L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX, No. 73 RUE DE CHARTRES

NOUVELLE-ORLÉANS.

DIMANCHE MATIN, 24 OCTOBRE.

GEORGES STEPHENSON.

Le 27 septembre dernier on a célébré à Darlington (Angleterre) le cinquantième anniversaire de l'inauguration du premier chemin de fer construit par Georges Stephenson, de cette ville à Stockton. Les directeurs des grandes Compagnies françaises ont été invités à y assister.

Il nous a paru intéressant de rechercher l'article que le *Times* avait consacré à cet événement. Or voici ce qu'on lit dans son numéro du 2 octobre 1825 :

Les habitants du comté de Durham ont joui, le 27 septembre, d'un spectacle extraordinairement curieux : la voie ferrée entre Darlington et Stockton a été ouverte en grande pompe. Trois machines à vapeur, de la force de cinquante chevaux chacune, ont servi à amener treize wagons chargés de marchandises et de produits divers sur la hauteur du plan incliné qui forme la voie.

Là, on a attelé à une machine mobile appelée l'*Expérience* ces wagons et un certain nombre d'autres qui contenaient les autorités, les invités, les actionnaires, etc.; il y avait en tout trente-quatre voitures, dont une remplie de musiciens, qui exécutaient de joyeuses fanfares : un autre était décoré d'une bannière où on lisait:

Periculum piratum, utilitas publica.

Sur un signal donné, le convoi se mit en marche : la foule pousse des cris d'allégresse. Des cavaliers à cheval essaient de suivre les wagons, mais ils sont bientôt distancés; là où la pente était la plus forte, la vitesse du convoi atteignit jusqu'à 26 milles (40 kilomètres à l'heure).

Ces quelques lignes qui, il est vrai, n'ont dans leur rédaction rien qui puisse piquer la curiosité, et qui ne semblent être autre chose qu'un simple fait divers, passèrent complétement inaperçues et ne furent reproduites par aucun journal anglais ou étranger. On ne se doutait guère, à ce moment-là, de l'importance de cet événement qui devait entourer dans le monde de une révolution économique. Son promoteur, Georges Stephenson, n'était alors qu'un obscur ingénieur dont la renommée ne s'étendait pas au-delà des limites de la bouillère de Darlington.

Il est peu de vies plus intéressantes et plus fécondes en enseignements que celle de notre homme qui, de simple charbonnier, devint, grâce à son travail et à son intelligence, la plus grande personnalité industrielle de son pays.

Georges Stephenson naquit le 9 juin 1781 à Wylam (Northumberland). Ses parents étaient fort pauvres : il dut, dès l'âge de six ans, gagner lui-même son pain. Il garde les chevaux dans les champs, il nettoie les magasins de charbons près de Newcastle. Employé, ensuite, auprès des appareils mécaniques de la bouillère de Darlington, il se fit remarquer par son habileté à les manier et par sa bientôt surveillant. Lorsque la machine à vapeur dont l'entretien lui était confié, ne fonctionnait pas, il la démontait pièce par pièce, pour en étudier le mécanisme et le fonctionnement. C'est ainsi qu'il acquit lui-même ses premières connaissances en mécanique. Un jour son horloge se détraqua. Il entreprit de la réparer lui-même et il réussit au delà de ses espérances. A partir de ce jour, il devint horloger en titre de son village. Pour soutenir sa famille, il s'improvisait le soir après son travail, cordonnier et tailleur.

En 1810, il apprit qu'une machine atmosphérique installée dans un puits de Newcomen avait dû être abandonnée, après douze mois de fonctionnement. Plusieurs ingénieurs avaient tenté vainement de la réparer. Il alla la visiter avec quelques camarades et, après l'avoir soigneusement examinée, il offrit de la remettre en état. Trois jours après, la machine fonctionnait à merveille. Le directeur de la bouillère lui remit 10 livres comme gratification.

Ce tour de force attira sur lui l'attention de ses patrons, qui lui confièrent la direction des appareils mécaniques de la bouillère.

L'idée fixe de Stephenson était la construction d'une locomotive de rail way. Il résolut à intéresser à son projet le propriétaire de Darlington, lord Rasenwood, qui lui fournit les moyens de le mettre à exécution. Le 20 juillet 1814, sa première locomotive était achevée et cette jours après placée sur le rail way de l'établissement. Elle entraîna 8 wagons, pesant 30 tonnes, avec une vitesse de 4 milles à l'heure.

On se moqua de ce maigre résultat.

—Peu m'importe, répondit Stephenson, elle marche, c'est tout ce qu'il me faut.

Il avait trouvé le secret qu'il cherchait opiniâtrement.

En 1821, il fut nommé ingénieur du chemin de fer de Stockton à Darlington. Quatre ans après, le 27 septembre 1825, il fit l'essai d'une nouvelle machine qu'il nomma l'*Expérience*, qui put traîner trente wagons avec une vitesse de vingt-six milles anglais à l'heure. Cette épreuve était décisive et la traction à la vapeur sur les railways définitivement entrée dans le domaine des faits.

