L'ABEILLE.

JOURNAL OFFICIEL DE L'ETAT.

PAR BULLITT, MAGNE & Cie.

No. 81, Rue Chartres.

TROIS FOIS PAR SEMAINE, $10 ; *payable d'avance.*

NOUVELLE-ORLEANS.

VENDREDI MATIN, 3 DECEMBRE 1841.

POUR GOUVERNEUR :

HENRY JOHNSON.

ORIGINE DE NATURE DES COMPAGNIES D'ASSURANCE.

On n'est pas d'accord sur l'origine des opérations connues sous le nom d'assurances. Quelques écrivains les font remonter jusqu'au temps de l'empereur Claude et parmi eux il y en a même qui attribuent l'invention à Claude lui même. Quelques autres, parmi lesquels on cite Puffendorf, Barbeyrac et autres publicistes en vogue, ont cru de divers passages de Tite-Live, de Suetone et de Ciceron que la *pratique des assurances* était connue des anciens Romains. Ciceron, en effet, dans une de ses lettres, parle de certaines mesures prises à Laodicée pour mettre à l'abri de pertes les risques du passage l'argent de la République, que Dautres en attribuent l'invention aux Rhodiens, et M. Savary, dans son dictionnaire du commerce, l'attribue aux Lombards en l'an 1182 de l'ère chrétienne.

Il n'est pas permis de douter que les Lombards n'aient fait anciennement un principe exclusivement des assurances et les étendre ainsi que l'atteste cette formule qui n'est longue à reproduire dans les polices d'assurance portant "Cet écrit ou police d'assurance aura la même force et effet que tout écrit fait anciennement dans la rue des Lombards." Or la rue des Lombards était ainsi appelée, comme on sait, du nom de ceux qui l'habitaient, les Lombards sarachins.

On sait d'ailleurs, par des documents positifs, que la méthode, des assurances contre les risques de mer était pratiquée en Angleterre en 1560. Mais il paraît qu'alors les assurances étaient réciproques par de simples particuliers, sans responsabilité individuelle et qu'elles n'avaient point de siège réglementé pour recevoir et toucher les différentes primes d'assurance.

Cependant on a trouvé dans quelques parties de l'Europe, en France par exemple les deux systèmes d'assurances maritimes exister simultanément ; on y voit en effet des assureurs individuels et des compagnies d'assurance. Seulement le système d'assurances individuelles a subi une importante modification en ce sens que chaque assureur ne prend plus qu'une faible somme de risques sur chaque navire et des risques sur beaucoup de navires de manière à ce que les risques soient tellement divisés qu'ils puissent se compenser les uns par les autres. Ainsi une somme de 200,000 fr. à laquelle on évalue un navire et sa cargaison est couverte non par un seul individu, mais par vingt, trente ou cent souscripteurs partiels, lesquels prennent des risques de la même manière sur un grand nombre de navires. Nous ne pouvons en citer d'exemple en ce moment, nous constatons seulement son existence et sa parfaite ressemblance avec le mode par lequel certaines compagnies d'assurance avec ces compagnies.

Nous trouvons dans la *Gazette* de Cincinnati une correspondance de Washington du 16 novembre à la quelle nous empruntons quelques passages

Le président et M. Webster sont de retour et ils ont presque journellement de longues conférences. On est en ce moment à préparer le message mais sur quoi portera-t-il ? que dira-t-il ? Les ministres gardent bien leurs secrets et ne font pas de confidences. Cependant il paraît certain que le président ne recommandera pas maintenant la banque. Il est convaincu que la nation ne veut pas d'une banque. Il a déjà fait connaître son opinion à ce sujet dans son message de l'année dernière et il ne paraît pas qu'il ait changé d'opinion. Il est probable qu'il recommandera un système d'opérations de finances qui ne donnera pas lieu à de grandes discussions. Il est certain qu'il ne recommandera pas la distribution du produit des ventes des terres publiques entre les États. Il est aussi certain qu'il ne recommandera pas la création d'une dette publique. Il paraît qu'il recommandera l'établissement d'un trésor national, qui consistera dans la création de certificats d'obligations du gouvernement, qui seront reçus en paiement des droits de douane. Ce système paraît avoir l'approbation du général Jackson et de M. Van Buren, tandis que les vrais démocrates-whigs considèrent cette application comme l'équivalent d'une émission forcée de billets de banque.

On dit que M. Upton est préparé le message. Si cela est vrai on peut s'attendre à ce qu'un document tout à fait distingué ne soit soumis au congrès et soumis à la discussion. N'est-ce pas ?

(1) Nous apprenons d'une personne digne de foi arrivée hier de Louisville que M. Clay venait de partir pour Washington afin d'être à son poste, comme membre du sénat, à l'ouverture de la session. Cette nouvelle, comme on voit, contredit de la manière la plus formelle tous ces bruits qui ont couru sur la démission de l'illustre sénateur.

Nous venons d'apprendre les détails d'un autre horrible de révolte survenue à bord d'un navire, et nous nous empressons de les donner à nos lecteurs.

