

PRIX DE L'ABONNEMENT.
 Edition Quotidienne.
 Les An. 6 Mois. 3 Mois. 1 Mois.
 POUR LES ETATS-UNIS... \$12.00 \$6.00 \$3.00 \$1.00
 POUR L'ETRANGER..... \$13.15 \$7.35 \$3.75 \$1.35
 Les abonnements se soldent invariablement d'avance.

Le Numéro Cinq Sous

PRIX DE L'ABONNEMENT.
 Edition Hebdomadaire.
 Les An. 6 Mois. 3 Mois. 1 Mois.
 POUR LES ETATS-UNIS... \$12.00 \$6.00 \$3.00 \$1.00
 POUR L'ETRANGER..... \$13.15 \$7.35 \$3.75 \$1.35
 Les abonnements se soldent invariablement d'avance.



L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE.

PRO ARIS ET FOCIS

SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1827

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI, 27 SEPTEMBRE 1907

81ème Année

POUR LA VITESSE!

Interview rétrospective des passagers du premier transatlantique.

Paris, 12 septembre.

On suit avec une curiosité passionnée le match des deux paquebots sur l'Océan... On attend avec impatience la dépêche qui annoncera la victoire du plus rapide de ces deux bâtiments. La loi du monde semble être aujourd'hui la vitesse. Sur mer aussi bien que sur terre, c'est la lutte expérimentée contre la distance. Il faut décider si l'on change la représentation symbolique du vieux père le Temps, un peu troublé dans ses habitudes, par les défis continus qui lui sont portés.

Durant ces jours de compétition, les hommes se sont abîmés, des monstres fumants passent devant lui qui sont de grands experts, des automobiles vertigineuses, des navires qui imitent maintenant leur allure. C'est à tout prendre, un moyen d'aigreur de l'état de la vie que de ne pas perdre un moment. Et quand les ballons se mettront de la partie, ce qu'il est aujourd'hui permis de prévoir dans un délai rapproché, ce ne sera plus une métaphore que de dire qu'on va "aussi vite que le vent". Le vingtième siècle, décidément, "boit l'espace".

Une interview bien amusante à imaginer, ce serait, en ce moment, celle d'un des voyageurs du premier paquebot transatlantique, qui croyait, en son époque, avoir accompli un prodige. Le voyageur, avec sa longue redingote, sa casquette et son chapeau gris, débauchant tout fier d'avoir franchi les mers, d'Angleterre en Amérique, en moins d'un mois? Si on lui dit, alors, qu'on arriverait à faire ce trajet en quelque cinq jours!

On ne peut plus se livrer qu'à des interviews rétrospectives, en interrogeant les générations disparues. Du moins, reste-t-il de précieuses témoignages de cette époque où on pensait avoir réalisé le dernier mot du progrès, et, par contraste, il est curieux de se reporter aux impressions de ces "globe-trotters" d'antan, persuadés qu'ils faisaient preuve de la plus grande hardiesse en s'abandonnant à la vapeur pour un aussi long parcours.

Et dire qu'on leur viendra peut-être un jour offrir l'orgueil d'aller si promptement d'un continent à l'autre, nous paraîtrons à nos petits-neveux "des gens qui n'étaient pas pressés".

Mais, à la vérité, le tout premier voyage, le voyage initial, s'effectuait sans passagers. Cela paraît trop audacieux.

On peut, dans les annales maritimes, accorder un souvenir à l'entrepreneur américain Scarborough, qui conçut l'idée de franchir l'Océan sur un bateau à vapeur, le "Savannah". C'était un navire à voiles qu'il avait transformé, comme le fit le sieur Clubin dans les "Travailleurs de la Mer". Il avait tenté, comme expérience, la traversée de Savannah à New York, plusieurs fois. S'estimant prêt, il couvrit les mers de New York de grandes affiches, où on pouvait lire ceci:

Le steamship "Savannah" capitaine Rovers. Partira sans faute pour Liverpool le 20 mai 1819.

Les passagers, "s'il s'en présente", peuvent être sûrs de trouver tout le confort désirable. S'adresser à bord.

Il y a deux superbes cabines pour les dames, une pour les messieurs plus, trente-deux couchettes élégantes.

