L'ABEILLE.

PAR E. LEFIT, MAGNE & CIE.
N. 87, RUE CHARTRES.

PRIX DE L'ABONNEMENT.
Pour un an $12
Pour six mois ..... $10 (payable d'avance)

NOUVELLE-ORLEANS:
LUNDI MATIN, 10 NOVEMBRE 1842

POUR PRESIDENT DES ETATS-UNIS,
HENRY CLAY.

Les pertes que les banlieusards et les chicots de la ville ont éprouvé, durant les eaux basses, à la navigation du Mississipi, n'étant d'attirer enfin l'attention du Congrès. Ne serait-il pas temps que le gouvernement général songeât à améliorer le cours d'eau le plus important de l'Union? Une pareille administration est, selon nous, entièrement du ressort du gouvernement général, car elle est d'un intérêt national et cette aide aurait pour les Etats-Unis un résultat plus utile encore que la fortification des ports de l'Atlantique.

Si l'on pouvait faire le relevé des pertes éprouvées chaque année sur le Mississipi ou ses affluens, par suite de causes qu'une dépense peu considérable pourrait faire disparaître, ce relevé dépasserait certainement de beaucoup le total des pertes que subissent les côtes orientales de l'Union, pour lesquelles on dépense des fois plus qu'il ne faudrait pour mettre notre navigation à l'abri de tout péril. Les représentans de la vallée du Mississipi se sont toujours montrés fort généreux quand il s'est agi de construire des phares, des jetées et tout ce qui peut contribuer à la sûreté de la navigation côtière; leurs confrères de l'Atlantique ne devraient-ils pas se montrer reconnaissants et voter aussi quelque appropriation en faveur des fleuves et des rivières de l'intérieur? Ce ne serait que bonne justice, et par dessus le marché ce serait un bien lucratif pour le Nord, car, à mesure que la navigation deviendrait plus facile, mais encore pour la population entière de l'Union. Le bien éprouvé à l'intérieur se ferait ressentir jusqu'aux extrémités du territoire.

Tout voyageur qui a descendu le Mississipi est étonné, et à l'étonner de l'immense quantité de choses qui bouissent sur ses eaux, de certains endroits, tout ces espèces de chevaux de frise presque infranchissables. La sécheresse qui avait si singulièrement diminué le volume des eaux, a permis de mieux apprécier les dangers sans nombre que présente notre fleuve, dangers que l'habileté consommée des pilotes ne réussit pas toujours à éviter. Dans certains endroits il ne reste plus qu'un canal étroit où la moindre déviation vous conduit à une perte certaine. Et ces dangers qui ne menacent pas seulement la propriété, mais la vie de nos concitoyens, pourraient disparaître au prix d'une dépense comparativement fort légère? Ce serait un acte de patriotisme de la part de nos représentans que de provoquer à cet égard quelque mesure gouvernementale, ce serait en même temps un acte d'humanité.

Billets de la première Municipalité—Le paragraphe suivant est extrait d'un message du maire de la Nouvelle Orléans adressé au Conseil de Ville de la première Municipalité, dans sa séance du 7 du courant. Les mesures que proposent le maire ont été référées à un comité composé de MM. Canon, Crusat et Perre.

"Comme il reste à peine un mois devant nous avant l'époque fixée par les ordonnances pour l'adjudication de la ferme des halles, je prends la liberté d'appeler l'attention du Conseil sur ce sujet, qui n'est pas sans importance dans les circonstances présentes.

"Le différence des opinions dans notre ville, rend assez probable l'opinion que plusieurs de nos institutions financières refuseront, ou tenteront au moins de reprendre leurs paiemens en espèces le 5 décembre prochain. S'il en est ainsi, la circulation des bons municipaux pourrait être nouvel échec et donner un fort hybrides, il serait sage d'assurer d'avance à l'économie de ces bons une voie sûre. Je n'en connais pas de plus convenable, que la certitude de pouvoir échanger ces bons contre l'approvisionnement qui est nécessaire à chaque jour aux familles. On obtiendrait facilement ce résultat, si le Conseil, au lieu d'affermer les halles, se décidait à faire faire par des collecteurs le recouvrement des droits qu'y paient les bouchers, marchands de légumes et autres détaillans. Ce projet mérite d'être examiné, je crois qu'il remédierait à pour d'un inconvénient dont la Municipalité a eu à souffrir récemment.

