

**PRIX DE L'ABONNEMENT.**  
Edition Quotidienne.  
Un An 6 Mois 3 Mois 1 Mois  
POUR LES ETATS-UNIS \$12.00 \$6.00 \$3.00 \$1.00  
POUR L'ETRANGER \$15.00 \$7.50 \$3.75 \$1.25  
Les abonnements se soldent invariablyment d'avance.

**Le Numéro**  **Cinq Sous**

**PRIX DE L'ABONNEMENT.**  
Edition Hebdomadaire.  
Un An 6 Mois 3 Mois 1 Mois  
POUR LES ETATS-UNIS \$2.00 \$1.50 \$1.00 \$0.50  
POUR L'ETRANGER \$2.50 \$2.00 \$1.50 \$1.00  
Les abonnements se soldent d'avance et de 15 de chaque mois.

# L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

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

1er Septembre 1827.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI, 17 DECEMBRE 1907

81ème Année.

## Le départ de l'escadre américaine pour le Pacifique.



LE PRESIDENT ROOSEVELT.

Old Point Comfort, Vie., 16 décembre.—Les six cuirassés de première classe formant le gros de l'escadre américaine de l'Atlantique sous le commandement du contre-amiral Robley D. Evans, sont partis ce matin de la Base d'Hampton pour leur croisière de 14,000 milles dans les eaux du Pacifique.

Au départ l'escadre a été passée en revue par le président Roosevelt monté sur le yacht "Mayflower".

Le "Mayflower", sur lequel avait pris passage avec le président : Mme Roosevelt, Mlle Ethel Roosevelt, le secrétaire de la marine et Mme Mercaif, le sous-secrétaire de la marine et Mme Newberry, le contre-amiral et Mme Brownson, le contre-amiral et Mme Cowley et le lieutenant-commandant Sims, est arrivé de bonne heure ce matin de Washington.

En arrivant dans la baie où il est salué par les canons de l'escadre, le yacht présidentiel jette l'ancre au centre de la longue ligne formée par les bâtiments de guerre, puis une courte réception, à laquelle prennent part les principaux officiers de l'escadre, est donnée à son bord.

Après la réception le président fait ses adieux officiels aux quatre contre-amiraux et aux seize commandants de l'escadre qui, la cérémonie terminée, regagnent chacun leur bord pour se préparer à l'appareillage.

A 10 heures du matin le signal du départ est hissé au mat du "Connecticut", le navire amiral de l'escadre, et le "Mayflower" prend la tête de la longue ligne de navires qui s'ébranlent les uns à la suite des autres en gardant une distance de 400 yards.

Arrivé devant le phare de Thimble Shoal, le "Mayflower" jette l'ancre pour laisser défiler la formidable escadre sous les yeux du président.

Chaque cuirassé en passant devant le yacht présidentiel tire une dernière bordée, salut d'adieu au chef exécutif de la nation, et bientôt la masse imposante des bâtiments disparaît derrière les caps de la Virginie et n'est plus distinguée que par un long sillon de fumée qui traîne lentement sur l'eau.

L'escadre est composée comme suit :

- Première escadre, première division, commandant en chef, contre-amiral Rob. D. Evans. "Connecticut", (navire amiral), 16,000 tonnes, capitaine Hugo Osterhaus.
- "Louisiana", 16,000 tonnes, capitaine Richard Wainwright.
- "K-mass", 16,000 tonnes, capitaine Charles E. Vogelzang.
- "Vermont", 16,000 tonnes, capitaine William P. Potter.
- Seconde division—Contre-amiral William H. Emory, commandant. "Georgia" (navire amiral) 14,945 tonnes, capitaine Henry McCrea.
- "Virginia", 14,945 tonnes, capitaine Sexton Schroeder.
- "New Jersey", 14,945 tonnes, capitaine William H. Southernland.
- "Rhode Island", 14,945 tonnes, capitaine James B. Murdock.
- Seconde escadre; troisième division, contre amiral O. M. Thomas, commandant. "Minnesota" (navire amiral), 16,000 tonnes, capitaine John Hubbard.
- Ohio, 12,500 tonnes, Capitaine Charles Bartlett.
- Maine, 12,500 tonnes, Capitaine Giles B. Harber.
- Missouri, 12,500 tonnes, Capitaine Greenleaf A. Marriam.
- Quatrième Division—Contre-amiral C. S. Sperry, commandant. Alabama, 11,525 tonnes, Capitaine Samuel Teneyck Veeder.
- Illinois, 11,525 tonnes, Capitaine John M. Boyer.
- Kearney, 11,525 tonnes, Capitaine Hamilton Hutchins.
- Kentucky, 11,525 tonnes, Capitaine W. C. Cowley.
- Les navires auxiliaires suivants accompagnent l'escadre : Colgoz, 5,725 tonnes, lieutenant commandant John B. Patten.
- Glacier, 7,000 tonnes, commandant William S. H. gg.
- Panther, 3,180 tonnes, commandant V. S. Nelson.

