

PRIX DE L'ABONNEMENT.
Edition Quotidienne.
De An. 6 Mois. 3 Mois. 1 Mois.
POUR LES ETATS-UNIS... \$12.00 \$6.00 \$3.00 \$1.50
POUR L'ÉTRANGER... \$16.15 \$8.25 \$4.75 \$2.50
Les abonnements se paient d'avance.

Le Numéro Cinq Sous

PRIX DE L'ABONNEMENT.
Edition Hebdomadaire.
De An. 6 Mois. 3 Mois. 1 Mois.
POUR LES ETATS-UNIS... \$2.00 \$1.00 \$0.50 \$0.25
POUR L'ÉTRANGER... \$2.50 \$1.25 \$0.62 \$0.31
Les abonnements se paient d'avance.

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE. PRO ARIS ET FOCIS. SCIENCE, ARTS.

Journal Français Quotidien. NOUVELLE-ORLÉANS, JEUDI MATIN, 7 NOVEMBRE 1901. Fondé le 1er Septembre 1827

ARRIVÉE DU CHANTIER DE MARINE.

Brillante manifestation à laquelle prennent nos autorités d'Etat et de Ville et une grande partie de la population.

INSTALLATION DU CHANTIER DE MARINE A ALGER.

CEREMONIES D'INAUGURATION.

Le Gouverneur de l'Etat, le Maire de la ville, les autorités fédérales et toute la population y prennent part.

Discours et incidents de la journée.

L'ARRIVÉE DU GRAND DOCK.

C'est au milieu du bruit assourdissant des canons et des sifflets de bateau et des bravos du public, hommes, femmes et enfants, que l'immense bassin de radoub est arrivé à Alger et a été reçu par les citoyens de la Nouvelle-Orléans et de la Louisiane, ayant en tête le gouverneur de l'Etat et le maire de la Nouvelle-Orléans. On sait que la journée d'hier avait été proclamée jour férié par le maire Capdevielle. Il est permis de rêver une réception plus solennelle et plus enthousiaste.

En tête du comité exécutif se trouvait l'hon. Martin Behrman. Des drapeaux flottaient partout et le Stranger, vapeur des Etats-Unis, le Natchez et six navires attendaient les invités qu'ils devaient transporter sur le lieu des cérémonies. Ces navires descendent le fleuve, sautant et recevant des saluts des machines qui dirigent le Dock. On remarqua entr'autres le grand steamer Orion et l'épave steamer Taurus qui a fait 2000 milles pour accompagner le colosse.



L'HON. W. W. HEARD, Gouverneur de la Louisiane.

a pu reprendre sa marche sans difficulté et assez rapidement. Durant sa marche, l'immense dock a été sauté par des braves partant des deux rives, planteurs, résidents sans distinction de couleur lui ont fait fête. Des navires nombreux s'étaient rangés en ligne pour le laisser passer, absolument comme s'il s'agissait d'une parade. Tous étaient pavés. Aux quais du Southern Pacific, il y avait cinq navires appartenant à la compagnie qui s'étaient rangés en ligne.

Arrivé où il restera installé, il a été amarré solidement le long des pilotis qui devaient le retenir, tout au moins jusqu'à la fin des cérémonies de réception.

Vu de la Nouvelle-Orléans, il fait un prodigieux effet. Ses flancs sont peints en rouge et ses dimensions paraissent immenses. Grâce à Dieu, s'est, parait-il, écoulé le ciment et le sable. Il était épais par le voyage sur lequel il a souffert tout le temps du mal de mer.

Il y avait à bord M. Fred. Moore, le correspondant bien connu de la Nouvelle-Orléans, qui a fait tout le voyage avec le dock, depuis Sparrows Point jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Il a demandé à prendre terre. Il était épais par le voyage sur lequel il a souffert tout le temps du mal de mer.

