L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

Bureaux—No. 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLÉANS, DIMANCHE MATIN, 23 MAI.

Causerie Scientifique.

Physiologie. Recherches de M. le docteur Rabuteau: l'acide libre de l'estomac; application à la globulisation du sang; le compte-globules Malassez.—M. A. Bertrand: Ethnologie des Gaules. Quels étaient les anciens Gaulois? Les Gaulois qui assiégèrent et prirent Rome étaient-ils sortis du Berry, comme on le prétend, sur la foi de Tite-Live? Différences entre les Gaulois de Jules César et ceux de l'antiquité: ces peuples sont les rejetons d'un même tronc, mais ils en ont été séparés à des époques différentes. Une nouvelle découverte: l'allumette automatique.

A mesure que la science physiologique progresse et que le rôle des diverses substances qui entrent dans la composition des tissus, ainsi que le fonctionnement des principaux organes est mieux étudié et mieux connu, l'art de guérir ses semblables reçoit une impulsion nouvelle et acquiert une puissance d'autant plus considérable que la marche en avant de la science est plus rapide, plus marquée, plus manifeste.

Lorsque l'on eût reconnu le rôle important que jouait l'estomac dans la trituration, dans la digestion des aliments, quand on eût découvert que la présence des aliments dans la poche gastrique y excitait la sécrétion d'un liquide particulier capable d'amollir, de dissoudre la presque totalité des substances alimentaires, ce jour-là la médecine fit un pas immense en avant. En effet, une foule innombrable de maladies proviennent directement du mauvais fonctionnement de l'estomac et n'ont point d'autres causes. La digestion se faisant mal, la nutrition est incomplète, l'organisme ne répare que partiellement les pertes qu'il fait quotidiennement, et si cet état se prolonge, il arrive un moment où l'on ne peut plus distinguer d'où vient le trouble primitif de la nutrition, tant il y a d'organes intéressés. On se trouve alors dans un cercle vicieux, et dont il est presque impossible de sortir. Cela est facile à concevoir, les organes qui concourent au bon fonctionnement de l'estomac étant eux-mêmes affaiblis.

Les médecins les plus expérimentés et les plus habiles ont tenté cependant de remonter la pente fatale, d'arrêter le mal et de l'attaquer dans sa source. Hélas! que de remèdes ont été inventés et combien leur succès ont été illusoires et éphémères! Pepsine, lactates, que de préparations se sont décorés de ces deux noms, alors qu'on avait cru apercevoir que le suc gastrique devait son énergie particulière soit à l'acide lactique, soit à une matière particulière, une espèce de ferment *sui generis* que l'on a désignée sous le nom de pepsine.

Avec toutes ces compositions plus ou moins rationnelles les médecins ont compté des succès; ils en signalent encore, car il faut bien avoir quelque égard à la puissance de l'imagination. Celle-ci est en effet si puissante que je serais fort porté à lui attribuer les quatre-vingt-dix-neuf centièmes des guérisons. Cela permet d'expliquer comment de deux médecins soignant les mêmes maladies, usant des mêmes remèdes, l'un n'a que des succès, l'autre des revers. Tant il est vrai que les remèdes le plus souvent ne sont rien, et que tout dépend de l'habileté du médecin, qui sait faire impression sur son malade, qui sait agir sur son moral et le guérir, pour ainsi dire, par sa seule présence.

Toutefois, de ce que la plupart des médicaments ont des effets nuls, ou mauvais, ou incertains, il n'en est pas moins nécessaire de faire usage de ceux qui sont reconnus pour être ordinairement efficaces, et de chercher à améliorer, par tous les moyens possibles, les ressources que la nature offre aux hommes de l'art.

Les dernières recherches qui ont été faites par M. le docteur Rabuteau sur la composition du suc gastrique ont paru lui prouver que l'acide libre de l'estomac était non pas de l'acide lactique, comme on l'avait cru jusqu'alors, mais de l'acide chlorhydrique. Aussitôt il eut la pensée de remplacer dans les compositions ferrugineuses l'acide lactique par l'acide chlorhydrique, le lactate de fer par le protochlorure de fer. Rien de plus rationnel. En effet, si l'acide libre de l'estomac est réellement l'acide chlorhydrique, en administrant un sel de fer quelconque ce dernier sera décomposé dans la poche gastrique, son acide sera mis en liberté et le fer s'unira à l'acide chlorhydrique pour former un sel de fer. Mais comme l'acide mis en évidence sera évidemment moins énergique que l'acide préexistant, il s'ensuivra une certaine difficulté, une certaine lenteur dans la partie de la digestion qui est dévolue à l'estomac; si le sel de fer est déjà un composé chloruré, son acide n'est pas déplacé et celui de l'estomac conserve toute son énergie pour agir sur toutes les substances alimentaires qui sont livrées.

L'expérience a paru donner gain de cause à la manière de voir de l'éminent thérapeutiste. Une jeune malade, profondément anémique, fut traitée exclusivement par le protochlorure de fer. Le premier jour, avant tout traitement, les globules sanguins furent comptés à l'aide du compte-globules Malassez, ainsi que [illegible] est un des plus ingénieux instruments dont la science moderne ait fait l'acquisition; le nombre des globules dépassait deux millions par millimètre cube. Au bout de huit à dix jours après l'administration de la préparation ferrugineuse du docteur Rabuteau, les globules furent de nouveau comptés, et l'on trouva que la malade avait, en si peu de temps, gagné plus de deux millions [illegible] globules. Elle était guérie et sortait de l'hôpital. Je doute qu'il existe quelque part une préparation ferrugineuse possédant à ce haut degré la puissance globulisatrice.

Cela est d'autant plus précieux que le fer est pour nous un véritable aliment aussi utile, plus utile et plus indispensable que le pain et la viande. Il entre dans la composition de tous nos tissus organiques. C'est là un fait dont l'existence et l'universalité ne sauraient être mises en doute, car les recherches de M. Boussingault sont trop affirmatives et trop habilement exécutées pour ne point entraîner les convictions et ne point laisser place aux objections.