Je suis respectueusement, Messieurs,
Votre obéissant serviteur.
Signé, D. PRIEUN, Maire."

Nous sommes en veine de malheur pour la malle; après avoir manqué trois fois dans la Caroline, elle nous apporte quelques journaux presque imaginaires, voici qu'elle manque encore hier. Nous le regrettons d'autant plus que nous attendions des journaux de France et d'Angleterre qui nous eussent permis de compléter les renseignemens si trop rares dont nous étions redevables à notre correspondance particulière de New-York.

EXPORTS—Les navires suivants, arrivés hier en ville avaient à bord $492,721, savoir:

Le Columbus, du Havre,	$40,000
Le Fairfield, de New York,	128,000
Le Champlain, de Philadelphie,	7,000
Le Windsor Castle, de Boston,	200,000
Le Shakespeare, de New York,	234,041
	$409,721

On trouvera dans notre partie anglaise, sous le titre *Trade and Commerce*, un aperçu de la marche des affaires en Angleterre, et un aperçu des exportations.

THEATRE D'ORLEANS.—A la dernière séance du Conseil de Ville de la première Municipalité, M. Edgar Montégut a été élu à l'unanimité, directeur de la compagnie du Théâtre d'Orléans pour cette municipalité, en remplacement de M. E. Sonist démissionnaire.

JOURNAUX CLASSIQUES.—Dans la Caroline du Nord seize journaux arborent la bannière de M. Clay; et vingt huit se publient sous les mêmes auspices, dans la Virginie. On peut ajouter que toutes les feuilles whigs de New York, de la Louisiane, de l'Ohio et de presque tous les autres Etats de l'Union se sont unanimement prononcées en faveur de M. Clay.

MORTS.—L'*Adresseur* de cette ville annonce avec joie dans son numéro d'aujourd'hui, que les whigs ont remporté une victoire complète dans les élections municipales qui avaient eu lieu à la Nouvelle Orléans. Les candidats portés par le Clay Club ont triomphé, par une majorité de plus de cent, les whigs ont vaincu. CHARLES A. HORN, le candidat pour l'office de Maire, l'emporte de plus de quatre cents voix sur ses concurrents; le ticket whig pour le "Conseil Commun" a passé en entier d'emblée, les whigs ont eu la majorité dans le bureau des Aldermen, et parmi les officiers de la ville. "Le locofocoisme est mort et enterré, dit l'*Adresseur*, nous pensons qu'il n'essaiera plus désormais de disputer Mobile. Les whigs Clayistes ne peuvent pas être battus; ils viennent d'éprouver encore une fois qu'ils sont invincibles.

Un journal de Louisville, du 24 octobre, dit que la pluie tombe depuis la veille et qu'on s'attend à voir s'élever les eaux de l'Ohio. Nous devons en conséquence espérer de voir arriver sous peu à la Nouvelle Orléans, une trentaine de bateaux à vapeur de Cincinnati et de Louisville.

MEXICO—PRISE DE SAN ANTONIO.

Nous publions aujourd'hui, à la demande du Consul Mexicain, les documents officiels suivants, relatifs à la dernière campagne des Mexicains au Texas et à la prise de San Antonio. Nous avons dernièrement publié les nouvelles qui nous étaient parvenues du Texas à ce sujet.

CONSULAT DE LA REPUBLIQUE DE MEXIQUE.
Nouvelle-Orléans, le 9 novembre 1842.

Messieurs les éditeurs de l'*Abeille*,

Plein de confiance en votre impartialité je tiens vous prier de republier la nouvelle des derniers succès de l'armée Mexicaine à San Antonio de Bejar. J'ai extrait ce qui suit des documents officiels que me sont parvenus par les goélettes l'*Etoile* et l'*Emblem*, datés de Matamoros le 20 octobre 1842.