Sur le bord du fleuve il y avait une grande animation. Les trolleys qui conduisent aux Ursulines étaient encombrés de passagers. C'est précisément devant le Couvent des Ursulines qu'est établi le grand dock et c'est aujourd'hui que commencent les travaux de décoration. Il en était de même sur l'édifice qui sert de bureau à l'inspecteur Howlett.

On voyait 150 drapeaux américains et autres, espacés à une distance de dix pieds l'un de l'autre.

Il y avait également 175 étendards placés sur différents points de l'enceinte réservée.

Parti à une heure de l'après-midi, le "Natchez" est arrivé à destination à une demi-heure plus tard. Il avait à son bord environ quinze cents personnes, dames et messieurs. Dès qu'il eut jeté ses amarres à quelques mètres du chantier de marine, le gouverneur Heard, le maire Capdevielle et les membres du Conseil Municipal se sont rendus processionnellement à l'endroit où allait avoir lieu les cérémonies. Ils étaient précédés d'un corps de musiciens et suivis du peuple.

Sur la plateforme construite entre deux ponts en acier qui font partie du chantier et le reliait à la levée, sont allés prendre place les orateurs du jour et les invités du comité d'organisation, environ mille personnes.

Le comité de réception était ainsi composé :

Hon. Paul Capdevielle, président; Hon. Martin Behrman, Col. B. F. Eschleman, Hon. Wm. Frantz, Leonard L. Stern, Horace P. Phillips, Hon. W. W. Heard, Hon. Murphy J. Foster, Hon. Robert C. Davey, Hon. Phanoir Breazeale, Hon. Sam. D. McEnery, Hon. Adolph Meyer, Hon. Rob. F. Broussard, Hon. Jos. E. Ransdell, Hon. Sam'l Robertson.

Le premier à prendre la parole a été le maire, M. Paul Capdevielle. Il a dit qu'il éprouvait un sentiment de légitime fierté à présider les cérémonies d'une manifestation aussi éclatante, et que cette manifestation faisait grand honneur à la population de la Nouvelle-Orléans qui reconnaissait l'importance de l'établissement du plus grand chantier de marine dans notre port. L'envoi de ce bassin de radoub est un témoignage que le gouvernement national donne à notre commerce dont l'importance est reconnue dans le monde entier. Le maire a ensuite présenté le gouverneur de l'Etat qui a prononcé un

discours; puis il a présenté M. T. J. Kernan, l'orateur du jour, qui s'est exprimé comme suit :



M. T. J. KERNAN, Orateur du Jour.

M. le Président, Mesdames et Messieurs. Il y a moins de quarante ans, on voyait flotter sur nos bords les étendards de toutes les nations, un seul excepté, celui de l'Union. Aujourd'hui, tous ces étendards sont encore ici présents, mais au-dessus d'eux flotte fièrement et glorieusement la bannière étoilée. Aujourd'hui, la Colombie honore la Louisiane, sa fille, et adopte la noble cité de la Nouvelle-Orléans, le port hostile d'il y a quarante ans. Il s'est opéré de bien heureux changements depuis lors. Les âmes de toute une génération d'hommes et de femmes ont disparu dans nos rangs blancs et dans nos rangs rouges. Des révolutions politiques, sociales et industrielles ont classé les tristes objets qui attristaient nos regards.

La nouvelle guerre des roses s'est engagée. Il y a des vainqueurs et des vaincus, mais sans qu'aucun des combattants n'ait fêché et n'ait regretté, ni du côté des roses blanches, ni du côté des roses rouges. Le grand problème social et politique, résultat de la guerre entre les différents Etats, a été victorieusement résolu. Nous sommes bien, enfin un seul peuple au point de vue du gouvernement, mais aussi, et surtout au point de vue de millions d'êtres humains, nous sommes un seul peuple, nous sommes une patrie commune.

Les passions qui ont engendré la guerre entre les Etats sont éteintes. L'Union est devenue un des grands facteurs de notre développement national. Nos enfants de la prochaine génération parleront avec la même fierté des héros des deux partis.

