L'ABEILLE.

Journal officiel de l'[illegible] de la Ville,
IMPRIME PAR JEROME BAYON.
NOUVELLE-ORLEANS :
VENDREDI MATIN, 4 DECEMBRE 1835.

La grande quantité d'avis commerciaux qui nous sont parvenus hier, et sur lesquels nous appelons l'attention du public, nous a empêché de pouvoir offrir à nos lecteurs quelques articles que nous avions préparés pour notre feuille de ce jour. Ils paraîtront demain.

Pas de nouvelles d'Europe par le courrier du Nord arrivé hier. Les gazettes de New-York du 21 novembre, signalaient plusieurs gros navires qui se trouvaient en vue du port. Les dernières dates de France sont du 27 OCTOBRE.

Nouvelles importantes pour le Texas !!!

Nous apprenons par un journal du Nord, le *New-York Advocate*, qu'un bâtiment chargé de deux cents tonneaux environ, est en ce moment à la Nouvelle Orléans, et sont attendus d'autres bâtimens également destinés pour le Texas. Le port de la Nouvelle-Orléans, dit le même journal, est le rendez-vous de tous les bâtimens qui doivent se rendre en même temps à Rio Bravos. Outre ces deux cents volontaires, maintenant également de se mettre en route pour la même destination sous la conduite du capitaine Wadworth sont volontaires de Cincinnati, et quarante autres, de Macon, conduits par le capitaine Ward.

AU COMMERCE.

Les négocians, les propriétaires et capitaines de navires faisant le commerce de la Russie sont avertis par une note officielle du consul de ce royaume, que jusqu'à nouvel ordre, le coton ne sera pas admis dans les ports de la Russie, sans un certificat spécial du consul Russe spécifiant que ledit coton est de toute autre récolte que de celle de l'Egypte ou du Levant ; ces deux espèces étant présentement prohibées.

Le navire *Venus*, venu le 10 du mois dernier, a capturé dans le voisinage de l'Ile de Grenade un négrier espagnol portant 370 esclaves. Le bâtiment et la cargaison furent expédiés à la Havane et l'équipage gardé à bord de la *Venus*.

AURORE BOREALE.—Le 17 du mois de Novembre dernier les habitans de New York eurent le bonheur de voir ce magnifique phénomène, si rare dans notre pays, et si commun dans les hautes latitudes. Dès 7 heures du soir tout le nord de l'horizon brilla tout à coup du plus vif éclat. A 11 heures tout l'horizon parut en feu. Le point culminant de la lumière était le Zénith, d'où ses rayons semblables à ceux d'un soleil faiblement observé par des nuages, répandaient une telle clarté que l'on crut à un violent incendie, et que, dans plusieurs quartiers, on sonna le tocsin. La couleur de ces rayons de lumière étaient les uns d'un rose tendre et transparent, les autres d'un blanc mat et quelques uns d'une teinte obscure et plombée. Dans l'espace de 15 à 20 minutes, cette vive clarté commença graduellement à s'affaiblir et finit par disparaître dans l'est.

Chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et de Nashville.

Nous offrons ci-après à nos lecteurs, le rapport du comité de finances, relatif à la pétition adressée au conseil de ville par le bureau de direction de cette compagnie. Dans plusieurs de nos articles précédens, nous avons démontré les avantages immenses qui résulteraient à la Nouvelle-Orléans par l'établissement de ce chemin. Nous avons jeté un coup-d'œil sur l'excédent de denrées que nous recevrions sur notre marché par la quantité de terres maintenant en friches et qui entreraient de suite en plein rapport. Nous avons enfin laissé entrevoir l'augmentation rapide qui se ferait dans la population de la Louisiane et dans celle des états de l'Ouest à travers lesquels passerait ce chemin. Ces diverses considérations nous avaient semblé d'une assez haute importance pour engager nos concitoyens en général à contribuer de tous leurs moyens au succès de l'opération projetée; maintenant donc, nous sommes heureux de pouvoir annoncer au public que le conseil de ville, dans sa séance de mercredi dernier, a adopté le rapport et la résolution présentés par le comité de finances, et ayant pour objet d'autoriser le maire à souscrire pour la somme de *cinq cent mille piastres* du fonds capital de ladite compagnie. Voici la traduction du rapport et de la résolution :

"Le comité de finances auquel avait été référé la pétition de la compagnie du chemin de fer de la Nouvelle-Orléans et de Nashville priant que la ville voulût bien souscrire pour les cinq mille actions qui lui furent réservées par la charte d'incorporation, etc.

Prend la liberté de vous rapporter

Que, pour mieux s'assurer des progrès de la compagnie et de la perspective qu'elle a de mettre à effet l'objet pour lequel elle fut incorporée, votre comité a cru devoir s'aviser au président de cette institution, qui a de suite soumis à sa considération un compte détaillé des mesures déjà adoptées, lequel compte est ci-annexé.

D'après un mûr examen de ce document, que votre comité a comparé avec d'autres informations prises à ce sujet, il paraîtrait que le projet raisonné de joindre les villes de la Nouvelle-Orléans et de Nashville par un chemin de fer, fut d'abord proposé publiquement à une assemblée de plusieurs citoyens entreprenans de notre cité, qui, agissant en conséquence immédiatement, nommèrent un comité spécial avec plein pouvoir de prendre les mesures nécessaires pour mettre ce plan gigantesque en opération. Ce comité, s'étant appliqué à faire mesurer la route et ayant sollicité la coopération des états du Mississipi, de l'Alabama et du Tennessée, à travers lesquels le chemin devait passer, s'est adressé à la législature d'état et en a obtenu la charte à laquelle la présente compagnie doit sa subsistance.