"Le 11 et 12, septembre, après la pointe du jour le général Woll à la tête de six cents cavaliers et quatre cents fantassins, s'empara de San Antonio. Cent cinquante Texiens se retranchèrent dans les maisons situées sur la place publique, mais à la nouvelle qu'un détachement de mexicains s'approchait, soixante-dix-huit d'entr'eux parvinrent à s'échapper à la faveur du brouillard qui était fort épais, les soixante-douze autres se rendirent à discrétion après une demi heure d'une très vive résistance.

Le 18, trois cents Texiens s'approchèrent de San Antonio. Le général Woll marcha au-devant d'eux avec une partie de ses forces, afin de leur livrer bataille, mais les Texiens battirent en retraite, les Mexicains les poursuivirent et les atteignirent après trois lieues et demie de marche, alors les Texiens se retranchèrent dans un endroit inaccessible sur la Arroyo Salado, et se préparèrent à se défendre. Le général Woll les attaqua dans cette position, mais au milieu de l'action il s'aperçut que cent cinquante Texiens chargeaient son arrière, il y envoya immédiatement les colonels MONTAS, BONNET et COZANO avec deux escadrons du régiment de cavalerie de Santa Anna et une petite pièce de campagne, et un quart d'heure après ils avaient tué cent vingt Texiens, et fait quinze prisonniers dont cinq très grièvement blessés.

Ceux qui étaient sur le Arroyo Salado, battirent en retraite après avoir perdu beaucoup de monde, mais la nuit étant venue, les Mexicains ne se mirent pas à leur poursuite, ceux-ci d'ailleurs avaient besoin de repos n'ayant pris aucune nourriture de toute la journée.

Dans cette courte campagne, les Texiens ont perdu leurs armes, leurs munitions, leurs chevaux et cent vingt-cinq hommes morts, blessés ou faits prisonniers. Ces derniers ont été bien traités.

Je suis, &c.
F. DE ARRANGOIZ,
Consul Mexicain.

Ci-après l'adresse du Gen. WOLL à ses soldats après les événemens que nous venons de rendre compte.

LE GENERAL EN CHEF DE L'ARMEE DU NORD ET COMMANDANT DE LA DIVISION AUX TROUPES SOUS SES ORDRES.

Soldats—Il y a aujourd'hui un mois que vous avez quitté vos casernes, et pendant cette courte période vous avez parcouru environ mille lieues. Vous avez percé une route, pénétré dans les forêts, construit des ponts et élevé des retranchements au milieu d'un désert de huit lieues que vous avez traversé deux fois.

Vous avez supporté avec courage et résignation les fatigues des marches forcées et souffert les privations de toutes espèces, la soif et les rigueurs du climat et les intempéries de la saison.

En un mois, vous avez livré trois sanglantes batailles, pris une ville d'assaut, subi hors de combat à l'ennemi six cents hommes tant tués, blessés que faits prisonniers, et ce qui est surtout digne des plus grands éloges, la discipline n'a pas cessé un instant de régner dans vos rangs. Terribles dans le combat et modèles de valeur, vous avez déployé la plus grande générosité après la victoire.

Vous avez respecté les propriétés, les personnes, les religions et les sympathies de tous, votre noble conduite vous a mérité l'admiration de l'ennemi lui-même, et tous les habitants de Bejar qui sans distinction de nation, se sont assemblés en masse, ont donné à votre général la plus grande preuve de leurs gratitudes.

SOLDATS, vous retournez aujourd'hui à vos quartiers, sans butin et pauvres comme des Spartiates, mais vous rentrez couverts de gloire et couronnés de lauriers, vous vous montrerez les dignes enfans du Mexique.

La patrie et le magistrat suprême de la République, l'honorable général Santa-Anna vous récompenseront, et je me glorifierai toujours de vous avoir accompagné, au camp de la vaillante division Bio Bravo del Norte, le 30 septembre 1842.

ADRIEN WOLL.

M. CALHOUN.—Nous lisons dans le *Charleston Mercury*:—Plusieurs journaux ont déjà donné à entendre que notre sénateur donnerait probablement sa démission avant le commencement de la session prochaine. Nous sommes en droit de croire que ces bruits sont sans fondement.

