L'ABEILLE.

Journal officiel du District et de la Ville,
IMPRIME PAR JEROME BAYON.
NOUVELLE-ORLEANS:
VENDREDI MATIN, 13 NOVEMBRE 1835.

☞ Pour les marchés du Hâvre, de Liverpool &c. voir la partie anglaise.

Le New-York Herald du 28, contient les documents suivants:

Rue de Wall street, on a reçu des avis de Washington relatifs à nos relations avec la France, d'une plus haute importance. Un de nos correspondans les distingués a exprimé les doutes qui avaient sur le point de nous relations amicales qui existaient entre ces deux peuples.

Il est question l'arrangement pour spéculer largement en marchandises françaises et en munitions de guerre.

Dernièrement, dans ses conversations avec quelques personnes qui avaient été lui rendre visite, le général Jackson a laissé échapper de ces phrases entrecoupées qui a mûrement fortement la guerre.

Hier, cependant, nous avons appris que le vice président est parti à la hâte, hier matin, pour Washington, suite de dépêches pressantes qu'il avait reçues lundi. Une semaine prochaine, il y aura une assemblée générale de tous les membres du cabinet et de tous les oreillers intimes, pour décider d'une manière ou l'autre les premières dépêches qu'on doit expédier en France, aussi bien que celui dans lequel sera rédigé le message au Congrès, et pour déterminer l'attitude que l'on doit prendre à l'égard de la France et des opérations qu'on prendra de suite le roi du lion nous sommes à mûrir pour la guerre."

Nous avons lieu d'être étonné d'une semblable nouvelle, qui sans doute a pris naissance dans le comptoir d'un spéculateur de Wall street. Le *Globe* de Washington, gazette officielle du gouvernement ne dit rien à ce sujet, les journaux français des dates les plus récentes se taisent également là-dessus; et par-dessus la lettre de M. le lieutenant général Valazé, publiée dans un de nos précédens numéros, et qui donne à espérer les plus belles espérances sur l'heureux état de la négociation entamée, tout cela ne nous laisse pas présumer et même croire fermement, que ces bruits de guerre, toutes ces marchandises françaises accaparées par quelques négocians, toutes ces prétendues spécialisations sur les munitions de guerre ne sont en effet qu'une tentative de bourse pour faire un place une hausse ou une baisse dans les fonds publics. Le quartier Bô vient cette nouvelle (il aurait) suffirait pour confirmer nos soupçons à cet égard.

Nouvelles récentes d'Europe.

Nous lisons dans le *Charleston Mercury* du 5 de ce mois:

Le brick de la ligne de l'Union *James*, capitaine Herrick, arrivé hier à en notre port, a apporté des gazettes de New-York du 31 dernier. Ils contiennent des nouvelles de Londres et de Liverpool du 17 octobre.

La rareté du numéraire qui continuait encore se manifeste péniblement fait ressentir dans les affaires des banquiers, et à occasionné une baisse considérable dans les fonds espagnols; mais 180,000 livres sterling étaient, sans qu'on s'y fût attendu, investies dans les consolidés pour compte des réfugiateurs coloniaux, l'argent commença à reparaître, et les agens de change prévoient rétablir sous les comptes des fonds étrangers à un plus facilement qu'on ne s'y attendait dans le principe. Les personnes à bien au cours des mauvaises de la bourse, considèrent la présente secousse de nouvelle comme entièrement factice, et le résultat de quelques grandes spéculations. Cette pensée, toutefois, ne peut pas être de longue durée, car les fonds ne tardent pas à donner les dividendes de plus grandes sommes étrangers, sans compter que le paiement des coupons des fonds anglais doubles ci arrivé.

Londres, 30 septembre.

Bourse. — *Anglais consolidés*: 90 3/4, 91, 90 3/4, 3/8; à tempo: 91, 90 7/8, 91 1/8, 3/8, nouveau 90 3/4 et demi pour cent: 97 7/8, 90,—longues années: 91, 16 3/4, à l'ouverture;—un mois 91 1/4, 3 7/8 P.M.;—bons de l'échiquier, 15 s. 17 s. 15 s P.M.;—actions de la banque, à l'ouverture, 211.

Les vignobles ont beaucoup souffert des mauvais temps, et on prévoyait que cette année les vendanges seraient les plus pauvres qu'on ait vu depuis 1829.

L'amiral de Rigny est de retour de Naples, parfaitement satisfait, dit-on, de la mission dont il était chargé. On connaît aussi le mariage de la princesse Marie d'Orléans avec le prince de Syracuse.

On écrit de Vienne, en date du 19 septembre, que la révolution du corps d'armée autrichien d'Italie est définitivement résolue. Un rescrit du conseil de guerre autrichien a donné le rappel de huit bataillons. On a aussi donné des ordres pour incorporer 40 divisions de cavalerie d'artillerie.