Pourquoi en serait-il autrement, puisque leur immortel gloire est le précieux héritage de tous les Américains, puisque les canons de nos navires et de nos armées de terre sont à Luçon comme à Cuba, fait fraternellement entendre, côte à côte, ont rappelé glorieusement les haut faits des fédéraux et des confédérés, en Virginie, dans le Tennessee et dans les eaux de Hampton Roads, et que l'Union vient d'être scellée à Manille et à Santiago.

L'événement que nous célébrons à l'heure qu'il est, vient achever et parfaire d'une façon éclatante la réunion de tout le pays en une seule et harmonieuse unité. C'est l'oubli complet du passé.

Désormais, il n'y a plus, il ne peut plus y avoir de distinction entre nos différents sections.

En établissant cette station navale, à la Nouvelle-Orléans, le gouvernement ne fait que reconnaître une nécessité qu'il ressentait depuis longtemps; mais il a laissé à la destruction de Maine dans le port de la Havane et à la guerre avec l'Espagne le soin de le proclamer, de la mettre en lumière.

Pour mener à bien cette grande entreprise, il a fallu bien des travaux, bien de la vigilance, bien de l'énergie, tous plus ou moins contribus, mais la plus grande gloire revient au général Adolph Meyer, représentant du premier district de la Louisiane.

On conçoit l'importance de ces travaux, quand on se rappelle que les plus grandes victoires ont été remportées par eux: les annales d'Athènes, de Corinthe, de Carthage, de Venise, de l'Hollande, de l'Angleterre, de l'Amérique et du Japon en font foi. Il s'est fait sous ce rapport de prodigieux progrès.

Il y a loin de la trirème des anciens aux navires à trois ponts de Drake, de Van Tromp, de Nelson, et plus loin encore, de ces navires à nos terribles engins de destruction. Un seul de ces navires pourrait dé-

truire toutes les flottes de Salamine, de Syracuse. Il s'est produit dans ces derniers temps de prodigieux progrès et l'aspect seul de nos immenses et terribles cuirassés fait frémir.

Toute leur puissance consiste dans la machine, qui est à la fois irrésistible et aveugle. C'est l'établissement d'un de ces terribles engins, brillants, aventureux qui se sont parés nous que nous célébrons aujourd'hui.

Nous devenons, grâce à la présence de ces terribles engins, les gardiens de l'honneur et des intérêts de la patrie commune; nous avons la mission d'assurer la paix et la prospérité de l'Union.

Le gouvernement de Washington pose sur la Nouvelle-Orléans la couronne de l'empire des mers du Sud. Il a fait de notre port le siège de la puissance qui doit protéger et garder les océans. L'imagination se perd dans la contemplation des grands engins que cette situation promet à notre cité.

L'hon. Thos. Kernan fait alors un court mais magnifique discours historique de la Nouvelle-Orléans. C'est une bien grande et bien belle ville, s'écrie-t-il, mais elle doit beaucoup à ses pionniers, à ses glorieux fondateurs, De Soto, La Salle, Iberville, brillants aventuriers qui se sont hasardés dans nos forêts vierges, qui ont peuplé nos anciens déserts et y ont établi de grandes industries.

Le plus grand de tous a été un Français, Bienville, qui a planté les couleurs de la France sur les rives du Mississippi.

M. Kernan raconte, alors les luttes que les pionniers de la Louisiane ont eu à soutenir contre les sauvages, contre les tribus des Houmas, des Choctaws, des Chickasaws, des Natchez; il rappelle les entreprises des Crozat, des John Law.

Plus tard sont venues les guerres de l'indépendance qui ont permis aux Américains de secouer le joug de la vieille Europe; une indépendance a été conquise au prix de bien des souffrances, de la faim, de la peste.

Mais les Américains ont eu en eux une vitalité telle, qu'ils sont venus à bout de tous les obstacles.

