L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureaux, No 73 rue de Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS.

DIMANCHE, 12 JUIN 1881.

Le chemin de fer électrique de Berlin.

On nous écrit de Berlin :

Le date du 12 mai 1881 marquera dans l'histoire au même titre peut-être que celle du 15 septembre 1830, où fut inaugurée la première voie ferrée véritable, celle de Liverpool à Manchester. C'est aujourd'hui en effet qu'a lieu l'ouverture du chemin de fer électrique, installé par la maison Siemens et Halske de Berlin, entre l'hôtel des cadets de Lichterfelde, près Berlin, et la gare du chemin de fer d'Anhalt, distance de 25 minutes environ.

Et tout d'abord qu'est-ce qu'un chemin de fer électrique ?

Les nombreux visiteurs de l'Exposition de l'industrie berlinoise en 1879 se prononcent, avec toutes les marques de la plus vive surprise, sur le passage d'un train en miniature, composé de deux wagons ouverts et traîné par une espèce de locomotive ne donnant aucune fumée et ne faisant aucun bruit. Un homme, enfourchant cet engin comme on fait d'un cheval, le mettait en mouvement et le stoppait à son gré en changeant un levier de place. Le train parcourait les cours et même les bâtisses de l'Exposition avec une vitesse d'environ 40 kilomètres à l'heure.

Quelle est la force qui animait ce convoi en miniature ? Tout simplement la "bonne pour tout faire" de nos jours, la force motrice du XXe siècle, l'électricité, puisqu'il faut l'appeler par son nom. Voici comment procède, dans ce cas, cet agent merveilleux :

Prenons un moteur quelconque, machine à vapeur, roue hydraulique, turbine ou moteur à gaz, placé à une distance quelconque du chemin de fer à exploiter. Mettons l'arbre de ce moteur en communication avec une machine dynamo-électrique, c'est-à-dire une machine produisant un courant électrique très puissant et continu, grâce à une rotation excessivement rapide. Relions cette machine à une barre de fer placée entre les deux rails de la voie ferrée; et cette barre de fer avec une machine dynamo-électrique, installée dans l'un des wagons du train ou même sous le wagon; mettons enfin le pôle opposé de cette machine en communication avec l'un des rails chargé de ramener le courant à sa source, et nous avons le chemin de fer électrique. Dès que le premier générateur d'électricité se met en mouvement, il engendre un courant qui force le second à répéter ses mouvements et à reporter la force produite sur les cuivres du wagon remorqueur, à peu près comme l'action de la vapeur se transmet aux roues motrices de la locomotive.

Rien de plus simple en théorie. Mais dans la pratique il a fallu surmonter d'innombrables difficultés pour arriver à une installation répondant aux besoins de la vie moderne, et même de soutenir la concurrence avec la locomotive. Si ces difficultés ont été surmontées, nous les devons avant tout à M. Werner Siemens et à son bras droit, M. de Hefner-Alteneck.

Quels sont les avantages du chemin de fer électrique ?

Nous allons les récapituler aussi brièvement que possible.

Nous avons vu que tout le moteur, à quelque distance qu'il soit placé du chemin de fer, peut engendrer la locomotion électrique, car l'électricité se joue de l'espace et il est à peu près indifférent que le fil conducteur commence à la station ou à dix kilomètres de là. Il en résulte que le chemin de fer électrique permet d'utiliser, dans les pays de montagne, les forces des chutes d'eau, et que ces forces n'ayant pas de limite, les trains étant d'autre part allégés de l'immense fardeau de la locomotive, on pourra franchir des rampes inabordables jusqu'ici et éviter de la sorte maint tunnel dispendieux. Le chemin de fer électrique a donc une portée capitale pour la Suisse.

Là où les chutes d'eau font défaut, la locomotion électrique l'emporte aussi sur celle par les locomotives en ce sens que la machine à vapeur fixe travaille plus économiquement que la mobile, et qu'une seule machine peut engendrer l'électricité nécessaire à un grand nombre de trains.

Avec le chemin de fer électrique ni feu, ni fumée, ni bruit.

Avec le chemin de fer électrique un seul employé installé à la gare de départ peut, au moyen de leviers diriger à son gré la marche des trains, les mettre en mouvement, les arrêter, et éviter ainsi maint accident. Cet employé est en outre en communication télégraphique constante avec tous les trains.

Enfin, ce n'est pas la moindre des qualités du chemin de fer Siemens, les frais de construction des voies ferrées sont réduits d'un tiers. Pourquoi faut-il des traverses dormantes, des rails à toute épreuve, des ponts d'une solidité hors ligne ? Parce qu'ils ont à supporter le poids immense des locomotives. Laisser la force motrice à son domicile, ne plus transporter que des wagons relativement légers, c'est donc rendre admissibles des superstructures telles le pas prêt qu'on les avait au début des voies ferrées.