"Prenez l'habitude d'économiser, elle est bonne."

Commencez aujourd'hui à cultiver l'habitude de mettre de côté et voyez combien grossissent dans une année les sommes qui sont placées dans une banque d'épargne.

**LA GERMAN-AMERICAN SAVINGS BANK & TRUST CO.**  
622 RUE DU CANAL.  
La Banque d'Epargne de la rue du Canal.  
18 Jan-08—Mar-10-08

## La Perte du "Patrie"

Chronique parisienne.

3 décembre. Le dirigeable "Patrie" est perdu, ou, du moins, on n'avait aucune nouvelle du ballon, hier soir, vingt-quatre heures après qu'une rafale subite l'eût enlevé, dans les environs de Verdun. Il est parti vers l'Ouest. Où est-il, à l'heure actuelle, s'il existe encore ? S'il a suivi le courant qui l'emportait à une vitesse de quatre-vingts kilomètres à l'heure, il a été irrémédiablement poussé vers l'Océan, où il a dû s'écraser. S'il a pu s'élever à une altitude considérable, il est difficile de savoir qu'il direction il a suivie, les vents n'ayant pas toujours, dans les grandes hauteurs, la même direction que dans les basses régions. Quoi qu'il en soit, l'accident est absolument déplorable. Il prive le pays d'un instrument de guerre, dont la construction a coûté beaucoup de peine et beaucoup d'argent et qui avait, dès le début, justifié l'enthousiasme du public, en inspirant à tous une confiance sans bornes.

Une consolation nous reste dans ce maheur : l'accident est uniquement dû à une circonstance fortuite, à un manque momentané de surveillance, peut-être à une négligence ; il ne touche en rien à la valeur du dirigeable, qui reste, en l'espèce, avec le "Lebaudy", de Toul, le plus parfait qui ait jamais été lancé dans les airs.

Nous avons raconté comment s'est produit le fatal accident. Vendredi, le "Patrie", arrivé depuis quelques jours à Verdun, avait commencé ses évolutions autour de la place. Un accident au moteur—accident sans gravité, du reste—l'obligea à opérer une descente dans un petit village de la Meuse, où les réparations nécessaires furent aussitôt effectuées.

Le lendemain, samedi, au moment où le ballon allait reprendre sa route pour rentrer à Verdun, un brusque et très violent coup de vent le renversa tout à coup, culbuta la nacelle dont le lest s'échappa, et contraignit les aéronautes, qui ne purent résister à l'énorme force ascensionnelle, à lâcher les câbles par lesquels ils restaient l'aérostat. On voit la suite.

Si l'histoire du "Patrie", malheureusement, n'est pas longue, du moins, elle marquera dans l'histoire de la navigation aérienne. On se souvient des conclusions des expériences faites par le "Lebaudy", en 1905 et en 1906, tant aux environs de Paris qu'à Toul. A la suite de ses expériences, MM. Lebaudy, d'un généreux élan patriotique, voulurent mettre complètement à la disposition de la France leur remarquable engin. L'offre ayant été acceptée par le ministre de la guerre, le matériel du dirigeable fut remis à la place de Toul. Le ballon faisait désormais partie de l'armée.

En même temps que s'opérait cette remise, le ministre de la guerre avait demandé à MM. Lebaudy de se charger de la confection d'un nouveau dirigeable. Ce second aérostat, baptisé "Patrie", devait être prêt le 15 janvier 1907, date à laquelle il devait être soumis, devant une commission militaire, à une série d'essais et d'épreuves, à la suite desquels aurait lieu son enrôlement définitif dans l'armée.

