

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

VOL. 96

Fondée le 1er
Septembre 1837

NOUVELLE-ORLÉANS, JEUDI 25 FÉVRIER 1922

5e le numero

No. 8

LA "MAISON DE LA RUE BOURBON"

Paris a sa "Maison de Molière," dont il est beaucoup question actuellement à l'occasion du tricentenaire du grand homme de lettres français, dont on acclame le génie sur tous les points du globe. Nous ne pouvons, hélas, parler de notre "Maison de la rue Bourbon," qu'au passé.

Le terrain sur lequel s'élevait dans sa simplicité et cependant majestueuse ordonnance architecturale la "maison" qui nous servait de temple lyrique, au coin des rues Bourbon et Toulouse, est encore vide et dénuée du moindre indice de reconstruction prochaine, ou même lointaine. Nous nous demandons vraiment à quel moment nous aurons le bonheur et la joie intense d'assister à la pose de la première pierre du nouvel édifice.

Il y a quelques deux mois nous commémorâmes par une manifestation touchante le deuxième anniversaire de la destruction de notre "cher" Opéra Français par les flammes d'un incendie dont nous conserverons à tout jamais le néfaste souvenir. A cette occasion, comme nous l'avions déjà du reste fait à plusieurs reprises, nous prenions la résolution bien ferme de faire tout en notre pouvoir pour que la reconstruction de l'édifice qui incarnait au plus haut degré nos traditions et notre culture puisse s'accomplir aussi rapidement que possible. Sous le charme des souvenirs évoqués par ceux et celles qui dirigeaient la commémoration du 4 décembre dernier, nous nous rendions compte plus que jamais du rôle prépondérant que jouait dans notre communauté l'Opéra Français. Sa destruction, sa disparition, nous apparaissaient comme un vide qu'il fallait combler au plus vite et le terrain nu et tristement encombré de ferrailles et de matériaux de démolition de tous genres que nous avions sous les yeux, nous incitait à former les vœux les plus sincères et les plus ardents pour la reconstruction de notre "Maison de la rue Bourbon."

Depuis lors les âmes dévouées qui se consacrent à l'œuvre de la réédification et du rétablissement de notre grand temple lyrique n'ont cessé de travailler et de se dépenser généreusement pour mener à bien leur louable entreprise. Mais comme nous l'avons déjà dit ici à plusieurs reprises et de la façon la plus insistante, la reconstruction de l'Opéra Français ne s'effectuera que si tout le monde s'y consacre et y apporte toute son énergie et ses meilleurs efforts.

L'édifice que nous voulons voir renaitre de ses cendres était le patrimoine commun de tous les habitants de la Nouvelle-Orléans. C'est surtout à ce titre que sa destruction fut grandement à déplorer. Il n'est pas un citoyen de notre communauté pour lequel l'incendie de notre "Maison de la rue Bourbon" ne soit pas un souvenir des plus douloureux. Toutes les classes de la société Néo-Orléanaise ont été atteintes par la disparition de l'Opéra Français. Le monde des affaires et des finances, les petits commerçants de tous genres, l'élite mondaine et intellectuelle, les ouvriers, les artisans, tous ceux qui gagnaient de l'argent en faisant de la décoration ou de la couture pour les grands bals du Carnaval, le bon peuple toujours avide de spectacles et se pressant annuellement sur les trottoirs environnant l'Opéra afin de voir défiler ou descendre de leurs chars les masques se rendant à leur bal, les riches, les pauvres, les vieux et les jeunes, tous, sans exception, s'aperçoivent aujourd'hui qu'il n'existe plus, que l'Opéra Français occupait à la Nouvelle-Orléans et dans le cœur de ses habitants une place de telle importance, que nous ne pouvons que nous écrier à l'unanimité que sa reconstruction est d'utilité publique urgente.

