

LE NUMERO  
Edition Quotidienne  
Le Numéro  
Cinq sous

Le Numéro  
Cinq sous

# L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE.

PRO ARIS ET FOCIS

SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1911

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 8 SEPTEMBRE 1911

85ème Année

## Chemins de fer d'autrefois.

Paris, 27 août : L'Angleterre se remet de l'émotion que lui a causée la grève des chemins de fer, et bien que brève, cette interruption presque complète du trafic n'a pas laissé de causer de grandes pertes, dont les exportateurs français ont eu leur part.

J'ai sous les yeux un rapport, datant de cinquante ans exactement, sur les chemins de fer anglais. Il fait constater, quels que soient les griefs actuels des travailleurs de la voie ferrée, chez nos voisins, leurs conquêtes successives pour l'amélioration de leur sort.

C'est alors que leur condition était véritablement pénible. En Angleterre, comme partout, on n'exploitait pas les chemins de fer. Il y avait, il y a encore, le réseau anglais de 16,000 kilomètres et il est divisé en un nombre considérable de compagnies; il n'y en a pas moins de trois cents, et les unes contre les autres se faisant une âpre concurrence. La fusion n'est guère allée que de la main morte, comme il est facile de s'en rendre compte.

Ainsi, après une catastrophe sur une ligne d'Écosse, fut-il établi que le mécanicien et le chauffeur travaillaient depuis trente heures, lorsqu'elle se produisit. Ils étaient l'un et l'autre exténués. Le garde du convoi était de service depuis l'avant-veille au soir. Il avait cédé au sommeil, étant à bout de forces.

A la suite d'un accident survenu près de Birmingham, il fut prouvé que les deux hommes de la machine avaient été sur pied vingt-six heures de suite. Le conducteur d'un train de marchandises était en fonction, régulièrement, de six heures du matin au lendemain matin huit heures et demie. Sur certaines compagnies, la moyenne de travail était de seize heures par jour. A Northampton, un aiguilleur travaillait dix-huit heures par jour. Des conducteurs de trains partaient à cinq heures du matin et n'étaient libres qu'à onze heures du soir. Des faits semblables furent révélés sur toutes les lignes : le rapport dont je parle, qui les groupait, provoqua une émotion vive, et ce fut à partir de ce moment que les choses commencèrent à changer, dans un sens plus raisonnable et plus humain.

Beaucoup des agents, ainsi surmenés, étaient atteints de maladies nerveuses, et la fréquence des accidents était en raison directe de l'écrasante fatigue imposée au personnel.

Les enquêtes, menées enfin sérieusement, démontrèrent nombre d'autres abus, dont s'inquiéta l'opinion, et qui cessèrent dès lors, au moins partiellement. Ce ne fut pas sans étonnement qu'on apprit que, dans le Staffordshire, un poste important de préposé aux signaux, se trouvant avoir d'importantes responsabilités, était occupé... par une petite fille de treize ans. Des fonctions d'aiguilleur étaient remplies par des enfants. Un télégraphiste, chargé de transmettre et d'expédier les dépêches concernant la voie, et, par conséquent, la sûreté des trains, avait, en même temps, d'autres occupations qui le forçaient à abandonner son poste.

Mais un des faits les plus singuliers qui furent ainsi découverts fut celui-ci : dans le nord du pays de Galles, la direction d'un train avait été remise à un jeune homme de dix-sept ans, qui était étranger au service, ignorant l'organisation des convois et n'avait pas même reçu un tableau de la marche des trains. Il y eut un tel tollé d'indignations qu'il fallut bien que les compagnies observassent plus scrupuleusement les règlements. La vraie réforme des chemins de fer anglais date de cette époque, et elle

eut une répercussion sur les lignes des autres pays.

Les améliorations de la voie, des signaux, les progrès matériels avaient, de beaucoup, précédé la sollicitude pour les agents. Si ceux-ci poursuivirent énergiquement leurs revendications eux-mêmes, aujourd'hui, ils durent, il y a un demi-siècle, des conditions plus équitables de travail à l'intervention du public, mis au courant d'une situation qu'il avait mal connue. Il y avait à la fois sympathie pour des hommes à qui on demandait courtoisement de trop longs efforts et inquiétude pour la sécurité des voyageurs.