La restriction "s'il s'en présente", en parlant des voyageurs, était assez plaisante. De fait, aucun passager ne se présenta. On vint admirer le "Savannah", l'examiner, l'étudier. Mais personne ne consentit à se risquer sur le bâtiment. On eut beau retarder le délai, aucun touriste ne prit son billet. L'heureux Scarborough n'en partit pas moins, et, à la fin de juin, il arrivait à Liverpool. Mais ce n'était pas sans inci-

dents! D'abord, il avait eu à lutter contre les égards excessifs d'un navire croyant qu'il avait le feu à son bord et voulant le sauver malgré lui. Puis des vagues anglaises avaient imaginé qu'il allait dévaler Napoléon à Sainte-Hélène et lui avaient donné la chasse. Enfin, il avait trop présumé de ses forces et le charbon lui avait manqué. Tous ces déboires découragèrent le brave Scarborough, qui ne renoua pas l'aventure.

D'ailleurs, en 1835 encore, un homme qui faisait autorité, le professeur Lyster, déclarait dogmatiquement que la traversée d'Angleterre en Amérique à l'aide de la vapeur était un rêve, une utopie et "démocratisme" scientifique.

Combien de fois une idée nouvelle et féconde a-t-elle été ainsi traitée d'absurde par les savants officiels! Au moment de l'établissement du câble transatlantique, Babinet, qui n'était pourtant pas le premier venu, affirma que c'était une simple chimère, et il n'y a pas si longtemps que, en pleine Académie des sciences, où on présentait le phonographe, deux membres de l'illustre compagnie ne voulurent voir la quinine supercherie et un tour de ventriologue de l'envoyé d'Edison qui faisait fonctionner l'appareil.

Le passager qui fut donc interrogé — à travers le temps — c'est celui du "Sirius", en 1845. Ah! celui-là, ce fut le héros du moment! Il n'avait guère mis que trois semaines pour arriver du port de Cork, en Irlande, à New-York.

Il fallait bien que les préjugés disparaissent, devant la victoire. Le passager du "Sirius" connut les émotions et l'ivresse du triomphe. Les batteries de New-York tonnèrent en son honneur, toutes les cloches sonnèrent, les acclamations lui assourdissaient les oreilles. Il put croire, de bonne foi, que, en s'embarquant sur ce navire, il avait fait un acte sublime.

Les New-Yorkais se disputèrent les voyageurs amenés par le "Sirius". C'est à qui en posséderait un, pour lui faire raconter, en détail, toutes les phases de la traversée; c'était à qui les accueillait de compliments et de flatteries.

"Je suis pourtant venu ici pour affaires", écrivait l'un d'eux, M. Campbell, mais nous sommes tellement entourés et fêtés que le temps me demande quand j'aurai le temps de m'en occuper."

Cependant, un autre, M. Abbey, avait eu, bien qu'il acceptât les félicitations, comme ses compagnons de route, de si graves émotions qu'il ne voulait repartir que par un navire à voiles. Il avait le courage intermittent.

Mais combien il faut se hâter de profiter d'une heure de gloire! Peu de temps après, le passager du "Sirius" n'était plus rien. Il était remplacé dans la faveur publique par le passager du "Great-Western", qui avait fait le voyage en quinze jours et dix heures; exploit que ne renouvela pas ce bâtiment, délaissant alors le record de la vitesse. Pour le "Great-Western", cela semblait tout à fait merveilles, et il faut reconnaître que c'était une belle prouesse, en effet, pour l'époque.

L'élan était donné, les grandes compagnies se formèrent. En 1843, le "Great-Britain" était le premier navire en fer et à hélice. Le mécanicien qui le conduisit, dont il eut été intéressant d'avoir les souvenirs, est mort tout récemment, nonagénaire. Le "Great-Britain" finit mal, d'ailleurs; il échoua à son troisième voyage. En 1872, on admirait que la traversée se fit en douze jours au plus. Semble-t-on parler de temps assez reculés?

Mais c'est au premier voyage transatlantique que j'ai pensé, en ce moment où deux navires sur la vaste mer ne lutent plus que pour

une question d'heures, et même de minutes....

Le Record de l'Atlantique.