La construction du chemin de fer de Liverpool à Manchester mit Stephenson hors de pair et consacra sa réputation.

Des négociants de Manchester ayant appris les résultats de l'expérience du 27 septembre à Darlington lui demandèrent s'il lui serait possible d'établir un chemin de fer entre cette ville et Liverpool, dont le port était encombré de balles de coton, dans que leurs manufactures, chômaient par suite du manque de matières premières.

Malgré les difficultés de tous genres que présentait ce travail, Stephenson réussit définitivement et se mit immédiatement à l'étude.

Mais il eut à lutter pendant six ans, contre des résistances inouïes, de la part des propriétaires de terrains, de négociants intéressés au maintien de l'état de chose existant et surtout du Parlement.

Dans l'enquête, des membres de la commission déclarèrent le projet de Stephenson l'idée la plus absurde qui fût sortie de la tête d'un homme. Les uns le traitèrent de fou, de visionnaire ; d'autres, de révolutionnaire, de païen, que sais-je encore !

Les objections les plus plaisantes lui furent posées. Un lord lui fit gravement un jour : "Si votre machine rencontrait une vache paissant sur la voie, le choc ne causerait-il pas un accident terrible ?—Oui, pour la vache, répondit avec esprit Stephenson. Mais il ne se laissait rebuter par rien. Il avait foi en son œuvre. D'ailleurs, il ne faut point s'étonner de toutes ces tribulations : elles sont le lot de tous les inventeurs et innovateurs.

N'en a-t-il pas été de même partout ? Où sont quels obstacles eurent à surmonter en France les industriels qui tentèrent de créer les premiers chemins de fer, et tout le monde a encore présent à la mémoire le jugement, invariablement rendu jusqu'ici, que porta sur cette question un des hommes les plus éminents de notre époque.

Les directeurs de ce chemin de fer ayant mis au concours la construction d'une locomotive perfectionnée, Stephenson remporta le prix avec une machine *la Fusée* qui fonctionna avec une vitesse de 12 lieues à l'heure. Le projet n'exigeait qu'un maximum de 8 lieues.

Stephenson créa à Liverpool une fabrique de machines dans laquelle il réalisa une fortune considérable. Il mourut en 1848, à Tapton House, près de Chesterfield. En reconnaissance des services qu'il a rendus à l'industrie des chemins de fer, on lui a érigé, en 1862, sur le grand pont de la Tyne à Newcastle, la statue *Stephenson*, construit par son fils Robert, une statue de dimensions colossales.

Bien qu'il soit le premier qui ait résolu le problème de la traction à vapeur sur railway, Stephenson n'est point l'inventeur de la première locomotive.

Cet honneur revient à un Français : M. Cugnot construisit en 1769, à Paris, un chariot mu au moyen d'une machine à vapeur composée de deux cylindres à simple effet. Sur une route ordinaire, il ne put faire qu'un kilomètre à l'heure. En 1784, Olivier Evans le fit fonctionner une voiture à vapeur dans les rues de Philadelphie. La même année, deux ingénieurs anglais, Trewtick et Vivian, construisirent une machine avec laquelle ils parent traîner dix tonnes de houille sur une longueur de dix kilomètres, à la vitesse de huit kilomètres à l'heure.

Ces essais ne donnèrent point lieu à une application de la vapeur, à la locomotion sur railway. Ce ne fut qu'en 1814 que Blenkinsop construisit un chemin de fer de Middleton à Leeds la première locomotive. L'un des rails avait reçu une crémaillère sur laquelle agissait une roue dentée mue par deux pignons placés chacun d'une manivelle que mettait en mouvement une bielle. En 1813, Blackett prouva sur le chemin de fer de Wylam que l'adhérence des roues des rails fournit un point d'appui suffisant pour la traction.

Mais ce fut Stephenson qui fit le premier l'application de ce principe. C'est donc avec raison que les Anglais l'appellent le "roi des railways."

MARIUS VACHON.

DE LA VAPEUR AVEC LE SOLEIL.—Lundi dernier, à l'Académie des sciences, un professeur de mathématiques de Tours, M. Monchon, a présenté un appareil à l'aide duquel il peut concentrer la chaleur solaire, et faire marcher une petite machine à vapeur.

C'est au moyen d'un réflecteur ayant la forme d'un abat-jour ordinaire et incliné de 45 degrés sur l'axe, que M. Monchon a obtenu ces résultats si curieux. La chaleur solaire pénètre à travers un manchon de verre sur les parois du vase qui contient l'eau ; mais là, suivant l'expression de M. Babinet dans son rapport envoyé à ce sujet à l'Académie des sciences en 1864, elle est prise au piége et ne peut plus en sortir.