Les rapports administratifs—celui-ci avait été ordonné par le "Board of Trade" (le ministère du Commerce)—sont rarement romanesques. Il y avait là, cependant, une bien singulière histoire, à laquelle on aurait peine à ajouter foi, tant elle ressemble à un commencement de feuilleton mouvementé—si on ne la trouvait dans un document officiel. Mais la réalité ne dépasse-t-elle pas, le plus souvent, les conceptions de l'imagination ?

Ce sont Roméo et Juliette sur une ligne de chemin de fer ! Un mécanicien d'une ligne d'Irlande aimait une jeune fille, mais les parents de celle-ci s'opposaient à ce mariage. Un beau jour, les amoureux contrariés prirent un grand parti : le mécanicien se décida à enlever celle dont il était épris. Il avait obtenu d'être changé de dépôt : il fut entendu que la jeune fille partirait dans le train qu'il conduisait pour la dernière fois de son point de départ habituel.

Elle pensait avoir déjoué la surveillance ; elle ne savait pas que ce projet avait été découvert. Le mécanicien prit son service, monta sur sa machine, attendit le coup de sifflet, donna à son train la vitesse réglementaire. Mais qu'elle fut sa surprise en s'apercevant qu'il quittait la voie ordinaire ! Le train était dirigé vers une gare d'évitement. Il stoppa. Il aperçut alors les deux frères de la jeune personne, deux solides gaillards, qui passaient l'inspection des wagons et qui la faisaient descendre de force. Quant au père, par je ne sais quelle ruse, il avait trouvé le moyen de se substituer à un aiguilleur et de diriger le convoi vers ce point.

La justice lui demanda compte, d'ailleurs, de cette façon originale et un peu vive de poursuivre une fugitive au risque de déterminer une catastrophe, qui n'aurait été évitée que par miracle. C'est, je crois bien, le seul exemple d'un train arrêté dans d'aussi bizarres circonstances....

## DEPECHEs Télégraphiques

### Les martyrs de l'aviation.

Mulhouse, Alsace, 7 septembre.—Deux noms ont été ajoutés aujourd'hui au martyrologe déjà long de l'aviation. Le lieutenant Newman, un officier aviateur allemand, était parti de Mulhouse à 6 heures du matin pour Strasbourg, avec un passager, M. Leconte, aviateur français, lorsque, à une vingtaine de minutes à peine après le départ le réservoir à essence de l'aéroplane fit explosion.

Le bruit de l'explosion fut entendu à plusieurs kilomètres à la ronde, attirant l'attention d'un grand nombre de personnes qui, frappées d'horreur contemplant la chute fatale des deux infortunés aviateurs.

Au moment de l'accident l'aéroplane se trouvait à peu de distance du village de Bilzheim, vo-

## Le baron Kiderlen remet à M. Cambon la réponse de l'Allemagne

Aux propositions françaises.

Berlin, 7 septembre.—M. Jules Cambon a eu cet après-midi un nouvel entretien avec le secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, M. de Kiderlen Waechter, au cours duquel ce dernier a communiqué à l'ambassadeur de France la réponse de son gouvernement aux propositions françaises ainsi que les contre-propositions présentées par l'Allemagne.

La nouvelle lancée mercredi soir que le gouvernement allemand avait délivré sa réponse à l'ambassadeur de France, était inexacte. Cette nouvelle avait pris naissance à la suite de la conférence tenue entre le chancelier impérial et le baron de Kiderlen.

Ces deux personnages ont eu ce matin une nouvelle conférence afin de discuter les derniers détails de la réponse du gouvernement et les contre-propositions de l'Allemagne.

Suivant l'officielle "Gazette de Cologne" ces contre-propositions comporteraient une garantie complète des intérêts économiques de l'Allemagne au Maroc. L'accord final se fera, croit-on, sur ce point comme sur celui des compensations territoriales, grâce à la bonne volonté manifestée par les deux gouvernements pour arriver à une entente, mais les négociations seront probablement longues et ardues, en raison des détails importants qu'il sera nécessaire de régler pour définir exactement les intérêts économiques de l'Allemagne au Maroc.

### Les demandes allemandes au Congo.

Si l'on s'en tient à divers indices recueillis ça et là, il semble qu'une certaine détente s'est produite dans la situation et qu'on envisage maintenant avec plus d'optimisme la reprise de pourparlers. Dans les deux pays les gouvernements et l'opinion publique se sont bornés à exami-

ner, plus attentivement que jamais, tous les éléments du problème.