Le petit chemin de fer de 2 1/2 kilomètres qui vient d'être inauguré, est déjà sensiblement perfectionné, si on le compare à celui de l'Exposition de 1879. La barre de fer placée entre les rails et qui servait de conducteur, est supprimée. C'est l'un des rails qui remplit cet office. Et on est de même de la petite locomotive. La seconde machine dynamo-électrique est placée sous le wagon entre les roues, et chacune des roues est en contact avec les machines électriques, afin que les chocs inévitables, les secousses de les roues ne touchent plus les rails ne viennent pas interrompre le courant.

—Figures-vous un wagon de tramway ordinaire. Devant est posté un conducteur, chargé de la vente des billets. Il a devant lui un simple levier qu'il incline ou peu vers la droite. Aussitôt le courant s'établit et le wagon se met en route, sans le moindre choc, aussi doucement que s'il était poussé à la main. Plus le levier est porté à droite, plus la vitesse augmente ; si celui-ci n'a réellement d'autre limite que le danger de déraillement. S'agit-il d'arrêter le train ? le conducteur incline son levier à gauche, et dans l'espace de quelques mètres, sans qu'il y ait besoin de freins—c'est l'électricité qui remplit ce rôle,—les wagons cessent de se mouvoir.

Il ne se produit aucun bruit, autre que celui des roues sur les rails, et le mécanisme, enfermé dans une caisse, est à peu près invisible. Dans les rampes, la ralentissement est à peine sensible.

Dans le cas qui nous occupe, la force motrice est produite par une machine à vapeur de six chevaux qui sert dans la nuit à élever l'eau. Au moyen d'une transmission ce moteur actionne la première machine dynamo-électrique avec une vitesse de 800 révolutions à la minute. De cette machine un fil télégraphique transmet l'électricité à l'un des rails, par celui-ci aux roues et à la seconde machine placée sous le wagon, d'où elle retourne à son point de départ.

Tel est le chemin de fer électrique qui constitue, dès aujourd'hui, une des grandes curiosités de Berlin. Il a été construit en entier, y compris les wagons, par la maison Grebe et Bindhorn à Berlin, maison qui se fait une spécialité des voies électriques.

Quel sera l'avenir de ce nouveau mode de communication ? A ceux qui ont des doutes à cet égard, nous rappellerons que, dans le temps, l'illustre Thiers déclarait en pleine Chambre, les chemins de fer tout au plus à transporter les Parisiens à Versailles les jours de grandes eaux.

M. Zola.—Son œuvre critique.

Il n'y a pas à s'y tromper, M. Zola exerce en ce moment une souveraineté littéraire. Moitié sentiment de sa force puisé dans la conscience du succès, moitié complicité du public qui s'arracha ses livres, il a des allures de conquérant. Il envahit province après province. Après le roman est venu le théâtre ; c'est aujourd'hui le tour de la critique. Et l'on sait comment procède M. Zola, par violentes poussées, par trouées énormes. Voici déjà six volumes d'appréciations littéraires ; tout ce qui tient une plume de nos jours est en train de passer en jugement devant ce redoutable tribunal.

Je n'ai garde d'en appeler des arrêts de M. Zola, mais je ne crois pas manquer de soumission à la sentence en discutant les considérants. J'ai été frappé, par exemple, de la place qu'y tiennent les impressions personnelles du juge. M. Zola croit avoir assez dit lorsqu'il proclame qu'un genre, ou un auteur, ou un livre sont ennuyeux. On "s'assomme" cela lui suffit, et cela suffit dans tous les cas pour fermer la bouche aux gens, ou dérivain qu'on déclare assommant se trouvant fort empêché de prouver qu'il ne l'est pas. M. Zola a pourtant le tort d'oublier qu'on est toujours l'ennuyeux de quelqu'un. Je sais des personnes que ses livres n'amusent guère. J'en connais même qui n'ont jamais pu en achever un seul. Il faut savoir, dans ce monde, faire la part des différences de goût et de tempérements. N'est-ce pas à cela, en définitive, que revient tout ce qui divise les hommes ? *Trahit sua quisque voluptas.* On assure que Louis XIV aimait l'odeur des commodités. M. Zola, lui aussi, se plaît aux choses qui ne sentent pas bon. Personne ne songe à lui discuter ses jouissances, nous voudrions seulement un peu de tolérance pour ceux qui ont le nez fait autrement que le sien.

Nous touchons ici au fond même des controverses soulevées par M. Zola. Il est des sujets qui le charment, tandis que d'autres personnes les trouvent désagréables ou répugnants. Baudelaire était déjà de cette école d'esthétique à rebours. Il prétendait que

Les charmes de l'horreur n'enivrent que les forts.