Le brick Créole, capitaine Edmond, parti de Richmond pour la Nouvelle-Orléans, avec un chargement de tabac, était vingt cinq esclaves, et quatre ou cinq passagers. Le 7 courant, à huit heures du soir, le brick fut mis en panne, dans la conviction qu'était le Pilote qui se trouvait dans les parages d'Abaco. Le jour suivant, à dix huit ou neuf heures et demie du soir, quand tous les passagers se furent retirés chacun dans sa cabine, la rébellion éclata. Le premier mouvement fut de tuer le capitaine et tous ceux qui ne voudraient pas se joindre aux révoltés. Puis ils se jetèrent sur le capitaine, sur son second et deux hommes de l'équipage ne pouvaient nullement soupçonner à ce moment qu'il y avait quelque chose mauvais dans la tournure des choses. Le capitaine reçut un coup de couteau dans le sein droit, et tomba sur le pont. Le second, qui était à la barre, reçut un coup de couteau dans le dos, et tomba sur le pont. Deux hommes de l'équipage furent également blessés, mais pas dangereusement. Le capitaine et le second, qui avaient été laissés pour morts, revinrent à la vie, et se relevèrent sur leurs pieds. Ils trouvèrent le navire entre les mains des révoltés, qui leur ordonnèrent de descendre dans la cabine, ce qu'ils firent. Ils entendirent alors les révoltés se consulter sur le parti qu'ils devaient prendre à leur égard. Ils résolurent de les jeter à la mer, mais ils changèrent d'avis, et ordonnèrent au capitaine de remonter sur le pont. Il y monta, et on lui ordonna de gouverner pour la Havane. Il obéit, et le navire fut gouverné pour la Havane. Le capitaine et le second furent ensuite descendus dans la cabine, et on leur ordonna de rester tranquilles. Ils obéirent. Le navire arriva à la Havane le 14 au matin. Le capitaine et le second furent alors mis en liberté, et les révoltés furent arrêtés. Ils sont au nombre de vingt-cinq. Le navire a été remis au capitaine, et il est arrivé à la Nouvelle-Orléans le 20 au matin.

Le capitaine Edmond a été blessé dans la poitrine, et le second dans le dos. Ils ont tous deux été pansés par le docteur Cuthbert, qui a donné les soins les plus assidus à leurs blessures, qui étaient très graves, et leur prodigua tous les soins qui étaient en son pouvoir. Il envoya aussi un chirurgien à bord pour panser les blessures de ceux qui y étaient restés, et obtint du gouverneur que les sentinelles y fussent placées, afin qu'aucun nègre ne débarquât, sachant bien que s'ils mettaient seulement pied à terre, les meurtriers leur échapperaient. Les registres de Nassau prirent immédiatement l'affaire en main. Les témoignages du capitaine, des passagers et de l'équipage furent enregistrés. Dix neuf esclaves furent soupçonnés d'avoir pris part à la révolte et en portés de M. Hewell et de plusieurs hommes de l'équipage. Le gouverneur refusa péremptoirement de les envoyer aux États-Unis, et se contenta de les faire enfermer étroitement. Les magistrats de S. M. B. rendirent la liberté aux autres esclaves, sous le prétexte qu'ils pouvaient se devaient être considérés comme passagers, et que, comme tels, ils avaient le droit de débarquer. Les blessures du capitaine se cicatrisaient rapidement, et nul doute qu'il ne soit bientôt entièrement rétabli.

Ce refus de la part des autorités anglaises de livrer à notre gouvernement les meurtriers de sujets américains qui pouvaient se trouver en leur pouvoir est un nouvel outrage joint à la longue kyrielle d'insultes et d'avanies dont nous a abreuvés la Grande Bretagne, et que nous avons jusqu'ici subies avec une patience et une longanimité si extraordinaires. Nous espérons que le Congrès s'occupera activement de cette affaire, et prouvera enfin à l'Angleterre qu'il y a une ligne au-delà de laquelle, l'oubli de l'humilité et plus une vertu, mais une grande faute politique.

ARRIVÉE DU CALEDONIA.

La malle du Nord est arrivée hier à environ 10 heures, nous apportant la nouvelle de l'arrivée du steamer Calédonia à Boston, mais de journal de New-York ou de Boston pas même l'ombre. Le Caledonia est parti de Liverpool le 4 novembre.

En attendant des informations plus exactes et plus détaillées, nous nous hâte d'offrir à nos lecteurs les quelques nouvelles suivantes d'Europe, que nous avons puisées dans les correspondances du *Merchant's Exchange*.

