qu'en dérivent, la baleine, le hareng, le saumon, le scrod, les huîtres constituent d'importantes branches de notre commerce, sans compter la consommation locale.

Les manufactures commencent à prendre chez nous un développement considérable. Les cotonnades, les lainages, les soieries, les articles de fer, de coutellerie, de bois, de papier, de cuir, de verre, de poterie, de chapellerie, de parfumerie, de bijouterie, de quincaillerie, de meubles, de voitures, de machines, de bateaux à vapeur, de navires, de produits chimiques, de pharmacie, de peinture, de vernis, de bougies, de savons, de sucre, de mélasse, de rhum, de bière, de vins, de liqueurs, de tabac, de cigares, de chapeaux, de gants, de fourrures, de modes, de parapluies, de cannes, de jouets, de papiers peints, de cartes à jouer, de livres, de musique, de gravures, de lithographies, de typographie, de reliure, de tapisserie, de dentelles, de broderies, de passementerie, de boutons, de rubans, de fleurs artificielles, de plumes, de peignes, de brosses, de pipes, de tabatières, de bijoux, de montres, de pendules, de lampes, de lanternes, de fouets, de selles, de harnais, de carrosserie, de tonnellerie, de vannerie, de cordages, de filets, de sacs, de tentes, de voiles, de tapis, de couvertures, de chaussures, de vêtemens, de coiffures, de gants, de corsets, de bas, de bonneterie, de fabrication de sucre de betterave, de fabrication de sucre de canne, de fabrication de sucre d'érable, de fabrication de sucre de sorgho, de fabrication de sucre de maïs, de fabrication de sucre de palmier, de fabrication de sucre de bouleau, de fabrication de sucre de noyer, de fabrication de sucre de pin, de fabrication de sucre de sapin, de fabrication de sucre de cèdre, de fabrication de sucre de chêne, de fabrication de sucre de hêtre, de fabrication de sucre de frêne, de fabrication de sucre de tilleul, de fabrication de sucre de peuplier, de fabrication de sucre de saule, de fabrication de sucre de bouleau, de fabrication de sucre de noyer, de fabrication de sucre de pin, de fabrication de sucre de sapin, de fabrication de sucre de cèdre, de fabrication de sucre de chêne, de fabrication de sucre de hêtre, de fabrication de sucre de frêne, de fabrication de sucre de tilleul, de fabrication de sucre de peuplier, de fabrication de sucre de saule.

Ces produits sont exportés en immenses quantités et constituent chaque année une valeur considérable. Ils sont transportés par nos navires, qui, depuis la paix, ont atteint le plus haut degré de perfection. Aucune nation ne peut lutter avec nous pour la vitesse, la solidité et la commodité de nos bâtimens. Ils sont construits avec économie, et ils ne le cèdent à aucun autre pour la sûreté et la rapidité de la traversée. Il est donc naturel que le fret de nos navires soit moins cher que celui des navires étrangers, et que la préférence leur soit accordée par les chargeurs. Cette préférence est encore augmentée par la sollicitude que montrent nos capitaines pour les marchandises qui leur sont confiées, et par la bonne foi avec laquelle ils remplissent leurs engagemens. Aussi, malgré les droits différentiels établis par la plupart des nations, nos navires sont-ils toujours recherchés dans tous les ports du monde.

Le développement de notre commerce maritime a été tel, depuis la paix, que le tonnage de nos navires employés dans le commerce extérieur a presque doublé. Il était, en 1815, de 854,295 tonneaux ; il s'est élevé, en 1840, à 1,634,000 tonneaux. Ce tonnage, qui, en 1815, était à celui de la Grande Bretagne comme 1 est à 3, est aujourd'hui à peu près égal à la moitié de celui de cette puissance. Il est supérieur à celui de la France, de la Hollande, de la Prusse, de la Suède, de la Norwège, de la Russie, de l'Espagne, du Portugal, de l'Autriche, de l'Italie, de la Turquie, de la Grèce, de la Belgique, de la Suisse, de la Bavière, du Hanovre, du Wurtemberg, du Mecklenbourg, du Holstein, du Brunswick, du Nassau, du Hesse-Cassel, du Hesse-Darmstadt, du Hesse-Homburg, du Francfort, du Lubeck, du Brême, du Hambourg, du Saxe-Weimar, du Saxe-Cobourg, du Saxe-Gotha, du Saxe-Meiningen, du Saxe-Altenbourg, du Saxe-Hildburghausen, du Saxe-Lauenbourg, du Saxe-Ernestine, du Saxe-Coburg-Gotha, du Saxe-Coburg-Saalfeld, du Saxe-Coburg-Kohary, du Saxe-Coburg-Ehrenbreitstein, du Saxe-Coburg-Rosenau, du Saxe-Coburg-Ehrenfeld, du Saxe-Coburg-Ehrenstein, du Saxe-Coburg-Ehrenberg, du Saxe-Coburg-Ehrenfels