M. Zola a adopté cette maxime, sauf qu'à l'horrible il a substitué le malpropre. Son idéal en fait de littérature, c'est "la bête humaine lâchée tout entière." Or, on sait si elle est ragoûtante, cette bête, quand elle se met à l'aise. Que M. Zola prenne plaisir aux décoctions que son expérience et en sagesse peuvent faire dans les bas-fonds de l'animalité, cela le regarde. Qu'en cultivant ce genre de littérature il crée à la fois et satisfasse des appétits malsains : les amis du bon sens, du bon goût et des bonnes mœurs peuvent s'en plaindre, mais il reste après tout dans son droit personnel. Le seule chose que nous lui demandions c'est de ne pas exiger que tout le monde soit aussi dénaturé que lui-même, c'est de ne pas accabler d'un si féroce mépris quiconque a encore par hasard le préjugé de la décence et de la décence.

Je ne crois pas être prude. L'une de mes lectures favorites est précisément ce Shakespeare dont M. Zola dit, assez sottement d'ailleurs, que son théâtre est le triomphe de la bête humaine. La vérité est que je passerais bien des hardiesses à M. Zola, s'il avait un peu de la profondeur et de la poésie, ou seulement de la gaîté et du mouvement des maîtres qu'il invoque. Est-ce ma faute s'il me fait l'effet de ces impressionnistes, comme on les appelle, qui ont imaginé, pour devenir peintres, de supprimer de la peinture le dessin et la perspective ? M. Zola, lui, a supprimé de la littérature le fond et la forme, la pensée et le talent. Je ne vois d'observation, chez lui, que celle des choses extérieures, matérielles ; et quant à en manier de dire, elle me paraît manquer absolument de charme et d'intérêt. Il a Fait d'écrire avec une pointe de corne sur des feuilles de plomb.

L'attitude que le bête humaine exerce sur notre critique est si prononcé qu'une prédilection pour les turpitudes de la société devient, à ses yeux, la mesure de la valeur des écrivains. M. Zola, qui paraît avoir une grande connaissance des langues et des littératures étrangères, nous apprend qu'il n'y a plus, en Angleterre et en Allemagne, de théâtre ni de roman. Et pourquoi ? Parce que l'opinion publique, dans ces pays-là, ne tolère pas qu'on décrive "les chaceres qui dévorent" l'humanité. Le littérature, selon M. Zola, sera pathologique ou elle ne sera pas ! D'ailleurs, à la rigueur, trouverait grâce devant lui : notre critique lui accorde l'émotion pénétrante, la vie intense ; mais on voit bien ce qu'il lui reproche : les femmes peuvent lire Bloc-ces et avouer qu'elles l'ont lu.

M. Zola, au surplus, ne manque pas d'autorité à l'appui des franchises de la littérature telles qu'il les entend. On devine les services que Diderot lui peut rendre, le pontonnaé, le vibrant Diderot, comme il l'appelle, le cynique, l'ordurier Diderot, comme il fait malheureusement ajouter. Un de ses contemporains l'avait défini en disant qu'il réunit en lui Sénèque et l'Arétin. Reste à savoir laquelle de ces deux moitiés de Diderot séduit M. Zola. Ce ne peut être Sénèque, car l'école expérimentale ne cache pas son dédain pour la philosophie et les philosophes. Ce serait donc l'Arétin ; cet Arétin que Diderot lui-même, dans un bon moment, appelle "l'impur", et sur sujet duquel il s'écrie ; "Le probité, la vertu, l'honnêteté, le scrupule, le petit scrupule superstitieux, font tôt ou tard maîtresse sur les productions dégénérées." Et Diderot, c'est Rabelais qu'on ne manquera pas de lui jeter à la tête, Rabelais, un père des lettres françaises celui-là, l'un de ces noms sous l'autorité desquels il est convenu de se prétire à couvert. Va pour Rabelais, l'exemple est topique, je le reconnais. A une condition, cependant, c'est qu'on me permette de rappeler la distinction que faisait La Bruyère, en parlant de l'auteur de *Pantagruel*. "C'est un monstrueux assemblage, disait-il, d'une morale fine et ingénieuse et d'une salé corruption." Si il est mauvais, c'est le charme de la canaille ; où il est bon, il peut être le mets des plus délicats." La question, assaire une fois, est de savoir pour lequel des deux Rabelais tient M. Zola, pour le moralisto ou pour le corrompu, et s'il estime qu'il faille écrire pour les délicats ou pour.... eux qui ne le sont pas.

Il est un point sur lequel je suis plus de l'avis de M. Zola qu'il ne l'imagine probablement. M. Zola le prend de très haut dans ses critiques aussi bien que dans l'exposition de ses doctrines. Il parle en hommes convaincu d'avoir le public avec lui, mieux que cela, en homme persuadé qu'il inaugure un art nouveau. Je ne suis malheureusement pas éloigné de le croire aussi. J'ai exprimé l'idée, quand Sainte-Beuve mourut, que quelque chose finissait avec lui. De quelque phase n'était la littérature au vieux sens du mot, la préoccupation de ce qui est beau et élevé, en fin et délicat, à rechercher la vérité dans la pensée et de la mesure dans l'expression ; bref, ce qu'on a appelé jusqu'ici le goût littéraire et l'art d'écrire. Tout cela me paraissait fort atteint, fort malade, et je suis forcé d'avouer que ce qui n'est passé depuis lors n'a pas contribué à me faire revoir de mon opinion. La littérature est en train de disparaître, ou, si l'on aime mieux, de se transformer.