Les journaux anglais, que nous apporte le steamer, sont probablement envahis par les discussions à propos de l'acquittement de Mac Leod, du fiasc fabriqué récemment par un comte de Pechtiguer, et de la destruction par le feu d'une partie de la cité de Londres. Le peuple anglais en sera pour un million de livres sterling seulement ! Un suppose généralement, quoiqu'il y ait encore beaucoup de doute à cet egard, que le montant des faux billets ne s'élève pas à moins de cent à trois cent mille livres sterling. L'ignorance profonde où l'on est en Angleterre à l'égard de la ligne de conduite que suivra le gouvernement de l'Empire, et l'incertitude à ces faux billets, jetés dans la circulation d'une manière si inattendue s'affecte sensiblement le marché monétaire, et partant à toute une grande partie dans toutes les branches de l'industrie, le Commerce se ressent de l'acquittement de Mac Leod, dont le procès l'avait tenu si longtemps en suspens. Il croit y voir un nouveau gage de paix et de bonne harmonie entre les deux pays, et le marché en ressent tout naturellement.

Les lettres reçues du Havre portent la date du 1er. novembre. L'insurrection d'O'Donnell en Espagne n'avait pas eu de bien graves conséquences. Espartero, dit-on, a du, et il le sait lui-même, la vie à la fidélité de ses troupes. Elles ont servi noblement de rempart à la reine Christine, sont dépuis. Mais cependant plusieurs autres généraux qui se trouvaient à la tête de la rébellion ont été sur le champ destitués.

Le calme régnait dans toutes les autres parties de la Péninsule. Il n'y avait pas de nouvelles de Portugal.

En France, la situation commerciale est assez satisfaisante, le coton avait bien légèrement augmenté au Havre à cause des nouvelles favorables reçues des États-Unis, mais aujourd'hui ces nouvelles n'ont plus aucune valeur et les cours sont les mêmes qu'au commencement de novembre.

LIVERPOOL, vendredi soir 29 octobre 1841

On se rappellera qu'à notre revue de la semaine dernière nous avions signalé une hausse qui s'était opérée sur le coton, et que nous avions ajouté que nous avions lieu de croire que la hausse continuerait. Les événements n'ont pas trompé notre attente, et la hausse a continué avec activité. Aujourd'hui, cependant, il y a eu un peu de réaction, mais elle n'a pas été considérable. Ce sera la dernière session de la chambre actuelle. Au reste, rien de nouveau. On parle de construire plusieurs lignes importantes de chemins de fer, et d'emprunter quelques millions pour se mettre immédiatement à l'œuvre.

Les feuilles libérales soutiennent une polémique des plus véhémentes contre le ministère qu'ils accusent de vouloir anéantir la liberté de la presse.

L'*Aradin* —Ce navire devant partir de Baston pour l'Angleterre le 16 décembre, les lettres que l'on désirera faire parvenir en Europe devront être déposées à la poste de la Nouvelle-Orléans d'ici au 5 de ce mois.

Courses de la Louisiane.— Peu de spectateurs assistaient hier aux courses de la Louisiane, à cause du mauvais temps. L'enjeu était de $1000, $300 d'entrée ; entre celui qui ne tiendrait pas à sa gageure, course 2 milles. Il y eut un grand nombre d'entrées, mais deux chevaux seulement coururent : *La Fille Kate Aubry*, appartenant à M. Kenner, inscrite à Lafayette, et le P. C. *Jos Bell*, frère du Josh Bell.

La victoire pencha d'abord en faveur de *Kate Aubry*, elle courut de fortes gageures, et importa d'entendre la première course. Les gageures s'élevèrent alors très fort, et l'on offrait aux champions du pourcentage sur quelque contre cinq qu'ils n'y consentaient encore que difficilement. Cependant à la suite de nouvelles concessions, *Jos Bell*, animant par de bons arguments *Kate Aubry*, la dépassa, et gagna la course et les paris. Le temps a été de 1 m. 49 s. jusqu'à ce qu'arrivée de 60 yards exclu. Il est à remarquer ici que c'est la première compagnie d'assurance dont les conditions d'existence nous soient connues.

Ainsi on a vu les assurances individuelles, celles des compagnies d'un étranger et celles de notre enfin quelque sorte des abus de celles-là. Des individus qu'on supposait riches et qui ne l'étaient pas, percevaient les primes et soumettaient ne pouvaient payer le capital en cas de sinistre. Des compagnies se contrefaisaient avant même d'exister pour avoir une publicité et un capital considérables, et tromper par là plus facilement et plus grandement encore.

Cependant on a trouvé dans quelques parties de l'Europe, en France par exemple les deux systèmes d'assurances maritimes exister simultanément ; on y voit en effet des assureurs individuels et des compagnies d'assurance. Seulement le système d'assurances individuelles a subi une importante modification en ce sens que chaque assureur ne prend plus qu'une faible somme de risques sur chaque navire et des risques sur beaucoup de navires de manière à ce que les risques soient tellement divisés qu'ils puissent se compenser les uns par les autres. Ainsi une somme de 200,000 fr. à laquelle on évalue un navire et sa cargaison est couverte non par un seul individu, mais par vingt, trente ou cent souscripteurs partiels, lesquels prennent des risques de la même manière sur un grand nombre de navires. Nous ne pouvons en citer d'exemple en ce moment, nous constatons seulement son existence et sa parfaite ressemblance avec le mode par lequel certaines compagnies d'assurance avec ces compagnies.