Il suffit de huit minutes pour porter cinq litres d'eau à l'état d'ébullition. M. Monchon peut même élever à 153 degrés l'intensité de la vapeur. Invité par le président de l'Académie à donner des explications sur son appareil, il a assuré que la chaleur était parfois tellement intense qu'il était obligé de la diminuer. M. Monchon possède à Tours une machine à vapeur qui marche parfaitement tant qu'elle est exposée aux rayons solaires ; mais elle se ralentit sensiblement dès qu'un nuage passe sur le soleil ou qu'on la soustrait à son influence. Ses études sur l'emploi de la chaleur solaire remontent à près de vingt ans. Déjà, en 1864, M. Faye, le directeur actuel du bureau des longitudes, avait assisté, à Tours, à des expériences de ce genre.

☞ Gymnase pour les dames, rue Canal 207. Voyez la colonne des amusements.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.—On nous annonce que la Compagnie générale transatlantique expédiera chaque semaine, au lieu de tous les quinze jours, un de ses steamers du Havre à New-York, et vice versâ, à partir du premier samedi d'avril 1876.

Toutefois, si le magnifique débarcadère que la ville fait construire, en ce moment, pour la Compagnie, est terminé avant cette époque, le service hebdomadaire sera organisé plus promptement avec les vapeurs de premier ordre dont les noms suivent :

Amérique, jaugeant.....	5,000	tonneaux
France, jaugeant.....	5,000	—
Labrador, jaugeant.....	5,000	—
Canada, jaugeant.....	4,000	—
Saint-Laurent, jaugeant.....	4,000	—
Pereire, jaugeant.....	4,000	—
Ville-de-Paris, jaugeant...	4,000	—

Rien n'a été épargné à bord de ces steamers pour assurer le comfort et la sûreté de leurs passagers.

Un changement vient d'avoir lieu dans le personnel de l'agence à New York. M. Louis de Bébian, bien connu parmi nos armateurs et nos assureurs, et qui était lui-même le propriétaire d'une ligne de vapeurs entre New York et les ports de l'Amérique du Sud, est le nouvel agent gommé par la Compagnie.

LES SIÉGES VACANTS EN FRANCE.—La mort de M. Jucuing porte à vingt trois le nombre des sièges qui se trouvent actuellement vacants à l'Assemblée nationale.

Douze de ces sièges étaient occupés par des députés appartenant aux groupes de la gauche, et les onze autres par des représentants faisant partie des réunions de droite.

Sur ces douze députés de la gauche, dix sont décédés. Ce sont :

MM. Warnier, de l'Algérie; Carion, de la Côte-d'Or; le comte Charles de Rémusat, de la Haute-Garonne; Crespin, du Loiret; Viox, de Meurthe-et-Moselle; Labas, de la Nièvre; Guiter, des Pyrénées-Orientales; Edgar Quinet, de la Seine; Ledru-Rollin, de Vaucluse; et Ducuing, des Hautes-Pyrénées.

Le onzième, M. Colas, ex-député de Constantine a dû donner sa démission pour conserver les fonctions qu'il occupait en Algérie.

Enfin, le douzième est M. Ranc, dont la déchéance a été prononcée à la suite de la condamnation prononcée contre le député du Rhône par le conseil de guerre.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, les onze autres sièges vacants étaient occupés par des membres de la droite. Huit de ces députés sont décédés, ce sont :

MM. de Roquemaurel, Saint-Cricq, de l'Ariége; Duseilligny, de l'Aveyron; le comte Jaubert, du Cher; Dahirel, du Morbihan; Duportail, de l'Orne; de Bermond, du Tarn; Parigot, de l'Aube; Princeteau, de la Gironde.

Le 9e, M. Hulin, d'Indre-et-Loire, a été déclaré déchu à la suite d'un jugement le déclarant en état de faillite.

Le 10e, M. Boland, du Lot, a donné sa démission.

Enfin, le 11e est M. le baron de Bourgoing dont l'élection dans la Nièvre a été invalidée.

—Une ligne d'histoire bien française :

La souscription pour les inondés s'élève à ce jour à vingt-quatre millions huit cent cinquante-trois mille francs.

—Un correspondant berlinois de la *Gazette de Cologne* envoie à ce journal la statistique suivante du divorce dans le royaume de Prusse, en 1874.

La loi de 1844 force les époux qui veulent se séparer, de comparaître devant leur pasteur ou leur curé, avant de déposer leur demande de divorce. Le pasteur tente de les réconcilier. En 1874, ont comparu devant leur pasteur 7,430 couples qui désiraient divorcer. Sur ces 7,430, 2,286 appartenaient au Brandebourg, 1,302 à la province de Prusse, 1,272 à la Silésie, 1,059 à la Saxe, 611 à la Poméranie, 311 à la Posnanie, 30 à la Westphalie, 39 à la province Rhénane. Sur les 2,285 couples du Brandebourg, 1,382 appartenaient à la seule ville de Berlin.

2,688 couples ont été réconciliés; la réconciliation a échoué auprès de 3,700; les négociations sont restées pendantes relativement à 1,042 couples.