De très louables efforts sont faits en ce moment en vue de redonner au "Vieux Carré" son aspect de jadis. On reconstitue en partie le cadre et l'atmosphère des rues Royale, St. Pierre, Toulouse et de toutes celles qui avaient été témoins des splendeurs de notre passé grandiose et historique. Mais jamais notre "Vieux Carré" ne redeviendra ce qu'il fut jadis sans la reconstruction de l'Opéra au coin des rues Bourbon et Toulouse. L'Opéra Français était à la fois l'édifice fondamental et la parure la plus riche de notre quartier Français. Sa réédification s'impose plus que jamais à l'heure où de généreuses initiatives cherchent à faire "revivre" la région la plus pittoresque et sûrement la plus intéressante de notre ville.

Nous n'atteindrons cependant jamais ce but si nous ne travaillons pas de concert. L'exemple nous est donné par des personnes dont on ne saurait douter du patriotisme et du désintéressement. A nous et de les suivre et de les seconder de tout notre pouvoir. Il faut que les habitants de la Nouvelle-Orléans, dans toutes leurs sphères, se rendent compte que leur "Maison de la rue Bourbon" ne se dressera à nouveau sur son site historique que s'il le veu-

lent bien. La reconstruction de l'Opéra doit avoir un caractère populaire. De hautes personnalités s'y consacrent, et cela est fort bien; nous demandons maintenant qu'il y ait un mouvement populaire, une manifestation de toutes les classes indiquant nettement le désir de tous les habitants de la Nouvelle-Orléans de reconstruire sur des bases solides et durables un édifice qui est vraiment "leur maison."

CHANTECLER.

LA REHABILITATION DE L'EXPLORATEUR COOK?

Le "New York Herald" de Paris rappelle le sort tragique de l'explorateur Cook, qui a terminé sa vie sous la suspicion écrasante d'avoir tenté une tromperie scientifique, parce qu'il n'avait pas réussi à fournir la preuve documentaire de sa présence au Pôle Nord. Cook affirmait qu'il avait perdu son journal dans lequel il avait noté ses observations scientifiques. L'adversaire et l'accusateur le plus violent de Cook était son rival américain, le capitaine Peary, qui avait également été au Pôle Nord en 1908, et qui voulait absolument avoir été le premier à l'atteindre au mois d'avril 1909.

Maintenant M. Kenneth Clark, gradué de l'Université de Harvard, informe du nord du Canada les journaux américains qu'il a retrouvé un esquimau, qui avait accompagné Cook dans son expédition au Pôle Nord et qui est en possession du journal de Cook. L'esquimau raconte qu'en son temps il avait été séparé par un violent orage de son maître et ne l'ayant plus retrouvé il est retourné vers le sud pour ne pas mourir de faim. Kenneth Clark communique, en outre, que le journal contient des notes sur ses observations de la main de Cook et que la dernière note constate que l'expédition avait dépassé le 89e degré de latitude septentrionale. Cook avait affirmé qu'il avait atteint le Pôle Nord le 21 avril 1908 et que ses observations avaient établi sa présence à cette date à 89 degrés 59 minutes et 45 secondes latitude nord.

Peu après le retour de Cook, le capitaine Peary rentra de la région polaire dénonça la soi-disant tromperie de Cook, déclarant qu'il n'avait trouvé au Pôle Nord aucune preuve de la présence antérieure d'un explorateur. Peut-être le journal retrouvé apportera-t-il la lumière sur cette affaire et une réhabilitation posthume à l'infortuné explorateur.

MARIAGE

Le Marquis et la Marquise de l'Enferna font part du mariage de leur fille, Mlle Suzanne de l'Enferna, avec le Baron Charles de T'Serclaes de Wommerson, Chevalier de l'Ordre de la Couronne, décoré de la médaille de l'Yser et de la Croix de Guerre. La cérémonie nuptiale a eu lieu en l'Eglise St. Honoré d'Eylau à Paris, le 16 de ce mois.

La rédaction de l'Abeille et les amis de la famille de l'Enferna à la Nouvelle-Orléans adressent leurs plus vives félicitations aux jeunes époux et au père et à la mère de la mariée, tenus ici en très haute estime.

La mariée appartient à une vieille et très honorable famille de France, et le marié porte un des noms les plus distingués de la noblesse belge. Il s'est conduit avec la plus grande bravoure pendant la guerre, comme l'attestent les nombreuses décorations qui lui ont été décernées.