Le rôle que joue le fer dans l'économie est, en effet, des plus considérables. C'est lui, qui, réuni dans les globules du sang, est chargé d'absorber et de retenir l'oxygène, de l'amener et de faire pénétrer avec eux dans l'intérieur des tissus organiques, où il en contient avec les substances organiques qu'il y rencontre, les oxyde, les brûle, non sans donner lieu à un dégagement de chaleur. Ce dégagement doit être rapide et d'autant plus rapide et abondant que la température extérieure est plus basse, et, par conséquent les causes de refroidissement plus énergiques et les pertes de chaleur plus considérables. Cela est si vrai que pendant l'hiver le nombre des globules du sang est toujours de beaucoup plus élevé que celui que l'on peut compter pendant l'été. M. le docteur Malassez, à l'aide de son compte-globules, a le premier mis en lumière ce fait curieux, et qui s'explique aujourd'hui aisément, tant il est dans la logique des choses.

M. le docteur Rabuteau a donc eu grandement raison de présenter à l'Académie des sciences un mémoire sur l'énergique action reconstituante de sa combinaison de fer proto-chlorure. C'est là un agent de reconstitution énergique, un aliment des plus salutaires et des plus bienfaisants. Il a fait avec d'autant plus de raison, qu'on hésite souvent à prendre les préparations de fer, dans la crainte de voir quelques inconvénients se présenter. Aucune incommodité n'est à redouter tant que l'on fait usage du protochlorure de fer. Chez aucun malade on n'a eu à constater aucun symptôme fâcheux.

—

M. Joseph Bertrand, à l'Académie des inscriptions et belles-lettres, s'occupe d'une question ethnologique excessivement intéressante pour nous, qui habitons le sol de la Gaule antique. Il cherche à élucider la question de savoir quels étaient les anciens Gaulois.

Sa thèse consiste à démontrer, à l'aide de preuves historiques, que le nom de Gaulois dérive de celui d'une tribu celtique de la même manière que le nom de France est celui d'une tribu germaine; le nom a été adopté comme mot de ralliement par d'autres tribus unies avec la première par des sentiments d'amitié et de communauté d'intérêts.

M. Bertrand établit tout d'abord que les peuples connus par les anciens sous le nom de Celtes, de Galates, de Gaulois, sont fort loin d'être les mêmes que ceux qui habitaient ces régions au temps de Jules César. La plupart des historiens nous montrent ces Gaulois des temps primitifs comme des sauvages n'ayant d'autres soucis que du pillage et de la guerre. Ils sont d'une bravoure, d'une audace, d'une témérité à toute épreuve. Dans les combats, c'est la poitrine nue qu'ils s'avancent contre leurs adversaires. Ils n'ont aucune foi dans les traités, aucune religion. Ils n'ont point le respect de leurs morts et ne s'occupent point de leur donner la sépulture. Cette particularité explique aux archéologues pourquoi ils recherchent vainement des tombes gauloises dans la Haute-Italie et n'en trouvent point, par la raison la seule que puisse être donnée, c'est qu'il n'y a point et n'y en a jamais eu. Les Gaulois n'enterraient point leurs morts. Les historiens grecs relatent cette coutume avec horreur. C'est avec une indignation profonde qu'ils constatent que ces Gaulois, après leur défaite aux environs du temple de Delphes, abandonnèrent sans sépulture, sur le champ de bataille, les restes de leurs compagnons d'armes, laissant exposés aux injures du temps, aux intempéries des saisons, aux insultes des corbeaux et des vautours.

C'est là le trait distinctif des Gaulois antiques: manque absolu de religion, et souverain mépris de la mort. Partout où on les rencontre on les trouve les mêmes, soit qu'on les désigne aussi sous le nom de Celtes, soit qu'on leur donne ceux de Gaulois, ou Galates. M. Joseph Bertrand conclut de ces faits, qu'il met bien en lumière, que les Gaulois des Gaules du côté des Alpes, c'est à dire ceux de Jules César, n'étaient point les mêmes que ceux qui ont pris autrefois Rome, qui porté leurs ravages et inspiré la terreur de leurs armes et de leur nom dans toute l'Europe et jusque dans le centre de l'Asie.

Le savant antiquaire ne croit pas à l'unité de ces diverses peuplades, elles font bien partie du même groupe ethnique, cela est évident, mais elles ne faisaient pas un seul et même corps de nation. Autres sont les Gaulois de la Macédoine et de la Thrace, autres sont ceux de l'Ombrie, autres encore les Boiens qui s'établissent en Bohême, autres enfin sont les innombrables peuples qui occupent le territoire dont s'emparèrent les légions romaines conduites par Jules César.

[illegible] de ceux-ci, et surtout de ceux qui habitaient au nord de la Gaule, il ne parait pas que les Romains du temps de Polybe aient soupçonné leur existence. M. Bertrand leur concède une idée vague des Allobroges et des Helvètes, et il prétend que tout le reste était complètement inconnu des Romains.

Avec Jules César tout change, et les mœurs et les noms des peuples qui avant nous ont foulé le sol de notre patrie nous sont révélés. Les mœurs sont entièrement différents de ce que les précédents historiens nous ont appris. Ils vivent dans des cités, ils cultivent les arts, etc.; enfin et surtout ils sont religieux. Les druides sont partout chez eux aimés, estimés, respectés; ils y sont plus puissants que les rois. Ceux-ci n'entreprennent rien, ils ne décident d'aucune chose, ils ne jugent aucune affaire, sans avoir auparavant pris l'avis et le conseil de ces prêtres. D'où venaient ces peuples, dont les prêtres avaient sur eux une telle influence? A cette question on répond unanimement qu'ils venaient de l'Inde, comme les autres peuples également confondus sous le nom de Celtes et de Gaulois. Mais ceux-ci ont émigré de leurs lieux d'origine beaucoup plus anciennement que ceux-là, puisque les uns et les autres diffèrent d'une façon aussi étrange sous le rapport religieux. Le langage, d'ailleurs, n'est pas absolument différent; nous nous trouvons donc en présence d'une série d'émigrations qui nous donnent, à des âges différents, l'état de civilisation d'un même peuple, et nous font, pour ainsi dire, assister à ses progrès. D'ailleurs, ce n'est pas seulement la religion qui permet de constater la marche lentement progressive de la civilisation, c'est aussi le langage. On peut reconnaître, d'après certaines inflexions, certaines règles, à quel âge de la formation de la langue un peuple s'est détaché du tronc primitif.