LE CROMWELL DE VICTOR HUGO. — On lit dans l'*Événement* du 6 octobre :

Il paraît que Rossi, le grand tragédien que tout Paris a applaudi avant-hier aux Italiens, va jouer cet hiver sur une de nos scènes principales, le *Cromwell* de Victor Hugo. Le premier ouvrage dramatique du grand poète est, à vrai dire, plutôt un poème dramatique qu'une pièce de théâtre proprement dite. Si Victor Hugo consent à réduire cette œuvre puissante au cadre étroit de la scène, il ne fera du reste que suivre sa première idée.

Car nous pouvons faire une révélation littéraire inédite. Quand Victor Hugo conçut son *Cromwell*, il voyait Talma dans le rôle du protecteur anglais. Un mémoire de la Restauration raconte même que, dans les diverses lectures qu'il fit à Talma des fragments du *Cromwell* qui jetèrent l'illustre tragédien dans l'admiration la plus profonde.

Cela se passait en 1825.

Quelques mois après, Talma mourut; et sans doute Victor Hugo, ne voyant plus le comédien digne d'interpréter le principal rôle de son drame, prit alors la résolution de donner à son œuvre la forme sous laquelle il parut en 1827.

Ce sera curieux, à quarante-huit ans de distance, de voir le *Cromwell* de Victor Hugo, fondu par Victor Hugo lui-même, tel qu'il l'avait conçu naguère.

Ce n'est pas, au reste, la première fois que l'on prête à condenser ce chef-d'œuvre pour la scène.

Alfred de Vigny fit même à ce sujet une comparaison superbe, un jour que Jouslin de la Salle, directeur de la Comédie-Française, lui parlait de cela :

—Quel bûcheron serait assez hardi pour entrer, la hache à la main, dans cette forêt de *Cromwell* ! disait-il.

Le bûcheron sera Victor Hugo, et fasse Dieu qu'il y consente pour la gloire des lettres françaises.

☞ Avec une diastre vous pouvez acheter une livre de bon thé mêlé, au dépôt de thé rue du Camp, 5.

—"Rien de nouveau sous le soleil," a dit l'Ecclésiaste. Serait-il donc vrai que les Lourdons toujours dans un même cercle, et que nos idées ne soient, le plus souvent, que des réminiscences ?

On vient d'établir sur la jetée du Nord, une trompette à main, composé, qui doit indiquer, dans les temps de brume, l'entrée de notre port aux navires en rade. Un long tube renferme de l'air, comprimé par une machine à vapeur; quand on ouvre la soupape, l'air se dégage avec grand bruit et donne au loin le signal convenu. C'est une installation excellente, surtout dans nos parages, où les brumes sont parfois fort épaisses, pendant l'automne.

Mais, en faisant quelques recherches dans les livres anciens, nous avons trouvé que, 180 ans avant notre ère, Eléphibus, un mécanicien d'Alexandrie, avait inventé, non-seulement la pompe aspirante et foulante, mais encore "l'orgue hydraulique", qui présente de bien grands rapports avec notre trompette à vapeur. Le savant égyptien avait été frappé du son produit par la dilatation de l'air comprimé, et ce seul fait lui avait suffi pour inventer son orgue. Avait-il profité lui-même de ce qu'Archimède avait dit, plus de 150 ans avant lui ? On ne sait... peut-être. Ce qu'il y a de certain, c'est que "le Syracusain" avait laissé de nombreux ouvrages scientifiques extrêmement curieux, entre autres, un traité sur l'équilibre des corps plongés dans un fluide.

E. B.

LA FEMME FRANÇAISE.—On sait, qu'à l'étranger, la légèreté et la frivolité de Français, et même des Françaises, sont passées depuis longtemps en axiome. Or, voici un Anglais, M. Marshall, qui, après avoir passé vingt-cinq ans en France, vient déclarer, avec preuves à l'appui, que dans les soins du ménage la Française est bien plus entendue, bien plus sérieuse, bien plus économe que la femme anglaise.

De son côté, la *Gazette d'Augsbourg* s'exprime ainsi :

Le préjugé général, dit la feuille allemande, est que la cuisine française est l'art de donner du goût à des mets qui n'ont pas de consistance nutritive, que la boisson française n'est que fanfreluche, etc. C'est tout ce qu'il y a de plus faux. Les mets qu'on prépare dans les familles françaises sont plus nourrissants, plus sains, que ceux de la cuisine anglaise; la Française s'habille, non-seulement avec plus de goût, mais aussi à moins de frais, et d'une façon plus hygiénique que l'Anglaise.

La toilette des femmes est devenue, dans ces dernières années, une des grandes questions du temps; elle n'est pas encore devenue un des problèmes sociaux, dont s'occupent les gouvernements; mais elle a acquis une extrême importance. Les hommes ayant renoncé au luxe de la toilette, chacun sait aujourd'hui à quoi s'en faire leur vanité et leur goût pour le beau par la toilette exagérée de leurs femmes.