DEMOBILISATION DE TROUPES

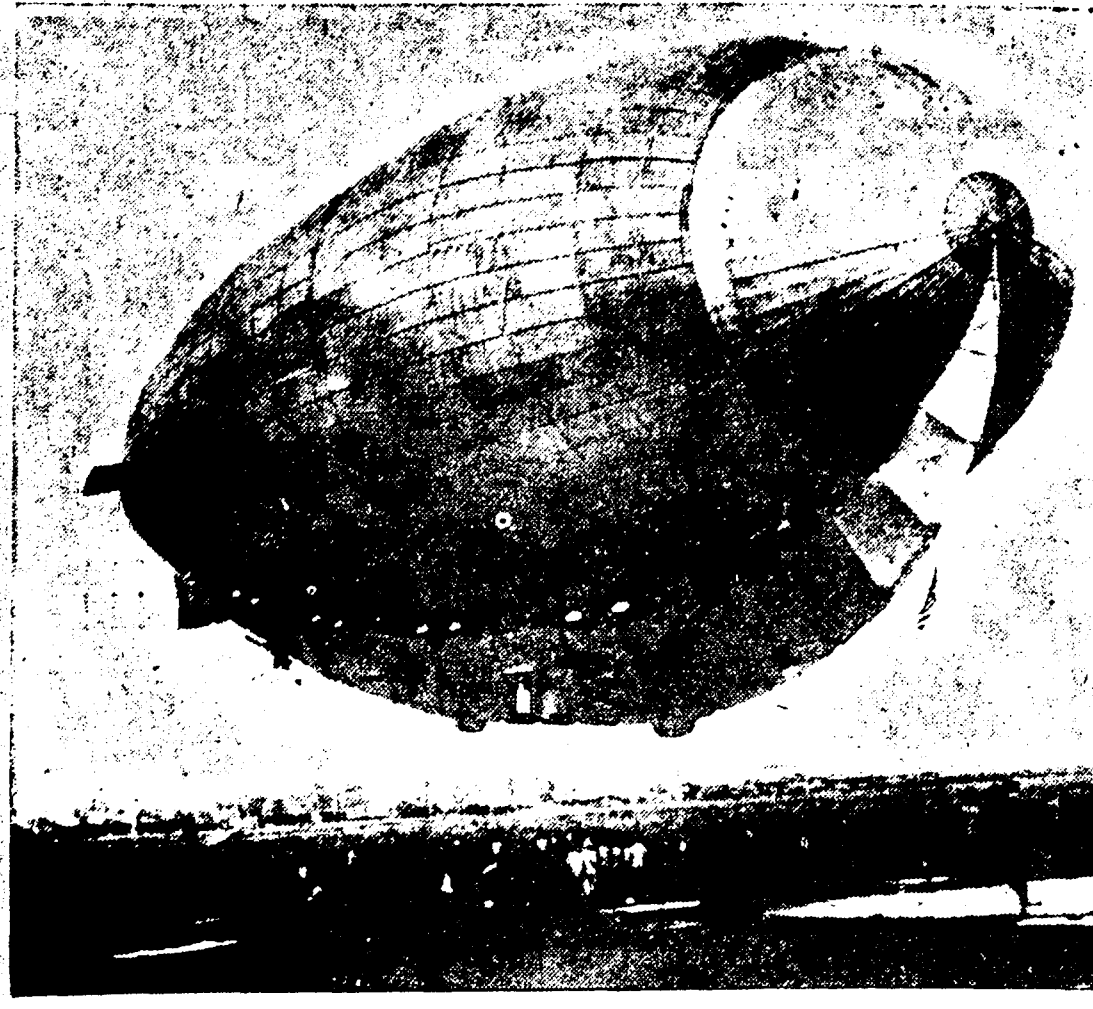
El Paso, Tex.—Le brigadier-général R. L. Howe, commandant la première division de cavalerie, croit que la situation à Juarez et à El Paso ne réclame plus de mesures spéciales et a donné l'ordre de démobilisation. D'après ces ordres, il ne sera plus nécessaire de garder des troupes dans le camp du Fort Bliss.