Il est donc plus qu'évident que les Celtes sont venus d'Orient en Occident, et que les invasions des peuples gaulois des Gaules vers l'Orient doivent être rayées de l'histoire.

Même au temps de Jules César, les peuples des Gaules n'appartenaient pas à un type unique; de même que de nos jours sous le nom de Français on désigne des peuples dont la personnalité s'efface peu à peu, il est vrai, mais est encore cependant très distincte sur un grand nombre de points. Il n'est pas besoin de nommer les Bretons, les Picards, les Auvergnats, etc. Ils formaient une étonnante agglomération, une juxta-position de peuples tous rivaux d'intérêt et de gloire, jaloux de leur indépendance et surtout ne voulant point avoir à supporter la domination d'aucun autre d'entre eux, allant même jusqu'à préférer à cela l'oppression ou l'alliance de l'étranger. Parmi tous ces peuples, qui plus spécialement a porté le nom de Gaulois (*Gallus*)? C'est ce que M. Bertrand fera connaître dans la seconde partie de son mémoire.

Quoique la lecture du travail de M. Alexandre Bertrand ne soit pas terminée, on peut déjà en admettre une des principales conclusions, c'est que les Gaulois qui furent pendant si longtemps la terreur de Rome n'avaient rien de commun, que ce nom de Gaulois, avec les peuples qui ont habité autrefois le territoire de la France. Tite-Live, il est vrai, sur la foi d'une ancienne tradition, prétend que les envahisseurs de la future capitale du monde étaient originaires du pays que nous désignons sous le nom de Berri et des contrées avoisinantes.

Mais cette tradition, il n'en indique pas la source. Polybe, Varron, Jules César lui-même et d'autres auteurs antérieurs ou contemporains de Tite-Live, ne paraissent pas l'avoir connue, ou l'ont méprisée, puisqu'ils n'en font pas mention. D'ailleurs, tout porte à suspecter sur ce point la véracité de l'historien Padouan, bien qu'il soit d'ordinaire assez sûrement informé et généralement très digne de foi.

Du reste, il faut le reconnaître à sa louange, Tite-Live ne parle que d'un bruit traditionnel. Il ne donne point ce qu'il rapporte pour un fait avéré et indubitable. Notre orgueil national ne pourra plus se vanter de ses noms antiques. Mais est-ce que vraiment il aurait à en souffrir? Je ne vois pas trop ce qu'il aurait à perdre à ne point compter au nombre de ses exploits ceux de cette bande de sauvages qui combattaient sans vêtements, le corps tatoué de figures plus ou moins épouvantables, qui n'avaient point de demeure fixe, vivaient de rapines et poussaient la barbarie jusqu'à se faire un ornement, une parure domestique des têtes coupées de leurs ennemis vaincus.

Non, quelque brillante qu'ait été la gloire de ces farouches conquérants, il y a moins de honte à ne pas être au nombre de leurs descendants qu'à les compter parmi ses aïeux.

—

Une découverte excessivement utile et pratique nous arrive d'Amérique. Mais je doute qu'elle puisse être de longtemps introduite en France. Il s'agit de l'allumette ou du briquet automatique, qui permet d'allumer commodément toute espèce de lampes, lanternes, becs de gaz, etc., sans ôter les globes, les verres ou ouvrir les lanternes. L'allumette est renfermée dans un petit étui qu'on adapte à toutes les lumières possibles. Et, pour allumer celle-ci, il suffit de pousser un petit ressort ou de tourner un petit bouton: aussitôt, le bec de gaz, la lampe quelle qu'elle soit, à l'huile ou au pétrole, la bougie, est allumé. La même allumette peut servir un grand nombre de fois. Cela consiste dans l'union du phosphore et du collodion.

Il fallait en effet une substance qui, sous un petit volume, possédât un très grand pouvoir calorifique et dont la composition pût être combinée de telle sorte que la combustion ne se prolongeât point au delà de la quantité strictement nécessaire pour l'allumage des substances les plus difficiles à allumer.

On comprend qu'une telle invention soit bien accueillie à bord des navires et dans les mines, dans ces dernières surtout, où l'allumage des lampes est souvent la cause unique des plus grandes catastrophes. Il est vrai qu'il est formellement défendu de les ouvrir; mais comment s'opposer à la témérité imprudente des mineurs. Avec l'allumage automatique, la lampe n'ayant plus besoin d'être ouverte pour être allumée, cette chance de danger disparaît. Les applications sont nombreuses et pratiques; mais, hélas! le monopole ne nous permet pas de profiter de ce progrès. Comme Moïse nous voyons de loin la terre promise, mais nous n'en profitons point.

L. CHARMOLUE.

FEUILLETON.

LE CHANCELLOR.

PAR JULES VERNE.

I

—CHARLESTON, — 27 septembre 1869.— Nous quittons le quai de la Batterie à trois heures du soir, à la pleine mer. Le jusant nous porte rapidement au large. Le capitaine Huntly a fait établir les hautes et basses voiles, et la brise du Nord pousse le *Chancellor* à travers la baie. Bientôt le fort Sumter est doublé, et les batteries rasantes de la côte sont laissées sur la gauche. A quatre heures, le goulet, d'où s'échappe un rapide courant de reflux, livre passage au navire. Mais la haute mer est encore loin, et, pour l'atteindre, il faut suivre les étroites passes que le flot a creusées entre les bancs de sable. Le capitaine Huntly s'engage donc dans le chenal du sud-ouest et met le phare de la pointe par l'angle gauche du fort Sumter. Les voiles du *Chancellor* sont alors orientées au plus près; à sept heures du soir, la dernière pointe sablonneuse de la côte est rangée par notre bâtiment, qui, tout dessus, se lance sur l'Atlantique.