Ce travers existe aussi en Angleterre; les classes inférieures même y sont atteintes d'une rage de toilette qui a produit les résultats les plus lamentables. Les Anglaises n'ayant aucune notion du goût, cherchent à se guider sur les toilettes des grandes dames, ce qui les entraîne à de folles dépenses.

Les Françaises, au contraire, qui ont toutes une aptitude spéciale pour les couleurs et les coupes de vêtements, ne prennent pas modèle sur les toilettes tapageuses, toutes elles raisonnent elles-mêmes l'ensemble de leur toilette, et en y mettant le temps et la réflexion, elles arrivent à s'habiller de façon à paraître charmantes, sans trop dépasser les limites du budget du ménage. C'est là l'œuvre des commissionnaires les plus savantes ; mais, tandis que la femme anglaise gaspille l'argent pour s'attifer plus ou moins ridiculement, la Française finit par se constituer une garde-robe qui réunit toutes les qualités désirables de bon marché, de durée, de simplicité et d'élégance.

—M. de Gouyon, un légitimiste en a déjà fait parler de lui, a prononcé, à l'occasion de l'anniversaire de M. le comte de Chambord, un discours qu'il a terminé par ces mots :

A la santé du roi !
Vive le roi !

Le *Moniteur universel* fait à ce sujet une observation qui nous paraît fort juste :

Que dirait l'*Union*, qui lone beaucoup l'éloquence de M. de Gouyon, si M. Raoul Duval avait terminé son discours d'Evreux par ces mots ; *A la santé de l'empereur ! Vive l'empereur !* ....!

☞ Gymnase pour les dames, rue Canal 207. Voyez la colonne des amusements.

—Un mot de maître d'armes :

L'autre jour, dans une expérience d'artillerie, un brigadier — le meilleur élève de la salle d'armes — est mis en pièce par un accident; les quatre membres étaient brisés, les côtes jouaient à cache-cache...

Seule la tête était intacte, et le blessé montrait un courage extraordinaire. Le maître d'armes accourt, et, à l'aspect de son élève favori, demeure interloqué sans trouver un mot de consolation.

La voix lui revient enfin, et, d'un ton rude, il lâche les mots suivants :

—Enfin, cela vaut toujours mieux que de recevoir un coup de pied dans....

DE L'INFLUENCE DE LA VOLONTÉ POUR GUÉRIR LES MALADIES.—Telle est la pensée que M. Jolly développe dans un mémoire intéressant, où le côté littéraire n'est pas moins bien traité que le côté scientifique. C'est un fait bien connu de tous les praticiens que quand ce qu'on nomme le *moral* chez un malade, ne se maintient pas dans une certaine situation d'énergie, le mal physique fait de rapides progrès et dompte l'organisme.

La lecture de ce travail a constamment captivé l'attention de l'Académie et du public. M. Larrey judique des recherches à faire sur l'influence d'une volonté forte pour diminuer et presque anihiliger la' déliérir dans les opérations. Nous sommes en mesure, à ce propos, et d'après notre expérience personnelle, de dire que dans les grandes opérations, il résulte souvent plus de mal que de bien de ces raidissements excessifs contre la douleur. De deux amputés, dont l'un épuisé par une longue maladie s'était paisiblement abandonné au chloroforme, dont l'autre, très vigoureux, avait subi, éveillé, sans pousser une plainte, la résection de la jambe, le premier guérit, le second fut emporté au bout de quelques jours.

—Les membres du cercle national de Bordeaux viennent de faire placer dans leur salon principal le buste, en terre cuite, de M. Charles Montagut, l'une des victimes du naufrage de la *Ville du Havre*.

Ce buste est l'œuvre de M. Honrsolle, pensionnaire de la ville de Bordeaux à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris.

☞ Gymnase pour les dames, rue Canal 207. Voyez la colonne des amusements.

PUNITION D'UN SÉDUCTEUR.—On lit dans le *Petit Journal* :

Le 30 septembre, vers dix heures et demie du soir, devant l'établissement du marchand de vins, N° 86, boulevard Saint Germain, un vieillard, M. Jacques M....., horloger, rue Saint-Jacques, avait une vive altercation avec un jeune homme fort élégamment vêtu.

—Vous avez séduit ma fille, monsieur, vous l'épouserez !

Le jeune homme ainsi interpellé balbutiait une vague réponse; au milieu de la foule qui entourait les deux interlocuteurs, il essayait en vain d'échapper au vieillard qui le retenait en lui répétant avec force :

—Je vous dis que vous l'épouserez; vous n'êtes qu'un misérable !

—Il n'est impossible d'épouser votre fille, répondit le jeune homme, je ne suis pas sa première liaison !

Un murmure désapprobateur s'éleva dans la foule; en même temps, la lame d'un couteau poignard brilla dans la main du père, et avant qu'on ait pu l'en empêcher il frappa le jeune homme au côté gauche au-dessous du cœur, puis il jeta loin de lui son couteau ensanglanté.

Le blessé s'affaissa dans les bras des assistants, qui le transportèrent dans la boutique du marchand de vins.

