L'ABEILLE.

JOURNAL OFFICIEL DE L'ETAT.

PAR HULLITT, MAUNE & CIE.
No. 81, Rue Chartres.

PRIX DES ABONNEMENTS.
Pour un mois ..... $1[illegible]
Pour trois mois ..... $[illegible] payable d'avance.

NOUVELLE-ORLEANS:
JEUDI MATIN, 10 JUIN 1841.

POUR GOUVERNEUR :
HENRY JOHNSON.

TARIF.

Le Congrès aura prochainement à s'occuper du *tarif soit pour modifier le Clay's Bill, soit pour déterminer si on doit d'importation sera établi sur l'entrée de quelques marchandises qui sont maintenant admises en franchise et, en ce cas.* la quotité de ce droit; soit enfin pour déterminer le mode de prélèvement de l'évaluation des marchandises pour asseoir le tant pour cent. Il ne sera donc pas inutile de jeter un coup d'œil rapide sur ce sujet.

Le Clay's Bill, on se le rappelle sans doute, dispose qu'à partir du 1er. juillet 1842 il n'y aura pas de droits d'importation excédant 20 pour cent. Mais il porte aussi, 1o. que les articles maintenant libres pourront alors être assujettis à un droit d'importation n'excédant pas 20 pour cent; 2o. que les droits seront payables comptant; et 3o. que le tant pour cent sera aperçu sur la valeur de la marchandise au port de débarquement.

Or voit, d'après cela, que ce sujet doit nécessairement être soumis, sans retard, à l'examen du Congrès. Car, en supposant qu'on ne jugeât pas à propos d'assujétir à des droits les objets dont l'entrée est libre maintenant: ce qui est peu probable vû la pénurie du trésor—il faudrait toujours déterminer un mode uniforme d'évaluation des objets importés sujets à un droit de tant pour cent. C'est ce dernier point que nous nous proposons d'examiner plus particulièrement aujourd'hui.

Maintenant on perçoit le taux pour cent sur la valeur de la marchandise à l'endroit d'où elle est expédiée. Il ne s'agit donc que de présenter des factures en bonne forme et l'évaluation est toute faite; mais comment fera-t-on à l'avenir pour déterminer la valeur de la marchandise au lieu de débarquement? Se servira-t-on de la facture originale en y ajoutant le frêt, les frais, l'assurance, &c.? ou bien, ce qui est plus probable, évaluera-t-on la marchandise d'après une moyenne des prix de la place?

Cette fixation de valeur, qui paraît n'être au premier abord qu'une question de détail et d'exécution, ne présente pas seulement de très grandes difficultés, mais elle est encore de la plus haute importance, car cette fixation de valeur peut changer radicalement l'aspect du tarif tout entier.

Le chiffre des droits, en effet, se compose de deux éléments distincts: de la valeur donnée à la marchandise et du tant pour cent pris sur cette valeur. Il suit de là qu'on peut augmenter les droits, soit en élevant le chiffre du tant pour cent, la valeur demeurant la même: comme si au lieu de 10 pour cent on fixe le taux à 20; soit en élevant le chiffre de la valeur, le tant pour cent demeurant le même: comme si on porte l'évaluation d'une chose de $10 à 20.

Par conséquent, suivant que la base d'évaluation qu'on adoptera sera plus ou moins libérale, les droits seront plus ou moins élevés, bien que le taux de 20 pour cent demeure le même.

Supposons, pour rendre ce raisonnement plus sensible par un exemple, supposons que, dans l'état actuel des choses, une caisse de marchandises soit évaluée à $1000— en Europe, elle aura à payer, à raison de 20 pour cent, $200—Si au lieu de prendre pour base la valeur de cette caisse en Europe, on l'évalue ici à $1,200, on aura à payer, à raison de 20 pour cent $240. Que si l'évaluation était portée à $1500—on aurait à payer, toujours à raison de 20 pour cent $300.

Ainsi il est au pouvoir du congrès de changer radicalement les bases du tarif, sans cependant rien changer au taux de 20 pour cent. C'est dire assez que cette question doit fixer la sérieuse attention de toutes les classes de la population; car le tarif est un impôt indirect qui pèse inégalement sans doute, mais qui pèse sur toutes les classes.