La langue elle-même change à vue d'œil. Il y a encore de l'orthographe dans les livres et dans les journaux, parce qu'il y a des profes pour l'y mettre, mais il n'y a plus de grammaire. Quant au choix des sujets, on aime les choses vétérantes et l'on est servi à souhait. Il faut des mets épicés pour réveiller les sens grossiers des masses, l'ennui des blasés, l'apathie intellectuelle de tous, et il se trouve de nombreux écrivains pour fournir les stimulants voulus. On appelle cela le progrès, on se proclame la littérature de l'avenir. Passe pour l'avenir, je ne dis pas non, je n'en sais rien ; mais le progrès ? C'est précisément ce qui est en question. Un changement n'est pas toujours un pas en avant, une révolution n'est pas nécessairement une évolution. Sans compter qu'il y a déjà eu des phases de littérature libidineuse, des époques où l'on se croyait très neuf et très fort parce qu'on cesait tout. Mais ces époques-là n'ont pas de lendemain et les livres auxquels je fais allusion sont toujours constitué une classe à part, pas honorable et peu honorée.

Il en est de la littérature comme des mœurs. Il est très possible que la distinction des manières soit aussi une chose du passé et destinée à perdre de plus en plus du terrain. Est-ce à dire pour cela qu'elle cesse d'avoir son prix, son autorité, ou même qu'elle doive disparaître entièrement de la face de la terre ? Je ne le pense pas. Elle sera plus rare, voilà tout, mais elle gardera son charme pour ceux qui sont capables de la sentir. Il y aura toujours des personnes bien nées pour dédaigner les livres de M. Zola ou pour ne les lire qu'avec dégoût. M. Zola veut qu'un homme soit capable fis tout. "s'il doit en sortir une affirmation éclatante de la vie." C'est là sa notion de la virilité. Il ne me paraît pas du tout prouvé, quant à moi, qu'il faille moins de virilité pour être un honnête homme, un homme bien élevéon un dorivain sérieux, que pour être un cabotin.

ED. SCHERER.

MUSIQUE.

Meyerbeer—Le Pardon de Ploermel.

Une nouvelle étoile.

On parle beaucoup depuis quelque temps de *clous*, au théâtre, pour désigner la scène, le couplet, le décor ou le simple trac qui, dans telle ou telle pièce, doit accrocher le succès. N'est-ce pas Meyerbeer qui a inauguré cette expression bizarre ? Je n'en sais pas assez certain pour l'affirmer, et j'abandonne ce point aux recherches plus savantes des étymologistes. En tout cas, s'il n'a pas inventé le mot, Meyerbeer, dans sa passion du succès quand même, est à coup sûr inventé la chose. Pour lui, un libretto d'opéra était incomplet s'il ne donnait prétexte à un détail quelconque de mise en scène propre à exciter et à satisfaire le côté le plus vulgaire de la curiosité du spectateur. Le superbe drame du *Prophète*, cette poignante lutte de l'amour maternel contre l'ambition d'un fanatique le sédulisait et l'attirait ; cependant il refusait d'y travailler et ne se mit à l'ouvrage que lorsque son collaborateur eut mis le main sur le clou de la pièce ; le ballet des patineurs.

Aussi Meyerbeer n'a-t-il jamais connu les tristesses, les doutes, les angoisses de l'homme de talent qui sent que son pensée n'a pas été comprise par la foule. Rossini, se flattant d'un seul génie, tombait avec son chef-œuvre, qui était celui du grand opéra *Guillaume Tell*. Berlioz, cet idéaliste, prodiguait dans ses symphonies romantiques les nouvelles harmonies, les mélodies incertaines, les trouvailles de rhythme et d'instrumentation, les combinaisons géniales ; avide, lui aussi, de succès, il prenait soin de souligner ses intentions dans des programmes explicites destinés à éclairer où à guider le public. Cependant il ne put jamais franchir la limite qui sépare la vraisemblance de la gloire. Meyerbeer, au contraire, sut parler aux yeux en même temps qu'à l'oreille ; et les prodiges, les nouveautés de la mise en scène, sur laquelle il veillait avec un soin minutieux, servirent de passeport à sa musique, bien plus compliquée que celle de Rossini, moins française que celle de Berlioz.

Meyerbeer ne fut pas "du groupe du de ceux qui virent *l'Africaine*". Plus d'une fois son rêve que dû être bercé par le tangage du vaisseau qui devait figurer dans son opéra chéri. Mais il comptait si bien sur l'effet de cette charpente, qu'il négligea tout à fait de mettre de la musique dans son second acte. Il est vrai que *l'Africaine* a été démondée par Meyerbeer lui-même, qui en a 1917 des séjours de l'administration, un poème à-la-main pour être fait, chevauchant l'hôtesse sur les cornes paylan.

