L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

JOURNAL OFFICIEL DES ANNONCES JUDICIAIRES.—NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 22 JUILLET 1846.

IMPRIMÉ ET PUBLIÉ PAR
MAGNE & WEISSE,
No. 81, rue de Chartres.

CONDITIONS DE L'ABEILLE
Journal quotidien, une année d'avance $12
Journal de la Campagne, deux fois par semaine, une année d'avance ..... $ 5
L'abonné ne pourra cesser son souscription sans donner avis par écrit, une semaine avant l'expiration.
ANNONCES.—Une piastre par chaque dix lignes, pour chaque langue, pour la première insertion, et cinquante cents pour chaque insertion subséquente. Aucun avis ne pourra être inséré pour moins d'une piastre, pour chaque langue.
LES ANNONCES qui ne doivent paraître que par intervalles, seront une piastre par dix lignes, pour chaque insertion.
LES ANNONCES qui ne porteront pas la durée de l'insertion seront publiées pendant un mois, et devront être payées en conséquence de cette disposition.
Le prix des souscriptions ... Les lettres et paquets ... Les Annonces qui ne seront pas de la ligne de leurs affaires commerciales ...

OFFICIEL.

AVIS est par le présent donné qu'un contrat a été passé entre les soussignés et MM. Magne & Weisse, propriétaires de la gazette L'Abeille, pour la publication pendant l'année prochaine entière (1846) de tous les avis désignés dans l'acte du 16 mars 1843, au prix de UNE PIASTRE pour chaque cent mot, par chaque publication et dans chaque langue.
Nlle-Orléans, 27 décembre 1845.
Wm. H. AVERY, Trésorier de l'Etat
ROBT. C. NICHOLAS, Sec. d'Etat

PAQUEBOT POUR LA RIVIÈRE SARAH.—L'arrangement annoncé a été pris par le capitaine ... CLINTON et le capitaine RIDDLE, pour le service de l'été.
Le CLINTON, capitaine Riddle, partira de la Nouvelle-Orléans ... pour le Bayou Sara et le samedi il se rendra jusqu'au Fort Adams. Il partira du Bayou Sara pour la Nouvelle-Orléans ... jusqu'à dix heures A. M.
La BELLE CREOLE, capitaine J. M. Scott, partira de la Nouvelle-Orléans pour le Bayou Sara tous les dimanches et jeudis à dix heures A. M. et le mardi et le vendredi à dix heures A. M.
22 juin

Le super Brilliant à vendre.
Le steamer BRILLIANT, sera ... vendu à des conditions ... Il est classé A 1, aux ... ans d'âge. Il a quatre années de service ... 24 juillet 24 de haut ... 12 pouces de diamètre ... 22 juillet

Pour Mandeville, Madisonville et Covington.
PAQUEBOT RIVE GAUCHE
Le ... capitaine J. W. Hoffman, ... Madisonville et Covington, ... Il partira du ... Pour ... 21 juin

BUREAU DE RENSEIGNEMENT ET D'ENTREPRISE
No. 62, Vieille Levée, près l'encouragement St. Louis
On se charge à ce bureau de faire remplir des fonctions ... 21 juin

POUR LA BALIZE.
Le ... capitaine ... partira ... 21 juin

A VENDRE.—Le navire WAVERLY, ... 21 juillet

Pour Mandeville, Madisonville et Covington.
PAQUEBOT ROSE LIER
Le ... capitaine J. W. Hoffman, ... 21 juin

BUREAU DE RENSEIGNEMENT ET D'ENTREPRISE
No. 62, Vieille Levée, près l'encouragement St. Louis
On se charge à ce bureau de faire remplir des fonctions ... 21 juin

POUR LA BALIZE.
Le ... capitaine ... partira ... 21 juin

A VENDRE.—Le navire WAVERLY, ... 21 juillet

Pour Mandeville, Madisonville et Covington.
PAQUEBOT ROSE LIER
Le ... capitaine J. W. Hoffman, ... 21 juin

BUREAU DE RENSEIGNEMENT ET D'ENTREPRISE
No. 62, Vieille Levée, près l'encouragement St. Louis
On se charge à ce bureau de faire remplir des fonctions ... 21 juin

POUR LA BALIZE.
Le ... capitaine ... partira ... 21 juin

A VENDRE.—Le navire WAVERLY, ... 21 juillet

NOUVELLE-ORLEANS:
MERCREDI MATIN, 22 JUILLET 1846.

LE TARIF.

Cette grande mesure, d'une importance vitale pour l'Union, occupe aujourd'hui le pays entier. La discussion a commencé dans le Sénat, et sans doute dix ou douze jours s'écouleront avant qu'elle soit terminée. D'après les calculs que font la plus grande partie des journaux, il paraît très probable que le rejet ou l'adoption du projet dépendront du vote de M. Dallas, le Vice-Président; car il faut croire, pour l'honneur de nos hommes politiques, que le Sénat sera au grand complet et que chacun pourra proclamer son vote et définir sa position.