Le record de la vitesse des paquebots transatlantiques allant d'Europe en Amérique est détenu depuis sept ans par le navire allemand "Deutschland", du port de Hambourg, qui a franchi les 3,000 milles marins séparant Cherbourg de New-York avec une vitesse moyenne de 23 nœuds 15.

Ce même "Deutschland" détient aussi le record de la plus grande vitesse obtenue durant vingt quatre heures. Il a, en effet, fourni un jour 601 milles, ce qui n'a jamais fait encore un autre navire, et ce qui donne une vitesse moyenne d'un peu plus de 25 milles à l'heure.

La lutte est extrêmement vive depuis plusieurs années entre les différentes compagnies de navigation transatlantiques qui se disputent ce record de vitesse.

En Angleterre, la compagnie Cunard est entrée en lice afin de maintenir sa vieille réputation et elle a mis en chantier, l'année dernière, deux énormes paquebots à turbines, la "Lusitania" et la "Mauretania", sur lesquels elle compte pour gagner la palme.

La "Lusitania" a fait son premier voyage il y a quelques semaines. Elle a quitté Liverpool le samedi 7 septembre à sept heures du soir, devant une foule immense accourue pour assister à son départ. Pour battre le record du "Deutschland", elle eût dû arriver le 13 du mois à New-York avant sept heures du matin. D'énormes paris avaient été engagés à ce sujet de l'autre côté du détroit, où l'on raffole de tout ce qui est match et de tout ce qui est sport.

Ceux qui auront joué la chance de la "Lusitania" en seront, cette fois, pour leur argent, car ce paquebot n'est arrivé à New-York, ou mieux au phare de Sandy Hook, qu'à huit heures cinq. Et ils auront, on le voit, le regret — ou la satisfaction, comme on voudra — d'avoir été battus de bien peu de vérité, puisque leur champion aura donné 23 nœuds 05 de moyenne contre les 23 nœuds 15 du "Deutschland".

La "Lusitania" a reçu, à son entrée à New-York, une ovation splendide. Le navire a été salué par les sirènes de tous les paquebots présents et suivi par une nuée d'embarcations pavées. A terre, des drapeaux étaient déployés....

Il est possible, il est même certain que dans un prochain voyage le nouveau Cunard aura prouvé sa revanche. La brème a, cette fois, un peu contrarié sa marche, et d'ailleurs il arrive souvent que, sur un navire neuf, les "portages" des pièces ne sont pas parfaits; il y a des frottements qui ont besoin d'être adoucis et toute une série de petits détails qui ont besoin d'être revus, en sorte que la "Lusitania", qui, comme toute, fournit une vitesse déjà très remarquable n'a pas dit son dernier mot en fait de rapidité.

C'est, en tout cas, un superbe navire, qui détient sans conteste un record d'un autre genre, celui de la grandeur. Tandis, en effet, que le "Deutschland", par exemple, a 205 mètres de long et des machines de 35,000 chevaux, la "Lusitania", comme la "Mauretania", a 239 mètres de long et des machines de 70,000 chevaux; elle peut transporter 3,700 personnes, dont 25 officiers et 574 hommes d'équipage.

Mais ce record de la grandeur, elle est déjà menacée de le perdre: on annonce, en effet, la construction d'un navire qui aura 262 mètres de longueur! De tels navires coûtent fort cher à construire et consomment énormément de charbon: la "Lusitania" a coûté 35 millions de francs et elle "mange" 1,350 tonnes de charbon par jour. Mais on se trouve admirablement bien à bord de ces géants de la mer, on y jouit d'un confort extraordinaire — tout le confort moderne: ascenseurs, téléphone, électricité, comme dans les appartements nouveaux — et les compagnies de navigation qui possèdent de tels navires ne craignent pas de demander aux voyageurs des prix de passage rémunérateurs.

Dans cette course à la vitesse, la part de la France n'est pas si mauvaise qu'on se plaît parfois à

le proclamer. Notre transatlantique "Provence", parti du Havre samedi à dix heures du matin, est arrivé hier à cinq heures du matin à New-York, ayant réalisé dans ce voyage la très belle vitesse moyenne de 22 nœuds 5.