Nous trouvons dans la *Gazette* de Cincinnati une correspondance de Washington du 16 novembre à la quelle nous empruntons quelques passages

Le président et M. Webster sont de retour et ils ont presque journellement de longues conférences. On est en ce moment à préparer le message mais sur quoi portera-t-il ? que dira-t-il ? Les ministres gardent bien leurs secrets et ne font pas de confidences. Cependant il paraît certain que le président ne recommandera pas maintenant la banque. Il est convaincu que la nation ne veut pas d'une banque. Il a déjà fait connaître son opinion à ce sujet dans son message de l'année dernière et il ne paraît pas qu'il ait changé d'opinion. Il est probable qu'il recommandera un système d'opérations de finances qui ne donnera pas lieu à de grandes discussions. Il est certain qu'il ne recommandera pas la distribution du produit des ventes des terres publiques entre les États. Il est aussi certain qu'il ne recommandera pas la création d'une dette publique. Il paraît qu'il recommandera l'établissement d'un trésor national, qui consistera dans la création de certificats d'obligations du gouvernement, qui seront reçus en paiement des droits de douane. Ce système paraît avoir l'approbation du général Jackson et de M. Van Buren, tandis que les vrais démocrates-whigs considèrent cette application comme l'équivalent d'une émission forcée de billets de banque.

On dit que M. Upton est préparé le message. Si cela est vrai on peut s'attendre à ce qu'un document tout à fait distingué ne soit soumis au congrès et soumis à la discussion. N'est-ce pas ?

(1) Nous apprenons d'une personne digne de foi arrivée hier de Louisville que M. Clay venait de partir pour Washington afin d'être à son poste, comme membre du sénat, à l'ouverture de la session. Cette nouvelle, comme on voit, contredit de la manière la plus formelle tous ces bruits qui ont couru sur la démission de l'illustre sénateur.

Nous venons d'apprendre les détails d'un autre horrible de révolte survenue à bord d'un navire, et nous nous empressons de les donner à nos lecteurs.

Le brick Créole, capitaine Edmond, parti de Richmond pour la Nouvelle-Orléans, avec un chargement de tabac, était vingt cinq esclaves, et quatre ou cinq passagers. Le 7 courant, à huit heures du soir, le brick fut mis en panne, dans la conviction qu'était le Pilote qui se trouvait dans les parages d'Abaco. Le jour suivant, à dix huit ou neuf heures et demie du soir, quand tous les passagers se furent retirés chacun dans sa cabine, la rébellion éclata. Le premier mouvement fut de tuer le capitaine et tous ceux qui ne voudraient pas se joindre aux révoltés. Puis ils se jetèrent sur le capitaine, sur son second et deux hommes de l'équipage ne pouvaient nullement soupçonner à ce moment qu'il y avait quelque chose mauvais dans la tournure des choses. Le capitaine reçut un coup de couteau dans le sein droit, et tomba sur le pont. Le second, qui était à la barre, reçut un coup de couteau dans le dos, et tomba sur le pont. Deux hommes de l'équipage furent également blessés, mais pas dangereusement. Le capitaine et le second, qui avaient été laissés pour morts, revinrent à la vie, et se relevèrent sur leurs pieds. Ils trouvèrent le navire entre les mains des révoltés, qui leur ordonnèrent de descendre dans la cabine, ce qu'ils firent. Ils entendirent alors les révoltés se consulter sur le parti qu'ils devaient prendre à leur égard. Ils résolurent de les jeter à la mer, mais ils changèrent d'avis, et ordonnèrent au capitaine de remonter sur le pont. Il y monta, et on lui ordonna de gouverner pour la Havane. Il obéit, et le navire fut gouverné pour la Havane. Le capitaine et le second furent ensuite descendus dans la cabine, et on leur ordonna de rester tranquilles. Ils obéirent. Le navire arriva à la Havane le 14 au matin. Le capitaine et le second furent alors mis en liberté, et les révoltés furent arrêtés. Ils sont au nombre de vingt-cinq. Le navire a été remis au capitaine, et il est arrivé à la Nouvelle-Orléans le 20 au matin.

Le capitaine Edmond a été blessé dans la poitrine, et le second dans le dos. Ils ont tous deux été pansés par le docteur Cuthbert, qui a donné les soins les plus assidus à leurs blessures, qui étaient très graves, et leur prodigua tous les soins qui étaient en son pouvoir. Il envoya aussi un chirurgien à bord pour panser les blessures de ceux qui y étaient restés, et obtint du gouverneur que les sentinelles y fussent placées, afin qu'aucun nègre ne débarquât, sachant bien que s'ils mettaient seulement pied à terre, les meurtriers leur échapperaient. Les registres de Nassau prirent immédiatement l'affaire en main. Les témoignages du capitaine, des passagers et de l'équipage furent enregistrés. Dix neuf esclaves furent soupçonnés d'avoir pris part à la révolte et en portés de M. Hewell et de plusieurs hommes de l'équipage. Le gouverneur refusa péremptoirement de les envoyer aux États-Unis, et se contenta de les faire enfermer étroitement. Les magistrats de S. M. B. rendirent la liberté aux autres esclaves, sous le prétexte qu'ils pouvaient se devaient être considérés comme passagers, et que, comme tels, ils avaient le droit de débarquer. Les blessures du capitaine se cicatrisaient rapidement, et nul doute qu'il ne soit bientôt entièrement rétabli.