MEURTRE.—On écrit de Natchez: Nous apprenons de passagers qui viennent d'arriver par le *Général Pike* qu'un meurtre horrible a été commis à quelque distance de New Madrid par un nommé Chappell, qui a frappé d'un coup de couteau audemous de l'épaule un de ses compagnons qui travaillait sur le chemin et l'a tué instantanément. Le meurtrier a pris la fuite. C'est un homme de taille moyenne, paraissant âgé de 25 ans, il a des cheveux et des favoris roux.

NOMINATIONS.—M. A. M. Green de la Virginie, a été nommé consul des Etats-Unis à Galveston.

Un prisonnier du Hennepin (Illi.) a employé ce moyen pour recouvrer sa liberté: il mit le feu au plancher de sa chambre, puis cria à l'incendie, tous les employés vinrent à son secours, il profita de ce moment de tumulte pour s'évader.

Un autre prisonnier pour lequel le geôlier et sa femme avaient beaucoup de prévenance, parvint également à s'échapper, mais avant de partir il laissa dans sa chambre une lettre dans laquelle il était dit qu'il remercian le geôlier et sa femme des bons traitemens dont ils avaient toujours usé envers lui, qu'il regrettait sincèrement que le mauvais état de sa santé ne lui permît point de jouir plus longtemps de leur société; qu'il savait bien que cette partie de l'Etat ne lui convenait pas. Il terminait en disant que si jamais ses affaires ou ses plaisirs le ramenaient dans ces parages, il ne manquerait pas de venir leur rendre une visite.

VARIETES INDUSTRIELLES.
LE PLUS GRAND NAVIRE DU MONDE.

Les décompres qui viennent d'assaillir les principales entreprises de grande navigation à vapeur tendent, si nous ne nous trompons, à pour certaines limites au développement excessif que, dans un premier mouvement, on avait donné aux dimensions des bateaux à vapeur. Mais, avant que des révélations récentes eussent mis en garde contre le danger de l'exagération, le principe que les bénéfices augmentent en raison de la grandeur, jouissait d'une grande faveur et déjà avait reçu plusieurs applications. Encouragée par le succès de son premier bâtiment, qui peut-être n'avait dû sa remarquable prospérité qu'à ses formes, la compagnie propriétaire du *Great-Western* résolut de faire construire un nouveau bâtiment dont les dimensions furent telles qu'elles passent aire maintenant dépassées. C'est à Bristol qu's'exécute cette énorme construction, qui déjà a englouti une somme considérable, et sera terminée, assure-t-on, pour les premiers mois de l'année prochaine.

Nous sommes en mesure de donner à nos lecteurs une description exacte et détaillée de ce colossal navire, qui n'eut pas son pareil au monde. Pour éviter toute complication, nous conserverons aux dimensions leurs mesures anglaises, dont la réduction est facile. *Le Mercure* qui suivent sont prises, comme dans un article récent du *Times*, partie dans une description avec figures, publiée par M. J. R. Hill, dans le *Mechanics Magazine*.

Ses gigantesques proportions lui firent d'abord donner le nom de *Mammoth*, mais il a pris depuis celui de *Great-Britain*, nomen ominé, suivant l'expression du duc de Cambridge, à son aspect, "le plus noble spécimen de la hardiesse et de l'habileté britanniques."

Il est entièrement construit en fer, à l'exception des ponts, des planchers des chambres et de leurs lambris. Sa longueur totale est de 320 pieds, et par conséquent excède de 100 pieds celle du plus fort vaisseau de ligne, celle de sa quille est de 289 pieds. Il a 51 pieds de beau, 32 pieds de creux et chargé tire 16 pieds d'eau. Son jaugeage mesure est de 3,500 tonneaux, et dépasse ceux réunis des deux plus vastes steamers européens. Son ponts, dont l'intérieur est en fer et destinés à la cargaison, sont au nombre de quatre. Le premier, à l'exception d'une légère brisure sur le gaillard avant est en de bout en bout, sans construction ou installation d'aucun genre, de sorte que le vent rencontre d'autre résistance que celle offerte par les mâts et le cheminée.