Devançant l'époque fixée de près de deux mois, le "Patrie", le 15 novembre 1906, sortit pour la première fois et exécuta aussitôt ses essais, qui furent reconnus parfaits, si parfaits que, renonçant tout de suite aux épreuves à la corde, on se décida à lancer le ballon dans les airs dès le lendemain de sa première sortie, le 16 novembre.

Depuis lors, le "Patrie" a fait des sorties presque quotidiennes. On se souvient du retentissant succès qu'il eut, le 14 juillet dernier, à la revue de Longchamp, lorsqu'il parut tout à coup au-dessus du champ de courses où il ne cessait d'évoluer pendant toute la durée de la cérémonie militaire. Le dirigeable avait été désigné, depuis plusieurs mois, pour être affecté à la place de Toul. C'est le 23 novembre dernier qu'il quitta le parc de Chalais-Meudon pour se rendre à son poste. On sait comment ce voyage, qui pu-

tot ce raid extraordinaire, s'accomplit. Parti à 8 heures 45 du matin, le "Patrie", malgré le vent contraire, la pluie et le froid, fit la route d'une seule traite et arriva à Verdun à 3 heures 20 de l'après-midi, ayant couvert 300 kilomètres en moins de 7 heures.

L'accident du "Patrie" nous rappelle deux catastrophes aéronautiques qui se sont produites pendant la guerre de 1870-71 et qui ont été à l'époque, et pour les raisons que l'on connaît, de véritables deuils publics. Pendant le siège de Paris, il est parti soixante-cinq ballons portant plus de trois millions de dépêches, sans compter les pigeons-voyageurs et les passagers. Deux de ces ballons se sont perdus en mer : le "Jacques" et le "Richard-Wallace".

Le "Jacques", monté par le matelot Prince, était parti de la gare du Nord avec deux cent cinquante kilogrammes de dépêches, le 25 novembre 1870, à onze heures du soir. Au petit jour, il avait traversé la Manche, et on le vit naviguant sans trop d'encombre au-dessus de Plymouth. Depuis aucune nouvelle. Le malheureux Prince, vraisemblablement, est allé se perdre en mer.

L'odyssée du "Richard Wallace" fut plus étonnante encore. Le 27 janvier 1871, à trois heures et demie du matin, quelques heures avant la signature de la capitulation de Paris, le ballon partait de la gare du Nord, piloté par le soldat Lacaze et portant trois pigeons et deux cents kilogrammes de dépêches. Douze heures plus tard, le ballon était aperçu dans les environs de Niort, très près de terre ; Lacaze, à qui on cria d'atterrir, se borna à jeter par-dessus bord quelques sacs, et repartit dans les airs. Vers quatre heures, il était au-dessus d'Angoulême, à une très grande hauteur.