Ce refus de la part des autorités anglaises de livrer à notre gouvernement les meurtriers de sujets américains qui pouvaient se trouver en leur pouvoir est un nouvel outrage joint à la longue kyrielle d'insultes et d'avanies dont nous a abreuvés la Grande Bretagne, et que nous avons jusqu'ici subies avec une patience et une longanimité si extraordinaires. Nous espérons que le Congrès s'occupera activement de cette affaire, et prouvera enfin à l'Angleterre qu'il y a une ligne au-delà de laquelle, l'oubli de l'humilité et plus une vertu, mais une grande faute politique.

ARRIVÉE DU CALEDONIA.

La malle du Nord est arrivée hier à environ 10 heures, nous apportant la nouvelle de l'arrivée du steamer Calédonia à Boston, mais de journal de New-York ou de Boston pas même l'ombre. Le Caledonia est parti de Liverpool le 4 novembre.

En attendant des informations plus exactes et plus détaillées, nous nous hâte d'offrir à nos lecteurs les quelques nouvelles suivantes d'Europe, que nous avons puisées dans les correspondances du *Merchant's Exchange*.

Les journaux anglais, que nous apporte le steamer, sont probablement envahis par les discussions à propos de l'acquittement de Mac Leod, du faux fabriqué récemment par un comte de Pechtiguer, et de la destruction par le feu d'une partie de la cité de Londres. Le peuple anglais en sera pour un million de livres sterling seulement ! On suppose généralement, quoiqu'il y ait encore beaucoup de doute à cet egard, que le montant des faux billets ne s'élève pas à moins de cent à trois cent mille livres sterling. L'ignorance profonde où l'on est en Angleterre à l'égard de la ligne de conduite que suivra le gouvernement de l'Empire, et l'incertitude à ces faux billets, jetés dans la circulation d'une manière si inattendue s'affecte sensiblement le marché monétaire, et partant à toute une grande partie dans toutes les branches de l'industrie. Le Commerce se ressent de l'acquittement de Mac Leod, dont le procès l'avait tenu si longtemps en suspens. Il croit y voir un nouveau gage de paix et de bonne harmonie entre les deux pays, et le marché en ressent tout naturellement.

Les lettres reçues du Havre portent la date du 1er. novembre. L'insurrection d'O'Donnell en Espagne n'avait pas eu de bien graves conséquences. Espartero, dit-on, et il le sait lui-même, la vie à la fidélité de ses troupes. Elles ont servi noblement de rempart à la reine Christine, sont dépuis. Mais cependant plusieurs autres généraux qui se trouvaient à la tête de la rébellion ont été sur le champ destitués.

Le calme régnait dans toutes les autres parties de la Péninsule. Il n'y avait pas de nouvelles de Portugal.

En France, la situation commerciale est assez satisfaisante, le coton avait bien légèrement augmenté au Havre à cause des nouvelles favorables reçues des États-Unis, mais aujourd'hui ces nouvelles n'ont plus aucune valeur et les cours sont les mêmes qu'au commencement de novembre.

LIVERPOOL, vendredi soir 29 octobre 1841

On se rappellera qu'à notre revue de la semaine dernière nous avions signalé une hausse qui s'était opérée sur le coton, et que nous avions ajouté que nous avions lieu de croire que la hausse continuerait. Les événements n'ont pas trompé notre attente, et la hausse a continué avec activité. Aujourd'hui, cependant, il y a eu un peu de réaction, mais elle n'a pas été considérable. Ce sera la dernière session de la chambre actuelle. Au reste, rien de nouveau. On parle de construire plusieurs lignes importantes de chemins de fer, et d'emprunter quelques millions pour se mettre immédiatement à l'œuvre.

Les feuilles libérales soutiennent une polémique des plus véhémentes contre le ministère qu'ils accusent de vouloir anéantir la liberté de la presse.

L'*Aradin* —Ce navire devant partir de Baston pour l'Angleterre le 16 décembre, les lettres que l'on désirera faire parvenir en Europe devront être déposées à la poste de la Nouvelle-Orléans d'ici au 5 de ce mois.

Courses de la Louisiane.— Peu de spectateurs assistaient hier aux courses de la Louisiane, à cause du mauvais temps. L'enjeu était de $1000, $300 d'entrée ; entre celui qui ne tiendrait pas à sa gageure, course 2 milles. Il y eut un grand nombre d'entrées, mais deux chevaux seulement coururent : *La Fille Kate Aubry*, appartenant à M. Kenner, inscrite à Lafayette, et le P. C. *Jos Bell*, frère du Josh Bell.