Pourquoi "Lohengrin" ne fut pas représenté en 1881

Angelo Neumann fut un impresario célèbre qui donna à Berlin, à Londres, à Rome, à Pétersbourg les chefs-d'œuvre de Wagner. Il brùlait de les faire connaître à Paris, et raconte dans ses souvenirs, dont le "Mercure musical" traduit les passages les plus intéressants, pourquoi il ne put arriver à y faire jouer "Lohengrin".

Il arriva à Paris au milieu de 1881 avant arrêté de la façon suivante la distribution de la pièce: Elsa, Mme Sachse-Hofmeister; Ortrud, Mme Reicher-Kindermann, doublée par Mme Matern, dite "Lohengrin"; Hans, Vogl; Telramund, Otto Schelper; le roi Henri, Heinrich Wiegand; le comte chef d'orchestre, Seidl ou Mottl.

Neumann était muni de recommandations de Bismarck pour l'ambassadeur d'Allemagne, prince de Hohenlohe, et pour l'ambassadeur d'Autriche, comte Beust. Il avait une lettre de Meus Cosima Wagner pour Jules Ferry et de chaleureux mots d'introduction pour Saint-Saëns et Gounod.

L'impresario se mit en quête d'un théâtre; le théâtre des Nations, actuellement théâtre Sarah-Bernhardt, lui plut; il entra en pourparlers avec le directeur. Toutefois, avant de conclure, il voulut s'assurer de la possibilité de l'entreprise.

Le prince Hohenlohe lui dit: "Signez tranquillement: le "Lohengrin" allemand remportera avec vous un triomphe à Paris". Tout en causant, le prince n'avait conduit hors de son cabinet jusqu'à son salon. J'avais pris congé et au moment où je tenais la porte, il me rappela soudain: "Écoutez, mon cher directeur, ne concluez pas encore; je voudrais connaître l'avis du gouvernement. Je donne après-demain un dîner officiel: le président de la République et tous les ministres seront là; je mettrai la conversation sur votre sujet et je verrai: attendez jusque-là et je vous ferai signe."

En attendant, Neumann poursuivit ses démarches. Saint-Saëns se montra enthousiaste du projet et donna, en l'honneur de l'impresario, un dîner où des toasts vibrants furent portés. Cependant, l'ambassadeur d'Autriche avait fait au projet de Neumann les plus expresses réserves. "Mon cher ami", lui dit le comte Beust, je tiens votre entreprise pour tout à fait dangereuse. Les Français démoliraient votre théâtre."

Des difficultés surgirent. Lamoureux et Fédite Durand, forts d'un contrat antérieur avec Wagner, déclarèrent qu'ils s'opposeraient aux représentations de "Lohengrin". Neumann prête même à ce sujet à Lamoureux d'inraisonnables paroles. Comme on parlait de procès il se serait écrié: "Vous ne trouverez pas en France un juge pour donner tort à un Français contre un Allemand. — Eh bien, répondit-il aussitôt, moi j'ai plus de respect que vous de la justice française, et je suis persuadé qu'un magistrat français donnera toujours gain de cause à un Allemand contre un Français, si l'Allemand a raison."

Une lettre de Mme Wagner vint arranger les choses et les négociations continuèrent. Le prince Hohenlohe lui rendit compte, en ces termes, des conversations qu'il avait eues et qui lui étaient favorables.

Au dîner officiel, lui dit-il, je vous ai mis en cause, et j'ai demandé si le gouvernement avait quelques scrupules politiques à tout riser des représentations de "Lohengrin" en allemand par des artistes allemands, en faisant remarquer que les chœurs, l'orchestre et les décors viendraient d'ici.

Le président Grévy répondit: "Le premier: "Je n'y mets qu'une condition: la première loge "souscrite" sera par la présidence." Gambetta ajouta: "Je "retiens la seconde". Et ainsi de suite pour chacun des membres du gouvernement."

Après avoir insisté sur quelques détails, le prince conclut avec bienveillance: "Signez vos contrats et réservez-moi une loge aussi."

Neumann télégraphia en Allemagne, conclut avec la direction du théâtre des Nations, lui remit 15,000 francs de provision, commanda les décors, les costumes, embaucha des artistes pour les chœurs et l'orchestre. Puis il se rendit à Munich pour obtenir du roi l'autorisation de laisser jouer à Paris M. et Mme Vogl.

