

PREMIER DE L'ABONNEMENT

Edition Quotidienne.

POUR LES ETATS-UNIS... \$12.00 36 00 \$1.00 31.00

Le Numéro



Cinq Sous

PREMIER DE L'ABONNEMENT

Edition Hebdomadaire.

POUR LES ETATS-UNIS... \$3.00 11 50 \$1.00 75 00

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE.

PRO ARIS ET FOCIS

SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1827.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI, 2 FEVRIER 1909

82ème Année.

LE RAID NAVAL AMERICAIN.

Nous avons dit l'accueil flatteur que la flotte américaine a reçu dans les eaux françaises.

Aujourd'hui est attendue à Marseille la division d'avant-garde de l'Armada américaine, qui vient d'accomplir, dans sa partie la plus longue et la plus difficile, l'exploit le plus étonnant d'une force navale moderne ait jamais exécuté.

Il y a eu tantôt treize mois que la flotte, qui va visiter nos côtes de Provence, a quitté les eaux américaines. Le 16 décembre 1907, elle sortait de la rade de Hampton-Roads et commençait son extraordinaire voyage autour de la terre, qu'elle est en train d'achever de la plus heureuse façon du monde.

Tout d'abord, le voyage avait un certain caractère belliqueux. Le Japon et les Etats-Unis étaient alors en plein conflit, et le raid que les navires américains se préparaient à exécuter était surtout fait pour en imposer aux adversaires. Depuis, le conflit s'est apaisé, ce qui a permis à la flotte américaine de transformer ce voyage, qui semblait devoir se terminer par des coups de canon, en une marche pacifique et véritablement triomphale à travers les cinq parties du monde.

Il est difficile d'évaluer exactement le chemin parcouru par les navires. Venus de Hampton-Roads. En cours de route, ils n'ont guère suivi la ligne droite; ils ont pris volontiers le chemin des écoliers, soit que les nécessités de la navigation les y aient obligés, soit qu'ils aient eu le désir de visiter, un peu en dehors de la ligne indiquée, quel que escale d'importance.

On peut approximativement fixer ainsi les distances franchies depuis treize mois par la désormais fameuse Armada:

Table with 2 columns: Destination and Miles. Includes entries like De Hampton-Roads à Pernambuco (4,000 miles), De Pernambuco à Rio-de-Janeiro (1,200 miles), etc.

C'est un total d'environ 28,000 milles en chiffres ronds. Jamais une flotte combinée n'a accompli un tel raid en un temps relativement si faible et avec un pareil minimum d'accidents ou d'avaries.

L'Armada a fait escale dans tous les grands ports de l'Amérique du Sud, sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Après sa visite amicale au Japon, elle pliqua vers le Sud, pour montrer ses couleurs sur le grand continent australien, d'où elle remonta vers le Nord jusqu'aux Philippines. C'est ensuite la Chine, l'Indo-Chine et l'Inde qu'elle visita, partout accueillie avec le plus sincère enthousiasme. Tous ces orochets qui se obiffrent sur les cartes marines par des centaines de milles, ont quelque peu allongé la route fixée, et l'on peut, sans exagération évaluer à 35,000 milles, soit près de 60,000 kilomètres, le chemin parcouru jusqu'ici.

Un tel voyage, comme on le pense bien, n'a pas été sans coûter fort cher. On dit que les Etats-Unis ont dépensé, pour cette grandiose démonstration, cinquante millions de dollars, soit deux cent cinquante millions de francs. Ce chiffre est évidemment très exagéré; on n'en a pas délégué, entre autres choses, les dépenses que les navires auraient faites, dans les ports américains ou en cours de leurs croisières habituelles, s'ils avaient été appelés à faire leur service normal.

L'Armada, on le sait, comprend seize cuirassés, dont le plus ancien a dix ans à peine de service, et six contre-torpilleurs,

donnant un déplacement de plus de 225,000 tonnes et un personnel d'environ 13,000 hommes, états-majors et équipages. On peut imaginer aisément ces énormes quantités de charbon qu'il a fallu pour nourrir les vingt-deux navires pendant les treize mois qu'ils viennent de passer à la mer. Cette question du ravitaillement en charbon a été l'objet des études les plus minutieuses. Chaque navire est parti avec ses soutes pleines; d'autre part, vingt et un bâtiments charbonniers ont accompagné la flotte emportant 120,000 tonnes de combustible, pendant que d'autres bâtiments-charbonniers étaient envoyés d'avance dans certains ports, pour y attendre la flotte et la ravitailler. Pour le surplus on s'était arrangé de façon à le trouver dans les escales prévues.

Sans doute, la note à payer sera forte. Mais qu'importe pour un pays aussi riche que les Etats-Unis, quelques millions de dollars, étant donné le magnifique résultat obtenu, l'immense effet moral produit par cette audacieuse randonnée et les bénéfices pratiques qu'en auront tiré les pratiques Américains!

Des seize cuirassés, partis de Hampton-Roads le 16 décembre 1907, aucun n'est resté en arrière. Sans doute, ils n'ont pas fait un tel voyage, ils n'ont pas fourni un effort aussi considérable sans subir quelques-unes de ces avaries qu'une navigation aussi longue et souvent pénible, que l'usage d'organes fragiles, que mille autres causes rendaient inévitables. Mais le matériel, presque neuf pour la plupart des navires, était excellent pour tous, et il l'a bien prouvé.