R. T. WALSH,
Administrateur des Pompes.

WASHBURN,
Salons de Photographie et Galerie d'Art,
109 RUE DU CANAL, NOUVELLE-ORLEANS, LNE.
Une invitation cordiale est adressée aux visiteurs de la ville et des campagnes à venir visiter cet établissement et superbement orné. Un vaste et élégant salon pour examiner les spécimens de photographie et galerie de New York. Un vaste et élégant salon pour examiner les spécimens de photographie et galerie de New York. Les portraits peuvent avoir l'usage de notre Grand Camera Argent, pour faire des croquis ou des dessins.
AGRANDISSEMENTS FAITS POUR LE COMMERCE.
PRIX TRÈS MODÉRES.
WASHBURN,
12janu— Artiste Photographe—109 rue du Canal, N. O.

"PHARMACIE DUCONGE."
RUE DE CHARTRES
NOUVELLE-ORLEANS
A. GARROUCHE,
SUCCESSEUR.
Les personnes de la ville et de la campagne trouveront à cette ancienne pharmacie si favorable
MEDICAMENTS PATENTES, FRANÇAIS, ANGLAIS et AMERICAINS, ainsi que des DROGUES, PRODUITS CHIMIQUES, PEINTURES, PARFUMERIE, et en tout, tout ce qu'on en médicaments patentés doit nous donner chaque jour de nouvelles et de plus en plus. Le même soin sollicité des ordres de la campagne et garantit de les remplir avec entier et ponctualité. Dépôt du Sirop pectoral balsamique de Duncan.
Agence pour la vente du Williams Dyspepsy Remedy.
1 sept 80—1 an

VEUVE G. LHOTE. A. SAMUELS
LHOTE & CO.,
OLD SASH BASH, BLIND, DOOR FACTORY
—AND—
LUMBER YARD
BUREAUX :
Coin des Rues Toulouse et Franklin et No. 32 Rue Carondelet,
P. O. Box 996. NOUVELLE-ORLEANS.
10janl—1an

VAPEURS.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE
ENTRE NEW-YORK ET LE HAVRE
Les magnifiques navires de cette ligne fournissent aux le confortable (cabines pourvues de sonnettes électriques) partiront de la jetée n. 42 de la rivière de l'Est, au pied de Morton street, comme suit :
ST-LAURENT, Servan, mercredi, 8 juin.
AMERIQUE, Santelli, mercredi, 15 juin.
FRANCE, Trudelle, mercredi, 22 juin.
Prix du passage pour le H. vre. Première cabine (vin compris)..$100, et $120
Deuxième cabine.....$60
ENFANTS ALLANT EN BONNE A MEME REMISE.
Entrepont, $35, avec nourriture supérieure, compris vin, literie et surveillance.
Pour fret et passage, s'adresser à
L. GRAND, Agent, Chaise Court, hôtel F. Nouvelle-Orléans.
1mai—1an

Service entre Marseille et la Nouvelle-Orléans via Havrane et Vera Cruz, avec escaut direct pour le Havre.
Un service mensuel sera désormais par les paquebots et agents :
FLACHAT.....Capt. Lebaby
LA CHATELIER.....Lacordaire
ALEXANDRE RIXIO.....Pinta
FOURNEL.....Rodolphe
partant de Marseille le 20 de chaque mois et de la Nouvelle-Orléans vers le 15.
Pour fret, s'adresser à
L. GRAND, Agent, Latère N. Cour Galiez.

Lloyd de l'Allemagne du Nord.
STEAMERS ENTRE BRÊME ET LA NOUVELLE-ORLEANS, VIA LE HAVRE, SOUTHAMPTON ET LA HAVANE.
Le pont du LLOYD DE L'ALLEMAGNE
Ces steamers font escale, en venant ici, au Havre et Southampton, et allent en Europe, à la Havane et à Vera-Cruz.
PRIX DU PASSAGE :
De Brême, Southampton et le Havre à la Nouvelle-Orléans :
Première.....$125 Deuxième.....$80.
De la Nouvelle-Orléans à Southampton, Brême et Havre :
Première.....$120 Deuxième.....$65.
De la Nouvelle-Orléans à la Havane :
Première.....$60 Deuxième.....$35.
Pour les enfants en-dessous de 10 ans, moitié prix.
Pour les enfants en-dessous de 1 an, gratis.
M. H. Wm Wenn pour le Texas, M. J. Wallace, Cincinnati et celui de Mississippi, et les agents de l'administration, un pulmann-à-coucher pour être fait, observant strict l'intérêt pour les cosses payées.
R. T. WALSH,
Administrateur des Pompes.

LIGNE CROMWELL
POUR NEW-YORK DIRECTEMENT
Partant MERCREDI, 15 juin, à 8 h. A. M.
Cette ligne se compose des steamers suivants :
HERMERSKNECHT, HUDSON.
LOUISIANA, NEW ORLEANS.
Le steamer
T. P. C. Maloney, cap.
Partira de son quai, au pied de la rue Canal.
ASSURANCE PAR CETTE LIGNE 1/2 P. 0/0.
Passage.....$60
Entrepont.....$30
Cette ligne prend fret et dessage des connaissements pour Liverpool, Brême et le Havre.
Pour fret ou passage s'adresser à
ALFRED MOULTON
6 mai—1an Rue Carondelet No 41.