Les conversations entre M. de Selves et M. de Schoen, l'ambassadeur d'Allemagne à Paris, encore qu'elles constituaient en elles-mêmes un symptôme favorable, avaient moins pour objet de traiter et de négocier que de s'expliquer.

M. de Schoen a éclairé son interlocuteur sur les dispositions du gouvernement germanique ; par contre, il a pu donner à Berlin des renseignements aussi exacts qu'utiles sur l'état d'esprit de la France.

Les instructions qu'a emportées M. Jules Cambon, à son départ pour Berlin, lui prescrivaient surtout une méthode. Il s'agissait d'obtenir, touchant la question du Maroc et sa situation politique, des précisions définitives.

On examinerait ensuite les garanties économiques que la France devrait accorder à l'Allemagne au Maroc.

Enfin on discuterait l'étendue des concessions territoriales au Congo.

D'après une information du Temps, l'Allemagne demanderait à la France la partie de sa colonie congolaise comprise entre les points suivants : Au nord, Léré, Fort Archambault, Fort Crampel ; à l'est, l'Oubanghi jusqu'au confluent de l'Alima ; au sud, une ligne allant de ce confluent jusqu'à l'embouchure du Mouni, de façon à laisser Libreville à la France et à donner à l'Allemagne la boucle de Mouni.

Par contre, l'Allemagne rétrocéderait à la France la partie du Cameroun appelé "bec de canard" et consentirait une rectification de frontière au Togo.

Une note communiquée dans la soirée d'hier par l'Agence Havas est venue déclarer que ces informations sur les négociations franco-allemandes, notamment sur ces projets d'échange de territoires, étaient toutes "tendancieuses ou inexactes."

chait qu'il lui dérober les fruits de ses victoires.

Madero, très monté, a accusé Reyes d'actes criminels ajoutant qu'il avait l'espoir que ce général serait bientôt obligé de quitter le pays.

La mention du nom de José Pino Suarez, gouverneur du Yucatan et candidat à la vice-présidence déchaîna une nouvelle bordée de sifflets et de huées, et la foule couvrit la voix de l'orateur par les cris de : "Nous voulons le Dr Francisco Vasquez."

Jugeant qu'il lui était impossible de poursuivre son discours Madero se retira précipitamment en ses appartements ou entouré de quelques intimes il disserta sur l'ingratitude des masses.

Puebla, Mexique, 7 septembre.—Un portrait du général Bernardo Reyes, candidat à la présidence et adversaire de Madero, qui avait été affiché hier soir devant un club politique de cette ville, a déchaîné des troubles d'une certaine gravité.

La troupe a dû intervenir et a procédé à nombre d'arrestations. Au cours de la mêlée plusieurs personnes ont été blessées, quelques-uns grièvement.

Les manifestants se sont battus aux cris de "A bas Reyes", "A bas l'armée."

—Aguila Prieta, Mexique, 7 septembre.—Les fonctionnaires civils qui après la défaite des troupes insurgées avaient pris charge de l'administration des douanes à Aguila Prieta ont abandonné leurs fonctions aujourd'hui à l'arrivée du vice-gouverneur de l'état de Sonora, lequel accompagné par un détachement de soldats les a poliment priés de s'en aller. Immédiatement après leur départ le vice-gouverneur a installé de nouveaux fonctionnaires.

Les anciens avaient été invités à donner leur démission, il y a quelques jours, par le gouvernement mexicain, mais avaient fait la sourde oreille.

No 3009.