À son arrivée, une surprise l'attendait: Vogl lui annonça que des dépêches venues de Paris assuraient l'échec de son entreprise. Le roi en avait reçu de particulières et refusait l'autorisation demandée, "par crainte de voir le théâtre assailli pendant les représentations et la vie des artistes allemands mise en danger."

A Vienne, même note. Neumann, découragé, renonça à son entreprise: "Lohengrin" ne devait pas encore être donné à Paris.

Ce qui étonna le plus ce fut d'apprendre que la dépêche qui avait si fort alarmé le roi de Bavière était du prince Hohenlohe, du même ambassadeur qui lui avait prodigué tant d'encouragements.

Pourquoi l'ambassadeur avait-il en si peu de temps changé d'avis et ruiné des projets qu'il avait aidé à bâtir? Les souvenirs d'Angelo Neumann ne le disent pas.

LA GRACE DE SOLEILLAND.

L'abeille, dans ses dépêches, annonçait l'autre jour que la peine de Soleilland avait été commuée. A ce sujet nous lisons dans une feuille parisiennaise sous la date du 14 septembre:

Comme nous l'avions fait prévoir hier, le Président de la République a signé dans la journée la grâce de Soleilland. Me Robert Bernsteln, défenseur du condamné, avait, été selon l'usage, mandat à Rambouillet, il était parti de Paris à midi et demi en automobile, pour se trouver, à deux heures, au rendez-vous présidentiel; l'avocat de Soleilland a été reçu avec beaucoup de cordialité par M. Fallières et, après un entretien qui a duré environ une demi-heure, il a quitté le château de Rambouillet en emportant l'impression que son client serait gracié.

Son avocat le trouve donc en train de jouer paisiblement aux cartes, et il ne fait pas autrement ému de l'entrée dans sa cellule de M. Bernsteln.

Soleilland, lui dit celui-ci, j'arrive de Rambouillet, le Président de la République a commué votre peine, et j'ai tenu à venir vous en prévenir immédiatement....

Le condamné répondit sans émotion: — Je m'attendais à la décision présidentielle....

Puis, après une pause: — Je vous remercie, dit-il à Me Bernsteln, de votre dévouement et de ce que vous avez fait pour moi....

Après quoi il reprit la partie commencée.

Les habituelles formalités judiciaires vont suivre maintenant. Il y aura notamment la cérémonie de l'enterrement des lettres de grâce, et une question assez curieuse se pose à ce sujet. Cette cérémonie, en effet, qui n'est autre qu'une solennelle formalité d'engagement, se fait toujours à la Cour d'appel "toutes chambres réunies". Or les Cours et Tribunaux sont actuellement en vacances. Faudra-t-il, en l'honneur de Soleilland, faire rentrer toute la Cour d'appel à Paris? Ce serait peut-être excessif, et il est probable que l'enterrement aura lieu simplement devant la Chambre des appels correctionnels, l'autre chambre qui siège actuellement.

Les parents de la pauvre petite Marthe Erbeling ont appris la nouvelle dans la soirée, par une seconde édition de "l'Intran sigean", que Soleilland était gracié. Quoique depuis plusieurs jours, ils s'attendaient eux aussi,

par la lecture des journaux, à ce dénouement, leur saisissement a été extrême, et ils ont éclaté en sanglots. La malheureuse mère s'est écriée en se jetant dans les bras de son mari:

— Il n'y a plus de justice!....
 — Il n'y a pas de justice!....
 Et comme l'infortuné vieillard restait muet:

— Tu ne dis rien! lui demanda-t-elle.
 — A quoi bon? répondit le pauvre père d'une voix accablée.
 La vieille Mme Erbeling avait adressé au procureur général la lettre suivante:

Monsieur le procureur général, Après les douloureuses épreuves que j'ai subies, il me reste un devoir à remplir. Parmi les pièces à conviction produites au procès Soleilland figuraient les divers effets portés le jour du crime par ma malheureuse petite fille. Vous voudrez bien, je l'espère, comprendre quel est pour moi le prix de ces tristes reliques et le souci que j'ai d'éviter la curiosité malsaine qui s'y pourrait attacher.