Une première révolte contre l'Espagne échoua; elle ne fut pas découragée de leurs défaites. Quelques années après c'est contre les Anglais qu'ils se soulevèrent et c'est à la fin de l'héroïsme qu'ils enlevèrent enfin la victoire.

Pendant ce temps-là, la Nouvelle-Orléans grandissait et se peuplait. Sa grande vallée était envahie par des travailleurs qui défrichaient ses forêts, qui développaient son commerce. C'était le tour des chasseurs et des trappeurs qui étaient à la piste des fourrures de ses animaux.

Mais toutes ces conquêtes s'opéraient par la carabine.

C'est à la charrue et à la culture de la terre que les pionniers consacraient toute leur énergie. Les richesses du pays étaient inépuisables.

C'est à cette époque que commença le trafic du coton et du sucre, qui furent longtemps et avec un ardeur digne d'une aussi importante cause; et ce n'est qu'après des années qu'enfin est venu le couronnement de leurs efforts.

Le chantier est le plus grand du monde; il a coûté cent dix mille dollars. Voici ses dimensions: longueur, 525 pieds; largeur extérieure, 128 pieds; largeur intérieure, 100 pieds; profondeur 23 pieds; tonnage 6,965 tonnes; poids 6,865 tonnes.

C'est par le Mississippi que se faisait tout ce commerce. Ils essaient de le détourner vers le Nord; mais ils n'y réussissaient guère. La Nouvelle-Orléans grandissait toujours. Vers 1840 son trafic avait pris des proportions prodigieuses, elle était devenue une des principales villes de l'Union et elle promettait d'être bientôt la seconde et de marcher directement après New York.

C'est alors que, pour le malheur de tout le pays, éclata la guerre confédérée. Tout le monde connaît cette triste histoire; mais, enfin, la paix se rétablit et le commerce semblait vouloir se relever. Par malheur, on ne s'attendait pas aux tristes effets de la reconstruction. Cette reconstruction s'opéra dans les plus lamentables conditions. La corruption se glissa partout, jusque dans les conseils de ville. Il fallait pour le moins un quart de siècle pour réparer tous ces désastres.

Des esprits droits, des âmes courageuses se mirent à l'œuvre. A force de travail et de patriotisme, on pouvait rétablir l'ordre et la prospérité. Ce qu'il fallait avant tout, c'était l'ouverture complète du port. Cela fait, la prospérité de la Nouvelle-Orléans était assurée.

On commença par la construction des jetées. Ce fut un événement qui ne peut être comparé qu'à celui d'aujourd'hui.

L'arrivée de l'immense bassin dont nous faisons en ce moment la revue achève l'œuvre commencée par le capitaine Eads. Reste le problème de transport des marchandises dans les ports étrangers.

Or, on sait maintenant que les deux grands facteurs pour le transport sont d'abord l'emploi des navires de première grandeur, puis la différence d'altitude et de distance du lieu de production à la mer. Sous ces deux rapports la Nouvelle-Orléans est sûre du triomphe final. Elle peut donner accès aux plus puissants bâtiments et la distance du lieu de production à l'océan est de beaucoup plus faible que par la route de l'Ouest. Nous possédons ces deux avantages au premier degré.

1. Différence du niveau beaucoup plus faible.

2. Distance beaucoup plus faible. Nous pouvons donc compter à coup sûr sur la primauté du port de la Nouvelle-Orléans. Elle est physiquement et moralement indisputable et indisputable.

Nous avons jusqu'ici vaincu tous les obstacles. Pourquoi n'en vaudrions pas à bout dans l'avenir comme dans le passé. Nous ne voulons pas soulever le voile de l'avenir, mais tout nous indique que l'antique Cité du Croissant est appelée à devenir le siège non seulement de l'empire commercial du sud, mais le foyer de la culture des sciences, des arts et des lettres.