Le *Chancellor*, beau trois-mâts carré de neuf cent tonneaux, appartient à la riche maison de Leard frères, de Liverpool. C'est un navire de deux ans, doublé et chevillé en cuivre, bordé en bois de teck; ses bas mâts, sauf l'artimon, sont en fer, ainsi que le gréement. Ce solide et fin bâtiment, coté première classe au *Veritas*, accomplit en ce moment son troisième voyage entre Charleston et Liverpool. Au sortir des passes de Charleston, le pavillon britannique a été amené, mais à voir ce navire, un marin ne pourrait pas se tromper sur son origine: il est bien ce qu'il paraît être, c'est-à-dire anglais depuis la ligne de flottaison jusqu'à la pomme des mâts.

Voici pourquoi j'ai pris passage à bord du *Chancellor*, qui retourne en Angleterre.

Il n'existe aucun service direct de navire à vapeur entre la Caroline du Sud et le Royaume-Uni. Pour prendre une ligne transocéanienne, il faut, soit remonter au nord des Etats-Unis, à New-York, soit redescendre au sud, à la Nouvelle-Orléans. Entre New-York et l'ancien continent fonctionnent plusieurs lignes anglaise, française, hambourgeoise, et un *Scotia*, un *Pereire*, un *Holsatia* m'auraient conduit rapidement à destination. Entre la Nouvelle-Orléans et l'Europe, les bateaux de *National Steam navigation Co.*, qui rejoignent la ligne française transatlantique de Colon et d'Aspinwall, font de rapides traversées. Mais, en parcourant les quais de Charleston, je vis le *Chancellor*. Le *Chancellor* me plut, et je ne sais quel instinct me poussa à bord de ce navire, dont les aménagements étaient confortables. D'ailleurs, la navigation à la voile, quand elle est favorisée par le vent et la mer,—presque aussi rapide que la navigation à vapeur,—est préférable à tous égards. Au commencement de l'automne, sous ces latitudes déjà basses, la saison est encore belle. Je me décidai donc à prendre passage sur le *Chancellor*.

Ai-je bien ou mal fait? Aurai-je à me repentir de ma détermination? L'avenir me l'apprendra. Je rédige ces notes jour par jour, et, au moment où j'écris, je n'en sais pas plus que ceux qui lisent ce journal, — si ce journal doit jamais trouver de lecteurs.

II

— 28 septembre. — J'ai dit que le capitaine du *Chancellor* se nomme Huntly,—de ses prénoms John Silas. C'est un Ecossais de Dundee, âgé de cinquante ans, qui a la réputation d'être un habile routier de l'Atlantique. Sa taille est moyenne, ses épaules sont étroites, sa tête est petite et, par habitude un peu inclinée à gauche. Sans être un physionomiste de premier ordre, il me semble que je puis déjà juger le capitaine Huntly, bien que je ne le connaisse que depuis quelques heures.

Que Silas Huntly ait la réputation d'être un bon marin, qu'il sache parfaitement son métier, je n'y contredis pas; mais qu'il y ait en cet homme un caractère ferme, une énergie physique et morale à toute épreuve, non! cela n'est pas admissible.

En effet, l'attitude du capitaine Huntly est lourde, et son corps présente un certain affaissement. Il est nonchalant, et cela se voit à l'indécision de son regard, au mouvement passif de ses mains, à l'oscillation qui le porte lentement d'une jambe sur l'autre. Ce n'est pas, ce ne peut être un homme énergique, obstiné, un homme entêté, car ses yeux ne se contractent pas, sa mâchoire est molle, ses poings n'ont pas une tendance habituelle à se fermer. En outre, je lui trouve un air singulier sur lequel je ne saurais m'expliquer encore, mais je l'observerai avec l'attention que mérite le commandant d'un navire, celui qui s'appelle le maître après Dieu!

Or, si je ne me trompe, entre Dieu et Silas Huntly, il y a à bord un autre homme qui me paraît destiné, le cas échéant, à prendre une place importante. C'est le second du *Chancellor*, que je n'ai pas encore suffisamment étudié, et dont je me réserve de parler plus tard.

L'équipage du *Chancellor* se compose du capitaine Huntly, du second Robert Kurtis, du lieutenant Walter, d'un bosseman, et de quatorze matelots, anglais ou écossais, soit dix-huit marins,—ce qui suffit à la manœuvre d'un trois-mâts de neuf cents tonneaux. Ces hommes ont l'air de bien connaître leur métier. Tout ce que je puis affirmer jusqu'ici, c'est que, sous les ordres du second, ils ont habilement manœuvré dans les passes de Charleston.

Je complète l'énumération des personnes embarquées à bord du *Chancellor*, en citant le maître d'hôtel Hobbart, le cuisinier nègre Jynxtrop, et en donnant la liste des passagers.

Ces passagers sont au nombre de huit, en me comptant. Je les connais à peine, mais la monotonie d'une traversée, les incidents de chaque jour, le coudoiement quotidien de gens resserrés dans un étroit espace, ce besoin si naturel d'échanger des idées, la curiosité innée au cœur de l'homme, tout cela nous aura bientôt rapprochés. Jusqu'ici, tracas de l'embarquement, prise de possession des cabines, arrangements que nécessite un voyage dont la durée peut être de vingt à vingt-cinq jours, occupations diverses, nous ont tenus éloignés les uns des autres. Hier et aujourd'hui, tous les convives n'ont pas encore paru à la table du carré; peut-être quelques-uns sont-ils éprouvés par le mal de mer. Je ne les ai donc pas tous vus, mais je sais qu'au nombre des passagers il y a deux dames qui occupent les cabines de l'arrière, dont les fenêtres sont percées dans le tableau du bâtiment.

Au surplus, voici la liste des passagers telle que je l'ai relevée sur les rôles du navire:

Mr. et Mrs. Kear, de Buffalo, Américains de Buffalo;

Miss Herbey, Anglaise, demoiselle de compagnie de Mrs. Kear;

M. Letourneur et son fils André Letourneur, Français, du Havre;

William Falsten, un ingénieur de Manchester, et John Ruby, négociant de Cardiff, Anglais tous deux;

J. R. Kazallon, de Londres, l'auteur de ces notes.

III

29 septembre.—Le connaissement du capitaine Huntley, c'est-à-dire l'acte qui constate le chargement des marchandises sur le *Chancellor*, et les conditions du transport de ces marchandises, est conçu en ces termes:

"BRONSFIELD ET CO., COMMISSIONNAIRES, CHARLESTON."