Voyant le plan grandiose que la compagnie a en vue ne pouvait être mis à effet sans le consentement des états que le chemin doit traverser, des démarches ont été faites également pour obtenir ce consentement, et il y a tout lieu de croire que ces états fertiles et entreprenans coopéreront promptement et efficacement à une entreprise particulièrement calculée à augmenter leur prospérité. En attendant, les livres de souscription ayant été ouverts en cette ville, 25,000 actions des 35,000 réservées aux particuliers ont été souscrites, et ce nombre étant plus que suffisant, suivant la charte, pour ouvrir les commissaires, chargés de recevoir la souscription en directeurs de la compagnie, il résulte de là que l'existence permanente de ladite compagnie est maintenant assurée.

La compagnie n'étant pas autorisée par sa charte à exiger des actionnaires plus que la piastre payée sur chacune des actions au moment de la souscription, jusqu'à ce que l'état du Mississipi ait accordé le droit de continuer le chemin à travers son propre territoire, on n'aurait que le travaux de la compagnie ne fussent arrêtés par le manque de fonds, jusqu'à l'époque de l'octroi de ce privilége. Cependant cette entreprise est si éminemment populaire, et la confiance du public dans l'habileté et l'intégrité des individus qui dirigent cette institution, est telle, que la compagnie a non-seulement trouvé les moyens de compléter les arpentages des différentes routes, sous la surintendance de l'ingénieur en chef et de quatre autres sous-ingénieurs, et de faire les plans, devis, estimations, etc., mais encore d'envoyer leur chef-ingénieur en Europe pour s'occuper de l'achat et de l'embarquement de la quantité de rails nécessaires à la construction de 50 milles de chemin, dont le coût est estimé à $160,000, et pour pourvoir à l'immédiate confection dudit chemin, à partir de la ville jusqu'aux plaines.

Il est impossible de contempler les progrès qui déjà ont eu lieu dans cette vaste entreprise, sans être rempli d'admiration pour l'énergie et l'intelligence de ceux qui jusqu'ici ont eu la direction des affaires de la compagnie, et dont les soins assidus et heureux ont bien dirigée donnent l'assurance, d'après ce qui a été fait, que la perspective d'un plein succès est moins que probabilité; et combien plus cette assurance paraît grande si ceux qui sont le plus intéressés à la prospérité de cette institution voulaient donner la plus légère preuve d'une semblable énergie et d'une intelligence égale.

Votre comité, pleinement convaincu que les intérêts de la Nouvelle-Orléans exigent que la ville fasse elle-même un effort convenable pour avancer cette entreprise, prend la liberté de recommander que la souscription des cinq mille actions réservées à la corporation, soit immédiatement effectuée, et que des fonds portant un intérêt de cinq pour cent par an et remboursables dans trente ans soient donnés en paiement desdites actions souscrites. Des considérations majeures recommandent l'adoption de cette mesure; elles se déduisent au résumé des grands avantages qui ne peuvent manquer de revenir à la ville, sous le point de vue commercial, du prompt achèvement de l'entreprise, indépendamment des bénéfices pécuniaires qui doivent en résulter selon toutes les probabilités, n'est-il pas attention que jusqu'à ce jour les dividendes déclarés par les chemins de fer, ont toujours et invariablement été considérables.

Néanmoins, en outre de ces considérations, il en existe d'autres que votre comité croit de nature à être justement appréciées par une commerciale aussi éclairée que l'est celle-ci.

La ville de la Nouvelle-Orléans, maintenant l'égale, en matière de vues commerciales, aux premières grandes villes de l'Union, pourvue, toujours sur le qui vive quant à ses intérêts commerciaux, et disposée à faire toute espèce de sacrifice à ce sujet, est connue (tandis que les autres capitales du nord et de l'est font des efforts inouïs pour augmenter leurs moyens de communications) avec l'intérieur paisible et en apparence indifférente spectatrice de l'étonnante activité de l'adresse et de l'industrie déployées par ces différentes cités pour établir des rapports directs avec les districts les plus éloignés; cette inertie est telle, que l'observateur qui ne connaîtrait pas la véritable caractère de nos concitoyens serait tenté de croire que, pleinement garantis par la jouissance des avantages que leur offre la navigation du Mississipi, ils n'en veulent, ils n'en désirent aucun autre. Une semblable opinion serait tout-à-fait erronée. Les citoyens de la Nouvelle-Orléans, confians à juste raison dans les glorieuses destinées de la ville qu'ils habitent, croient qu'il ne convient pas à leur propre dignité ni à celle de la cité de consacrer leurs efforts à des entreprises douteuses ou comparativement de peu d'importance; mais toutes les fois qu'un projet d'un chemin de fer entre Mobile et la Nouvelle-Orléans, ils ont manifesté qu'ils étaient capables de concevoir des plans raisonnés, et ils convaincront le monde entier que ces plans une fois conçus peuvent être exécutés.

En considérant sous ce point de vue l'entreprise qui émane d'une source conscientieuse et pour laquelle de laquelle la législature de l'état de Mississipi a déjà montré la première charte, il nous serait impossible de hésiter en recevoir quelque disposition que nous croyons à le faire, et votre comité est persuadé qu'une semblable disposition n'existe pas. Nous devons donc marcher de l'avant, et la coopération ne faire que ce que nous devoir et ses intérêts lui prescrivent de le faire.

Nous [illegible] que votre comité vient de vous communiquer.

La [illegible] considérable [illegible] qui [illegible] pétition et cependant [illegible] [illegible] [illegible] important [illegible] [illegible] rapport [illegible] [illegible] [illegible]