Ce mode d'évaluation présente encore une autre sérieuse difficulté. Le bill de 1833, auquel nous avons déjà fait allusion, porte qu'après le 30 juin 1842 le tant pour cent sera perçu sur la valeur estimée au port de débarquement. Si d'après cela on prenait strictement pour base le cours de la place où se fait l'entrée en douane, il pourrait arriver et il arriverait sans doute très fréquemment que la même marchandise serait évaluée diversement à la même époque, en divers ports de notre confédération et que cette anomalie serait de nature à produire de criantes injustices et les plus graves désordres commerciaux. Pour obvier à cet inconvénient il faudrait peut être prendre une valeur moyenne pour servir d'évaluation commune à toute l'Union.

Reste maintenant à examiner s'il ne serait pas convenable de profiter de cette occasion pour adopter un système de droits uniforme, au lieu de distinguer, comme on le fait à présent, entre les droits spécifiques et les droits *ad valorem*. Ce sera le sujet d'un second article.

Convoyes—On lit dans le Courrier de Charleston du 4 courant:

"Le malle du Nord a manqué hier au delà de Weldon (Caroline du Nord); nous sommes donc sans nouvelles de Washington. Nous devons cependant quelques renseignemens à un passager arrivé par le bateau de Wilmington: ces renseignemens, qu'il a obtenus à Baltimore, vont jusqu'au mardi, 1er. courant, 9 heures du matin. Les deux chambres du Congrès se sont réunies le 31 mai, et se sont trouvées en nombre. La Chambre des Représentans s'est immédiatement occupée de la nomination de son secrétaire et de son orateur: l'honorable John Write, du Kentucky, candidat whig pour ce dernier poste, a été élu au premier tour de scrutin par 128 voix; M. Jones de la Virginie, candidat locofoco n'en a obtenu que 84. Mathew St. Clair Clarke l'a emporté pour la place de secrétaire sur F. O. J. Smith, membre conservatif de Maine. Le message du Président n'a pas été adressé à la Chambre lundi; il l'aura probablement été le mardi."

☞ Le navire *Berwick*, est arrivé hier matin de la Balize. Il n'apporte aucune nouvelle satisfaisante relativement au *Charles*. Le *Neptune*, avec lequel il a communiqué lundi, avait visité déjà cinq ou six vaisseaux sans avoir pu obtenir aucun renseignement sur les pirates qu'on suppose exister dans ces parages; on n'a plus revu la goélette dont les allures avaient paru si suspectes. Le cutter de la Douane, *Woodbury*, surveille les côtes avec une grande attention; mais il n'a rien découvert encore. Nous avons toujours aussi peu de lumières sur le mystérieux abandon du *Charles*.

☞ Mardi soir, le Maréchal des Etats-Unis est parti pour la Balize à bord du remorqueur *Tiger*, afin de faire transporter en ville les individus qui ont été arrêtés sont à bord de l'*Indépendance*, sont comme soupçonnés d'acte de piraterie.

On lit dans le *Courrier d'hier soir*:

Excursion Maritime.—Les grandes affiches placardées ce matin dans les divers établissements publics de la ville, annoncent une partie de plaisir qui va se faire demain, à 10 heures du matin, et qui ne saurait manquer d'attirer la foule. Il s'agirait d'une excursion maritime à bord du beau bateau à vapeur l'*Alleghanian*, capt. N. Henry. Ce bateau, dont les ameublemens sont si avantageusement connus, et auquel l'urbanité et les attentions des officiers et des employés ont donné une vogue qui ne le cède en rien à ceux des paquebots les plus fêtés qui naviguent sur le fleuve et les lacs dont partir, si ses que nous l'avons dit, demain à 10 heures du matin, du bord de la rue St. Louis. Il remontera le fleuve jusqu'à Donaldsonville, entrera dans le Bayou de la Fourche, se rendra de là à la mer, et reviendra à la Nouvelle Orléans par une des passes du Mississipi. Le trajet durera environ une huitaine de jours.

Dès en moment comme celui-ci, où toute la population est en proie à mille inquiétudes provenant de l'acte de piraterie qui vient d'être commis à bord du navire *Charles*, chacun voudra prendre part à cette excursion, pour avoir les premières nouvelles du resultat des différentes expéditions qui ont été faites contre les auteurs de ce crime atroce.

Missouri.—Les incendiaires de St. Louis ont été condamnés à être pendus; ils seront exécutés le 9 juillet. Après la lecture de la sentence, Madison a paru agité et Brown s'est mis à pleurer. Quant à Warwick et à Seward, ils sont restés impassibles.