La question a été trop longuement discutée par les meilleurs écrivains des Etats-Unis, pour espérer trouver quelque chose de nouveau à en dire; elle a été envisagée sous tous les points de vue. Aussi nos bornerons-nous à quelques faits que nous fournissent les journaux du Nord.

Le comité de finances du Sénat, dit le *Baltimore American*, a donné comme le chiffre approximatif du revenu que produirait le nouveau tarif, la somme de $22,500,000. Quelques articles laisseront une différence de plusieurs millions sur le produit qu'ils rendaient sous le tarif de 1842, tandis que d'autres donneront une augmentation d'un million et demi. Ces calculs du comité sont regardés comme extravagants par les membres du Congrès qui possèdent des connaissances pratiques sur ce sujet. De son côté, M. Walker prétend que le tarif produira vingt-huit millions, et c'est sur les chiffres du Secrétaire du Trésor que l'*Union* fonde ses prédictions. Enfin M. McKay, rapporteur du comité des voies et moyens de la Chambre, demande que l'on fasse une distinction entre ses calculs et ceux de M. Walker; il ne veut pas qu'on les confonde, parce qu'il ne désire pas se voir chargé d'avoir à les justifier.

Ces chiffres, continue l'*American*, contiennent plus d'une erreur, mais la principale c'est que le produit du nouveau tarif est évalué sur la valeur des marchandises importées l'année dernière. Mais ces marchandises étaient exportées par des négocians; sous la nouvelle loi, elles le seront en grande partie par les manufacturiers eux-mêmes. Sur leurs factures, les marchandises diminueront beaucoup de valeur et les droits suivront la même proportion. C'est la que gît la principale cause d'erreur dans les estimations soumises au Congrès.

Ces observations, que nous pourrions renforcer de beaucoup d'autres, extraites des journaux de toutes nuances de la Pennsylvanie et d'autres Etats dont la prospérité dépend du maintien du tarif actuel, répondent à l'assertion de M. Levin, rapporteur du comité de finances du Sénat. Dans son discours, qui a ouvert la discussion, estimant d'après un terme moyen les droits *ad valorem* du projet de 21 à 22 pour cent sur les marchandises d'importation, il a dit que sur une somme totale de 119 millions, ils produiraient un revenu de 28 millions. C'est une opération d'arithmétique bien facile à faire, mais il reste à savoir si les importations taxées par le tarif atteindront le chiffre de 119 millions. Cette question est plus difficile à résoudre.

La Pennsylvanie n'a pu voir, sans s'émouvoir, que l'adoption du tarif qui doit la ruiner, était dépendre la voie d'un de ses citoyens, George Dallas. Déjà le nombreuses assemblées ont eu lieu dans les comtés de Berks, de Schuylkill et de Carbon. Sans acception de parti, tous ceux dont la fortune et l'industrie sont engagés dans le commerce du fer ou l'exploitation des mines de houille, se sont réunis pour approuver le vote des onze membres de la Chambre contre le nouveau tarif, et pour adresser des instructions sou des remontrances au vice-président. Vaines et inutiles démonstrations! Il est trop tard pour prétendre aujourd'hui changer le cours des événemens. La Pennsylvanie s'éveille; elle ouvre les yeux sur ses véritables intérêts, mais le moment est passé où elle pouvait, comme Brennus, jeter un poids dans la balance. La lutte sera consommée, et plus malheureuse encore que les Etats qui souffriront du même coup, elle n'a pas même la consolation du pouvoir dire qu'elle n'a pas mérité son malheur. Il ne lui reste plus qu'à déplorer son aveugle crédulité.

BILL DES TERRES PUBLIQUES.

Nos lecteurs ont peut-être remarqué que ce projet de loi, que la Chambre des Représentans tient sur le tapis depuis plus de quinze jours, a énormément dans les séances des 10, 11 et 13 courant le sort d'une balle que se renvoient tour à tour d'habiles joueurs de paume. A ce sujet, le correspondant du New-York *Express* fournit à ce journal quelques détails statistiques assez curieux sur les manœuvres savantes qui ont empêché le bill d'aller se perdre parmi les vieux papiers mis au rebut.

D'abord ce sont les noms des membres whigs, dont la présence et le vote eussent fait rejeter le bill, mais dont l'absence en assurera peut-être le succès. Le journal nomme MM. Pollock et Darragh, Penn.; Thompson et Ashmun, Mass.; Wright et Runk, New-Jersey; Thomasson, Kentucky; Hilliard, Alabama, et Thibodeaux, Louisiane.

Ce sont ensuite les démocrates séduits ou intimidés, qui ont voté contre le bill dans la séance du 10 et pour le bill dans la suivante, MM. McCrete, Sawtelle, Scammon et Williams, du Maine; Johnson et McDowell, de la Virginie; Reid, Clark, Daniel et Dobbin, de la Caroline du Nord.