Un autre point, quelle école qu'une pareille croisière, pour les états-majors et pour les équipages! Les uns et les autres — les Américains l'avaient sans réticences — étaient, au départ, de qualité plutôt médiocre. Aujourd'hui, malgré l'œuvre journalière qu'ils ont accomplie, ils forment un personnel admirablement entraîné, qui peut rivaliser sans crainte avec le personnel le plus expérimenté de la flotte anglaise. Ne serait-ce que pour ce résultat, les Américains n'ont pas jeté leurs dollars à l'eau!

Il n'est pas, dans l'histoire des marines du monde, un seul exemple d'un raid semblable à celui que la flotte américaine vient d'accomplir. On a parlé de la fameuse escadre de Rodjstvensky, qui est allée se perdre dans le désastre de Tsoutzima. Mais la flotte russe était plus faible; elle avait cent mille tonnes de moins, et son voyage de la Baltique aux mers japonaises, tant par le canal de Suze que par le cap de Bonne Espérance, de distance beaucoup plus courte, fut accompli en un temps proportionnellement plus long.

L'œuvre de Rodjstvensky a été admirable; mais étant données les conditions, peu favorables à tous points de vue, dans lesquelles elle s'accomplit, on ne peut guère la comparer à l'exploit qui vient d'illustrer la marine américaine.

Le raid de la flotte des Etats-Unis est le signe évident, indéniable, de la force de la grande nation qui, par sa richesse, sa volonté et son énergie, a pu le mener jusqu'au bout. Quelles réflexions peut nous suggérer un événement de cette importance, quand nous pensons à ce que vient d'accomplir la jeune marine américaine et à ce qu'elle est devenue, en des mains inhabiles — je dirai même plus : criminelles — la marine française, la marine des Tourville, des La Motte-Picquet, des Suffren, des Brout et des Courbet!

M. TAFT DANS L'ISTHME. Culebra, Panama, 1er février. M. W. H. Taft et les ingénieurs qui l'accompagnent dans son inspection des travaux du canal sont arrivés ce matin à la Culebra. Les travaux d'excavation ont été longuement examinés par M. Taft, qui, à plusieurs reprises, a manifesté sa satisfaction.

Le froid à New York. New York, 1er février. Un vent violent du nord ouest a soufflé ce matin sur New York et toute la côte du nord-est, causant une baisse considérable de température. A cinq heures le thermomètre marquait 5 degrés au-dessous de zéro, la température la plus basse de la saison. Les écoles de nuit et les missions de charité sont encombrées d'une multitude d'ouvriers sans travail cherchant un abri contre les rigueurs de la température. Deux incendies qui ont éclaté dans le courant de la nuit ont privé de nombreuses familles de leur domicile. New York, 1er février. — Le froid est général dans tout l'état de New York. Dans certaines localités des Adirondacks le thermomètre est tombé, ce matin, à 32 degrés au-dessous de zéro. Un radiogramme parvenu, ce matin, à l'agence générale de la ligne américaine, annonçait que le vapeur "St Louis" était ancré au large du port, mais qu'il ne s'aventurerait pas dans le chenal tant que la tempête ne se serait pas calmée. Pittsburg, 1er février. — La température la plus basse de la saison a été constatée au jour d'hui. Ce matin, dans les rues de Pittsburg, le thermomètre marquait 9 degrés au-dessous de zéro. La radio-télégraphie. Paris, 1er fév. — La grande utilité de la radio-télégraphie ayant été pleinement démontrée lors du récent naufrage du vapeur "Republic", au large de Nantucket, le gouvernement français a chargé des experts de faire une étude approfondie de la question et demandera prochainement à la Chambre de voter un projet de loi obligeant les compagnies de navigation françaises à installer des appareils de télégraphie sans fil sur tous les navires au dessus d'un certain tonnage. La fièvre jaune aux Barbades. New York, 1er février. — D'après les passagers arrivés hier sur le Korono de la ligne Québec, la situation s'aggrave à la fièvre jaune est très sérieuse aux Barbades. Les gouvernements Danois et Français, ont mis tous leurs ports de mer des Antilles en quarantaine contre ces éies. Il paraît cependant qu'en dépit des rapports concernant la fièvre, les médecins de l'endroit ne s'attendent pas sur le caractère de la maladie, que certains soutiennent être une grippe gastrique. M. Taft s'arrêtera à Birmingham Birmingham, Ala., 1er février. — M. Rufus N. Rhoder directeur du "Birmingham News", a reçu aujourd'hui un télégramme de Panama, annonçant que le président — élu, M. H. W. Taft, arriverait à Birmingham dans la matinée du 13 février. De grands préparatifs sont faits pour recevoir M. Taft. Les visites académiques elles mêmes admettent ces privautés. Quand Pailleron vint solliciter Renan, le grand hérautisme lui dit: — Asseyez-vous, prenez donc une chaise. — C'est que... n'est pas une chaise que je suis venu vous demander, répondit le candidat, c'est un fauteuil. Et n'a-t-on pas vu, en pleine Académie, le grave génie de Bourget condescendre à ces jeux, quand il regarda Maurice Donnay? — Quelques essais, de quoi apprendre votre métier, et dès 1895 vous nous donniez "Amants". Vous avez trouvé votre voie d'auteur dramatique, "votre chemin de Damas", aurait dit un de vos camarades de Montmartre? A qui se fier? L'esprit du jour. — Il paraît que quelques amis songent à offrir à M. Delbier, à l'occasion de sa rentrée, un petit banquet. — A tant par tête? — Quatre exécutions d'un coup! — Non. Cou sur cou. — M. Delbier est un homme d'esprit. — Pourquoi? — Il a toujours le mot de la fin. Les mains de la marquise. Mme de Sévigné, au dire de Racine et du chevalier de Boufflers, avait "les plus jolies petites mains du monde". Un portrait de la marquise, par Ferdinand Elle, retrouvé par M. de Nolhac, confirme pleinement leur opinion. Mme de Sévigné y est représentée en buste, une parure de perles enroulées dans ses che-