## RAPPORT DE LA CONDITION DE LA

# WHITNEY-CENTRAL NATIONAL BANK

A LA NOUVELLE-ORLEANS

Dans l'Etat de la Louisiane, à la cleure des affaires, le 1er Septembre, 1911

ACTIF.	PASSIF.
Prêts et escomptes..... \$10,843,233.35	Fonds capital payé..... \$2,500,000.00
Surtrages, garantis et non-garantis..... 93,757.07	Fonds de surplus..... 1,500,000.00
Bons des E.-U. pour garantir la circulation..... 1,510,000.00	Profits indivis, moins dépenses et taxes payées..... 140,122.67
Bons des E.-U. pour garantir dépôts des E.-U..... 250,000.00	4,140,122.67
Primes sur bons des E.-U..... 60,782.49	Billets de Banques Nationales en circulation..... 1,500,100.00
Bons, sécurités, etc..... 3,274,054.28	Dû à d'autres Banques Nationales..... 1,214,795.37
Maison de banque, meubles et installations..... 1,961,453.25	Dû à des Banques d'Etat et Banquiers..... 1,243,923.92
Dû de Banques Nationales non agents de réserve..... \$279,263.77	Dû à des Compagnies de Trust et Banques d'E-pargnes..... 940,372.19
Dû de Banques d'Etat et Banquiers..... 772,764.32	Dû à des agents de réserve approuvés..... 228,452.17
Dû d'agents de réserve approuvés..... 2,036,982.45	Dividendes non payés..... 1,034.00
Chèques et autres items comptant..... 30,013.99	Dépôts individuels au jets à chèques..... 12,396,440.73
Changes pour clearing-house..... 675,215.69	Demande de certificats de dépôts..... 53,000.00
Monnaie courante fractionnelle, tickets et cents..... 4,350.36	Certificats de dépôts à terme..... 139,614.79
Monnaie légale réservée en banque, à savoir :	Chèques certifiés..... 23,306.51
E-pèces..... 1,409,790.00	Chèques du caissier en circulation..... 28,913.62
Billets legal-tender..... 508,875.00	Dépôts des Etats-Unis, Dépôts des officiers de débours des E.-U..... 27,902.16
Fonds de rédemption avec le Trésorier des E.-U. (5 pour cent de circulation)..... 75,500.00	Bons empruntés..... 1,031,400.00
Dû du Trésorier des E.-U., autre que 5 pour cent du fonds de rédemption..... 20,500.00	Billets payables..... 483,200.00
Total..... \$23,796,590.02	Total..... \$23,796,590.02

ETAT DE LA LOUISIANE, PAROISSE D'ORLEANS, ss.  
Je, JOHN B. FERGUSON, Caissier de la banque susnommée, jure solennellement que le rapport ci-dessus est vrai du mieux de ma connaissance et croyance. JOHN B. FERGUSON, Caissier.  
Souscrit et assermenté devant moi ce 6ème jour de Septembre, 1911. (Signé) A. G. LAPICE, Notaire.  
CORRECT-ATTESTE : J. B. SINNOTT, H. T. HOWARD, SIMON WELS, Directeurs.

## Rapport de la

# WHITNEY-CENTRAL TRUST AND SAVINGS BANK

NOUVELLE-ORLEANS

A la clôture des affaires le 1er Septembre, 1911.

ACTIF.	PASSIF.
Prêts et Escomptes..... \$1,965,328.40	Fonds capital..... \$200,000.00
Bons, actions, sécurités, etc..... 943,476.53	Surplus..... 30,000.00
Propriétés foncières, meubles et installations..... 16,693.53	Profits indivis..... 57,029.53
Comptant en mains et en banques..... 190,217.87	Dépôts..... 2,753,675.63
Total..... \$3,115,705.44	Dépôts spéciaux de bons..... 85,000.00
Total..... \$3,115,705.44	Total..... \$3,115,705.44

Dépôts Whitney-Central National Bank..... \$16,507,757.35  
Dépôts Whitney-Central Trust and Savings Bank..... 2,753,675.93  
Total..... \$19,261,433.28

## JETEZ LES YEUX SUR NOS VITRINES

123 pieds rue N. Remparts—150 pieds rue Iberville.



FRANCIS MAESTRI.



PAUL MAESTRI.

Nous venons de terminer l'inventaire de notre stock et nous découvrons qu'il renferme un immense assortiment de meubles de tous genres et des plus beaux. Nous devons donc renouveler notre offre libérale d'un escompte de 25 0/0 sur toutes sortes de meubles modernes et de tout dernier genre, les plus beaux et les plus artistiques qui soient mis en vente dans cette ville. Nous ne faisons cette offre que pour ce mois de SEPTEMBRE. Ainsi, profitez de cette occasion, obtenez ce qu'il y a de mieux à meilleur marché. Nous devons faire rapidement de la place pour notre immense stock de marchandises fraîches admirablement assorties, qui sont maintenant en route. Nous appelons votre prompt attention sur notre très généreuse offre.

VENEZ TOUT DE SUITE.

## FRANCIS AND PAUL MAESTRI FURNITURE CO.,

LE MAGASIN DE MEUBLES LE MEILLEUR MARCHÉ EN VILLE.  
Au Coin des Rues Remparts et Iberville. Phone Main 249  
57 1874 MAGASIN. LE GRAND. PAVON SUCCESSIONALE