Ce sont enfin les démocrates qui tachent d'éluder la question, qui ont voté contre le bill le 10 et se sont esquivés le lendemain, MM. Collins et Hungerford, de New-York; Edsall, de New-Jersey; Biggs, de la Caroline du Nord et Giles, du Maryland.

Il faudrait y ajouter les noms de ceux des démocrates qui n'ont pas voté du tout, et l'on aurait un tableau complet des incertitudes et des tergiversations de nos représentans. Au reste, ce spectacle n'est pas une nouveauté à Washington et nous en trouvons dans un autre journal une explication très satisfaisante. C'est que presque tous les membres du cabinet étaient présens, en personne, à ces deux séances. MM. Buchanan, Marcy et Johnson étaient dans les galeries, aussi avec les représentans; M. Walker était dans une chambre contiguë, où il pouvait sermonner à son aise les réfractaires. On a même remarqué que plusieurs de ceux qui venaient d'avoir avec lui une conversation assez intéressante pour les tenir éloignés de leur devoir, se sont abstenus de voter quoiqu'ils eussent, dans la séance précédente, voté avec les whigs. Que s'était-il donc passé qui avait pu changer ainsi leur conviction du jour au lendemain? Quelle nouvelle lumière était venue les éclairer d'en haut?

Ce n'est pas la première fois que les membres du Cabinet ont payé de leur personne, lorsqu'une mesure importante était sur le tapis et que le succès en paraissait douteux; mais c'est la première fois que l'on a cherché à exercer l'influence du pouvoir exécutif aussi ouvertement et avec aussi peu de vergogne. La chose était si flagrante que quelques représentans paraient de présenter une résolution pour faire placer un banc des ministres dans le sein de la Chambre, afin de mettre ces Messieurs à leur aise. Si nous avions un avis à leur donner, ce serait de n'en rien faire; peut-être les prendrait-on au sérieux.

CONGRES.

Séance du 13 juillet 1846.

SENAT.—Le bill pour accorder à la veuve d'Alexandre Hamilton la somme de $20,000 sur livraison de 1,000 exemplaires des manuscrits laissés par son mari, est définitivement adopté par un vote de 24 voix contre 16.

Les amendemens offerts par le comité en rapportant de nouveau le bill d'Entrepôt sont adoptés. Le premier limite à une année la durée du privilège d'entrepôt; le second exige que le propriétaire ou dépositaire des marchandises fournisse un bon du double des droits à payer comme garantie.

M. Huntington présente un amendement limitant le privilège d'Entrepôt aux marchandises dont les droits excéderont le chiffre de $150; rejeté par 28 voix contre 23. Un autre amendement de M. Johnson, du Maryland, prescrivant à l'importateur de déclarer que ses marchandises sont destinées à la consommation intérieure ou à la réexportation, est aussi rejeté, 25 voix contre 20.

Enfin le Sénat, après avoir adopté une clause qui ordonne la publication périodique de la liste des marchandises restant en entrepôt, décide que le bill passera à une troisième lecture.

L'ordre du jour amènera considération du bill du Tarif. M. Lewis, rapporteur du comité de finances, parle en faveur du projet. Il défend le système des droits *ad valorem*, qu'il trouve moins variable et plus juste que celui des droits spécifiques. D'après un terme moyen, le taux des droits imposés est de 21 à 22 pour cent. Sur une somme totale d'importations de 119 millions soumise à ce prélèvement, le Trésor encaissera 28 millions de revenu.

La parole est à M. Evans, qui doit répondre dans la séance de lendemain.

Le Sénat s'occupe du bill pour améliorer la navigation de l'Ohio, du Mississipi et de l'Arkansas. Les deux premières sections d'un bill, rapporté par M. Calhoun, et ordonnant un relevé du Mississipi et de ses tributaires, y sont ajoutées. Le bill passe ensuite à sa troisième lecture.

CHAMBRE.—M. Dromgoole, de la Virginie, demande la permission de présenter une résolution, dont l'objet est de rappeler au Sénat que les projets de loi sur le sous-trésorerie, la marine, l'école de West-Point, et les dépenses des départemens de l'intérieur et des affaires étrangères, attendent l'action de ce corps. La Chambre considérant que ces résolutions seraient une affronte au Sénat, refuse de suspendre son règlement par un vote de 73 contre 39.

L'amendement du Sénat au bill pour le paiement des volontaires est adopté.

Sur motion de M. Payne, le comité des voies et moyens est chargé de présenter un rapport sur la question du vote de ces volontaires ... pour les ... peaux par les officiers du gouvernement, mais qui n'ont pas été envoyés à la frontière, seront payés.

La Chambre adopte les amendemens du Sénat à la résolution portant que les remerciemens du congrès seront offerts au général Taylor, ainsi qu'une médaille d'or pour commémorer les batailles de Palo Alto et de La Palma.

Parmi les rapports présentés par des comités spéciaux, nous en trouvons un qui recommande la donation à chaque volontaire qui est son pays au Mexique d'un quart de section de terre, soit 160 acres.