En voyant tomber sa victime, le père demeura immobile; il se laissa emmener au poste par les gardiens de la paix de service au théâtre Cluny, situé en face du débit de vins.

Un médecin arriva en même temps que M. Leclerc, commissaire de police; il déclara que la blessure était mortelle, la victime fut transportée d'urgence à l'Hôtel-Dieu.

Voici comment on raconte les faits qui ont amené ce sanglant dénouement.

Henri R..... et Jeanne M..... étaient employés tous deux dans la maison de nouveautés, au Panthéon, où ils se connurent et s'aimèrent.

La jeune fille ne sut pas résister, et devint la maîtresse de Henri.

Le commis, cependant, dut quitter la maison du Panthéon dès que cette liaison intime fut connue du patron, et entra aux magasins du *Louvre*.

La jeune fille qui habitait avec son père rue Saint-Jacques, allait voir quelquefois Henri rue Bonterie, No 6; la dernière fois qu'il avoua la présence de son père, il ne pouvait plus cacher sa position.

L'accueil que fit le jeune homme à cet aveu fit bien comprendre à la malheureuse enfant qu'elle était abandonnée; elle rentra et avoua tout à son père.

Celui-ci alla mercredi aux magasins du Louvre demander M. Henri.

Le jeune homme, voulant éviter le scandale dans la maison, lui donna rendez-vous chez le marchand de vins où s'est déroulé si tragiquement cette histoire de séduction.

Ce drame avait jeté une grande émotion dans le quartier; et il a fallu deux escouades de gardiens de la paix pour disperser les groupes qui se reformaient sans cesse.

☞ On trouve au Robt. E. Lee Hat Store, à l'angle des rues Canal et Bourbon et à l'angle des rues Royale et St-Louis, des chapeaux de feutre du dernier genre et à des prix modiques.

—Nous avons annoncé, il y a quelques jours, qu'il s'organisait un comité de gourmets, dont le but serait de décider quel est le meilleur vin mousseux de France. En attendant la décision de ce jury, un de nos confrères nous fait connaître le vin de prédilection des grands hommes :

Le grand Frédéric affectionnait particulièrement le vin de Tokay.

Napoléon ier préférait à tous les autres le chambertin.

Pierre le Grand plaçait en première ligne le madère.

Le cardinal de Richelieu n'admettait, dans son verre que du vin de Rommanée.

Son neveu, le maréchal de Richelieu, mit en honneur le Médoc.

Rabelais goûtait, entre tous, le vin de Marsala.

Jean Bart estimait comme le meilleur des vins le vin de Banyuls.

Rabelais aimait que la dive bouteille fût pleine de vieux chablis.

Le maréchal de Saxe avait une prédilection pour le champagne.

Cromwell, le puritain, l'était avec un certain zèle le malvoisie.

Talleyrand lechâteau-margot.

Humboldt, le sauterne.

Balzac, le vin de Chypre.

Gœthe, le johannisberg.

Lord Byron, le porto.

Charles-Quint, le vin d'Alicante.

François ier, le xérès.

Henri IV, le vin de Suresnes.

Cette prédilection pour la suresnes était d'ailleurs partagée par tous les gourmets de ce temps-là. C'était le vin aristocratique. Les grands seigneurs et les financiers, les riches et les délicats s'en délectaient.

Cependant ils connaissaient et ils avaient goûté les produits des meilleurs crus de la Bourgogne, de la Champagne, des nos provinces méridionales et des pays étrangers. Ils préféraient le vin de Suresnes, qui, à cette époque, n'avait de rival que le vin d'Argenteuil, son voisin.

—Une définition fantaisiste, mais très ingénieuse de l'estomac, dans un journal américain :

L'estomac est un maître de maison absolument tyrannique ; il veut toujours avoir du monde chez lui et réclame avec insistance la visite de ceux qui lui plaisent.

Mais il est impitoyable pour ceux qui lui déplaisent, et de temps en temps, dans les moments de lassitude, il fait maison nette en mettant tout le monde à la porte.

☞ Nos lecteurs devraient essayer du café grillé qui se vend au grand dépôt de thé rue du Camp, 5.

—Un dernier épisode du retour des réservistes :

Trois cents Parisiens avant-hier revenaient de Palaise, on ils avaient passé leurs vingt-huit jours.

En descendant de wagon, ils ont tous tiré un bonnet de coton de leur poche et ont descendu par le flanc droit toute la rue d'Amsterdam.

—Médecins et clients, peints par Gyges :

Le docteur X..... se promenait dernièrement avec un de ses amis, lorsqu'ils aperçurent une jeune femme devant eux. Le médecin s'empressa de traverser la rue pour l'éviter. Son ami voulant en connaître la cause :

—J'ai soigné son mari, répondit le docteur.

—Et vous avez eu le malheur de le laisser mourir !

—Au contraire, je l'ai sauvé, répliqua le médecin.

—Une invention du *Journal amusant* :

En matière de tramways, le progrès n'a pas dit son dernier mot.