Ces misérables, à ce qu'il paraît, ne sont pas seulement coupables de crimes et de vols dans les Etats de l'Ouest; ils ont fait partie d'une bande qui favorisait la fuite des esclaves et leur retraite dans le Canada. Brown, l'assassin de M. Weaver, dans une expédition entreprise à cet effet, s'est rendu coupable d'un autre meurtre; il était à bord d'un bateau à vapeur avec un esclave qu'il conduisait au Canada; dans la crainte d'être découvert, il résolut de se débarrasser de lui, et durant la nuit, il le précipita dans la rivière où il périt. Brown reconnait la justice de sa sentence; mais il se console en pensant que l'enfant et la femme qu'il laisse, sont maintenant, grâce au produit de ses crimes, tout-à-fait à l'abri de besoin.

☞ *Brit ish Queen.*—Le British Queen n'était pas encore arrivé à New York le 31 mai; très probablement ce navire sera retardé son départ.

Curieuse Opposition Politique.—Le *Courant*, journal de Hartford, cite comme un fait singulier que le père et le fils sont actuellement tous deux membres du Sénat du Connecticut. Ce n'est pas cependant la première fois qu'un pareil cas se présente. Il y a quelques années, se trouvaient dans la Chambre des Représentans du Massachusetts un père et un fils de la même opinion politique, et en outre deux frères de parti opposés. Cet hiver, dans un district du même Etat, un fils whig a eu pour concurrent pour le poste de sénateur contre son père locofoco et l'a battu; tandis que dans une autre partie de l'Etat, un excellent whig voyant son fils, étudiant nouvellement émoulu, se porter pour candidat à la Chambre des Représentans, consentait à se laisser mettre par les whigs en concurrence avec lui et l'emportait également; il était le seul candidat qui pût triompher de son fils.

Le Journal du Havre, dans un de ses numéros de la fin d'avril, dit ce qui suit en examinant les diverses chances que peut avoir le steamer President:

La supposition d'un naufrage, quelque terrible qu'elle soit, doit aussi être examinée. Nous ne pensons pas que le *President* ait été victime d'un accident causé par les vents ou la mer. Malgré les désavantages de sa construction, ce bâtiment, neuf et bien armé, possède toutes les conditions possibles de résistance. Nous croirions davantage à un abordage. Mais il est un danger plus immédiat et plus horrible qui menace incessamment la navigation à vapeur destinée aux longues traversées. Nous voulons parler de l'embrasement spontanéé du combustible, causé par le fermentation. Déjà plusieurs exemples ont prouvé que cet accident n'était que trop réellement à craindre, et l'on comprend combien, à la mer, ses effets seraient plus destructeurs et plus irrésistibles.

☞ Nous empruntons au journal du Havre du 6 avril, la lettre suivante. Bien qu'elle soit d'une date un peu ancienne, elle aura néanmoins de l'intérêt pour nos lecteurs: l'*Alexandre Toussaint* fait les voyages réguliers du Havre à la Nouvelle-Orléans, et le capt. Leroumois a au plus haut point de nombreuses sympathies:

Consulat Britannique.
Havre, 6 avril 1841.

A Monsieur Leroumois, commandant le trois-mâts français l'*Alexandre Toussaint*, présentement au Havre.

Monsieur,

Par le rapport qui m'a été fait par le capitaine William Collin, de la goélette anglaise *Arctic*, d'Halifax, j'apprends que ce navire, se trouvant par 61o 11' de longitude Ouest, démâté de ses deux mâts, faisant beaucoup d'eau et sur le point de sombrer, vous avez arraché son équipage à une mort certaine, en le recueillant à votre bord, où il a été traité de bonté et de prévenances par vous et votre brave second, (*M. Pautrel*), qui n'a pas craint de hasarder sa vie et celle de quelques-uns de vos marins, pour voler au secours de ces malheureux.

Veuillez recevoir, Monsieur, pour vous et votre équipage, l'expression de toute ma reconnaissance pour votre généreux dévouement, et souffrez que, non-seulement je le fasse connaître à mon gouvernement, mais qu'encore je rende publique votre belle conduite, ainsi que sa gratitude et celle de l'équipage de la goélette naufragé.

Agréez, Monsieur, l'assurance de mon estime et de ma considération distinguées.

G. A. Gordon, *consul*.

METEOROLOGIE.

Etat thermométrique de l'atmosphère.

J'ai déjà mis sous les yeux du lecteur quelques réflexions sur l'état actuel du globe et sur la température qui doit régner dans ses différentes couches; j'ai rappelé dans mon dernier article les lois du calorique et celles du refroidissement; il ne sera pas sans intérêt, je pense, de monter aujourd'hui dans les régions de l'atmosphère et d'en chercher la température à différentes hauteurs.