Après avoir ainsi dépêché le travail le plus pressé, la Chambre se livre à l'agréable exercice de balloter le bill des terres publiques. D'abord un amendement de M. Cobb, de la Géorgie, propose de réduire le prix des terres à une pinastre lorsqu'elles auront été dix ans en vente publique, avec une échelle de réduction de 25 cents pour chaque terme ultérieur de cinq années. Un autre amendement de M. McKay prescrit un délai de 30 ans à partir du 1er. décembre 1846 avant que la réduction proposée puisse avoir lieu sur les terres actuellement en vente; le dégrèvement graduel serait de 30 et de 45 cents l'acre après le terme de cinq et de dix ans. Ce second amendement détruit complètement le bill du comité.

Une première motion de déposer le bill sur le bureau, par 90 voix contre 89, est négative par le vote de l'Orateur. L'amendement de M. McKay est rejeté par 92 contre 88; celui de M. Cobb, par 95 contre 87. Une seconde motion de déposer sur le bureau est rejetée par 92 contre 91. Plus tard, l'amendement de M. Cobb est remis devant la Chambre, par 90 voix contre 90, l'Orateur votant dans l'affirmative; celui de M. McKay obtient le même privilège, par 94 contre 89. Enfin la Chambre s'ajourne sans avoir rien fait de nouveau sur ce sujet.

NAVIGATION DU MISSISSIPI.—Voici les deux sections du bill rapporté par M. Calhoun et qui ont été incorporées dans l'acte pour l'amélioration de l'Ohio, du Mississipi et de l'Arkansas:

Section 1. Le Président des Etats-Unis est autorisé à créer une commission d'ingénieurs, de trois membres, dont l'un appartiendra au corps du génie et les deux autres seront ingénieurs civils, dont leur devoir sera de faire, sous la direction du Secrétaire de la guerre, un relevé exact du Mississipi et de ses principaux tributaires; de présenter un rapport détaillé sur l'état actuel de la navigation de ce fleuve; sur la nature des obstructions qui le rendent dangereux ou impraticable; sur l'effet que des travaux qui tendraient à faire cesser ces obstructions auraient sur les rivages, soit sur la rapidité de la navigation; de désigner les moyens à adopter, le chiffre probable des allocations annuelles; le chiffre approximatif des sommes nécessaires pour tenir la navigation ouverte après ces premiers travaux; et enfin les mesures à adopter pour assurer l'emploi économique et efficit des sommes qui pourraient être allouées pour l'amélioration de la navigation.

Section 2.—Les deux ingénieurs civils désignés dans la section précédente, recevront chacun $4,000 par an pour leurs services, toutes dépenses comprises, et la somme de $5,000 est allouée pour couvrir les frais présumés du relevé que doit faire la dite commission.

MAINE.—Après de nombreuses tentatives sans succès, les locofocos de la Législature ont choisi James W. Bradbury, pour leur candidat au Sénat des E.-Unis.

De leur côté, les whigs en convention ont nommé l'honorable David Bronson, autrefois membre du Congrès, comme leur candidat au poste de gouverneur.

CHALEUR.—Les observations thermométriques suivantes, prises dans quelques villes du Nord, prouvent que nous n'avons rien à leur envier sous le rapport de la température.

Philadelphie, vendredi,	10 juillet,	103°	Fahrenheit.
New-York,	samedi,	11 "	96 "
Boston,	"	"	98 "
Fley,	"	"	100 "
Baltimore,	"	"	92 "
Springfield,	"	"	95 "
Providence,	"	"	95 "

GENERAL TAYLOR.—Une partie des Démocrates des Northern Liberties, Philadelphie, ont nommé comme leur candidat à la Présidence le général Taylor, en recommandant la formation de Palo-Alto Clubs.

GEORGIE.—Les whigs du 8me district congressionnel, en convention, ont nommé comme candidat à une élection l'honorable Robert Toombs.

MIER-WALSH.—Ce chef immorte des invincibles à New-York, vient d'annoncer à ses lecteurs qu'il a résolu de se joindre à l'expédition de la Californie. Il leur fait ses adieux en termes vraiment touchans.

GLACE.—Le Sénat et la Chambre consomment chaque jour vingt bonneaux de glace.

TELEGRAPHE ELECTRIQUE.—La ligne entre New-Havan et Hartford, est complétée; la communication de la pensée entre Washington et Boston, est maintenant presque aussi prompte que l'éclair.

NOUVELLE CARABINE.—L'*Union* fait un grand éloge d'une carabine qui se charge par la culasse. La simplicité de l'invention et la force de l'arme en font le principal mérite. L'inventeur est M. Thomas, de la Géorgie. Quelques officiers supérieurs lui ont donné des certificats favorables.

EFFET DU TARIF.—Le New-York *Express* dit que depuis l'adoption du tarif de M. McKay dans la Chambre plus de vingt commandes reçues aux forges de Métiteuan pour des machines ont été contremandées. C'est ainsi que l'ouvrage va nous échapper, et que les machines que nous aurions faites vont travailler pour nous en Europe.