La victoire pencha d'abord en faveur de *Kate Aubry*, elle courut de fortes gageures, et importa d'entendre la première course. Les gageures s'élevèrent alors très fort, et l'on offrait aux champions du pourcentage sur quelque contre cinq qu'ils n'y consentaient encore que difficilement. Cependant à la suite de nouvelles concessions, *Jos Bell*, animant par de bons arguments *Kate Aubry*, la dépassa, et gagna la course et les paris. Le temps a été de 1 m. 49 s. jusqu'à ce qu'arrivée de 60 yards exclu. Il est à remarquer ici que c'est la première compagnie d'assurance dont les conditions d'existence nous soient connues.

Ainsi on a vu les assurances individuelles, celles des compagnies d'un étranger et celles de notre enfin quelque sorte des abus de celles-là. Des individus qu'on supposait riches et qui ne l'étaient pas, percevaient les primes et soumettaient ne pouvaient payer le capital en cas de sinistre. Des compagnies se contrefaisaient avant même d'exister pour avoir une publicité et un capital considérables, et tromper par là plus facilement et plus grandement encore.

Cependant on a trouvé dans quelques parties de l'Europe, en France par exemple les deux systèmes d'assurances maritimes exister simultanément ; on y voit en effet des assureurs individuels et des compagnies d'assurance. Seulement le système d'assurances individuelles a subi une importante modification en ce sens que chaque assureur ne prend plus qu'une faible somme de risques sur chaque navire et des risques sur beaucoup de navires de manière à ce que les risques soient tellement divisés qu'ils puissent se compenser les uns par les autres. Ainsi une somme de 200,000 fr. à laquelle on évalue un navire et sa cargaison est couverte non par un seul individu, mais par vingt, trente ou cent souscripteurs partiels, lesquels prennent des risques de la même manière sur un grand nombre de navires. Nous ne pouvons en citer d'exemple en ce moment, nous constatons seulement son existence et sa parfaite ressemblance avec le mode par lequel certaines compagnies d'assurance avec ces compagnies.

Nous trouvons dans la *Gazette* de Cincinnati une correspondance de Washington du 16 novembre à la quelle nous empruntons quelques passages

Le président et M. Webster sont de retour et ils ont presque journellement de longues conférences. On est en ce moment à préparer le message mais sur quoi portera-t-il ? que dira-t-il ? Les ministres gardent bien leurs secrets et ne font pas de confidences. Cependant il paraît certain que le président ne recommandera pas maintenant la banque. Il est convaincu que la nation ne veut pas d'une banque. Il a déjà fait connaître son opinion à ce sujet dans son message de l'année dernière et il ne paraît pas qu'il ait changé d'opinion. Il est probable qu'il recommandera un système d'opérations de finances qui ne donnera pas lieu à de grandes discussions. Il est certain qu'il ne recommandera pas la distribution du produit des ventes des terres publiques entre les États. Il est aussi certain qu'il ne recommandera pas la création d'une dette publique. Il paraît qu'il recommandera l'établissement d'un trésor national, qui consistera dans la création de certificats d'obligations du gouvernement, qui seront reçus en paiement des droits de douane. Ce système paraît avoir l'approbation du général Jackson et de M. Van Buren, tandis que les vrais démocrates-whigs considèrent cette application comme l'équivalent d'une émission forcée de billets de banque.

On dit que M. Upton est préparé le message. Si cela est vrai on peut s'attendre à ce qu'un document tout à fait distingué ne soit soumis au congrès et soumis à la discussion. N'est-ce pas ?

(1) Nous apprenons d'une personne digne de foi arrivée hier de Louisville que M. Clay venait de partir pour Washington afin d'être à son poste, comme membre du sénat, à l'ouverture de la session. Cette nouvelle, comme on voit, contredit de la manière la plus formelle tous ces bruits qui ont couru sur la démission de l'illustre sénateur.

Nous venons d'apprendre les détails d'un autre horrible de révolte survenue à bord d'un navire, et nous nous empressons de les donner à nos lecteurs.