Il paraît exister en Portugal quelques intrigues hostiles contre l'Angleterre. Le décret de Miguel, signé par tous les comptes de Lisbonne, témoignait d'actions, semble à la reine de ne conclure avec l'Angleterre aucun nouveau traité de commerce. Mais à Oporto on fait circuler une contre-pétition.

La junte de Cadix vient de publier un manifeste déclarant le comte Jorens coupable de haute trahison.

Quelques gazettes françaises prétendent que le gouvernement portugais a refusé de faire marcher des troupes en Espagne, malgré la requête de la reine.

Les bruits les plus contradictoires circulent sur les affaires d'Espagne. On n'entend rien de positif.

Nous lisons encore qui suit dans une gazette de Charleston, sous la date de New-York 30 octobre:

Nous avons reçu ce matin par le paquebot *France*, du Hâvre nos dates précédentes du journaux de Paris qu'au 25 septembre inclusivement, mais ils ne contiennent absolument aucune nouvelle.—Nous connaissons déjà leur contenu par la voie d'Angleterre.

Nous découvrons, ou nous croyons découvrir un changement dans le ton de la presse. Les dernières nouvelles règlent la presse n'ont pas été sans influence.

Nous ne voyons aucune attaque contre la personne du Roi ou contre son titre, mais l'opposition, quoiqu'envenimée, est aussi vigoureuse que jamais. Ses attaques, toutefois sont obliques et ressemblent, si d'après l'idée générale que nous nous formons en examinant la presse, c'est que le roi citoyen devra donner toute son énergie et toute sa puissance pour le maintien de son gouvernement.

La marche de l'Espagne vers le libéralisme, ou plutôt vers l'anarchie, est bien prononcée, irrésistible. Le gouvernement de la reine semble être tombé sans ressource et sans espèce de ressources dans un état d'insolence et de désorganisation, et pendant ce temps les braves et vigoureux montagnards du Nord soutiennent avec une constance admirable la cause monarchique aventureuse. Les exilés are Anglais, quoiqu'ils puissent faire à l'avenir, n'ont toujours rien fait encore de digne de leur honneur national. Il n'ont encore rien tenu des promesses pompeuses qu'ils avaient faites lorsqu'ils se joignirent à cette croisade. (*N. York Com. Advertiser.*

Les papiers ministériels attaquent O'Connell, et, chose étrange, il est beaucoup flatté par l'organe des anti-royalistes. (*Gazette de France.*

50 actions de la banque des Etats-Unis se sont vendues le 20, à New-York, à 210 1.

La *Gazette de Salem* du 27 annonce que les paquets de la grande malle de l'est ont été volés le dimanche 25, peu de temps après qu'ils venaient d'être chargés au bureau de la poste de cette ville.

Le steamer *David Brown* est arrivé à New-York samedi matin 31 dernier.

Chemin de fer de Charleston à Cincinnati.

Nous lisons dans le *Mercury* de Charleston du 4 de courant, les paragraphes suivans, qui doivent réveiller l'attention de négocians de la Nouvelle-Orléans, et les diriger sur un article éditorial que nous avons publié dans notre numéro du 19 octobre dernier et intitulé "*Commerce de l'Ouest.*"

Assemblée publique.

L'assemblée générale des citoyens de Charleston a eu lieu à l'Hôtel de ville aujourd'hui à midi, pour recevoir le rapport du comité de 13, sur le *chemin de fer projeté*, de Cincinnati à Charleston."

EDWARD W. NORTH, intendant."

"CHEMIN DE FER PROJETÉ.

"Les citoyens sont appelés à s'assembler aujourd'hui à midi, afin de recevoir le rapport du comité, sur cet objet important. Maintenant la confiance qu'ils doivent avoir dans leurs forces. Que toute autre affaire soit mise de côté, et que les citoyens de Charleston, montrent la détermination d'agir avec promptitude et vigueur dans que le commande la circonstances actuelle. Le sujet est un des plus importans qui puissent attirer l'attention publique. Il n'intéresse en lui même rien moins que les destinées de *Charleston* Les délibérations de ce jour peuvent dépendre la prospérité future et le bien être de cette ville. De l'impulsion donnée aujourd'hui peut dépendre le succès d'une entreprise sur laquelle reposent éminemment les espérances de nos enfans."