Le général Martinez, qui est arrivé ici hier de Chihuahua, a déclaré que "tout danger de révolution avait disparu," ajoutant que les chefs du complot avaient été capturés et deux d'entre eux, le général Arturo Ruiz et le capitaine J. L. Perez exécutés. Ces derniers avaient été pris après avoir essayé inutilement d'amener Francisco Villa à se joindre aux révolutionnaires. Ils lui avaient rendu visite à sa propriété de Canutillo, d'après le général Martinez, mais Villa leur avait déclaré qu'il voulait rester fidèle au gouvernement.

PERTE DESASTREUSE POUR L'ANGLETERRE

Londres.—La "Labor Gazette" dit que, l'an dernier, les différends ouvriers ont fait perdre 86 millions de journées de travail dans le Royaume-Uni. C'est un malheur sans précédent qui a affecté 1,800,000 travailleurs.

Le Grand Dirigeable "Roma" Détruit par une Explosion



Une photographie récente du grand dirigeable "Roma," appartenant au service de l'aéronautique de la marine américaine, qui a été détruit par une explosion mardi après-midi, causant la mort de 35 officiers et soldats.

EN ECOUTANT Parler les Paysans Meusiens

Verdun.—Il y a quelque trente-cinq ans, un brave cultivateur des environs de Bar-le-Duc était occupé à labourer son champ, lorsqu'un jeune homme s'écarta de la route pour venir lui souhaiter le bonjour.

"Alors, on est venu de Paris pour passer les vacances au pays?" s'exclama le paysan. Et que fait-on de beau dans la grande ville?"

"Je suis attaché au ministère de l'Agriculture," répondit le jeune homme.

Un gros rire secoua son interlocuteur.

"Voyez-vous ça, attaché au ministère de l'Agriculture! Savez-vous tracer un sillon?"

"Laissez-moi essayer," rétorqua simplement le jeune homme.

Puis, tranquillement, il saisit les poignées de la charrue, fit un hop! magistral au cheval et creusa dans la terre un sillon impeccable. Ce labourateur improvisé n'était autre que M. Raymond Poincaré. Celui qui l'avait défié fut à ce point frappé de la scène, qu'à quelque temps de là, se sentant trop vieux pour solliciter le renouvellement de son mandat de conseiller général, il engagea vivement ses électeurs à reporter leurs suffrages sur le nom du jeune citadin si habile aux travaux de la terre.

"Il ira loin," disait-il en le désignant de l'œil.

Il est superflu de souligner que la prophétie de M. Pierre (c'est le nom de l'agriculteur en question) s'est réalisée au-delà de tous espoirs.

Un très vieil ami du président du conseil m'a conté cette anecdote; elle n'est point la seule qu'il conviendrait de rappeler au moment où l'entre de nouveau dans la vie publique active. On en pourrait citer bien d'autres, qui montreraient à la fois son goût de la vie simple, son horreur du décorum, son amour du travail qui le fait se pencher seize heures par jour sur son bureau. De pauvres gens m'ont montré les lettres qu'il leur a adressées en réponse à leurs doléances. Ce ne sont point de banales formules qu'une dactylographe tape selon les conventions. Ce sont des pages écrites de sa main, cordiales et simples.

On pourrait détailler aussi l'effort personnel qu'il a fait chaque fois que ses concitoyens des régions dévastées de la Meuse se sont tournés vers lui, tant ils étaient las des lenteurs administratives...

Mais le panegyrique d'un homme politique, au moment où il reprend le pouvoir, risque de s'apparenter avec la flagornerie.

Bref les Meusiens, qui se flattent de bien connaître M. Poincaré, fonder sur lui de très grands espoirs et les Meusiens sont gens calmes, réfléchis, peu enclins aux prompts enthousiasmes. Un vieil habitant de Sampigny, en montrant du haut du coteau boisé qui domine le village la maison de campagne du président du conseil, m'a dit:

"Voyez, les Boches se sont acharnés sur elle pendant la guerre! Depuis, ils ont dénoncé le péril de ce qu'ils ont nommé le "poinkarismus." Eh bien! c'est parce qu'ils le détestent que nous avons confié en lui."