Le brick Créole, capitaine Edmond, parti de Richmond pour la Nouvelle-Orléans, avec un chargement de tabac, était vingt cinq esclaves, et quatre ou cinq passagers. Le 7 courant, à huit heures du soir, le brick fut mis en panne, dans la conviction qu'était le Pilote qui se trouvait dans les parages d'Abaco. Le jour suivant, à dix huit ou neuf heures et demie du soir, quand tous les passagers se furent retirés chacun dans sa cabine, la rébellion éclata. Le premier mouvement fut de tuer le capitaine et tous ceux qui ne voudraient pas se joindre aux révoltés. Puis ils se jetèrent sur le capitaine, sur son second et deux hommes de l'équipage ne pouvaient nullement soupçonner à ce moment qu'il y avait quelque chose mauvais dans la tournure des choses. Le capitaine reçut un coup de couteau dans le sein droit, et tomba sur le pont. Le second, qui était à la barre, reçut un coup de couteau dans le dos, et tomba sur le pont. Deux hommes de l'équipage furent également blessés, mais pas dangereusement. Le capitaine et le second, qui avaient été laissés pour morts, revinrent à la vie, et se relevèrent sur leurs pieds. Ils trouvèrent le navire entre les mains des révoltés, qui leur ordonnèrent de descendre dans la cabine, ce qu'ils firent. Ils entendirent alors les révoltés se consulter sur le parti qu'ils devaient prendre à leur égard. Ils résolurent de les jeter à la mer, mais ils changèrent d'avis, et ordonnèrent au capitaine de remonter sur le pont. Il y monta, et on lui ordonna de gouverner pour la Havane. Il obéit, et le navire fut gouverné pour la Havane. Le capitaine et le second furent ensuite descendus dans la cabine, et on leur ordonna de rester tranquilles. Ils obéirent. Le navire arriva à la Havane le 14 au matin. Le capitaine et le second furent alors mis en liberté, et les révoltés furent arrêtés. Ils sont au nombre de vingt-cinq. Le navire a été remis au capitaine, et il est arrivé à la Nouvelle-Orléans le 20 au matin.

Le capitaine Edmond a été blessé dans la poitrine, et le second dans le dos. Ils ont tous deux été pansés par le docteur Cuthbert, qui a donné les soins les plus assidus à leurs blessures, qui étaient très graves, et leur prodigua tous les soins qui étaient en son pouvoir. Il envoya aussi un chirurgien à bord pour panser les blessures de ceux qui y étaient restés, et obtint du gouverneur que les sentinelles y fussent placées, afin qu'aucun nègre ne débarquât, sachant bien que s'ils mettaient seulement pied à terre, les meurtriers leur échapperaient. Les registres de Nassau prirent immédiatement l'affaire en main. Les témoignages du capitaine, des passagers et de l'équipage furent enregistrés. Dix neuf esclaves furent soupçonnés d'avoir pris part à la révolte et en portés de M. Hewell et de plusieurs hommes de l'équipage. Le gouverneur refusa péremptoirement de les envoyer aux États-Unis, et se contenta de les faire enfermer étroitement. Les magistrats de S. M. B. rendirent la liberté aux autres esclaves, sous le prétexte qu'ils pouvaient se devaient être considérés comme passagers, et que, comme tels, ils avaient le droit de débarquer. Les blessures du capitaine se cicatrisaient rapidement, et nul doute qu'il ne soit bientôt entièrement rétabli.

Ce refus de la part des autorités anglaises de livrer à notre gouvernement les meurtriers de sujets américains qui pouvaient se trouver en leur pouvoir est un nouvel outrage joint à la longue kyrielle d'insultes et d'avanies dont nous a abreuvés la Grande Bretagne, et que nous avons jusqu'ici subies avec une patience et une longanimité si extraordinaires. Nous espérons que le Congrès s'occupera activement de cette affaire, et prouvera enfin à l'Angleterre qu'il y a une ligne au-delà de laquelle, l'oubli de l'humilité et plus une vertu, mais une grande faute politique.

ARRIVÉE DU CALEDONIA.

La malle du Nord est arrivée hier à environ 10 heures, nous apportant la nouvelle de l'arrivée du steamer Calédonia à Boston, mais de journal de New-York ou de Boston pas même l'ombre. Le Caledonia est parti de Liverpool le 4 novembre.

En attendant des informations plus exactes et plus détaillées, nous nous hâte d'offrir à nos lecteurs les quelques nouvelles suivantes d'Europe, que nous avons puisées dans les correspondances du *Merchant's Exchange*.

Les journaux anglais, que nous apporte le steamer, sont probablement envahis par les discussions à propos de l'acquittement de Mac Leod, du faux fabriqué récemment par un comte de Pechtiguer, et de la destruction par le feu d'une partie de la cité de Londres. Le peuple anglais en sera pour un million de livres sterling seulement ! On suppose généralement, quoiqu'il y ait encore beaucoup de doute à cet egard, que le montant des faux billets ne s'élève pas à moins de cent à trois cent mille livres sterling. L'ignorance profonde où l'on est en Angleterre à l'égard de la ligne de conduite que suivra le gouvernement de l'Empire, et l'incertitude à ces faux billets, jetés dans la circulation d'une manière si inattendue s'affecte sensiblement le marché monétaire, et partant à toute une grande partie dans toutes les branches de l'industrie. Le Commerce se ressent de l'acquittement de Mac Leod, dont le procès l'avait tenu si longtemps en suspens. Il croit y voir un nouveau gage de paix et de bonne harmonie entre les deux pays, et le marché en ressent tout naturellement.

Les lettres reçues du Havre portent la date du 1er. novembre. L'insurrection d'O'Donnell en Espagne n'avait pas eu de bien graves conséquences. Espartero, dit-on, et il le sait lui-même, la vie à la fidélité de ses troupes. Elles ont servi noblement de rempart à la reine Christine, sont dépuis. Mais cependant plusieurs autres généraux qui se trouvaient à la tête de la rébellion ont été sur le champ destitués.