Successivement ont pris la parole: le général Adolph Meyer, M. Thos. S. Wilkinson, l'hon. Robt. S. Davey, M. James W. Farber, Abe Britton, J. A. Baffler, James Hogan et le juge Seymour, d'Alger. Deux orateurs se sont fait excuser, M. W. B. Kruttschitt et M. J. Foster.

Les cérémonies terminées, le peuple s'est formé en cortège et s'est rendu à Alger au milieu du plus vif enthousiasme; là le cortège s'est dialogué et chacun a regagné la rive gauche.

Nous avons souvent dit tel que c'est grâce aux efforts de nos représentants au Congrès, le général Adolph Meyer, l'hon. Robert C. Davey et d'autres que nous possédons aujourd'hui dans nos eaux un chantier de marine. Il leur a fallu lutter longtemps et avec un ardeur digne d'une aussi importante cause; et ce n'est qu'après des années qu'enfin est venu le couronnement de leurs efforts.

Le chantier est le plus grand du monde; il a coûté cent dix mille dollars. Voici ses dimensions: longueur, 525 pieds; largeur extérieure, 128 pieds; largeur intérieure, 100 pieds; profondeur 23 pieds; tonnage 6,965 tonnes; poids 6,865 tonnes.

Le chantier est le plus grand du monde; il a coûté cent dix mille dollars. Voici ses dimensions: longueur, 525 pieds; largeur extérieure, 128 pieds; largeur intérieure, 100 pieds; profondeur 23 pieds; tonnage 6,965 tonnes; poids 6,865 tonnes.

Le chantier est le plus grand du monde; il a coûté cent dix mille dollars. Voici ses dimensions: longueur, 525 pieds; largeur extérieure, 128 pieds; largeur intérieure, 100 pieds; profondeur 23 pieds; tonnage 6,965 tonnes; poids 6,865 tonnes.

Le chantier est le plus grand du monde; il a coûté cent dix mille dollars. Voici ses dimensions: longueur, 525 pieds; largeur extérieure, 128 pieds; largeur intérieure, 100 pieds; profondeur 23 pieds; tonnage 6,965 tonnes; poids 6,865 tonnes.



L'HON. PAUL CAPDEVIELLE, Maire de la Nouvelle-Orléans.

Le cabinet anglais.
France Assemblée.
Londres, 6 novembre.—Les élections tenues hier et aujourd'hui par le cabinet anglais causent bien des commentaires.

Le "Post" de Birmingham, l'organ de M. Chamberlain, affirme que le principal sujet discuté est la tension menaçante des relations entre la France et la Turquie, tension qui pourrait être le prétexte de graves complications internationales.

La captivité de Mile Stone.
France Assemblée.
Sofia, Bulgarie, 6 novembre.—Les brigands qui relâchent captifs Mile Stone, la missionnaire américaine, et Mme Taylor, sa compagne, se trouvaient sur le territoire bulgare, près de la frontière turque, le samedi dernier, d'après des renseignements sûrs.

Les captifs étaient installés dans une grotte et de ses y était allumés pour les protéger contre le froid intense.

Dépens lors les brigands ont conduit leurs prisonniers à un endroit inconnu.

Le fait que de violents exemples, comme la mutilation par exemple, n'est pas été prise, indique que les brigands sont sous l'impression que plus ils attendront meilleures seront les conditions qu'ils pourront obtenir.

Cette attitude des brigands est en partie due, écrit-on, à la publicité donnée aux souscriptions destinées au paiement de la rançon.

Cette publicité augmente les difficultés que rencontre le général Dickinson dans ses efforts pour réduire les exigences des brigands.

Note de la Turquie.
France Assemblée.
Constantinople, Turquie, 6 novembre.—La Porte a fait remettre à M. Bapet, conseiller de la légation de France à Constantinople, une note inclinant des traités nouveaux en paiement des réclamations Lorando et Tubini et contenant certaines décisions du gouvernement turc relativement à l'affaire des Quais.

M. Bapet a immédiatement transmis au gouvernement français la communication de La Porte.