Il est déjà question de substituer aux chevaux qui traînent les nouveaux véhicules des machines mues par l'air comprimé.

Pour l'agrément des voyageurs et des habitants riverains, un industriel a proposé de parfumer cet air comprimé.

C'est ainsi qu'un train de rosières serait parfumé à la fleur d'oranger ;

Les machines du quartier Bréda exhaleraient l'odeur de Lubin ;

Et celles du faubourg Saint-Germain, l'eau de Cologne qui est le seul parfum comme il faut.

—Un monsieur entre chez un grand papetier pour se commander du papier à lettres avec en-têtes.

On lui montre différents modèles de chiffres, écussons, etc.

—Ce n'est pas cela, dit-il. Il me faudrait quelque chose de plus simple : tenez, tout bonnement une fleur, un *ne m'oubliez pas*.

—Mais, objecte le papetier, n'est-ce pas un peu..... jeune fille, ce ne m'*oubliez pas*.

—Je sais ce que je fais, répond le monsieur, je sais tailleur. C'est pour écrire à mes clients.

—Le plus grand cheval qui se soit jamais vu en Europe est arrivé, avant-hier, à Paris, avec son maître, un russe richissime : M. le comte Maslof.

Ce cheval mesure, au garrot, 1 mètre 65 centimètres. Il est noir de jais avec une tache blanche large comme les deux mains sur le côté gauche de la croupe. Il abat facilement son kilomètre en une minute juste.

SPECTACLES, BALS, &c.

Mme CHANFRAU.

Théatre des Variétés.

Mme Chanfrau, C. W. Taylore. | Locataires et Directeurs

Ouverture de la saison de 1875-76,
LUNDI SOIR, 1er NOVEMBRE,
PAR LA

TROUPE D'OPERA BOUFFE FRANÇAIS.
entièrement nouvelle et complète,
Engagée à Paris expressément pour le théatre de l'Opera de New-York, et le théatre des Variétés de la Nouvelle-Orléans.

Cette troupe comprend les artistes éminents suivants, et fera sa première apparition à la Nouvelle-Orléans.

MLLE CORALIE GEOFFROY.

Mlle Marie Nardynn, Mlle Florence Duparc, Mlle Zoë Rae, Mlle Lucia Faye, Mlles Cheffey, Nelcy, Carlin, Vandelet, Rodon, Jenin, Deriberpre, Vandenune, Noe, Lemerle, Sorel, Gomez.

MONSIEUR GABRIEL DE QUECT.

Mons. Ernest Roger, Mons. Emile Dupuis, Mons Bertrand Ludovic, Mons. Charles Darcy, Mons. Alcan Castel, Mons. Adrien Valter, MM. Benedict, Duval, Legrand, Guerra, Derey Grazioli, Catano, Frenier, Sanino, Ecumur, Milano, Cornoli, Gerard, Chaillart, etc., ainsi qu'un

CHŒUR ET UN ORCHESTRE COMPLETS,
Sous la direction de
Mons. VON DIEHLE
ET
Mons. ROSENBOOM.
MM. E. SCHMIDT et L. BENEDICK, Régisseurs.

LUNDI SOIR, 1er NOVEMBRE 1875.
Le plus grand et le plus récent triomphe de Lecocq dans l'Opéra Bouffe,

Girofle-Girofla,

sera représenté pour la première fois à la Nlle-Orléans, avec de nouveaux DECORS, COSTUMES, etc., et une riche MISE EN SCENE et sera suivi rapidement des Opéras suivants :

LA FILLE DE MME ANGOT, LE PETIT FAUST, ces deux pièces pour la première fois à la Nouvelle-Orléans, MAM'ZELLE L'ARCHIDUC, LA JOLIE PARFUMEUSE, LA PRINCESSE DE TREBIZONDE, DE LA TIMBALE D'ARGENT, LE CANARD A TROIS BECS, et LA VIE PARISIENNE.

Ces ouvrages seront interprétés par la troupe entière et la plus riche décoration sera portée à la mise-en-scène, aux costumes, aux effets scéniques et à toutes les recherches du théatre.

De plus amples détails seront donnés ultérieurement. 24oct—

GYMNASE DES DAMES.

Institut classique et orthodoxe.

Sous la direction immédiate de
MR ET MME HARRY HAMMERSLEY.

CET établissement, qui est des plus recherchés, a été ouvert au N° 207 de la rue du Canal. Prix pour la session, $16 dont la moitié d'avance. Escompte spécial pour les membres d'une même famille. Exercices les MARDIS, JEUDIS et SAMEDIS, de 10 à 1 heure et de 3 à 5; les MERCREDIS et les SAMEDIS SOIR, de 7 à 9 heures.

Le gymnase de gymnastique—au No 104, de la rue St-Charles—est ouvert du point du jour à 9 heures et demie du soir. 29oct—1an

La Bienvenue à nos amis!