"Je, John Silas Huntley, de Dundee (Ecosse), commandant le navire *Chancellor*, jaugeant neuf cents tonneaux ou environ, étant du présent à Charleston, pour du premier temps convenable, aller en droite route, sous la garde de Dieu, jusqu'au devant de la ville de Liverpool, là où sera ma décharge,—reconnais avoir reçu dans mon dit navire et sous son franc tillac, de vous, MM. Bronsfield et Co., commissionnaires en marchandises à Charleston, dix-sept cents balles de coton allant pour vingt-six mille livres (26,000 francs) le tout entier et bien conditionné, marqué et numéroté comme en marge; lesquels effets je prometse de conduire en bon état, sauf les périls et fortunes de mer, à Liverpool et là les délivrer à MM. Leard frères ou à leur ordre, en me payant pour mon fret la somme de deux mille livres (50,000 francs,) sans plus, suivant charte-partie, en outre, les avaries suivant les us et coutumes de mer. Et pour l'accomplissement de ce que ci-dessus, j'ai obligé et oblige ma personne, mes biens et mon dit bâtiment, avec toutes ses dépendances.

"En foi de quoi, j'ai signé trois connaissements d'une même teneur, l'un accompli, les autres seront de nulle valeur.

"Fait à Charleston, le 13 septembre 1869.

"J. S. HUNTLY."

Ainsi donc, le *Chancellor* porte à Liverpool dix-sept cents balles de coton. Expéditeurs: Bronsfield et Co., de Charleston. Destinataires: Leard frères, de Liverpool.

Ce chargement a été fait avec le plus grand soin, le bâtiment étant spécialement construit pour le transport du coton. Les balles occupent toute la cale, sauf une petite partie qui est spécialement réservée aux colis des passagers, et ces balles, dont le tassement a été obtenu au moyen de cries, ne forment plus qu'une masse extrêmement compacte. Donc, pas une place de la cale n'est perdue,—avantage considérable pour une navire qui peut ainsi prendre son plein de marchandises.

IV

—Du 30 septembre au 6 octobre.—Le *Chancellor* est un rapide marcheur qui rendrait sans peine les perroquets de plus d'un navire de même taille. Depuis que la brise a fraîchi, un long sillage, nettement tracé, s'étend à perte de vue à l'arrière. On dirait une longue dentelle blanche, étendue sur la mer comme sur un fond bleu.

L'Atlantique n'est pas très tourmenté par le vent. Personne, à bord, que je sache, n'est plus incommodé ni par le roulis ni par le tangage du navire. D'ailleurs, aucun des passagers n'en est à sa première traversée, et tous sont plus ou moins familiarisés avec la mer. Aussi, pas de place inoccupée autour de la table, à l'heure des repas.

Les relations entre les passagers commencent à s'établir, et la vie du bord devient moins monotone. Le Français, M. Letourneur, et moi, nous causons souvent ensemble.

M. Letourneur est un homme de cinquante ans, de haute taille, les cheveux blancs, la barbe grisonnante. Il paraît certainement plus vieux que son âge,—ce qui tient à ce qu'il a beaucoup souffert. De profonds chagrins l'ont éprouvé, et, j'ajoute, l'éprouvent encore. Cet homme porte évidemment en lui une source intarissable de tristesse, cela se voit à son corps un peu affaissé, à sa tête le plus souvent inclinée sur sa poitrine. Jamais il ne rit, il sourit à peine, et seulement à son fils. Ses yeux sont doux, mais il me semble que leur regard n'apparaît qu'à travers un voile humide. Sa figure offre un mélange caractérisé d'amertume et d'amour, et l'expression générale de sa physionomie est celle d'une bonté caressante.

On dirait que M. Letourneur a quelque malheur involontaire à se reprocher.

En effet, mais qui ne sera profondément touché en apprenant quels sont les reproches, exagérés, à coup sûr, ce que ce "père" se fait à lui-même!

M. Letourneur est à bord avec son fils André, âgé de vingt ans environ, de figure douce et intéressante. Ce jeune homme est le portrait un peu effacé de M. Letourneur, mais—et c'est là l'incurable douleur de son père—André est infirme. Sa jambe gauche, misérablement déjetée en dehors, l'oblige à boiter et il ne peut marcher sans s'appuyer sur une canne.

Le père adore cet enfant, et on sent que toute sa vie est à ce pauvre être. Il souffre de l'infirmité native de son fils plus encore que son fils n'en souffre lui-même, et il lui en demande pour être pardon. Son dévouement pour André est de tous les instants. Il ne le quitte pas, il guette ses moindres désirs, il épie ses moindres actes. Ses bras appartiennent plus à son fils qu'à lui-même, et ils l'entourent, ils le soutiennent, pendant que le jeune homme se promène sur le pont du *Chancellor*.

M. Letourneur s'est plus spécialement lié avec moi et me parle toujours de son enfant.

Aujourd'hui je lui dis:

—Je viens de quitter M. André. Vous avez là un bon fils, monsieur Letourneur. C'est un jeune homme intelligent et instruit.

—Oui, monsieur Kazallon, me répond M. Letourneur, dont les lèvres ébauchent un sourire, c'est une belle âme renfermée dans un misérable corps,—l'âme de sa pauvre mère, morte en le mettant au monde!

—Il vous aime, monsieur.

—Le cher enfant! murmura M. Letourneur en baissant la tête.—Ah! reprend-il, vous ne pouvez pas comprendre ce que souffre un père à la vue de son enfant infirme.... infirme de naissance!