veux, qui, retombant en boucles autour de son visage, l'encadrent très gracieusement. Ce portrait est plus jeune de vingt ans que le fameux pastel de Nanteuil, qui se trouve actuellement dans une collection particulière, et il a encore sur ce dernier l'avantage de nous montrer les mains de la marquise. Ces mains sont exquises, en vérité. Vous pouvez les aller voir à Versailles, et vous conviendrez que Racine et le chevalier de Boufflers s'y connaissaient.

Calembours. M. Léo Claretie publie un amusant article sur "Les Calembours des gens sérieux". Mairet, le tragicographe, qui passa pour le génie de son temps, l'auteur fameux de "Sylvie" et de "Sophonisbe", contesta l'originalité de Corneille par un calembour qu'il prête généralement à l'auteur du "Cid" espagnol: Ingrat, rends moi mon "Cid" jusqu'au dernier mot. Alors tu connaîtras, "Corneille déplumé". Que tu dois à moi seule toute ta renommée. Racine fournit aux malins un jeu de mots quand le comte de Clermont-Tonnerre lui eut enlevé l'amour de la Champmeslé; on chanta: "Le Tonnerre la Détraché". Boileau, le Régent du Parnasse, qui était un fin gourmet et un bon vivant, a payé plus d'une fois tribut au calembour. Le cardinal de Janson lui disait: — On eût mieux fait de vous appeler Boivin, car le vin est meilleur que l'eau. — Oui, Monseigneur, et l'on eût mieux fait aussi de vous appeler Jean-Farine, car la farine est meilleure que le son. On connaît le jeu de mot héroïque de Martainville, qui fut un des brillants rédacteurs de la "Gazette de France". Au tribunal révolutionnaire, Fouquier-Tinville appelle: — De Martainville? Le prévenu, ironique et hautain, proteste: — Martainville, seulement. Je suis ici pour que tu me racourcisses, et non pas pour que tu m'allonges. Fouquier Tinville, piqué d'ameur propre, voulait avoir son mot lui aussi, fût-ce, par miracle, un mot générique: — Alors qu'on l'élargisse! répliqua-t-il. On chansonnait ainsi Dupin: Dupin, voulant rester au Palais de Justice, Se vendra désormais comme Dupin (d'épice). Jamais ses auditeurs plus ou moins (ébahis). Depuis son dernier speech, ne crie-t-il pas: Dupin, bis! D'un citoyen, d'un homme il n'est (qu'un faux semblant) Il fut gris, il fut rouge, il serait (pin blanc). D'accord avec le diable, il a tant travaillé (travaillé) Qu'il pourrait bien un jour être (pin grillé).

Conférence internationale en Chine. Shanghai, 1er février. — La Conférence internationale chargée de régler la question de l'opium, s'est assemblée aujourd'hui à Shanghai. Le vice-roi Tuan Fang a souhaité la bienvenue aux délégués et a déclaré qu'avant cinq ans le trafic de l'opium serait complètement aboli en Chine. L'évêque C. H. Brent, chef de la délégation américaine, a été élu président de la Conférence. L'anglais a été adopté comme langue officielle. Amoy, Chine, 1er février. — Les troubles qui avaient éclaté dans le district de Tungan à la suite de l'ordre interdisant la culture du pavot à l'opium sont à peu près terminés. La plupart des chefs du soulèvement se sont enfuis dans les montagnes, où il est impossible de les poursuivre. Plusieurs détachements de troupes qui avaient été envoyés sur la scène des désordres ont été rappelés à Amoy. M. Taft s'arrêtera à Birmingham Birmingham, Ala., 1er février. — M. Rufus N. Rhoder directeur du "Birmingham News", a reçu aujourd'hui un télégramme de Panama, annonçant que le président — élu, M. H. W. Taft, arriverait à Birmingham dans la matinée du 13 février. De grands préparatifs sont faits pour recevoir M. Taft.