Confiance, espoir, voilà les senti-

Terrible Catastrophe

Le ballon dirigeable "Roma," touth récemment acheté par le ministère de la marine des Etats-Unis au gouvernement italien, a été l'objet d'un terrible accident mardi après-midi.

Alors que le mastodonte faisait quelques essais au-dessus du terrain d'aviation de la base navale de Norfolk, Virginie, on le vit tout à coup se cabrer et descendre avec une rapidité vertigineuse. Tout à coup des flammes se dégagèrent du gros ballon, et à partir de ce moment le dirigeable devint une véritable fournaise. Une partie des occupants se lancèrent de la nacelle, alors que le gros ballon était encore à 1700 pieds d'altitude, tandis qu'un grand nombre étaient brûlés vifs.

On croit que l'accident a été causé par la rupture de la barre de direction.

L'on venait d'installer à bord du "Roma" des moteurs "Liberty," et c'était la première fois que le dirigeable sortait équipé de ceux-ci.

PIE XI AU VATICAN

Rome.—Pie XI n'a pas encore vécu la vie normale d'un Souverain Pontife, surtout parce que les appartements privés habités par le feu pape Benoît XV ne sont pas encore prêts pour le recevoir. Un groupe d'ouvriers est encore activement occupé à les décorer.

En attendant le pape occupe la chambre connue sous le nom de "Petite Chambre du Trône" dans laquelle est mort le léon XIII.

Comme elle est adjacente à la grande bibliothèque papale où Pie X et Benoît XV recevaient les visiteurs, la salle a été transformée en "petite chambre du Trône." Le trône a été enlevé et a été remplacé par un petit lit en fer où dort le Pontife.

Le pape a été très amusé par la plaisanterie qui a circulé que des pies de montagne artificielles allaient être installées dans les jardins du Vatican, de façon à ce qu'il puisse se livrer à son sport favori, l'ascension des montagnes. Après avoir bien ri de l'idée, le Saint-Père a dit sérieusement: "Hélas! mes jours de grimper sur les montagnes sont passés."

Pie XI s'est également inquiété d'une paire de chevaux spéciaux appelés "Serafini" et qui sont seulement attelés au carrosse papal. On en a immédiatement conclu qu'il comptait se rendre à la loge extérieure de Saint-Pierre en voiture, en dehors du Vatican.

DE L'OR A LOS ANGELES

Los Angeles.—Les ouvriers d'une compagnie de construction, faisant une excavation pour les fondations d'un immeuble au coin des rues Figueroa et Jefferson ont découvert un filon d'or d'une richesse de plusieurs milliers de dollars à la tonne.

Qu'est-ce qu'un homme peut dire à sa femme? Rien! Qu'est-ce qu'une femme peut faire à son mari? Tout!

Ments qu'éveille dans les esprits meusiens le retour de M. Poincaré aux affaires. L'observateur impartial n'en rencontre nul autre et cette unanimité ne laisse pas d'être réellement saisissante.—Geo. London (Le Journal),

La Renaissance du Quartier Français

PAR JACK BELGEE

ART. IV

Au début de la semaine je m'étais dit: "Cette semaine-ci je ne publierais aucune lettre, même la plus élogieuse, car je vais réserver ma colonne pour une chose bien méritoire."—Et voilà qu'hier après-midi, j'en recevais une d'un de nos concitoyens. Cette charmante personne a facilité beaucoup mon travail cette semaine, car mon article allait précisément être basé sur le sujet mentionné dans sa missive.