—Monsieur Letourneur, ai-je répondu, dans le malheur qui a frappé votre enfant, et vous, par suite, vous ne faites pas la part égale à chacun. M. André est à plaindre, sans doute, mais n'est-ce donc rien d'être aimé de vous comme il l'est? Une infirmité physique se supporte mieux qu'une douleur morale, et la douleur morale est surtout pour vous. J'observe attentivement votre fils, et si quelque chose l'affecte particulièrement, je crois pouvoir affirmer que c'est votre propre affliction....

—Je ne la lui laisse pas voir! répond vivement M. Letourneur. Je n'ai qu'une occupation: le distraire à tous les instants de sa vie. J'ai reconnu, qu'en dépit de son infirmité, mon enfant avait la passion des voyages. Son esprit a des jambes et même des ailes, et, depuis plusieurs années, nous voyageons ensemble. Nous avons visité toute l'Europe, d'abord, et nous venons de parcourir les principaux états de l'Union. J'ai moi-même fait l'éducation d'André, que je ne voulais pas envoyer dans un collège, et cette éducation, je la complète par les voyages. André est doué d'une intelligence vive, d'une imagination ardente. Il est sensible, et, quelquefois, je me plais à penser qu'il oublie, en se passionnant devant les grands spectacles de la nature!

—Oui, monsieur...., sans doute...., dis-je.

—Mais s'il oublie, reprend M. Letourneur en me serrant la main, je n'oublie pas, moi! et je n'oublierai jamais! Monsieur, monsieur, croyez vous que mon fils pardonne à sa mère et à moi de l'avoir créé infirme?"

La douleur de ce père, s'accusant d'un malheur dont la responsabilité n'était à personne, me navre. Je veux le consoler, mais son fils paraît en ce moment. M. Letourneur court à lui, et il l'aide à monter l'escalier un peu raide qui aboutit à la dunette.

Là, André Letourneur s'assied sur un des bancs disposés au-dessus des cages à poules, et son père se place près de lui. Tous deux causent, et je prends part à leur conversation. Elle a pour objet la navigation du *Chancellor*, les chances de la traversée, le programme de la vie à bord. M. Letourneur s'est fait comme moi, une médiocre idée du capitaine Huntly. L'indécision de cet homme, son apparence endormie, l'ont désagréablement impressionné. L'opinion de M. Letourneur est, au contraire, très favorable au second, Robert Kurtis, homme de trente ans, bien constitué, d'une grande force musculaire, toujours dans l'attitude de l'action, et dont la volonté vivace semble sans cesse prête à se manifester par des actes.

Robert Kurtis vient de monter en ce moment sur le pont. Je l'observe attentivement, et je suis frappé des symptômes que présente sa puissance et son expansion vitale. Il est là, le corps droit, l'allure aisée, le regard superbe, les muscles sourcilliers à peine contractés. C'est un homme énergique, et il doit posséder ce froid courage qui est indispensable au vrai marin. C'est en même temps un être bon, car il s'intéresse au jeune Letourneur et s'empresse de lui être utile en toute occasion.

Après avoir examiné l'état du ciel et la voilure du bâtiment, le second s'approche de nous et prend part à notre entretien.

Je vois que le jeune Letourneur aime à causer avec lui.

Robert Kurtis nous donne quelques détails sur ceux des passagers avec lesquels nous n'avons encore établi que des relations fort imparfaites.

Mr et Mme Kear sont deux américains du Nord-Amérique, qui ont fait de gros bénéfices dans l'exploitation de sources de pétrole. On sait, en effet, que là est l'origine des grandes fortunes modernes des Etats-Unis. Mais ce M. Kear, homme de cinquante ans, qui paraît être plutôt enrichi que riche, est un triste commensal, ne cherchant et ne voulant que ses aises. Un bruit métallique sort à chaque instant de ses poches, dans lesquelles ses deux mains sont incessamment plongées. Orgueilleux, vaniteux, contemplateur de lui-même et contempteur des autres, il affecte une suprême indifférence pour tout ce qui n'est pas lui. Il se rengorge comme un paon, "il se flaire, il se savoure, il se goûte," pour employer les termes du savant physionomiste Gratiolet. Enfin, c'est un sot doublé d'un égoïste. Je ne m'explique pas pourquoi il a pris passage à bord du *Chancellor*, simple navire de commerce, qui ne peut lui offrir le confortable des Transatlantiques.

Mrs Kear est une femme insignifiante, nonchalante, indifférente, que la quarantaine a déjà touchée aux tempes, sans esprit, sans lecture, sans conversation. Elle regarde, mais elle ne voit pas; elle écoute, mais elle n'entend pas. Pense-t-elle? Je ne saurais l'affirmer.

L'unique occupation de cette femme est de se faire servir à tout propos par sa demoiselle de compagnie, miss Herbey, jeune anglaise de vingt ans, douce et calme, qui ne gagne pas sans humiliation les quelques livres que lui jette le marchand de pétrole.

Cette jeune personne est fort jolie. C'est une blonde avec des yeux bleus très foncés; sa physionomie gracieuse n'a pas cette insignifiance qui se rencontre chez certaines Anglaises. Sa bouche serait charmante, si elle avait jamais le temps, où l'occasion de sourire. Mais à qui, à propos de quoi sourirait la pauvre fille, en butte aux incessantes taquineries, aux caprices ridicules de sa maîtresse? Toutefois, si miss Herbey souffre au dedans, elle se soumet, du moins, et paraît résignée à son sort.

William Flasten, lui, est un ingénieur de Manchester, qui a l'air très anglais. Il dirige une vaste usine hydraulique dans la Caroline du Sud et va chercher en Europe de nouveaux appareils perfectionnés, entre autres les moulins à force centrifuge de la maison Cail. C'est un homme de quarante-cinq ans, une sorte de savant qui ne pense qu'aux machines, que la mécanique et le calcul absorbent tout entier et qui ne voit rien au delà. Lorsqu'il vous tient dans sa conversation, il n'est plus possible de se dégager, et on y passe tout entier comme dans un engrenage.