Le raid naval américain. Nous avons dit l'accueil flatteur que la flotte américaine a reçu dans les eaux françaises. Aujourd'hui est attendue à Marseille la division d'avant-garde de l'Armada américaine, qui vient d'accomplir, dans sa partie la plus longue et la plus difficile, l'exploit le plus étonnant d'une force navale moderne ait jamais exécuté. Il y a eu tantôt treize mois que la flotte, qui va visiter nos côtes de Provence, a quitté les eaux américaines. Le 16 décembre 1907, elle sortait de la rade de Hampton-Roads et commençait son extraordinaire voyage autour de la terre, qu'elle est en train d'achever de la plus heureuse façon du monde. Tout d'abord, le voyage avait un certain caractère belliqueux. Le Japon et les Etats-Unis étaient alors en plein conflit, et le raid que les navires américains se préparaient à exécuter était surtout fait pour en imposer aux adversaires. Depuis, le conflit s'est apaisé, ce qui a permis à la flotte américaine de transformer ce voyage, qui semblait devoir se terminer par des coups de canon, en une marche pacifique et véritablement triomphale à travers les cinq parties du monde. Il est difficile d'évaluer exactement le chemin parcouru par les navires. Venus de Hampton-Roads. En cours de route, ils n'ont guère suivi la ligne droite; ils ont pris volontiers le chemin des écoliers, soit que les nécessités de la navigation les y aient obligés, soit qu'ils aient eu le désir de visiter, un peu en dehors de la ligne indiquée, quel que escale d'importance. On peut approximativement fixer ainsi les distances franchies depuis treize mois par la désormais fameuse Armada:

Table with 2 columns: Destination and Miles. Includes entries like De Hampton-Roads à Pernambuco (4,000 miles), De Pernambuco à Rio-de-Janeiro (1,200 miles), etc.

C'est un total d'environ 28,000 milles en chiffres ronds. Jamais une flotte combinée n'a accompli un tel raid en un temps relativement si faible et avec un pareil minimum d'accidents ou d'avaries. L'Armada a fait escale dans tous les grands ports de l'Amérique du Sud, sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Après sa visite amicale au Japon, elle pliqua vers le Sud, pour montrer ses couleurs sur le grand continent australien, d'où elle remonta vers le Nord jusqu'aux Philippines. C'est ensuite la Chine, l'Indo-Chine et l'Inde qu'elle visita, partout accueillie avec le plus sincère enthousiasme. Tous ces orochets qui se obiffrent sur les cartes marines par des centaines de milles, ont quelque peu allongé la route fixée, et l'on peut, sans exagération évaluer à 35,000 milles, soit près de 60,000 kilomètres, le chemin parcouru jusqu'ici. Un tel voyage, comme on le pense bien, n'a pas été sans coûter fort cher. On dit que les Etats-Unis ont dépensé, pour cette grandiose démonstration, cinquante millions de dollars, soit deux cent cinquante millions de francs. Ce chiffre est évidemment très exagéré; on n'en a pas délégué, entre autres choses, les dépenses que les navires auraient faites, dans les ports américains ou en cours de leurs croisières habituelles, s'ils avaient été appelés à faire leur service normal. L'Armada, on le sait, comprend seize cuirassés, dont le plus ancien a dix ans à peine de service, et six contre-torpilleurs,

donnant un déplacement de plus de 225,000 tonnes et un personnel d'environ 13,000 hommes, états-majors et équipages. On peut imaginer aisément ces énormes quantités de charbon qu'il a fallu pour nourrir les vingt-deux navires pendant les treize mois qu'ils viennent de passer à la mer. Cette question du ravitaillement en charbon a été l'objet des études les plus minutieuses. Chaque navire est parti avec ses soutes pleines; d'autre part, vingt et un bâtiments charbonniers ont accompagné la flotte emportant 120,000 tonnes de combustible, pendant que d'autres bâtiments-charbonniers étaient envoyés d'avance dans certains ports, pour y attendre la flotte et la ravitailler. Pour le surplus on s'était arrangé de façon à le trouver dans les escales prévues. Sans doute, la note à payer sera forte. Mais qu'importe pour un pays aussi riche que les Etats-Unis, quelques millions de dollars, étant donné le magnifique résultat obtenu, l'immense effet moral produit par cette audacieuse randonnée et les bénéfices pratiques qu'en auront tiré les pratiques Américains! Des seize cuirassés, partis de Hampton-Roads le 16 décembre 1907, aucun n'est resté en arrière. Sans doute, ils n'ont pas fait un tel voyage, ils n'ont pas fourni un effort aussi considérable sans subir quelques-unes de ces avaries qu'une navigation aussi longue et souvent pénible, que l'usage d'organes fragiles, que mille autres causes rendaient inévitables. Mais le matériel, presque neuf pour la plupart des navires, était excellent pour tous, et il l'a bien prouvé. Un autre point, quelle école qu'une pareille croisière, pour les états-majors et pour les équipages! Les uns et les autres — les Américains l'avaient sans réticences — étaient, au départ, de qualité plutôt médiocre. Aujourd'hui, malgré l'œuvre journalière qu'ils ont accomplie, ils forment un personnel admirablement entraîné, qui peut rivaliser sans crainte avec le personnel le plus expérimenté de la flotte anglaise. Ne serait-ce que pour ce résultat, les Américains n'ont pas jeté leurs dollars à l'eau! Il n'est pas, dans l'histoire des marines du monde, un seul exemple d'un raid semblable à celui que la flotte américaine vient d'accomplir. On a parlé de la fameuse escadre de Rodjstvensky, qui est allée se perdre dans le désastre de Tsoutzima. Mais la flotte russe était plus faible; elle avait cent mille tonnes de moins, et son voyage de la Baltique aux mers japonaises, tant par le canal de Suze que par le cap de Bonne Espérance, de distance beaucoup plus courte, fut accompli en un temps proportionnellement plus long. L'œuvre de Rodjstvensky a été admirable; mais étant données les conditions, peu favorables à tous points de vue, dans lesquelles elle s'accomplit, on ne peut guère la comparer à l'exploit qui vient d'illustrer la marine américaine. Le raid de la flotte des Etats-Unis est le signe évident, indéniable, de la force de la grande nation qui, par sa richesse, sa volonté et son énergie, a pu le mener jusqu'au bout. Quelles réflexions peut nous suggérer un événement de cette importance, quand nous pensons à ce que vient d'accomplir la jeune marine américaine et à ce qu'elle est devenue, en des mains inhabiles — je dirai même plus : criminelles — la marine française, la marine des Tourville, des La Motte-Picquet, des Suffren, des Brout et des Courbet! M. TAFT DANS L'ISTHME. Culebra, Panama, 1er février. M. W. H. Taft et les ingénieurs qui l'accompagnent dans son inspection des travaux du canal sont arrivés ce matin à la Culebra. Les travaux d'excavation ont été longuement examinés par M. Taft, qui, à plusieurs reprises, a manifesté sa satisfaction.