GRAND BAL PARÉ ET MASQUÉ DE POMPIERS,
—DONNÉ PAR—
Le VIGILANT Steam Fire Company No 3,
—AU—
GRUNEWALD HALL,
Le SAMEDI, 13 novembre 1875.

COMITÉ D'ARRANGEMENTS.
GEO. H. TARDY. HENRY FORSCHLER.
HENRY WEISENACH.

Prix de billet.....$2 00.
On peut obtenir des invitations pour dames en s'adressant au comité suivant :

F. KEEGIN, coin Chemin du Bayou et Galvez.
D. HEYD, 7e rue Ste-Marie, entre Girod et Urquhart.
T. BLANCHARD, coin Jourdan et Tonti.
J. REVEL, 75e rue Roman.
E. GRILLOT, rue des Français, entre Libraux et Pierre.
J. RUFF, rue Sauvage, près la route St Jean.

On trouvera, jusqu'au 7 novembre 1875, à midi, des propositions acceptables pour la location de la buvette, du vestiaire et du restaurant. S'adresser

GEO. H. TARDY, 74 rue Ste Anne.
HENRY WEISENACH, rue Galvez.
HENRY WEISENACH, rue Galvez, entre Gasquet et Valmyre. 24oct—31—7nov

Grande Soirée,
DISTRACTIONS VARIÉES.
AU PROFIT DE L'EGLISE DE LA NOUVELLE JERUSALEM.
Au GRUNEWALD HALL.
MARDI, MERCREDI et JEUDI, 23, 24, 25 novembre, sous les auspices des dames suivantes.

Mmes I. N. Marks, Mmes G. W. R. Bailey,
Ile Holcombe, Glendy Burke,
Dr Fellows, H. H. Marr,
Jack Morgan, J. C. Swayze,
C. S. Hohl, Dr. Steverne,
M. L. Nevers, Wash. Marks,
John Wheeler, R. G. Kreeger,
J. Gidiel, A. Cannon,
Harby.

Tableaux, musique vocale et instrumentale.
Rafraîchissements et Danses.

Billets, 50 cents, chez M. Grunewald, Ellé & Blackmar et Kreeger. 24oct—

Liquidation! Liquidation!

E. F. MIOTON,

No 47 rue Royale.

Faïences! Porcelaines! Verreries!

PLAQUES et ARTICLES DE MÉNAGE.

Désirant me retirer des affaires, j'offre à partir de ce jour mon prix bien au-dessous du coût pour mon assortiment de marchandises consistant en Faïences, Porcelaines, Verres, Articles de chemineaux, Services, Plaques, etc.

Je disposerai à l'amiable du contenu de mon entrepôt sous peu, à moins de marchandises qu'il me plaise de vendre à l'encan par le ministère de M. Jos. G. Médicis, encanteur.
Sept—2m. E. F. MIOTON.

L. GIROT,

Tailleur et Marchand de Linge fait,
11.....rue du Camp.....11

ANNONCE à sa nombreuse clientèle et au public en général qu'il vient de recevoir une grande variété d'étoffes de haute nouveauté, des plus distinguées et de première qualité. Ses prix seront comme par le passé, réduits selon la qualité des articles.

Toutes les bonnes trouveront pour du comptant, élégance, solidité et bonne coupe garantie, car tout est confié par lui-même. Désirant abaisser le linge fait pour ne s'occuper seulement que de la coupe, il y a avantage de venir visiter son stock de linge fait avant qu'il ne l'écoule entièrement. 18nov—1an

Dépôt de machines à coudre à vapeur de GREGG,
Et Emporium de la mode pour le Sud.
158 RUE DU CANAL.

VENTE, achat, échange et réparation de toute espèce de machines à coudre. Elles sont échangées contre paiements à la semaine, et cet arrent compte plus tard dans le prix d'achat, quand on se décide à en prendre, de quelque système que ce soit. Venez chez nous ou dites nous de passer chez vous. Notre dépôt est dans la partie la plus belle de la rue du Canal, tout le monde vous l'indiquera. 21fév—1an

Bissuite de Chaux de BONNABEL,

Au No 17 de North Peter street
(entre les rues Douane et Bienville.)

LES planteurs, les sucriers et surtout les acheteurs de l'Ouest, le constatent toujours comme ce qu'il y a de mieux pour la défécation du jus de canne. L'application en est plus facile que celle d'aucun autre agent. Le grain du sucre a plus fermeté, plus d'éclat et il est pas forme, plus dur et il y a beaucoup moins de perte de poids et beaucoup moins de mélasse.
14 sept—1an

INSTITUTIONS.

JEFFERSON ACADEMY,
Au No 43 de la rue Bourbon, entre les rues Bienville et Douane.
—Dirigé par—
G. J. LORD.

LA session de 1875-76 de cette institution commencera le LUNDI, 27 septembre, époque de la rentrée des classes.

Pour les prospectus, &c., s'adresser à l'académy. 4sept—2m.

INSTITUT ST-LOUIS,
POUR LES DEMOISELLES