Chronique Locale.

CONSEIL DE LA SECONDE MUNICIPALITE.—Une pétition réclamant quelques réparations au marché Ste.-Marie est renvoyée au Voyer.—Une pétition des habitans de la rue Melpomène, se plaignant de l'état des rigoles, est renvoyée au comité des rues.—M. Duggan présente une pétition signée par 52 ouvriers, demandant au Conseil d'insérer dans ses contrats une clause pour assurer aux ouvriers le paiement de leurs gages avant que l'entrepreneur soit soldé. Cette pétition est accompagnée d'une résolution qui impose aux entrepreneurs pour les entrepreneurs de travaux publics la responsabilité du paiement des ouvriers; le tout est déposé sur le bureau.—Les contrats pour le nettoiement des rues sont adjugés pour une année, le 1er district à Henry Johnson, pour $4,400; le second à N. McCue, pour $4,400; le troisième à Bryan Corcoran, pour $3,903; et le quatrième à Sparrel Hale, pour $4,000—total $16,700.—Le Conseil décide, sur un rapport de M. Reynolds, qu'il ne sera pas construit de marché dans le troisième district.—M. Duggan demande que les créances de la Municipalité soient remises entre les mains de deux avocats pour poursuivre les retardataires; adopté.—Le Conseil s'ajourne.

COUR DU RECORDER GENOIS.—Hier matin, le recorder Genois a envoyé pardevant la Cour du 1er. District pour y être jugé, le nommé Louis Scheur, accusé par Hubert Jacob, demeurant rue St. Philippe No. 9, de s'être introduit chez lui pendant la nuit précédente et d'avoir cherché à ouvrir une armoire. Scheur lorsqu'il a été arrêté par les gardes de nuit, a été trouvé muni des outils nécessaires pour parvenir à son but, et d'une boîte d'allumettes chimiques.

Une enquête a été faite hier, sur le corps d'un vieillard nommé A. M. Baubezieux, âgé de 61 ans, qui est mort d'une attaque d'apoplexie, dans sa maison rue St. Philippe No. 181. Verdict: a été rendu en conséquence.

Paroisse Jefferson—Troisième Cour de District.—Barney Dougherty, arrêté le 10 juin dernier, pour avoir volé $600, a été examiné hier et trouvé coupable. Ce vol a été commis près de Carrollton, et les officiers James et Piper qui l'ont arrêté, trouvèrent environ $300 sur lui.

Une autre enquête a été faite hier matin sur le corps d'un homme blanc, dont on ne connaît pas le nom, qui a été trouvé flottant sur le fleuve, vis-à-vis le marché. Verdict: trouvé noyé.

Aaron Aaron, a été arrêté de nouveau hier, accusé d'avoir vendu ou échangé une chaîne en cuivre galvanisé, imitant parfaitement l'or, pour la somme de $30; lorsque cette chaîne valait bien 25 cents. Envoyé en prison pour être examiné.

LISTE MARITIME.

Port de la Nouvelle-Orleans.

EXPÉDIÉS.

Navire France, Pierce, New York, Fosdick & Bro
Hindoo, Lawrence, Anvers, Jenkins & Tyler
Clifton, Ingersoll, Havre, L H Gale
May Flower, Crabtree, Cowes et en marché.
Brick Wm Davis, Long, New York, Crabtree & Moody
Creevy, Churchman & co
Goel. Louisiana, Eddy, Providence, capitaine

ARRIVÉS.

Brick Wm H Tallman, Wingate, des Barbades par St Thomas.
Brick Seaman, Scull, de Philadelphie par Key West.
Goélette Pompano, Dyer, de Brazos St Jago.
Steamers Creole, Heirn, de Mobile.
Corinne, Eager, de St Louis.
Majestic, Ure, de Baton Rouge.

DEPART DES NAVIRES A VAPEUR DE LIVERPOOL ET D'AMERIQUE.

DE LIVERPOOL.		D'AMERIQUE	
Cambria, Judkins	juillet 4	août	1
Great Britain	juillet 7	août	1
Great Western	juillet 25	août	1

H. D. McLEAN est non fondé de pouvoirs, par acte passé pardevant B. B. Cenas, notaire public, Nouvelle-Orléans, 30 juillet 1846.
A. BIDAULT,
48, rue de la Douane

$10 DE RECOMPENSE.
PARTI marron, le dix-neuf courant, le mulâtre ADELARD, appartenant autrefois à l'habitation de M. Delaroes, Il est âgé d'environ dix-huit ans, taille de cinq pieds six pouces, joli visage et mince de corps. Il parle français et anglais. La récompense ci-dessus sera donnée à quiconque le ramènera dans une des geôles de cette ville ou le ramènera à
JADOR FERAUDES,
22 juin—6 116 Vieille Levée

A VENDRE, en déchargement du navire St. Louis, de Bordeaux:
20 caisses de 10 douzaines, Cognac de Hollande,
15 do do do do do
1 do do do do 1/2 bouteilles
3 do do do do 1/4 do
Et 10 pièces Cognac de Hollande, ...
22 juin 81, rue de Chartres

FEUILLETON.