La simple lecture de ce dernier article ne doit-elle pas suffire pour donner de justes idées à l'esprit des au commerce de notre ville? En effet lorsque l'on considérera que l'exécution du chemin de fer de Charleston et Cincinnati aura pour but d'enlever à la Nouvelle Orléans l'entrepôt des produits de l'un des plus riches Etats de l'Ouest, cette seule considération ne doit-elle pas être de nature à inspirer des résolutions énergiques et à engager nos négocians ainsi bien que tous nos citoyens en général à prendre des mesures propres à détruire sinon contrebalancer le gigantesque projet des habitans de Charleston, qui ont pour but de leur donner la métropole des Etats du Sud, et d'une grande partie de ceux de l'Ouest. Combien plus cette troisième cité grandit, lorsque la population de la Nouvelle-Orléans aura connaissance du rapport de ces républicains du comité des quinze, adopté par l'assemblée de Charleston, et dans lequels tous les obstacles ont été prévus, toutes les considérations calculées, tous les avantages perçus de manière à ne laisser aucun doute quant au succès de l'entreprise projetée.

Le rapport roule sur quatre points principaux qui tous furent appliqués, de la manière la plus satisfaisante.

1o. Qu'il est essentiel à la prospérité mutuelle des Etats du Sud et de l'Ouest aussi bien qu'au développement de leurs ressources respectives, que ces Etats soient liés ensemble par un chemin de fer étendant de la rivière de l'Ohio jusqu'à l'Océan Atlantique.

2o. Qu'un tel chemin offrirait un débouché immense aux produits de la Nouvelle-Orléans, jusqu'ici maintenant aucune communication commerciale avec le Sud, et de cette manière la Nouvelle-Orléans serait un commerce dont l'étendue ne peut être définie, ni même conçue par l'esprit le plus hardi.

3o. Que le chemin de fer projeté offrirait aux citoyens de Charleston, un moyen de placement de leurs capitaux, qui, sous tous les rapports, serait le plus avantageux et le plus sûr qu'ils puissent trouver dans le pays.

4o. Que de tous les projets connus, le plus praticable, celui qui offrira le moins de difficultés et de dépenses, au moindre laps de temps, et par conséquent le plus économique pour remplir le but proposé, est celui qui unira Charleston à Cincinnati.

—Le rapport explique entre les raisons qui doivent engager les citoyens de l'Ouest à concourir de tous leurs moyens à l'exécution du projet. L'échange des denrées de la vallée de l'Ohio contre les riches produits du Sud, la prompte et facile communication entre les Etats Atlantiques et ceux de l'Ouest, 60 heures seulement étant le terme moyen du transport des marchandises entre Cincinnati et Charleston, tandis qu'il faut employer dix jours pour se rendre de la Nouvelle-Orléans à Cincinnati, de New-York, de 10 à 12, de Philadelphie, de 8 à 10 et de Baltimore, par le moyen d'un chemin de fer par dessus les montagnes, 4 jours. Outre cet avantage immense, le rapport fait voir la diminution considérable qui s'établirait dans les droits de transports, à laquelles que l'on se soulevait et qui résultent de la navigation du golfe du Mexique, la perte réelle que l'on éprouve continuellement par les naufrages sur la côte de la Floride, excéderait, nous dit-on le montant des intérêts sur la somme principale que coûterait l'établissement d'un chemin de fer, à partir de l'Océan Atlantique jusqu'au fleuve Mississipi. Tels sont à peu près les motifs principaux qui doivent décider de la construction de ce chemin.

Nous n'examinerons pas la question sous le même point de vue que l'ont considérée les auteurs du rapport que nous venons de citer. Nous ne refuterons pas ce qu'il y a de spécieux dans les raisons alléguées par ces derniers pour mettre à exécution le chemin projeté. Nous ne dirons pas que, s'il y a des risques dans la navigation du Mississipi ou dans celle du golfe du Mexique, ces risques augmenteront, dans une proportion égale, le prix des lenrées qui s'importent ou s'exportent, et que par conséquent l'équilibre reste parfait. Nous ne discutons pas ressortir l'avantage du transport des marchandises par un fleuve comme le nôtre, sur celui qui se ferait par un chemin de fer de 700 milles de longueur, sur lequel les denrées seraient constamment exposées à l'intempérie de la saison, à la pluie, l'humidité, la chaleur &c. &c. Nous ne dirons pas aussi que six à sept cents bateaux à vapeur de 300 tonneaux chacun, terme moyen, suffisent à peine au transport des produits de l'Ouest, par le fleuve Mississipi, ce qui exigerait au moins trente millions, non compris les machines locomotives, pour remplir le même but. Soixante quatorze milles et demi du chemin seraient occupés constamment par des chars, à peu-près le huitième de la route; avec cette différence, cependant que le bateaux à vapeur se croisent toujours et se rencontrent sur le Mississipi, ce qui ne saurait pour offrir les mêmes facilités au commerce, nécessiterait pour le moins dix jeux de coulisses complets. Toutes ces observations sont palpables, cependant nous ne nous étendrons pas d'avantage sur ce sujet et nous nous bornerons à mentionner ici que habitans de la Nouvelle Orléans, qu'il est temps de se réveiller de leur sommeil profond: confions dans les ressources que la nature a mises à leur disposition et ne s'aperçoivent pas des mêmes des Etats Atlantiques pour enlever à notre ville le titre de métropole des Etats de l'Ouest; Charleston particulièrement, est de toutes les villes de l'Est, la plus dangereuse rivale qui lui soit opposée; Charleston bon gré malgré veut disputer à New-York même la souveraineté du commerce des mers; que ne doit-elle pas faire pour enlever à son tour. Elle ne peut y parvenir qu'en s'accaparant des produits de l'intérieur. Or on dit juger si elle mettra tout en œuvre pour obtenir ce commerce important; des millions ne seront rien pour elle à dépenser lorsqu'elle verra des milliards à gagner.