Les deux ponts intermédiaires sont exclusivement destinés à l'usage des passagers et de l'équipage, et comprennent quatre grandes salons, dont les longueurs réunies forment une ligne de mangeur de 300 pieds, deux spacieuses chambres pour les dames ou pour une famille, et 180 cabines, contenant chacune deux lits commodes. Ainsi, indépendamment de l'emplacement employé par l'équipage et par les dépendances (le matériel-hôtel), il peut facilement loger 360 passagers. Mais il est clair que s'il est besoin de recourir aux cuisines des salons, dont la principal a 100 pieds de long, 32 de large et 8 de hauteur.

En outre de la place réservée aux passagers, à l'équipage et de celle qu'occupent les machines, il a encore pouvant contenir 1,100 tonneaux de charbon, et une cale capable de recevoir 1,200 tonneaux d'encombrement.

Ses chaudières sont au nombre de trois. Leur capacité est de 800 tonnes d'eau. Elles sont chauffées par 24 fourneaux et alimentent quatre machines de la force de 225 chevaux chacune; en tout: 1,000 chevaux de force. Pour se former une idée de leur grandeur, il suffit d'être instruit que 1,400 tonnes de fer ont été employées dans leur fabrication.

Ce que le *Great Britain* offre de plus nouveau dans son installation, c'est son mode de propulsion qui n'est autre que le système à vis ou à hélices appliqué à l'Archimède, et encore amélioré par M. Smith, de Londres. En vue de s'assurer de la puissance de l'hélice, comparée aux rours, la compagnie a loué l'*Archimède* pour plusieurs mois, et le résultat des nombreuses expériences auxquelles elle a fait livre, en essayant de plusieurs espèces d'hélices, a prouvé qu'à égalité de puissance et de vitesse, le système de l'hélice avait sur les roues plusieurs avantages particuliers, surtout sur les grosses mer, que sa combinaison était infiniment plus simple, enfin, qu'il occupait moins de place. En conséquence, il a été adopté, sous la réserve des mêmes soutiens dont les expériences avait démontré la nécessité. La vis doit être aux hélices *Great-Britain* aura 15 pieds de diamètre, et sera placée à l'arrière, entre l'étrave et le gouvernail, de manière à être à l'abri de tout accident. On calcule que la substitution de la vis aux roues équivaudra au bénéfice de 100 tonneaux en poids de moins, et permettra de placer les machines et les chaudières dans la partie du bâtiment qui leur convient le mieux, et où elles pourront servir en guise de lest dormant.

Le *Great-Britain* aura six mats, dont cinq ne porteront que des voiles latines; seul, le grand mât aura un phare carré et un mât de hune. Sa voilure, si on la comparer aux dimensions du bâtiment, sera disproportionnée, quoique le grand mât ait 36 pieds de hauteur, et ait que sa voilure, bien inférieure en surface à ce qu'elle pourrait être si l'installation était régulière, couvre une étendue de trois quarts d'acre.

Son équipage sera composé de 130 personnes. D'après un devis remis par la première société de travaux, la somme de 165,000 l. (4,125,000 fr.) nécessaire les directeurs, dans un rapport présenté à la dernière assemblée des actionnaires, ne portent cette évaluation qu'à la somme de 76,116 l. (1,902,900 fr.)

Le terme à partir duquel on s'attend à des quantités qui lui sont attribuées. Il est difficile de prévoir les limites de la vitesse qu'il peut atteindre, mais on compte qu'il aura une supériorité considérable sur tous les autres bateaux à vapeur actuellement navigueurs, les moyenne des traversées des paquebots de l'Ouest ne dépasse pas plus de 9 noeuds à l'heure, les paquebots transatlantiques font généralement 9 noeuds, et le plus rapide voyage qui ait été effectué ne donne pas plus de 10 milles en commune; or, on estime que le *Great Britain* accomplira de 10 à 12 milles à l'heure, selon l'état du vent et de la mer, et l'on ne doute pas que la moyenne de sa marche d'Angleterre 12 à 13 milles.

Voilà certes de beaux avantages et de superbes promesses; mais seront-elles réalisées? C'est là ce qui faudra voir. En présence des difficultés que donne aujourd'hui la navigation transatlantique, il n'est guère à présumer que le Great Britain, si riche en ressources, puisse mieux que leur entreprises soutenues par l'état, et par conséquent il est douteux qu'il soit appliqué à sa destination primitive. Mais, avant même de décider cette question, il en est une autre qui veut être préalablement résolue. Le Great Britain, avec ses dimensions démesurées est-il capable de tenir la mer avec quelque sécurité? En l'admettant, une si énorme masse, incessamment exposée aux fatigues de notre navigation septentionale, n'a-t-elle quelque chance de rupture?