Tout le monde sait que la température de l'atmosphère change avec les saisons et qu'elle est, à peu près, en raison directe de son plus ou moins d'éloignement des poles. J'ai déjà démontré que la terre reçoit toute sa chaleur superficielle du soleil, et nullement de son centre. On sait aussi que l'intensité des rayons du calorique est en raison inverse du carré des distances des corps chauffés au centre d'émission.

Donc devrait-on conclure naturellement, l'atmosphère sera d'autant plus chaude qu'elle sera plus éloignée de la terre, puisque elle sera dès lors plus rapprochée du soleil. Pourtant, néanmoins, les expériences faites à ce sujet et nous verrons toujours que le contraire a lieu et toujours la réalité sera contraire à notre conséquence.

Suivons en effet, M. Gay-Lussac dans ses ascensions aérostatiques et nous verrons qu'à Paris, la température étant de 30° 80 centigrades, le thermomètre de l'aéronaut élevé de 6979 mètres au-dessus du sol était descendu jusqu'à—9° 50 différence de 40° 30 ou de 1° centigrade pour 174 mètres d'élévation.

Mr. de Humboldt s'étant élevé dans les Andes de Quito, jusqu'à 5000 mètres ou 5470 yards environ, trouva les résultats suivans:

Hauteur à température 27° 5 centigrad.—différence—

16.0 mètres	21.	9.	6. 7.
2 00	18.	4.	5. 4
3.000	14.	4.	4. 3
4000.	10.	4.	3. 2
5000	7.	3.	2. 5

On a ainsi relevé le thermomètre de Fahrenheit.

Hauteur—yards—	temp—81° 50	Fahren—differ.	
1064	71.	21.	10° 50
2128	65.	12.	6. 50
3192	57.	7.	3. 50
4256	41.	60.	1. 13
5470	34.	70.	2. 00

D'où l'on peut conclure évidemment que la température de l'atmosphère diminue très sensiblement à mesure qu'elle s'éloigne du sol, mais qu'il n'y a pas de loi rigoureuse pour calculer la marche de ce refroidissement.

Une foule d'autres expériences que j'ai sous les yeux et qui ont été faites avec la dernière exactitude dans toutes les régions du globe ne présentent pas plus de constance dans la loi du refroidissement atmosphérique et lorsqu'on déduit avec M. Gay Lussac que pour 172 mètres (188 yards) d'élévation, l'atmosphère perd un degré centigrade [1° 4/5 Farh.] de température, on entend donner une moyenne déduite de toutes les observations connues, mais cette moyenne ne peut être que très-inexacte pour des pays éloignés l'un de l'autre. Ainsi, le capitaine Parry n'a trouvé à Inglodock par 69° 21' de latitude aucune différence entre la température de glaces de la mer et celle de l'atmosphère à 160 pieds de hauteur. Une observation faite à Clermont (Auvergne) a donné au contraire 1° (4/5 Fah.) de refroidissement par 114 m. (121 yards. pts.) d'élévation, tandis qu'il a fallu s'élever de 249 mètres (272.) à Turbes pour avoir le même résultat.

La loi n'est pas plus constante pour les observations répétées sur des mêmes lieux, et il ne sera pas rare de falloir s'élever à 150 ou 200 mètres là où il avait suffi, apparavant, de monter à 110 m. ou 130 m. pour avoir le 1o. d'abaissement dans la température.

Les limites des neiges perpétuelles sur les grandes chaines de montagnes devraient au moins nous fournir quelques éclaircissemens dans cette question; mais qu'on lise les mémoires de M. de Humboldt sur ce sujet, (ann. de phys. et de chim. tome XIV p. 1.) partout les résultats se présentent aussi bizarres que ceux de l'atmosphère, et l'on verra que ce célèbre observateur a trouvé entre 0 et 1o. de latitude que les limites des neiges sont fixées pour:

Huancapchincha, Rucupichincha, Antisano, Corazon, Cotopaxi, Chimbor-zo,	à 4780 m. 4790 ou bien 5240 y. et 5246 yards.

La température moyenne de l'année y est de 1o. 5 centigrades ou de 34, 70 Fah.