Quant au sieur Ruby, il représente le négociant vulgaire, sans grandeur, sans originalité. Depuis vingt ans, cet homme n'a rien fait qu'acheter et vendre, et, comme il a généralement vendu plus cher qu'il n'a acheté, sa fortune est faite. Ce qu'il en fera, il ne saurait le dire. Ce Ruby, dont toute l'existence s'est renfermée dans le commerce de détail, ne pense pas, ne réfléchit plus; son cerveau est désormais fermé à toute impression, et il ne justifie en aucune façon ce mot de Pascal: "L'homme est visiblement fait pour penser. C'est toute sa dignité et tout son mérite."

V.

7 octobre.— Voilà dix jours que nous avons quitté Charleston, et il me semble que nous avons fait bonne et rapide route. Il m'arrive souvent de causer avec le second, et une certaine intimité s'est établie entre nous.

Aujourd'hui, Robert Kurtis m'apprend que nous ne devons pas être très éloignés du groupe des Bermudes, c'est-à-dire au large du cap Hatteras. Le point par observation a donné 32° 20' en latitude nord et 64° 50' en longitude à l'ouest du méridien de Greenwich.

—Nous aurons connaissance des Bermudes et plus particulièrement de l'île Saint-Georges avant la nuit, me dit le second.

—Comment, ai-je répondu, nous rallions les Bermudes! Mais je croyais qu'un navire qui sort de Charleston, à destination de Liverpool, devait faire le nord et suivre le courant du Gulf-Stream!

—Sans doute, monsieur Kazallon, répond Robert Kurtis, c'est la direction que l'on prend généralement, mais il paraît que, cette fois, le capitaine n'a pas été d'avis de la suivre.

—Pourquoi?

—Je l'ignore, mais il a donné la route à l'est, et le *Chancellor* va à l'est!

—Et vous ne lui avez pas fait observer?

—Je lui ai fait observer que ce n'était pas la route habituelle; il m'a répondu qu'il savait ce qu'il avait à faire.

En parlant ainsi, Robert Kurtis fronce plusieurs fois le sourcil; il passe machinalement la main sur son front, et je crois comprendre qu'il ne dit pas tout ce qu'il voudrait dire.

—Cependant, monsieur Kurtis, ai-je répondu, nous sommes déjà au 7 octobre, et ce n'est pas le cas d'essayer des routes nouvelles. Nous n'avons pas un jour à perdre si nous voulons arriver en Europe avant la mauvaise saison.

—Non, monsieur Kazallon, pas un jour!

—Monsieur Kurtis, serait-je bien indiscret en vous demandant ce que vous pensez du capitaine Huntly?

—Je pense, me répond le second, je pense.... c'est mon capitaine!

Cette évasive réponse ne laisse pas de me préoccuper.

Robert Kurtis ne s'est pas trompé. Vers trois heures, le matelot de vigie annonce la terre au vent à nous, dans le nord-est, mais elle n'apparaît encore que comme une vapeur.

A six heures, je monte sur le pont en compagnie de MM. Letourneur, et nous regardons ce groupe des Bermudes, îles relativement peu élevées, que défend une chaîne formidable de brisants.

—Voilà donc cet archipel enchanté, dit André Letourneur, ce groupe pittoresque que votre poète, Thomas Moore, M. Kazallon, a célébré dans ses odes! Déjà, et dès 1643, l'exilé Walter avait fait une enthousiaste description de ces îles, et, si je ne me trompe, les dames anglaises, pendant quelque temps, ne voulurent plus porter que des chapeaux faits d'une certaine feuille de palmier bermudien.

—Vous avez raison, mon cher André, ai-je répondu, et l'archipel des Bermudes a été très à la mode au dix-septième siècle, mais maintenant, il est tombé dans l'oubli le plus complet.

—J'ajouterai, monsieur André, dit alors Robert Kurtis, que les poètes qui parlent avec enthousiasme de cet archipel ne sont pas d'accord avec les marins, car ce séjour dont l'aspect les a séduits, est difficilement abordable aux navires, et les écueils, à deux ou trois lieues de la terre, forment une ceinture semi circulaire, noyée sous les eaux, qui est particulièrement redoutée aux navigateurs. En outre, la sérénité du ciel, que vantent les Bermudiens, est le plus souvent troublée par les ouragans. Leurs îles reçoivent la queue de ces tempêtes qui désolent les Antilles, et cette queue, comme la queue d'une baleine, c'est ce qui est le plus redoutable. Je n'engage donc point les routiers de l'Océan à se fier aux récits de Walter et de Thomas Moore.

—Monsieur Kurtis, reprend en souriant André Letourneur, vous devez avoir raison; mais les poètes sont comme les proverbes: l'un est toujours là pour contre-dire l'autre. Si Thomas Moore et Walter ont célébré cet archipel comme un séjour merveilleux, le plus grand de vos poètes, Shakespeare, qui le connaissait mieux sans doute, a cru devoir y placer les plus terribles scènes de sa *Tempête*!

En effet, ce sont de dangereux parages que ceux qui avoisinent l'archipel bermudien. Les Anglais, auxquels ce groupe a toujours appartenu depuis sa découverte, ne l'utilisent que comme un poste militaire, jeté entre les Antilles et la Nouvelle-Ecosse. D'ailleurs, il est destiné à s'accroître, et probablement sur une vaste échelle. Avec le temps,—ce principe du travail de la nature,—cet archipel, déjà composé de cent cinquante îles ou îlots, en comptera un plus grand nombre, car les madrépores travaillent incessamment à construire de nouvelles Bermudes, qui se relieront entre elles et formeront peu à peu un nouveau continent.

Ni les trois autres passagers ni Mrs. Kear n'ont pris la peine de monter sur le pont, pour examiner ce curieux archipel. Quant à miss Herbey, elle n'était pas arrivée à la dunette, que la voix traînante de Mrs. Kear se faisait entendre et obligeait la jeune fille à venir reprendre sa place près d'elle.

VI

—Du 8 au 13 octobre.—Le vent commence à souffler du nord est avec une certaine violence, et le *Chancellor*, sous ses huniers au bas ris et sa misaine, a dû se mettre en cape courante.

La mer est très houleuse, le navire fatigue beaucoup. Les cloisons du carré gémissent avec un bruit qui finit par agacer. Les passagers se tiennent pour la plupart sous la dunette.