Le calme régnait dans toutes les autres parties de la Péninsule. Il n'y avait pas de nouvelles de Portugal.

En France, la situation commerciale est assez satisfaisante, le coton avait bien légèrement augmenté au Havre à cause des nouvelles favorables reçues des États-Unis, mais aujourd'hui ces nouvelles n'ont plus aucune valeur et les cours sont les mêmes qu'au commencement de novembre.

LIVERPOOL, vendredi soir 29 octobre 1841

On se rappellera qu'à notre revue de la semaine dernière nous avions signalé une hausse qui s'était opérée sur le coton, et que nous avions ajouté que nous avions lieu de croire que la hausse continuerait. Les événements n'ont pas trompé notre attente, et la hausse a continué avec activité. Aujourd'hui, cependant, il y a eu un peu de réaction, mais elle n'a pas été considérable. Ce sera la dernière session de la chambre actuelle. Au reste, rien de nouveau. On parle de construire plusieurs lignes importantes de chemins de fer, et d'emprunter quelques millions pour se mettre immédiatement à l'œuvre.

Les feuilles libérales soutiennent une polémique des plus véhémentes contre le ministère qu'ils accusent de vouloir anéantir la liberté de la presse.

L'*Aradin* —Ce navire devant partir de Baston pour l'Angleterre le 16 décembre, les lettres que l'on désirera faire parvenir en Europe devront être déposées à la poste de la Nouvelle-Orléans d'ici au 5 de ce mois.

Courses de la Louisiane.— Peu de spectateurs assistaient hier aux courses de la Louisiane, à cause du mauvais temps. L'enjeu était de $1000, $300 d'entrée ; entre celui qui ne tiendrait pas à sa gageure, course 2 milles. Il y eut un grand nombre d'entrées, mais deux chevaux seulement coururent : *La Fille Kate Aubry*, appartenant à M. Kenner, inscrite à Lafayette, et le P. C. *Jos Bell*, frère du Josh Bell.

La victoire pencha d'abord en faveur de *Kate Aubry*, elle courut de fortes gageures, et importa d'entendre la première course. Les gageures s'élevèrent alors très fort, et l'on offrait aux champions du pourcentage sur quelque contre cinq qu'ils n'y consentaient encore que difficilement. Cependant à la suite de nouvelles concessions, *Jos Bell*, animant par de bons arguments *Kate Aubry*, la dépassa, et gagna la course et les paris. Le temps a été de 1 m. 49 s. jusqu'à ce qu'arrivée de 60 yards exclu. Il est à remarquer ici que c'est la première compagnie d'assurance dont les conditions d'existence nous soient connues.

Ainsi on a vu les assurances individuelles, celles des compagnies d'un étranger et celles de notre enfin quelque sorte des abus de celles-là. Des individus qu'on supposait riches et qui ne l'étaient pas, percevaient les primes et soumettaient ne pouvaient payer le capital en cas de sinistre. Des compagnies se contrefaisaient avant même d'exister pour avoir une publicité et un capital considérables, et tromper par là plus facilement et plus grandement encore.

Cependant on a trouvé dans quelques parties de l'Europe, en France par exemple les deux systèmes d'assurances maritimes exister simultanément ; on y voit en effet des assureurs individuels et des compagnies d'assurance. Seulement le système d'assurances individuelles a subi une importante modification en ce sens que chaque assureur ne prend plus qu'une faible somme de risques sur chaque navire et des risques sur beaucoup de navires de manière à ce que les risques soient tellement divisés qu'ils puissent se compenser les uns par les autres. Ainsi une somme de 200,000 fr. à laquelle on évalue un navire et sa cargaison est couverte non par un seul individu, mais par vingt, trente ou cent souscripteurs partiels, lesquels prennent des risques de la même manière sur un grand nombre de navires. Nous ne pouvons en citer d'exemple en ce moment, nous constatons seulement son existence et sa parfaite ressemblance avec le mode par lequel certaines compagnies d'assurance avec ces compagnies.

Nous trouvons dans la *Gazette* de Cincinnati une correspondance de Washington du 16 novembre à la quelle nous empruntons quelques passages

Le président et M. Webster sont de retour et ils ont presque journellement de longues conférences. On est en ce moment à préparer le message mais sur quoi portera-t-il ? que dira-t-il ? Les ministres gardent bien leurs secrets et ne font pas de confidences. Cependant il paraît certain que le président ne recommandera pas maintenant la banque. Il est convaincu que la nation ne veut pas d'une banque. Il a déjà fait connaître son opinion à ce sujet dans son message de l'année dernière et il ne paraît pas qu'il ait changé d'opinion. Il est probable qu'il recommandera un système d'opérations de finances qui ne donnera pas lieu à de grandes discussions. Il est certain qu'il ne recommandera pas la distribution du produit des ventes des terres publiques entre les États. Il est aussi certain qu'il ne recommandera pas la création d'une dette publique. Il paraît qu'il recommandera l'établissement d'un trésor national, qui consistera dans