MEMOIRES D'UN MEDECIN.

PAR ALEXANDRE DUMAS.

PREMIERE PARTIE.

L'ORAGE.

Huit jours après la scène que nous venons de raconter, vers cinq heures du soir à peu près, une voiture attelée de quatre chevaux et conduite par deux postillons, sortait de Pont-à-Mousson, petite ville située entre Nancy et Metz. Elle venait de relayer à l'hôtel de la poste, et malgré les instances sans résultat d'une bégueule accorte, qui sur le seuil de sa maison guettait les voyageurs attardés, elle continuait sa route vers Paris.

Les quatre chevaux qui l'entraînaient, eurent à peine dépassé l'angle de la rue avec la lourde machine, que vingt enfans et dix commères, qui avaient stationné autour de ce coche pendant les quelques minutes qu'il avait mis à relayer, rentrèrent dans leurs demeures respectives, avec des grices et des exclamations qui décelaient chez les uns une hilarité excessive et chez les autres un profond étonnement.

C'est que rien de pareil à cette voiture n'avait encore traversé le pont, et que, quelque temps auparavant, le bon roi Stanislas avait fait jeter sur la Moselle, pour établir de plus faciles communications entre son royaume et la France. Nous n'en exceptons pas même ces curieux fourgons d'Alsace, qui aux jours de foire amenaient de Phalsbourg, les phénomènes à deux têtes, les ours dansans et les tribus nomades de ces malimbanques, bohémiens des pays civilisés.

En effet, sans être un enfant frivole et railleur, une vieille médisante et curieuse, on pouvait s'arrêter avec surprise en voyant passer ce monumental véhicule, qui suspendu sur quatre roues de parell diamètre et soutenu par de solides ressorts, avançait néanmoins avec assez de rapidité pour justifier cette exclamation échappée aux spectateurs:

—Voilà une singulière voiture pour courir la poste.

Que nos lecteurs qui, fort heureusement pour eux, ne l'ont pas vue passer, nous permettent de la leur décrire.

D'abord la caisse principale; nous disons la caisse principale, parce que cette caisse était précédée d'une immense de cabriolet, d'abord la caisse principale, disons-nous, était peinte en bleu clair et portait, en plein panneaux, un élégant tortil de baron, surmontant un J et un B artistement entrelacés.

Deux fenêtres, nous disons des fenêtres et non des portières, deux fenêtres, avec des rideaux de mousseline blanche, donnaient du jour dans l'intérieur; seulement ces fenêtres, à peu près pareilles au profane vulgaire, étaient pratiquées dans la partie antérieure de cette caisse et donnaient dans le cabriolet. Un grillage permettait à la fois de causer avec l'être, quel qu'il fût, qui habitait cette caisse, et de s'appuyer, ce qu'on n'eût pas pu faire avec sécurité sans cette précaution, et de s'appuyer, disons-nous, contre les vitres sur lesquelles étaient tendus ces rideaux.

Cette caisse postérieure, qui paraissait être la partie importante de ce singulier véhicule, et qui pouvait avoir huit pieds de long sur six de large, ne recevait donc de jour que par ces fenêtres, et d'air que par un vasistas vitré ouvrant sur l'impériale; enfin, pour compléter la série des singularités que ce véhicule offrait aux regards des passans, un tuyau de tôle écaillant cette impériale d'un bon pied pour le moins, voilait une fumée aux panaches blanâtres, qui s'en allaient blanchissant en colonne, et s'élargissant vague dans le sulfureux sérein de la vapeur emportée.

De nos jours, une pareille particularité n'aurait d'autre résultat que de faire croire à quelqu'invention nouvelle et progressive, dans laquelle le mécanicien aurait heureusement combiné la puissance de la vapeur avec la force des chevaux.

La chose eût été d'autant plus probable que la voiture, précédée comme nous l'avons dit, de quatre chevaux et deux postillons, était suivie d'un seul cheval qui servait à l'arrêter par une longe. Ce cheval qui offrait, grâce à sa tête petite et ses jambes grêles, à sa poitrine étroite, à sa crinière épaisse et à sa queue flamboyante, les signes caractéristiques de la race arabe, était tout sellé: ce qui indiquait que parfois quelques-uns des voyageurs impérieux, enfermés dans cette autre arche de Noé, se sentaient le plaisir de la cavalcade, et galoppaient à côté de la voiture à laquelle une pareille allure semblait irrévocablement interdite.

A Pont-à-Mousson, le postillon du relais précédent avait reçu, avec le prix de sa peine, doubles guides d'une main blanche et musculeuse, qui s'était glissée entre les deux rideaux de cuir qui fermaient la partie gauche du cabriolet et presque aussi hermétiquement que les rideaux de mousseline fermaient la partie antérieure de la caisse.