THE CROMWELL LINE.
FOR NEW-YORK DIRECT
Will sail on WEDNESDAY, 15 June at 8 A. M. This line is composed of the fleet of steamships
HERMERSKNECHT, HUDSON.
LOUISIANA, NEW ORLEANS.
The steamship
NEW ORLEANS
T. P. C. Maloney, master,
will leave her wharf, foot of Toulouse street.
INSURANCE BY THIS LINE 1/2 PER CENT
Cabin passage.....$60
Steerage.....30
Freight for Liverpool, Bremen, and Havre down by this line, and through bills of lading given for the same.
For freight or passage apply to
ALFRED MOULTON,
4 mai—1an 41 Carondelet street.

Avis aux Contribuables.
Le soussigné est chargé de payer toutes les taxes arriérées en Louisiane, soit de ville ou d'Etat, à un commissaire ayant qualité pour les recevoir. Il répond à toutes les lettres qui lui sont adressées à cet effet, et se rend à domicile pour faire un rôle exact de toutes les taxes payées par les propriétaires dont les terres ont été vendues aux enchères pour cause de taxes.
JOSEPH T. DUFOUR
Agent de la Revue
Dans la Rue de la Revue

Dentistes.

C. E. KELLS & M. VIET,
CHIRURGIENS-DENTISTES
No 14 rue Dauphine, immédiatement après la ditée Bernard l'angle de la rue du Canal.
Opérations de toute genre dents
le remont de leur art.
Pose de palais artificiels.

AVIS.
LE DR GEORGE P. MALONEY informe ses patrons et le public qu'il n'a pas de successeur et qu'il ne peut le trouver à toute heure à son cabinet général qu'il occupe depuis nombre d'ans.
N.B. Les opérations demeurent de première classe, et sont toujours toutes les dernières améliorations de l'art, tout à la modicité des prix généralement demandés. Tous les matériaux sont de rigueur pour le problème de médecine sans administration de chloroforme ou éther. Afin d'être agréable aux personnes qui ne sont pas propre à exciter et à satisfaire le côté le plus vulgaire de la curiosité du spectateur. La superbe drame du *Prophète*, cette poignante lutte de l'amour maternel contre l'ambition d'un fanatique le séduisait et l'attirait ; cependant il refusait d'y travailler et ne se mit à l'ouvrage que lorsque son collaborateur eut mis la main sur le clou de la pièce ; le ballet des patineurs.
Aussi Meyerbeer n'a-t-il jamais connu les tristesses, les doutes, les angoisses de l'homme de talent qui sent que son pensée n'a pas été comprise par la foule. Rossini, se flattant d'un seul génie, tombait avec son chef-œuvre, qui était celui du grand opéra *Guillaume Tell*. Berlioz, cet idéaliste, prodiguait dans ses symphonies romantiques les nouvelles harmonies, les mélodies incertaines, les trouvailles de rhythme et d'instrumentation, les combinaisons géniales ; avide, lui aussi, de succès, il prenait soin de souligner ses intentions dans des programmes explicites destinés à éclairer où à guider le public. Cependant il ne put jamais franchir la limite qui sépare la vraisemblance de la gloire. Meyerbeer, au contraire, sut parler aux yeux en même temps qu'à l'oreille ; et les prodiges, les nouveautés de la mise en scène, sur laquelle il veillait avec un soin minutieux, servirent de passeport à sa musique, bien plus compliquée que celle de Rossini, moins française que celle de Berlioz.
Meyerbeer ne fut pas "du groupe du de ceux qui virent *l'Africaine*". Plus d'une fois son rêve que dû être bercé par le tangage du vaisseau qui devait figurer dans son opéra chéri. Mais il comptait si bien sur l'effet de cette charpente, qu'il négligea tout à fait de mettre de la musique dans son second acte. Il est vrai que *l'Africaine* a été démondée par Meyerbeer lui-même, qui en a 1917 des séjours de l'administration, un poème à-la-main pour être fait, observant strict l'intérêt pour les cosses payées.
R. T. WALSH,
Administrateur des Pompes.

Dr. J. B. PEREZ,
Médecin et chirurgien d'une expérience de 26 ans, dans le traitement et la guérison de toute les maladies.
ORGANES GENITO-URINAIRES.
et des maux survenant cette des NERFS, suite d'une DEBILITE PHYSIQUE, résultant de l'excès des abus prématurés. Maladies spécialement traitées : Impuissance, Rétrécissement, Hydrocèle, Varicocèle, le catarrhe de la vessie, les hémorrhoïdes, à opérer sûrement et sans les désordres et les douleurs ordinaires. Traitement à l'usage du monde et d'autres drogues inutiles. Consultations gratuites et remèdes fournis. Le rétablissement de l'ordre guéri par un simple adaptation, toute douleur.
Les maladies de femmes, suppression, rétention et toutes les irrégularités FREQUEMMENT GUERIES. LA FEMALE REGULATING ELIXIR du Dr Perez N'ECHOUE JAMAIS On trouve l'avoir qu'à son bureau. Ordonnances expédiées partout et prix raisonnables. Cabinet No 6 rue Sud Rampart, près la rue du Canal, Nlle-Orléans. 15 sept 80—1 an.