Que la Nouvelle-Orléans ouvre donc les yeux sur l'entreprise médités; et qu'elle cherche surtout à employer les palliatifs nécessaires pour combattre avec succès le projet du chemin de fer entre Cincinnati et Charleston.

VARIÉTÉS.

LETTRES SUR L'AMERIQUE.

Si quelque chose est capable de rassurer les amis de la paix sur la possibilité d'une rupture entre la France et les Etats-Unis, c'est certainement l'aspect que présentent en ce moment les Etats-Unis eux-mêmes. Aujourd'hui les Américains de tous les partis agissent dans leurs affaires privées comme des gens bien convaincus qu'aucun événement ne viendra jeter la perturbation dans le commerce de leur pays. Celui qui eût débarqué à New-York, à Boston ou à Philadelphie le jour où l'on y connut l'effet produit en France par le message du général Jackson, et qui aurait fait l'épreuve jusqu'à présent, ne saurait plus l'Amérique. A l'inquiétude a succédé la confiance la plus illimitée. Tout le monde spéculé et l'on spécule sur tout. Les plus audacieuses entreprises s'effectuent partout et toutes trouvent des souscripteurs. Depuis le Maine jusqu'à la Rivière-Rouge, les Etats-Unis sont devenus une immense ruche Quinconcaux. Jusqu'à présent tout le monde est en bénéfice et il n'y a qu'à arrive toujours tant que la spéculation est ascendante. Comme à argent facile, argent, personne ne songe à regarder, la consommation est énorme, et fort heureusement Lyon n'en ressent.

Je dis que l'on spécule sur tout; je me trompe. L'Américain essentiellement positif ne spéculera jamais sur les tulipes, même à New-York, quoique là l'on ait du sang hollandais dans les veines. Aujourd'hui les objets principaux de spéculation sont les mêmes qui occupent ordinairement l'esprit calculateur des Américains, les cotons, les terrains de ville et de campagne, les banques, les chemins de fer.

Les anciennes de terrains se disputent à l'extrémité nord les forêts de pin riches en bois de construction, à l'extrémité sud les marécages du Mississipi, les terres à coton de l'Alabama et de la rivière Rouge, et bien loin à l'ouest les terres à blé et les pâturages de l'Illinois et du Michigan. Les développemens inouïs de quelques villes datées d'hier ont fait tourner des millions de têtes, et l'on se rue sur les facilités avantageuses que mettent, comme il existe aux trois ou quatre Londres, autant de Paris, et une douzaine de Liverpool, devenues le théâtre de terribles scènes de désordre, leurs établissemens, leurs quais encombrés de marchandises, leurs rues remplies de gens. A New-York on a vendu dernièrement pour une spéculation de deux millions d'habitans, à la Nouvelle-Orléans pour un million numéraire, et moyennant un versement préalable de cinq, dix ou vingt pour cent. Le jour de l'ouverture des livres fut une solennité. Chez nous on fait queue à la porte des théâtres; aux Etats-Unis, cette année, on faisait queue, avec une satisfaction profonde, à la porte du sanctuaire où les livres de souscriptions étaient déposés. A Baltimore, les registres ont été ouverts pour la création d'une banque de 20 millions (*merchant's bank*), au capital de 2 millions (on entend ici par millions des dollars). La souscription s'est élevée à près de cinquante. A Charleston, pour le même capital de deux millions, la souscription a été de 30; et comme à Charleston le versement préalable exigé par la loi, c'est, si j'entends mes mémoire, de 20 pour cent, l'on a versé en numéraire, ou plutôt en billets de banque, car, en vérité, il n'y a pas, à dire vrai, de numéraire aux Etats-Unis, en capital réel, 2 millions de dollars. Les actions de banque s'expliquent aisément. Les banques ici sont de véritables établissemens de crédit foncier, qui ont le privilége de battre monnaie en papier. Les actionnaires des banques touchent des dividendes de huit, neuf, dix et même douze pour cent, selon les opérations que, par des combinaisons de crédit, les gérans de la banque ont pu faire. Ces dividendes, ils les touchent dans le pays où ils sont créés, à 110, et 115 les cent dollars, et à Philadelphie,