Le postillon émerveillé avait, en étant vivement son chapeau, dit: Merci, monseigneur. Et une voix aussitôt avait répondu en allemand, langue qu'on entendait encore si on ne la parle plus dans les environs de Nancy.

—*Schnell! Schneller!*

Ce qui, traduit en français, voulait dire:

—Vite, plus vite!

Les postillons entendent à peu près toutes les langues, quand on accompagne les paroles qu'on leur adresse d'une certaine musique métallique, dont cette race—la chose est parfaitement connue des voyageurs—dent cette race, disons-nous, en particulier, nécessitait, aussi les deux nouveaux postillons firent-ils tout ce qu'ils purent pour partir au galop, et ce ne fut qu'après des efforts qui furent plus d'honneur à la vigueur de leurs bras qu'à celle des jarrets de leurs chevaux qu'ils parvinrent enfin consentir, de guerre lasse, à se restreindre à un trot fort convenable, puisqu'il permettait évidemment de faire deux lieues et demie ou trois lieues à l'heure.

Mais, arrivés au premier relayait à Saint-Mihiel; le même mam passait à travers les rideaux le paiement de la poste franchie, et la même voix faisait entendre pareille recommandation.

Il va sans dire que la singulière voiture excitait la même curiosité qu'à Pont-à-Mousson, la nuit qui approchait contribuant à lui donner un aspect plus fantastique encore.

Après Saint-Mihiel commence la montagne. Arrivés là, il fallut bien que les voyageurs se contentassent d'aller au pas; on mit une demi-heure à faire un quart de lieue à peu près.

Sur la cime de la montée, les postillons s'arrêtèrent pour faire souffler un instant leurs chevaux, et les voyageurs du cabriolet parent, en écartant les rideaux de cuir, embrasser un horizon assez étendu, mais que les premières vapeurs du soir commençaient à voiler.

Le temps, qui avait été clair et chaud jusqu'à trois heures de l'après-midi, était devenu étouffant vers le soir. Un orage blanc venant du Sud et qui semblait suivre la voiture avec vitesse, avait gagné le zénith avant qu'elle n'eût gagné Bar-le-Duc, où les postillons proposaient à tout hasard de s'arrêter pour passer la nuit.

Cet orage blanc, remarquait d'un côté par la montagne, et de l'autre par un talus escarpé, descendant vers une vallée au fond de laquelle on voyait serpenter la Meuse, offrait pendant une demi-lieue une pente si rapide qu'il eût été dangereux de descendre cette pente autrement qu'au pas; aussi fut-ce par l'allure prudente qu'adoptèrent les postillons lorsqu'ils se mirent en route pour nous.

Le nuage avançait toujours, et comme il était pesant et rasait de près la terre, il s'étendait en agglomérant les vapeurs qui montaient du sol; aussi le voyait-on, dans son ombre noire, ramper rapidement, tandis que les autres nuées blanâtres qui cherchaient à se placer sous le vent, comme font les navires un jour de bataille.

Bientôt, grâce à ce nuage qui s'étendait au ciel avec la rapidité d'une marée qui monte, les derniers rayons du soleil furent interceptés, un jour gris et tempétueux pénétrant sur la terre, et les feuilles des trèfles blanes, sans que la moindre brise passât dans l'air, prirent cette teinte noire qu'elle revêtent sous les premières couches d'obscurité qui suivent l'absence du soleil.

Tout à coup un éclair illumina la nuée, le ciel se fendit en lamanges de feu, et l'œil effrayé put plonger dans les profondeurs incommensurables du firmament ardentes comme celles de l'enfer.

Au même instant un coup de tonnerre bondissant d'arbre en arbre jusqu'au bouquet de bois que traversait la route, secoua la terre elle-même, et fit courir la grande nuée comme un cheval furieux.

Le bruit cédé la voiture roulait toujours, continuant de lancer de la fumée par son cheminée, seulement de notre qu'elle était d'abord cette fumée était devenue noire et couleur d'opale.

Sur ces entrefaites, le ciel s'assombrit comme par encouement, alors le vasistas de l'impériale s'emporpra d'une vive lueur et demeura éclairé; il était évident que l'habitant de la cellule roulante, étranger aux accidens extérieurs, prenait ses précautions contre la nuit afin de ne pas être interrompu dans l'œuvre qu'il accomplissait.

La voiture était encore sur le plateau de la montagne; elle n'avait pas encore commencé d'opérer sa descente, lorsqu'un second coup de tonnerre plus violent et plus chargé de vibrations métalliques que le premier, dégagea la pluie des nuages; elle tomba d'abord en larges gouttes, puis bientôt elle prit du trait et raide, comme des brasses de flèches qu'on eut lancées du ciel.

Les postillons semblèrent se consulter, la voiture s'arrêta.

—Eh bien? demanda la même voix, mais cette fois en excellent français, que diable faisons-nous?

—Nous nous demandons si nous devons aller plus loin, dirent les postillons.