Le même observateur a trouvé que les neiges perpétuelles descendent jusqu'à 4580 m. sur les hauteurs de Nevada Toluca et Orizaba, par 19° 1o de latitude. Dans le Pérou on a trouvé des limites beaucoup plus haut que sous l'équateur même. La pente Sud de l'Hymalaya, par 27o 36 de latitude a fourni à M. Webb 3860 m. pour limites des neiges; tandis que la pente Nord d'après les observations faites à Kédarnach, ne voit pas de neige au-dessous de 5000 m. n'est-à-dire que les limites sont ici plus élevées sous l'équateur.

Long temps on avait cru que la température moyenne des lieux couverts par les neiges perpétuelles devait être égale à la température de la glace fondante. On voit d'après les observations de M. de Humboldt que cette condition n'est pas nécessaire puisqu'il a trouvé 3le Fah pour moyenne des lieux cités ci-dessus.

M. de Buch a trouvé 6o centigrades pour moyenne du pic Teind situé sous le 28e. parallèle. M. de Buch a trouvé pour moyenne, à la limite des neiges,—6o centig. seulement.

Il est aisé de comprendre que la hauteur de ces limites doit dépendre, en grande partie, de la température du mois le plus chaud de l'année et qu'elles doivent s'élever ou descendre suivant que cette température s'élève ou descend elle-même.

Quelles sont maintenant les causes de ce décroissement de température que l'on remarque partout? D'où vient que, puisque la température atmosphérique dépend tout entière du soleil, elle n'est pas plus élevée dans les régions les plus rapprochées de cet astre que dans celles qui en sont à de grandes distances? Pourquoi, s'il est par le rayonnement terrestre que l'atmosphère s'échauffe, ne remarquons-nous pas les mêmes phénomènes que lorsque nous chauffons un liquide: pourquoi, en un mot, l'air le plus chaud ne se trouve-t-il pas dans les régions les plus élevées comme semble l'exiger l'équilibre de tous les liquides?

Il est certain que le soleil seul doit être considéré comme la cause de la chaleur de notre atmosphère. Mais nous savons aussi que les rayons du soleil ne se laissent presque pas absorber par les corps transparens et que l'air pur est toujours plus difficile à chauffer que l'air humeur. C'est pour cela que l'air sec ne absorbe beaucoup plus de calorique que l'air humide, et que par un temps pur et serein. En outre, la partie de l'atmosphère dont la température n'est élevée rayonne dans tous les sens surtout vers les régions supérieures qui sont rentées sans vapeur. Dès lors l'équilibre s'établit avec la plus grande rapidité.

Ainsi, une des causes du peu d'élévation de température dans l'atmosphère, surtout pour les supérieures, c'est que l'air qui s'échauffe très lentement se refroidit avec une promptitude inoyable.

Mais l'air peu échauffé par le soleil, l'est du moins beaucoup par le rayonnement terrestre. Dès lors les parties inférieures doivent s'élever et les parties de plus en plus supérieures comme l'eau du fond d'un grand vase en chauffant sur un brasier s'élève à la surface en attendant qu'elle y soit remplacée par d'autre liquide qui monte après elle avec une température plus élevée.

Pour les liquides toujours ce phénomène est constant; mais l'air atmosphérique n'est pas soumis aux mêmes lois que les liquides, ou plutôt il est soumis à des loie plus ambrueuse et plus cachées. Ceux ci conservent, même en se dilatant, leur capacité constante pour le calorique. Cette capacité augmente au contraire prodigieusement pour l'air atmosphérique. Et cette dernière loi, sans détruire la première, nous en rend les effets moins sensibles. Ainsi, un pied cube d'air, par exemple, à 50° s'élèvera, si on veut, à 150 y. ou 200 y. d'après la loi des liquides et dans son ascension il perdra nécessairement une partie de sa température par le contact avec les parties plus froides; mais s'il en perd 1o. par cette cause, il semblera en gagner peut-être 5° ou 6° par l'augmentation de sa capacité pour le calorique. Ainsi l'air supérieur quoique contenant plus de calorique que celui qui avoisine immédiatement le globe n'en accusera jamais autant que ce dernier sur un thermomètre.

Supposons maintenant une large plaine au sommet des Andes équatoriales: élevé à 2000 ou 4000 yards d'élévation l'air y sera nécessairement plus pur et moins brumeux que dans les vallées ou dans les plaines voisines de la mer. Il y sera moins chargé de vapeurs et de matière. Tout le reste de l'air qui le surmonte en sera plus pur et plus léger, et, en supposant que le soleil ne fasse pas de nuages, il y sera moins arrêté par les vapeurs et les nuages