Je vais donc vous communiquer le texte complet de cette lettre:

Mon cher M. Belgée:

Je lis avec infiniment d'intérêt vos articles ayant trait à la "Renaissance du Vieux Carré." C'est un sujet d'actualité palpitant. Tout le monde veut voir le "Vieux Carré" reprendre son aspect d'autrefois, et pour arriver à ce résultat il est nécessaire que les faits et gestes de ceux qui se multiplient pour amener la résurrection de ce quartier si romanesque et si intéressant de notre vieille cité, soient appuyés par notre presse. On ne saurait donner trop de publicité à leurs efforts, et l'Abeille a mille fois raison, en sa qualité de "doyenne" de la presse locale et d'organe de langue française, de louer les citoyens à l'esprit éclairé qui veulent voir redonner un "Vieux Carré" tel que nos ancêtres l'ont connu.

A ce sujet je vous ferai remarquer qu'il est à souhaiter que tous les amis du "Vieux Carré" se rendent au "Society Trade Ball" de vendredi prochain. Le but de cette fête, comme vous le savez, est d'augmenter le fonds qui est consacré à la reconstruction de l'édifice le plus typique et le plus important du "Vieux Carré" (je me demande s'il

est vraiment nécessaire de le nommer), l'Opéra Français. Personne n'a le droit de se dire amant du passé et de l'histoire s'il ne se rend pas au Society Trade Ball. Ce bal est organisé sous les auspices de ceux qui depuis la destruction de l'Opéra n'ont cessé de faire entendre leurs appels répétés pour en effectuer la reconstruction.

Nous sommes en pleine "grande semaine" du Carnaval. C'est maintenant que nous devons tout particulièrement nous rendre compte de l'urgence qu'il y a à rebâtir l'Opéra. Sans cet édifice nos grands défilés et nos bals célèbres ne peuvent jamais avoir tout l'éclat qui leur revient. Protée, Momus, Comus et le "Roi des Rois," Sa Majesté Rex, ne peuvent régner avec autorité ou distinction sans le palais ou naguère ils tenaient leurs assises et où leurs grandes soirées de gala avaient lieu. Ces rois ont revêtu leurs plus beaux manteaux et ont reposé sur leurs fronts leurs diadèmes étincelants, leurs cours sont reconstitués et ils semblent désireux de reprendre dans toute leur splendeur les traditions qui dominaient à notre ville un cachet inoubliable à l'époque du Carnaval; mais leurs regards se dirigent constamment vers le coin des rues Bourbon et Toulouse, où ils espèrent voir surgir du sol un édifice qui soit digne d'eux et de leurs sujets.

"Allons donc tous au Society Trade Ball!"

Amis lecteurs, que pourrais-je vous dire de soi plus convenant que la lettre de notre ami? Rien.—A l'exception peut-être d'une seule chose, je puis tout-à-fait répéter ceci:

"ALLONS TOUS AU SOCIETY TRADE BALL." DEMAIN SOIR.

LE CANAL DE SUEZ

Jusqu'au siècle dernier les navires se rendant d'Europe ou d'Amérique vers les Indes étaient obligés de contourner la côte occidentale d'Afrique et de doubler le cap de Bonne-Espérance; ce fut donc un événement d'une importance considérable que le percement, en 1869, de l'isthme de Suez qui permettait aux navires de gagner directement les Indes par la

Mer Rouge et l'Océan Indien. Le tableau ci-dessous montrera quelle économie de temps et d'argent, représente au départ des principaux ports d'Europe ou d'Amérique le voyage des Indes par le Canal de Suez comparativement à l'ancien trajet par l'Atlantique:

Indications des Ports d'Europe et d'Amérique	Par le Canal de Suez Lieues	Par l'Atlantique Lieues
Constantinople	1,800	6,100
Malte	2,062	5,800
Trieste	2,340	5,960
Marseille	2,374	6,550
Cadix	2,224	5,200
Lisbonne	2,500	5,350
Bordeaux	2,800	5,550
Le Havre	2,824	5,800
Londres	3,100	5,950
Liverpool	3,050	5,900
Amsterdam	3,100	5,950
Saint-Petersbourg	3,700	6,550
New-York	3,761	5,200
La Nouvelle-Orléans	3,724	6,450

(1 lieue française = 2.49 milles terrestres)

L'utilité de la jonction de la Mer Méditerranée et de la Mer Rouge par un canal navigable a attiré l'attention de tous les grands hommes qui ont régné en Egypte depuis Sésostri, Alexandre et César.