Le froid à New York. New York, 1er février. Un vent violent du nord ouest a soufflé ce matin sur New York et toute la côte du nord-est, causant une baisse considérable de température. A cinq heures le thermomètre marquait 5 degrés au-dessous de zéro, la température la plus basse de la saison. Les écoles de nuit et les missions de charité sont encombrées d'une multitude d'ouvriers sans travail cherchant un abri contre les rigueurs de la température. Deux incendies qui ont éclaté dans le courant de la nuit ont privé de nombreuses familles de leur domicile. New York, 1er février. — Le froid est général dans tout l'état de New York. Dans certaines localités des Adirondacks le thermomètre est tombé, ce matin, à 32 degrés au-dessous de zéro. Un radiogramme parvenu, ce matin, à l'agence générale de la ligne américaine, annonçait que le vapeur "St Louis" était ancré au large du port, mais qu'il ne s'aventurerait pas dans le chenal tant que la tempête ne se serait pas calmée. Pittsburg, 1er février. — La température la plus basse de la saison a été constatée au jour d'hui. Ce matin, dans les rues de Pittsburg, le thermomètre marquait 9 degrés au-dessous de zéro. La radio-télégraphie. Paris, 1er fév. — La grande utilité de la radio-télégraphie ayant été pleinement démontrée lors du récent naufrage du vapeur "Republic", au large de Nantucket, le gouvernement français a chargé des experts de faire une étude approfondie de la question et demandera prochainement à la Chambre de voter un projet de loi obligeant les compagnies de navigation françaises à installer des appareils de télégraphie sans fil sur tous les navires au dessus d'un certain tonnage. La fièvre jaune aux Barbades. New York, 1er février. — D'après les passagers arrivés hier sur le Korono de la ligne Québec, la situation s'aggrave à la fièvre jaune est très sérieuse aux Barbades. Les gouvernements Danois et Français, ont mis tous leurs ports de mer des Antilles en quarantaine contre ces éies. Il paraît cependant qu'en dépit des rapports concernant la fièvre, les médecins de l'endroit ne s'attendent pas sur le caractère de la maladie, que certains soutiennent être une grippe gastrique. M. Taft s'arrêtera à Birmingham Birmingham, Ala., 1er février. — M. Rufus N. Rhoder directeur du "Birmingham News", a reçu aujourd'hui un télégramme de Panama, annonçant que le président — élu, M. H. W. Taft, arriverait à Birmingham dans la matinée du 13 février. De grands préparatifs sont faits pour recevoir M. Taft.

Les visites académiques elles mêmes admettent ces privautés. Quand Pailleron vint solliciter Renan, le grand hérautisme lui dit: — Asseyez-vous, prenez donc une chaise. — C'est que... n'est pas une chaise que je suis venu vous demander, répondit le candidat, c'est un fauteuil. Et n'a-t-on pas vu, en pleine Académie, le grave génie de Bourget condescendre à ces jeux, quand il regarda Maurice Donnay? — Quelques essais, de quoi apprendre votre métier, et dès 1895 vous nous donniez "Amants". Vous avez trouvé votre voie d'auteur dramatique, "votre chemin de Damas", aurait dit un de vos camarades de Montmartre? A qui se fier? L'esprit du jour. — Il paraît que quelques amis songent à offrir à M. Delbier, à l'occasion de sa rentrée, un petit banquet. — A tant par tête? — Quatre exécutions d'un coup! — Non. Cou sur cou. — M. Delbier est un homme d'esprit. — Pourquoi? — Il a toujours le mot de la fin. Les mains de la marquise. Mme de Sévigné, au dire de Racine et du chevalier de Boufflers, avait "les plus jolies petites mains du monde". Un portrait de la marquise, par Ferdinand Elle, retrouvé par M. de Nolhac, confirme pleinement leur opinion. Mme de Sévigné y est représentée en buste, une parure de perles enroulées dans ses che-

veux, qui, retombant en boucles autour de son visage, l'encadrent très gracieusement. Ce portrait est plus jeune de vingt ans que le fameux pastel de Nanteuil, qui se trouve actuellement dans une collection particulière, et il a encore sur ce dernier l'avantage de nous montrer les mains de la marquise. Ces mains sont exquises, en vérité. Vous pouvez les aller voir à Versailles, et vous conviendrez que Racine et le chevalier de Boufflers s'y connaissaient.