De mon temps, il semble, d'abord, que c'est à moi et non pas à vous, qu'il faudrait demander cela, reprit la voix. Allez!

Il y avait un accent de commandement si puissant et si réel dans cette voix, que les postillons obéirent, et que la voiture commença de rouler sur la pente de la montagne.

—A la bonne heure! reprit la voix; et les rideaux de cuir, un instant entr'ouverts, retombèrent de nouveau entre les voyageurs et l'avant-train de la coche.

Mais la route, naturellement glissante et humide, détrempée encore par les torrens de pluie qui tombaient du ciel, devint tout à coup si glissante, que les chevaux refusèrent d'avancer.

—Monsieur, dit le postillon qui montait le timonier, il est impossible d'aller plus loin.

—Pourquoi cela? demanda la voix que nous connaissons.

—Parce que les chevaux ne marchent plus: ils patinent.

—A combien sommes nous du relai?

—Ah! celui-ci est long, monsieur; nous en sommes à quatre lieues.

—Eh bien! postillon, mettez les chevaux des fers d'argent, et il marcheront, dit l'étranger en ouvrant le rideau, et en jetant quatre écus de six livres.

—Vous êtes bien bon, dit le postillon en recevant les écus dans un large main et en les glissant dans sa vaste botte.

—Monsieur le parle, il me semble, dit le second postillon, lequel ayant entendu le bruit argentin qu'avaient rendu en s'englouissant les écus de six livres, détraint n'être pas exclus d'une conversation qui promettait un si grand intérêt.

—Oui, il dit comme ça que nous marchions.

—Avez-vous quelque chose contre ce désir, mon ami? dit le voyageur d'une voix affectueuse, mais ferme, et qui indiquait que sur ce point il ne souffrirait pas de contradiction.

—Moi, non, mais ce n'est pas moi, ce sont les chevaux; ils ne veulent d'en entendre.

—Et quel parvent donc les chevaux, dit le voyageur levant la tête, c'est surtout lorsqu'on veut

—Ce n'est pas un temps chien, mais le brave homme. Eh! monsieur, voyez donc.... voici la voiture qui marche toute seule maintenant, dans cinq minutes elle ira plus vite que nous ne voudrions. Jésus Dieu! voilà que nous roulons malgré nous.

En effet, le lourd carrosse, pesant sur la croupe des chevaux, qui ne pouvaient plus le soutenir, faute de tenir pied, pris un mouvement de course progressive que la multiplication des pesanteurs changea bientôt en une impétueuse rotation.

Les chevaux s'emportèrent de douleur, et l'équipage vola comme une flèche sur la pente obscure, se rapprochant visiblement du précipice.

Ce ne fut plus seulement la voix, mais aussi la tête du voyageur qui sortit alors de la voiture.

—Maladroit! criait-il, tu vas nous faire tuer tous; à gauche les guides! à gauche donc!

—Eh! monsieur, je voudrais bien vous y voir, répondit le postillon effaré, en essayant inutilement de ressaisir ses rênes et de reprendre sur ses chevaux la supériorité qu'il avait perdue.

—Joseph cria à son tour une voix de femme qui se faisait entendre pour la première fois. Joseph! au secours! au secours! Ah! sainte Madone!

Effectivement le danger était urgent, terrible, suprême et pouvait motiver cette invocation à la mère de Dieu. La voiture toujours entraînée par son poids et ressaisie par des chevaux qui ne voyaient plus devant eux, continuait de courir de plus en plus vite, et, ce qui était le plus terrible, en tendant violemment les rênes, en se cabrant, en se dressant, en se jetant, après d'inutiles efforts pour briser ses liens, tenait toute de force encore, et chevaux, voiture, postillons, tous étaient proscrits, broyés, amalgamés, lorsque le voyageur s'élançant du cabriolet sur le timon, saisit le postillon par le collet de son habit et la ceinture de sa culotte, l'enleva comme il eût fait d'un enfant, le lança à dix pas, mata en selle à sa place, et réunit les guides; et d'une voix terrible:

—A gauche, cria-t-il au second postillon, à gauche donc, ou je te brûle la cervelle.

L'ordre eut un effet magique, le postillon qui conduisait les deux chevaux de devant, pâmé, par le cri de son maître avec composition, fit un effort surhumain, et donnant l'impulsion à la voiture, la ramena, puissamment aidé par le voyageur, sur le milieu du pavé, où elle commença de rouler avec la rapidité et le bruit du tonnerre, contre lequel elle semblait lutter.

—Au galop! cria le voyageur, au galop. Si ta faiblesse le passe sur le corps à toi et à tes chevaux.

Le postillon comprenait que ce n'était pas là une menace frivole, aussi redoubla-t-il d'énergie, et, en voyant continuer de descendre avec une vélocité effrayante; on eût dit en le voyant passer dans la nuit, avec son groondement terrible, sa chemisette flamboyante, ses cris étouffés, voir quelque char infernal traîné par des ch