J'ai donc l'honneur, monsieur le procureur général, de solliciter de votre haute bienveillance la restitution de ces objets. Agréés, etc.

Il est probable qu'il sera déféré au désir de cette malheureuse mère. Une remarque finale dont les gens superstitieux pourront tirer des conséquences variées: Soleilland a été gracié le vendredi 13....

Le siège d'un bandit.

Chicago, 26 septembre.— Richard Walton, le nègre qui est recherché par la police de cette ville pour l'assassinat de Mme Lillian White Grant, s'est réfugié dans un bâtiment abandonné à quelques milles au sud de Chicago où il est solidement barricadé et défie les agents chargés de l'empêcher de sa personne.

Walton a en sa possession plusieurs carabines et de nombreuses munitions, et il est à prévoir qu'il offrira une résistance désespérée. Cinquante agents de police sont sur les lieux.

Assemblée des actionnaires du Mexicain Central.

Boston, Mass., 26 septembre.— L'assemblée annuelle des actionnaires de la Mexican Central Railway Company a eu lieu cet après-midi à Boston. M. H. Clay Pierce, Eben R. Richards, W. Dudley et W. L. Wagner ont été réélus au poste de directeurs.

Le président Richard, dans le rapport lu aux actionnaires, a annoncé que les bénéfices nets de la compagnie avaient été de 316,595 dollars plus éviés que pendant l'exercice écoulé.

Le tarif sur les lignes du Mexicain Central a été légèrement élevé avec l'approbation du gouvernement mexicain.



Cluett SHIRTS
 Égalent en apparence, forme et durée la production de nos magasins de chemises soigneusement faites sur commande. Elles sont de valeur exceptionnelle à \$2.50 et plus. CLUETT, PEABODY & CO. FABRICANTS DES COLS ARROW.

Six cents balles de coton détroites.

Havre, 26 septembre.— Le besoin qui avait éclaté dans une des villes de la vapeur anglaise "Madawask", arrivé lundi dernier au Havre, de Galveston, a été finalement éteint. Six cents balles de coton ont été complètement consumées. Les pertes matérielles sont estimées à \$45,000.

Assemblée des actionnaires du Mexicain Central. Boston, Mass., 26 septembre.— L'assemblée annuelle des actionnaires de la Mexican Central Railway Company a eu lieu cet après-midi à Boston.

Le président Richard, dans le rapport lu aux actionnaires, a annoncé que les bénéfices nets de la compagnie avaient été de 316,595 dollars plus éviés que pendant l'exercice écoulé. Le tarif sur les lignes du Mexicain Central a été légèrement élevé avec l'approbation du gouvernement mexicain.

DIAMANTS, MONTRES, Bijoux en Argent et Or Massif.
A. M. HILL,
 635 rue du Canal.

JE CROIS QUE C'EST VICTOR HUGO QUI A DIT QUE CE MONDE (qui rappelle au patient, que chose faisant patience tel par quelques faits connus dans un autre monde, que les portes de ce monde-ci se ouvrissent dans un autre monde, que par un autre monde. Il dit que les hommes sont l'humanité employant, jamais le mot bonheur, qui n'existe pas de condition humaine. Nous pouvons, cependant, améliorer la condition de parer. Nous pouvons avoir plus de ceux qui paient et qui pleurent, de ceux qui s'abîment lentement vers la tombe. Nous DE VOIR aider les malades, nous DEVONS donner. Ce qui est plus heureux de donner que de recevoir. La compassion des misères d'autrui doit être infinie, elle est comme une pluie bienfaisante sur un sol aride. Bien heureux celui qui donne. Donnez s'il vous plaît, car ce sont des malades, votre petite obole pourrait sauver la vie d'une personne méritante qui est à la veille de devenir poitrinaire. Participez à cette grande œuvre éteinte comme nous devons notre affection aux morts illustres. Prenez avec enthousiasme et de tout cœur une noble résolution et Donnez. Veuillez bien ne pas remettre, mais envoyer votre contribution immédiatement à

W. G. TEBULT,
 Président de la Ligue Anti-Tuberculeuse de la Louisiane.
 217 RUE ROYALE.