Calembours. M. Léo Claretie publie un amusant article sur "Les Calembours des gens sérieux". Mairet, le tragicographe, qui passa pour le génie de son temps, l'auteur fameux de "Sylvie" et de "Sophonisbe", contesta l'originalité de Corneille par un calembour qu'il prête généralement à l'auteur du "Cid" espagnol: Ingrat, rends moi mon "Cid" jusqu'au dernier mot. Alors tu connaîtras, "Corneille déplumé". Que tu dois à moi seule toute ta renommée. Racine fournit aux malins un jeu de mots quand le comte de Clermont-Tonnerre lui eut enlevé l'amour de la Champmeslé; on chanta: "Le Tonnerre la Détraché". Boileau, le Régent du Parnasse, qui était un fin gourmet et un bon vivant, a payé plus d'une fois tribut au calembour. Le cardinal de Janson lui disait: — On eût mieux fait de vous appeler Boivin, car le vin est meilleur que l'eau. — Oui, Monseigneur, et l'on eût mieux fait aussi de vous appeler Jean-Farine, car la farine est meilleure que le son. On connaît le jeu de mot héroïque de Martainville, qui fut un des brillants rédacteurs de la "Gazette de France". Au tribunal révolutionnaire, Fouquier-Tinville appelle: — De Martainville? Le prévenu, ironique et hautain, proteste: — Martainville, seulement. Je suis ici pour que tu me racourcisses, et non pas pour que tu m'allonges. Fouquier Tinville, piqué d'ameur propre, voulait avoir son mot lui aussi, fût-ce, par miracle, un mot générique: — Alors qu'on l'élargisse! répliqua-t-il. On chansonnait ainsi Dupin: Dupin, voulant rester au Palais de Justice, Se vendra désormais comme Dupin (d'épice). Jamais ses auditeurs plus ou moins (ébahis). Depuis son dernier speech, ne crie-t-il pas: Dupin, bis! D'un citoyen, d'un homme il n'est (qu'un faux semblant) Il fut gris, il fut rouge, il serait (pin blanc). D'accord avec le diable, il a tant travaillé (travaillé) Qu'il pourrait bien un jour être (pin grillé).

Conférence internationale en Chine. Shanghai, 1er février. — La Conférence internationale chargée de régler la question de l'opium, s'est assemblée aujourd'hui à Shanghai. Le vice-roi Tuan Fang a souhaité la bienvenue aux délégués et a déclaré qu'avant cinq ans le trafic de l'opium serait complètement aboli en Chine. L'évêque C. H. Brent, chef de la délégation américaine, a été élu président de la Conférence. L'anglais a été adopté comme langue officielle. Amoy, Chine, 1er février. — Les troubles qui avaient éclaté dans le district de Tungan à la suite de l'ordre interdisant la culture du pavot à l'opium sont à peu près terminés. La plupart des chefs du soulèvement se sont enfuis dans les montagnes, où il est impossible de les poursuivre. Plusieurs détachements de troupes qui avaient été envoyés sur la scène des désordres ont été rappelés à Amoy. M. Taft s'arrêtera à Birmingham Birmingham, Ala., 1er février. — M. Rufus N. Rhoder directeur du "Birmingham News", a reçu aujourd'hui un télégramme de Panama, annonçant que le président — élu, M. H. W. Taft, arriverait à Birmingham dans la matinée du 13 février. De grands préparatifs sont faits pour recevoir M. Taft.

Le raid naval américain. Nous avons dit l'accueil flatteur que la flotte américaine a reçu dans les eaux françaises. Aujourd'hui est attendue à Marseille la division d'avant-garde de l'Armada américaine, qui vient d'accomplir, dans sa partie la plus longue et la plus difficile, l'exploit le plus étonnant d'une force navale moderne ait jamais exécuté. Il y a eu tantôt treize mois que la flotte, qui va visiter nos côtes de Provence, a quitté les eaux américaines. Le 16 décembre 1907, elle sortait de la rade de Hampton-Roads et commençait son extraordinaire voyage autour de la terre, qu'elle est en train d'achever de la plus heureuse façon du monde. Tout d'abord, le voyage avait un certain caractère belliqueux. Le Japon et les Etats-Unis étaient alors en plein conflit, et le raid que les navires américains se préparaient à exécuter était surtout fait pour en imposer aux adversaires. Depuis, le conflit s'est apaisé, ce qui a permis à la flotte américaine de transformer ce voyage, qui semblait devoir se terminer par des coups de canon, en une marche pacifique et véritablement triomphale à travers les cinq parties du monde. Il est difficile d'évaluer exactement le chemin parcouru par les navires. Venus de Hampton-Roads. En cours de route, ils n'ont guère suivi la ligne droite; ils ont pris volontiers le chemin des écoliers, soit que les nécessités de la navigation les y aient obligés, soit qu'ils aient eu le désir de visiter, un peu en dehors de la ligne indiquée, quel que escale d'importance. On peut approximativement fixer ainsi les distances franchies depuis treize mois par la désormais fameuse Armada:

Table with 2 columns: Destination and Miles. Includes entries like De Hampton-Roads à Pernambuco (4,000 miles), De Pernambuco à Rio-de-Janeiro (1,200 miles), etc.