Quant à moi, je préfère rester sur le pont, bien qu'une pluie fine me pénètre de ses molécules pulvérisées par le vent.

Pendant deux jours, nous courons ainsi au plus près. De "grand frais", le déplacement des couches atmosphériques est passé à l'état de "coup de vent". Les mâts de perroquets sont calés. Le vent fait, en ce moment, de cinquante à soixante mille à l'heure (Environ 20 mètres par seconde).

Malgré les excellentes qualités du *Chancellor*, sa dérive est considérable, et nous sommes entraînés dans le sud. L'état du ciel, obscurci par les nuages, ne permet pas de prendre hauteur, et le point n'étant pas [illegible] force est-il de ne s'en rapporter qu'à [illegible]

Mes compagnons de voyage, auxquels le second n'a rien dit, ne peuvent savoir que nous [illegible] une route absolument inexpliquée. L'Angleterre est dans le nord-est, et nous courons dans le sud-est! Robert Kurtis ne comprend rien à l'obstination du capitaine, qui devrait, au moins, changer d'amures, et, en poussant au nord-ouest, aller reprendre les courants favorables. Mais non! Depuis que le vent a [illegible] le nord, le *Chancellor* s'enfonce de plus en plus dans le sud.

Ce jour-là, me trouvant seul sur la dunette avec Robert Kurtis:

—Est-il donc fou, votre capitaine? lui ai-je dit.

—Je vous le demanderai, monsieur Kazallon, me répond Robert Kurtis, puisque vous l'avez attentivement observé déjà!

—Je ne sais trop que vous répondre, monsieur Kurtis, mais [illegible] sa physionomie singulière, ses yeux quelquefois hagards!... [illegible] avez-vous déjà navigué avec lui?

—Non, c'est la première fois.

—Et vous lui avez [illegible] vos observations à propos de la route [illegible]

—Oui, mais il n'a [illegible]

—Monsieur Kurtis, [illegible] le lieutenant Walter et le bosseman, [illegible] de cette manière d'agir?

—Ils pensent comme moi.

—Et si le capitaine Huntly voulait conduire son navire en Chine?

—Ils obéiraient comme moi.

—Cependant l'obéissance a des limites?

—Non, tant que la conduite du capitaine ne met pas le navire en péril!

—Mais s'il est fou?

—S'il est fou, monsieur Kazallon, je verrai ce que j'aurai à faire.

Voilà une complication à laquelle je ne m'attendais guère, en embarquant sur le *Chancellor*.

Cependant, le temps est devenu de plus en plus mauvais, [illegible] sur cette partie de l'Atlantique. Le navire a dû [illegible] la cape sous son grand hunier au bas ris et son petit foc, [illegible] ainsi que je l'ai dit, il dérive [illegible]

Et cela est bien évident, lorsque, dans la nuit du 11 au 12, le *Chancellor* [illegible] grand dans la mer de Sargasses.

Cette mer de Sargasses, [illegible] par le tiède courant du Gulf-Stream, est une vaste étendue d'eau [illegible] que les Espagnols [illegible] les vaisseaux de Colomb [illegible] versée de l'Océan.

Quand le jour se leva, l'Atlantique s'offre à nos yeux sous un singulier aspect, et MM. Letourneur viennent l'observer, malgré les bruyantes rafales qui font résonner les haubans métalliques [illegible] de véritables cordes de harpe. Nos vêtements, collés à notre corps, [illegible] en lambeaux, s'ils donnaient la moindre prise à l'air. Le navire [illegible] vaste plaine herbeuse [illegible] tranche comme un soc de charrue. Quelquefois de longs filaments, enlevés par le vent, se contournent aux cordages, [illegible] que des sarments de vigne [illegible] à l'autre. De ces longues [illegible] moins de trois ou quatre [illegible] en est qui vont [illegible] des mâts comme autant de flammes flottantes. Pendant [illegible] lutter contre cette invasion de varechs, [illegible] de certains moments, le *Chancellor*, [illegible] sembler à un bosquet [illegible] lieu d'une prairie immense.

(*A suivre.*)

VAPEURS.

Pour l'été.

Mandeville et la Nile-Orléans. [illegible]

Pour Mandeville, Louisbourg, [illegible] ville et Covington.

[illegible] CAMELIA.

[illegible]

C. M. SORIA, Agent.

Excursion régulière du Dimanche et du Mercredi.

Pour Mandeville, Louisbourg et Madisonville.

[illegible] CAMELIA.

Prix: $1, aller et retour.

[illegible]

Vicksburg.

[illegible]

OPELOUSAS.

Départ régulier tous les Mercredis [illegible]

[illegible]

ARRANGEMENT D'ÉTÉ.

[illegible]

Somnambule.

LE PROFESSEUR LENORMAND [illegible]

VAPEURS

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE.

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS. LIGNE POSTALE DE NEW-YORK AU HAVRE.

[illegible]

STEAMERS DU HAVRE

[illegible]

Compagnie de Vapeurs du Lloyd de l'Allemagne du Nord.

[illegible]

Steamers de la ligne White Star.

[illegible]

STEAMERS STATE LINE.

[illegible]

Pour New York directement.

[illegible]

POUR VERA CRUZ.

[illegible]

Philadelphie via la Havane.

[illegible]

AUX MAITRES DE POSTE.

[illegible]

GEO. MERZ.

[illegible]

CHEMINS DE FER.

[illegible]

Louisiane et du Texas, de Morgan.

[illegible]

Compagnie d'Assurance du Peuple de la Nouvelle-Orléans.

[illegible]

CHARTE.

[illegible]

Taxes de 1875.

[illegible]

DONATIEN AUGUSTIN, Register in Bankruptcy.

[illegible]

ASSURANCES.

[illegible]

Compagnie d'Assurance de l'Union de la Nlle-Orléans.

[illegible]

Banque d'Epargne des Citoyens, GRUNEWALD HALL.

[illegible]

Compagnie d'Assurance de l'Union de la Nlle-Orléans.

[illegible]

Commercial Insurance Company of New Orleans.

[illegible]

La Compagnie d'Assurance TEUTONIA.

[illegible]