Il semble dès à présent que les propriétaires se défient de leur œuvre et ne savent pas trop ce qu'ils en feront; car nous voyons leurs agens prétendre l'avantage que le gouvernement sagiets pourrait tirer des services de ce bâtiment en l'employant à transporter des dépêches et des troupes dans l'Inde par le cap de Bonne Espérance. Projet chimérique, en dépit, en effet un trésor public pourrait seul supporter les dépenses, mais qu'il nous suffit pour voir que ce spécimen de l'adresse et de l'habileté britanniques est quelque peu en hasardant et pourrait bien avoir le sort de notre grande Cerrigue heureuse que l'on reconnut impraticable dès qu'elle eut été construite. [Journal du Havre]

☞ La mère TIPPICANOE, chapelière Gray, de Bordeaux, commencera à Marque son chargement en mai, en fous du pagnié aux légumes. Les consignataires recommandent tout relier leurs permis et vous trouverez sur chaque. GEORGE BEDFORD.
9 nov 47 Commerce

ACADEMIE DE DANSE,

Enseignant des rues Bourbon et Dauphine, No. 21.

M. CLIBERT, professeur de danse, a l'honneur de prévenir les Dames et les Messieurs de la Louisiane qu'il a commencé ses leçons depuis le 5 de ce mois.

M. C. donnera des leçons particulières chez les familles et dans les pensionnats.

Souscrivent: MM. Pharamond, Paul Bertin, Edgard Fernandez, Dr. Gaymard, R. Bernard, Ch. Lafitte, Ch. Cavailier, Ed. Lassus, Ch. Tassin, Ch. Gayarré, E. Chalmette, Dr. Olivier, major Beard, Wm. C. Micou, Hagan, Thomas Barrett.
9 nov—4m

COMMERCIAL.

NOUVELLE ORLEANS,
Mercredi soir, 9 novembre 1842.

La marche du coton a été très active depuis notre dernier bulletin, mais n'a changé de moins pour le compte du marché d'Europe et principalement pour l'Angleterre. Les prix sont ferme avec une certaine tendance à la hausse. Ces améliorations doivent être attribuées en grande partie à ce que peuvent facilement aujourd'hui obtenir des traites, les acheteurs peuvent remplir leurs ordres.

Le marché au sucre est toujours très calme.

Le taux de change a encore pris faveur aujourd'hui à cause des grandes transactions qui se sont faites: Sterling 11 1/2 à 2 pour cent de prime, francs 5 00 à 5 50, New York 60 jours 2 à 2 1/2 pour cent d'escompte, à vue 1 pour cent de

Le marché monétaire étant dans une condition assez gênante, on entend moins parler de ventes en comptant.

Le billet de municipalité s'escompte aujourd'hui sur le marché; ils ont un peu perdu de leur valeur. Cours de la lère. et de la 2de. mensualité ainsi que de la 3e. se peut aussi d'escompte.

MARCHE MONETAIRE DE LA NLLE. ORLEANS.

Billets du trésor des Etats-Unis.		
Cours de $1000		
1 a 2 pr cent	1 a 2 pr cent	de escompte
50 et 100	1 a 1½	do
500	½ a 1	do
Représentant	par	
Billets de la Banque de Virginie	1 a 3 pr c	escompte
do Artisans & Commerçans	par	do
do Louisiane	par	do
do Chef	2	do
do Etat de la Louisiane	4 a 5½	do
do Pensacola	37 a 50	do
do Commerce	1 a 2	do
do Canal	0 a 10	do
do Carrollton	5 a 6	do
do Citoyens	20 a 30	do
do Indépendance	50 a 60	do
do Lafayette	75 a 80	do
do Exchange	50 a 60	do
do Orleans	30 a 40	do
do Mississippi Stock	0 a 5	do
do Bank of Louisiana	0 a 5	do
do Bank of Louisiana	0 a 5	do
do Bank of Louisiana