S.N.
PIKE'S
Magnolia
WHISKEY
Cincinnati
OHIO.
L'E OLIGOER CO-BERBOUS EST LE MARQUE DE VERITABLE ET CELEBRE
PIKE'S MAGNOLIA WHISKEY
Préparé par MM. W. W. JOHNSON & CO., Successeurs de S. N. Pike, Cincinnati, Ohio, qui en sont les seuls propriétaires.
Obtenu les PREMIERES MEDAILLES de Paris et Brussels en vendant à la Nlle-Orléans.
4te 29 1an

LAFOURCHE.
Deux fois par semaine pour THIBODAUX.
Partant le LUNDI à 5 p.m., et VENDREDI à 10 a. m.
Pour le BAYOU LAFOURCHE, DONALDSONVILLE et toutes les débarcadères intermédiaires.
Le bateau neuf et élégant à vapeur (vapeur à hélice)
ST. JOHN OF THE COAST,
J. F. Acosta, capit. Edw. Nicolle, commis.
Ce bateau, neuf et élégant à vapeur, dessert la côte du MERCREDI et DIMANCHE au point du jour.
Pour fret ou passage s'adresser à bord, ou à E. RIVET, No 105 rue Décatur.

DEUX VOYAGES PAR SEMAINE POUR Thibodaux
sur le Bayou Lafourche.
Départ tous les LUNDIS et JEUDIS.
DIX HEURES.
Pour le Bayou Lafourche, Donaldsonville, stant que tous les débarcadères de la côte, le bateau à vapeur
ST-MARY,
Max Rebmot, Capitaine.
J. F. McEllrot et G. J. Blanchard, Commis.
partira comme et régulièrement pour la Nouvelle-Orléans, tous les MARDIS et SAMEDIS.
Pour fret ou passage s'adresser à W. R. Grant bateau, rue Vieille-Levée No 64.
21mai—

Trois fois par semaine pour Terrebonne, et tous les débarcadères intermédiaires.
Départ tous les MARDIS, JEUDIS et SAMEDIS matin à 11 heures.
Le bateau à vapeur A1
BELLE ROSE,
J. G. BERGERON, commis, partira comme ci-dessus. De retour il demarre la côte du DIMANCHE, MERCREDIS et SAMEDIS.
Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
S. BERG,
No 20, rue Conti.
2mai—1an

Pour la Baie St-Louis, la Pascagoula et Biloxi :
Le steamer
HEROINE
W. H. Hall, Capitaine.
J. Kinsler, Commis.
partira de Mirabeau à l'arrivée du train de la gare du chemin de fer de Mobile, au pied de la rue du Canal :
Lundi, Mercredi, Vendredi, à l'arrivée du train de 7.30 h. du matin.
Pour revenir, il quittera Biloxi :
Mardi, Jeudi, Samedi, à 6 heures du matin.
Les jours pour les jours en départ de Lakeville and Nashville Railroad, au pied de la rue Canal.
W. G. COYLE, Agent,
22 Carondelet.

Mandeville et Covington.
STEAMER DE LA MALLE DES ETATS-UNIS
NEW CARROLLTON.
Arrangement fait commencant le 1er mai 1881
Laissant le Bac à l'entrée des trains du nord du canal Carondelet.
TRAINS.
Lundis et Jeudis, pour Mandeville. Lakeville, Old Landing..1 p. m.
Mardi, Vendredi et Samedi, pour Mandeville, Lowrie et Madisonville, Old Landing..4 p. m.
EXCURSIONS.
Mercredis pour Mandeville et Old Landing..6 a. m.
Dimanche, pour Mandeville et Old Landing..7 a. m.
Mercredis, pour Mandeville et Madisonville..6 p. m.
Dimanche, directement pour Madisonville..6 p. m.
RETOUR :
Laissant Mandeville lundis, jeudis et samedis..5.30 a. m.
Laissant Madisonville..8 a. m.
Laissant Lowrie, mardis et vendredis..6 a. m.
Laissant Old Landing, Excursions du dimanche et mercredis..3 p. m.
Passage, chaque voyage, 25. Pour les Lakeville, aller et retour, $1. Bagages, matériel gratis.
Pour tout tous les jours de chemin de fer, rue du Canal, gare Bruel.
W. G. COYLE, Agent,
22 rue Carondelet.