C'est un total d'environ 28,000 milles en chiffres ronds. Jamais une flotte combinée n'a accompli un tel raid en un temps relativement si faible et avec un pareil minimum d'accidents ou d'avaries. L'Armada a fait escale dans tous les grands ports de l'Amérique du Sud, sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Après sa visite amicale au Japon, elle pliqua vers le Sud, pour montrer ses couleurs sur le grand continent australien, d'où elle remonta vers le Nord jusqu'aux Philippines. C'est ensuite la Chine, l'Indo-Chine et l'Inde qu'elle visita, partout accueillie avec le plus sincère enthousiasme. Tous ces orochets qui se obiffrent sur les cartes marines par des centaines de milles, ont quelque peu allongé la route fixée, et l'on peut, sans exagération évaluer à 35,000 milles, soit près de 60,000 kilomètres, le chemin parcouru jusqu'ici. Un tel voyage, comme on le pense bien, n'a pas été sans coûter fort cher. On dit que les Etats-Unis ont dépensé, pour cette grandiose démonstration, cinquante millions de dollars, soit deux cent cinquante millions de francs. Ce chiffre est évidemment très exagéré; on n'en a pas délégué, entre autres choses, les dépenses que les navires auraient faites, dans les ports américains ou en cours de leurs croisières habituelles, s'ils avaient été appelés à faire leur service normal. L'Armada, on le sait, comprend seize cuirassés, dont le plus ancien a dix ans à peine de service, et six contre-torpilleurs,

donnant un déplacement de plus de 225,000 tonnes et un personnel d'environ 13,000 hommes, états-majors et équipages. On peut imaginer aisément ces énormes quantités de charbon qu'il a fallu pour nourrir les vingt-deux navires pendant les treize mois qu'ils viennent de passer à la mer. Cette question du ravitaillement en charbon a été l'objet des études les plus minutieuses. Chaque navire est parti avec ses soutes pleines; d'autre part, vingt et un bâtiments charbonniers ont accompagné la flotte emportant 120,000 tonnes de combustible, pendant que d'autres bâtiments-charbonniers étaient envoyés d'avance dans certains ports, pour y attendre la flotte et la ravitailler. Pour le surplus on s'était arrangé de façon à le trouver dans les escales prévues. Sans doute, la note à payer sera forte. Mais qu'importe pour un pays aussi riche que les Etats-Unis, quelques millions de dollars, étant donné le magnifique résultat obtenu, l'immense effet moral produit par cette audacieuse randonnée et les bénéfices pratiques qu'en auront tiré les pratiques Américains! Des seize cuirassés, partis de Hampton-Roads le 16 décembre 1907, aucun n'est resté en arrière. Sans doute, ils n'ont pas fait un tel voyage, ils n'ont pas fourni un effort aussi considérable sans subir quelques-unes de ces avaries qu'une navigation aussi longue et souvent pénible, que l'usage d'organes fragiles, que mille autres causes rendaient inévitables. Mais le matériel, presque neuf pour la plupart des navires, était excellent pour tous, et il l'a bien prouvé. Un autre point, quelle école qu'une pareille croisière, pour les états-majors et pour les équipages! Les uns et les autres — les Américains l'avaient sans réticences — étaient, au départ, de qualité plutôt médiocre. Aujourd'hui, malgré l'œuvre journalière qu'ils ont accomplie, ils forment un personnel admirablement entraîné, qui peut rivaliser sans crainte avec le personnel le plus expérimenté de la flotte anglaise. Ne serait-ce que pour ce résultat, les Américains n'ont pas jeté leurs dollars à l'eau! Il n'est pas, dans l'histoire des marines du monde, un seul exemple d'un raid semblable à celui que la flotte américaine vient d'accomplir. On a parlé de la fameuse escadre de Rodjstvensky, qui est allée se perdre dans le désastre de Tsoutzima. Mais la flotte russe était plus faible; elle avait cent mille tonnes de moins, et son voyage de la Baltique aux mers japonaises, tant par le canal de Suze que par le cap de Bonne Espérance, de distance beaucoup plus courte, fut accompli en un temps proportionnellement plus long. L'œuvre de Rodjstvensky a été admirable; mais étant données les conditions, peu favorables à tous points de vue, dans lesquelles elle s'accomplit, on ne peut guère la comparer à l'exploit qui vient d'illustrer la marine américaine. Le raid de la flotte des Etats-Unis est le signe évident, indéniable, de la force de la grande nation qui, par sa richesse, sa volonté et son énergie, a pu le mener jusqu'au bout. Quelles réflexions peut nous suggérer un événement de cette importance, quand nous pensons à ce que vient d'accomplir la jeune marine américaine et à ce qu'elle est devenue, en des mains inhabiles — je dirai même plus : criminelles — la marine française, la marine des Tourville, des La Motte-Picquet, des Suffren, des Brout et des Courbet! M. TAFT DANS L'ISTHME. Culebra, Panama, 1er février. M. W. H. Taft et les ingénieurs qui l'accompagnent dans son inspection des travaux du canal sont arrivés ce matin à la Culebra. Les travaux d'excavation ont été longuement examinés par M. Taft, qui, à plusieurs reprises, a manifesté sa satisfaction.