Un canal communiquant avec le Nil a déjà existé dans l'antiquité, pendant une première période de cent ans, jusque vers le milieu du neuvième siècle avant l'ère; pendant une seconde période de 445 ans, depuis le règne des premiers successeurs d'Alexandre jusque vers le quatrième siècle avant l'ère; et enfin pendant une troisième période de 130 ans après la conquête arabe.

Bonaparte, dès son arrivée en Egypte, chargea une Commission de rechercher s'il serait possible de rétablir cette ancienne voie de communication. L'ingénieur Le Père rédigea alors un mémoire dans lequel la question était résolue par l'affirmative. Il estimait les dépenses à 17,000,000 de francs alors qu'en réalité les travaux exécutés ultérieurement coûtèrent 400,000,000 de francs (1 franc au taux normal—\$0.20).

Ferdinand de Lesseps, alors jeune diplomate, lut ce mémoire et le 30 novembre 1852, fit signer au Khédive Mohamed Saïd, un firman lui concédant le pouvoir de "fonder et diriger une Compagnie pour le percement de l'isthme de Suez."

Le 15 décembre 1858, la Compagnie du Canal de Suez était constituée, au capital de 200,000,000 francs, divisé en 400,000 actions de 500 francs. La France en souscrivit 207,111, l'étranger 15,247, l'Angleterre aucune, Mohamed Saïd les 177,842 qui restaient.

Pour ce travail gigantesque, on eut recours à des dragues de 125 pieds de long, 25 pieds de large et 45 pieds de haut, pesant jusqu'à un demi million de kilogrammes, et enlevant jusqu'à 10,000 pieds cubes par jour; ces dragues rejetaient la terre par des courroies d'évacuation en toile, de 220 pieds de long, se déversant dans les puis de bateaux porteurs qui emmenaient les terres vers le lac Timsah.

En 1863, l'Angleterre d'abord et le nouveau Sultan Abdul-Aziz ensuite, se montrèrent hostiles à l'achèvement du Canal et il fallut toute l'influence de l'impératrice Eugénie pour empêcher l'ingérence turque dans l'entreprise.

Le 18 mars 1869, le Khédive inaugura l'entrée des eaux de la Méditerranée dans les Lacs Amers.

Les hésitations qu'avaient montrées les armateurs à choisir cette nouvelle route maritime ne furent pas de longue durée devant les avantages que présentait le Canal. Mais la guerre de 1870-1871 entraîna un peu le début du trafic.

En 1870, les recettes de la Compagnie n'atteignaient pas \$2,000,000, alors qu'en 1910 elles dépassèrent 26,000,000.

En 1875, le Khédive, à bout de ressources, vendit ses actions à l'Angleterre qui devint ainsi l'associée de la France dans la Compagnie.

En 1888 enfin, le Canal fut neutralisé et les Anglais occupant l'Egypte, modifièrent les taxes et imposèrent l'adjonction d'Administrateurs anglais aux Administrateurs français.

Malgré la guerre de 1914 qui diminua le trafic, les travaux d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Suez ont repris avec une très grande activité. On comptait en 1914, à la traversée de l'isthme de Suez, 4,802 navires transportant 391,772 passagers (chiffre qui n'avait jamais été atteint), dont 238,720 passagers militaires.

L'influence de la guerre se fait sentir sur les statistiques suivantes: l'année 1915 s'inscrit avec 3,708 traversées, 1916 avec 3,110 traversées. En 1917, les navires qui ont transités ne sont plus que 2,253 et, en 1918, 2,822.

En 1968 aux termes de la chartre initiale, après quatre-vingt-dix-neuf ans d'exploitation par la Compagnie, le Canal et tout ce qui l'accompagne deviendront la propriété du gouvernement égyptien, sous réserve d'un renouvellement du bail ou d'une entente à conclure pour les conditions de la reprise.—La Revue Bleue.

En 1863, l'Angleterre d'abord et