Pour les Bayous Lafourche, Terrebonne et Teche, et tous les débarcadères de la côte, le bateau à vapeur
E. J. GAY, remplaçant le NATCHEZ,
R. S. Leathers, capitaine.
Jas. Bonner, Commis.
Ce vaisseau, à l'abri du gros temps, partira pour Thibodaux, Tiblaitoria, et à la ligne de Donaldsonville, Cubito et St.-Leila.
Le capitaine se réserve le droit de passer tous les débarcadères qu'il jugera convenable.
Pour fret ou passage s'adresser à bord ou à
JULIEN LEFORT, 106 rue Canal.
On signe des connaissements pour les ports de la Wetzberg, Shreveport and Pacific Mail and so—tous ces que les agents savent.
11 mai—

Brasseries.

MaraisStreetSteam Brewery
N. F. STURCKEN,
20, 22, 24 et 26 RUE MARAIS,
Bonne Deepi et St.-Louis.
1er 27—81 1 an, DM7

PELICAN STEAM BREWERY,
EUGENE ERATH,
228.....RUE VILLERE.....228
Bière Bavoise et Chemin des Bayou
11 jan—81, 1anDMmJ

CHEMINS DE FER.

Star and Crescent Route.
VOIE FERREE
—ENTRE—
La Nlle-Orléans et Houston,
—COMPOSE
DU CHEMIN DE FER MORGAN LOUISIANE ET TEXAS,
CHEMIN DE FER DE L'OUEST DE LA LOUISIANE,
CHEMIN DE FER DU TEXAS ET DE LA NOUVELLE-ORLEANS.
DEPARTS. ARRIVES.
Nlle Orléans à midi 12 | A Houston 6 A. M
Houston 10.15 A. M | Nlle-Orléans 6.20 A. M.
Jonction à Houston avec tous les chemins de fer de l'ouest. Durée du voyage : 24 heures par cette voie 23 HEURES. Bille : aux villes et chef-lieux à retenir dans les joints au bureau, en o. a des rues Magazine et Natchez.
C. A. WHITNEY & CIE,
11mai—1an Directeurs.

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAILROAD
Une route la plus courte et la plus rapide à toutes les villes de l'Est, ALLANT SANS CHANGEMENT JUSQU'A NASHVILLE LOUISVILLE LYNCHBURG, WASHINGTON CINCINNATI COLUMBUS OU ST. LOUIS
TRAINS COMPLETS DE LA NOUVELLE-ORLEANS A LOUISVILLE
Départ. Arrivée.
Express.....7.02 a. m. 10.02 p. m
Cent accomodation.....3.32 p. m. 9.12 a. m
Mails rapide.....5.00 p. m. 10.03 a. m
UN SEUL CHANGEMENT DE CARS JUSQU'AUX VILLES DU NORD ET DU EST.
Suivez les billets, soin : Charles et Commune, J. W. SMITH, agent de tickets, où l'on peut s'assurer d'avance des places dans les sleeping cars.
C. P. ATMORE,
Agent général pour les passages ;
J. H. SMITH,
Agent pour les billets,
J. S. HARAHAN,
Surintendant.
13 mai—

LOUISVILLE AND NASHVILLE RAILROAD.
Shortest and Quickest Route to all Eastern Cities.
THROUGH WITHOUT CHANGE TO NASHVILLE, LOUISVILLE, LYNCHBURG, WASHINGTON, CINCINNATI, COLUMBUS OR ST LOUIS.
ENTIRE TRAINS THROUGH FROM NEW-ORLEANS TO LOUISVILLE.
Leave. Arrive.
Express.....7.02 a. m. 10.02 p. m.
Cent Accomodation.....3.32 p. m. 9.12 a. m.
Fast Mail.....5.00 p. m. 10.02 a. m.
ONLY ONE CHANGE OF CARS TO NORTHERN AND EASTERN CITIES.
Ticket office, corner St. Charles and Common streets, J. H. SMITH, Ticket Agent, where Sleeping Car accommodations may be secured in advance.
C. P. ATMORE,
General Passenger Agent;
J. H. SMITH,
Ticket Agent;
J. T. HARAHAN,
Superintendent.
13 mai—

Chemin de Fer Pontchartrain.
Station à l'extrémité de la rue des Champs-Elysées, près la levée, Bas District.
Excursions en Lac, aller et retour le même jour 20 cts, pour les enfants en-dessous de douze ans, 10 cts.
Prix du trajet jusqu'à Gentilly, aller et retour, 20 cts.
Les convois partiront comme suit le matin :
DE LA VILLE. DU LAC.
6.40.....A.M | 5.30.....A.M
10.45.....A.M | 9.45.....A.M
1.45.....P.M | 9.15.....A.M
3.45.....P.M | 2.15.....P.M
5.30.....P.M | 6.00.....P.M
Les convois partiront comme suit le Dimanche :
DE LA VILLE. DU LAC.
6.40.....A.M | 5.30.....A.M
10.00.....A.M | 9.00.....A.M
12.00.....M | 11.30.....A.M
3.00.....P.M | 1.30.....P.M
Et toutes les heures à partir de 3