Le froid à New York. New York, 1er février. Un vent violent du nord ouest a soufflé ce matin sur New York et toute la côte du nord-est, causant une baisse considérable de température. A cinq heures le thermomètre marquait 5 degrés au-dessous de zéro, la température la plus basse de la saison. Les écoles de nuit et les missions de charité sont encombrées d'une multitude d'ouvriers sans travail cherchant un abri contre les rigueurs de la température. Deux incendies qui ont éclaté dans le courant de la nuit ont privé de nombreuses familles de leur domicile. New York, 1er février. — Le froid est général dans tout l'état de New York. Dans certaines localités des Adirondacks le thermomètre est tombé, ce matin, à 32 degrés au-dessous de zéro. Un radiogramme parvenu, ce matin, à l'agence générale de la ligne américaine, annonçait que le vapeur "St Louis" était ancré au large du port, mais qu'il ne s'aventurerait pas dans le chenal tant que la tempête ne se serait pas calmée. Pittsburg, 1er février. — La température la plus basse de la saison a été constatée au jour d'hui. Ce matin, dans les rues de Pittsburg, le thermomètre marquait 9 degrés au-dessous de zéro. La radio-télégraphie. Paris, 1er fév. — La grande utilité de la radio-télégraphie ayant été pleinement démontrée lors du récent naufrage du vapeur "Republic", au large de Nantucket, le gouvernement français a chargé des experts de faire une étude approfondie de la question et demandera prochainement à la Chambre de voter un projet de loi obligeant les compagnies de navigation françaises à installer des appareils de télégraphie sans fil sur tous les navires au dessus d'un certain tonnage. La fièvre jaune aux Barbades. New York, 1er février. — D'après les passagers arrivés hier sur le Korono de la ligne Québec, la situation s'aggrave à la fièvre jaune est très sérieuse aux Barbades. Les gouvernements Danois et Français, ont mis tous leurs ports de mer des Antilles en quarantaine contre ces éies. Il paraît cependant qu'en dépit des rapports concernant la fièvre, les médecins de l'endroit ne s'attendent pas sur le caractère de la maladie, que certains soutiennent être une grippe gastrique. M. Taft s'arrêtera à Birmingham Birmingham, Ala., 1er février. — M. Rufus N. Rhoder directeur du "Birmingham News", a reçu aujourd'hui un télégramme de Panama, annonçant que le président — élu, M. H. W. Taft, arriverait à Birmingham dans la matinée du 13 février. De grands préparatifs sont faits pour recevoir M. Taft.

Les visites académiques elles mêmes admettent ces privautés. Quand Pailleron vint solliciter Renan, le grand hérautisme lui dit: — Asseyez-vous, prenez donc une chaise. — C'est que... n'est pas une chaise que je suis venu vous demander, répondit le candidat, c'est un fauteuil. Et n'a-t-on pas vu, en pleine Académie, le grave génie de Bourget condescendre à ces jeux, quand il regarda Maurice Donnay? — Quelques essais, de quoi apprendre votre métier, et dès 1895 vous nous donniez "Amants". Vous avez trouvé votre voie d'auteur dramatique, "votre chemin de Damas", aurait dit un de vos camarades de Montmartre? A qui se fier? L'esprit du jour. — Il paraît que quelques amis songent à offrir à M. Delbier, à l'occasion de sa rentrée, un petit banquet. — A tant par tête? — Quatre exécutions d'un coup! — Non. Cou sur cou. — M. Delbier est un homme d'esprit. — Pourquoi? — Il a toujours le mot de la fin. Les mains de la marquise. Mme de Sévigné, au dire de Racine et du chevalier de Boufflers, avait "les plus jolies petites mains du monde". Un portrait de la marquise, par Ferdinand Elle, retrouvé par M. de Nolhac, confirme pleinement leur opinion. Mme de Sévigné y est représentée en buste, une parure de perles enroulées dans ses che-

veux, qui, retombant en boucles autour de son visage, l'encadrent très gracieusement. Ce portrait est plus jeune de vingt ans que le fameux pastel de Nanteuil, qui se trouve actuellement dans une collection particulière, et il a encore sur ce dernier l'avantage de nous montrer les mains de la marquise. Ces mains sont exquises, en vérité. Vous pouvez les aller voir à Versailles, et vous conviendrez que Racine et le chevalier de Boufflers s'y connaissaient.

Calembours. M. Léo Claretie publie un amusant article sur "Les Calembours des gens sérieux". Mairet, le tragicographe, qui passa pour le génie de son temps, l'auteur fameux de "Sylvie" et de "Sophonisbe", contesta l'originalité de Corneille par un calembour qu'il prête généralement à l'auteur du "Cid" espagnol: Ingrat, rends moi mon "Cid" jusqu'au dernier mot. Alors tu connaîtras,