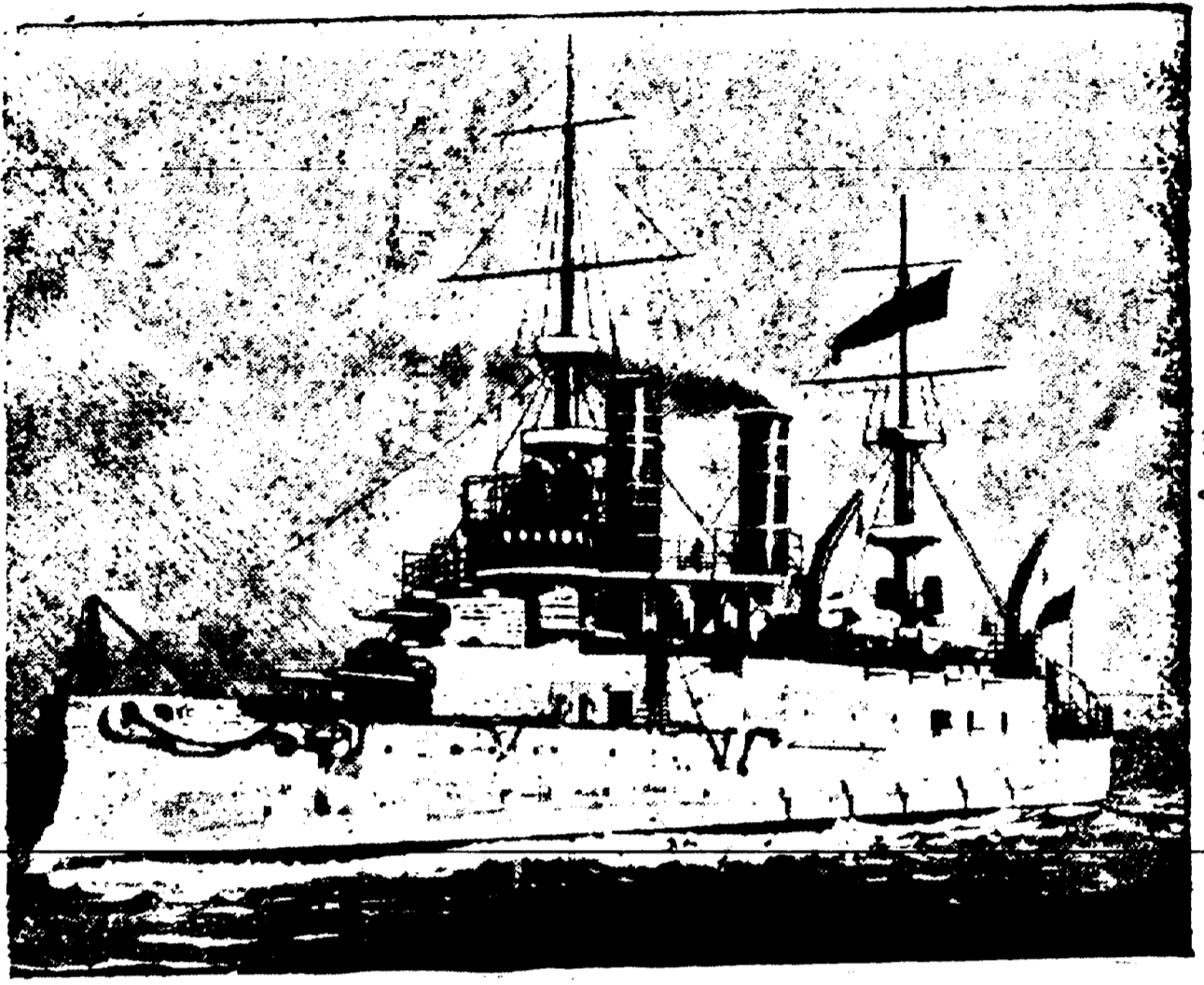
Que se passa-t-il ensuite ? Le brave soldat s'il eût foudroyé par un mal inconnu ? A-t-il été asphyxié à l'altitude énorme qu'il avait atteinte, ou a-t-il succombé au froid intense ? On l'ignora toujours. Ce que l'on sait, c'est que, au moment où le navit venait, on vit le "Richard-Wallace" couvrir avec une rapidité vertigineuse, à une très grande hauteur, au-dessus de la Rochelle, poussé par les vents d'Est vers l'Océan, dans l'immensité duquel il a disparu à tout jamais.

La catastrophe du "Patrie" a, du moins, cette double circonstance atténuante qu'elle ne s'est pas produite en temps de guerre et qu'elle n'a causé la mort de personne. Aussi bien le dirigeable est-il définitivement disparu et ne doit-on pas considérer quelque espoir—si peu soit-il—de le retrouver ? Ce n'est pas l'avis de M. Pierre Lebaudy, qui considère le ballon comme perdu.

Il y a une chose que je ne parviens pas à m'expliquer, disait dernièrement M. Lebaudy à un de nos confrères ; c'est comment le "Patrie" a pu se coucher sous l'ouagan au point de se délester complètement. Certainement, il doit y avoir un autre facteur que la bourrasque qui contribua à son départ. Est-ce une question d'aérodynamisme ?... Il est difficile de conclure. Tout ce que je puis vous dire, c'est que, connaissant le fonctionnement des bouppes hermétiques, par suite de l'énorme pression qui les maintient, je suis convaincu que l'aérostat ne se dégonflera que peu à peu, très lentement. Il peut donc vaguer ainsi pendant un temps relativement très long. En tous cas, je considère qu'il est perdu et qu'il n'y a plus d'espoir de le retrouver actuellement.

Heureusement que la perte du "Patrie"—si perte il y a—est aisément réparable. C'est une simple question de temps et d'argent. Il y a actuellement en chantier, à Moisson, un autre ballon dirigeable, le "Républicain", construit sur le modèle du "Patrie". Le "Républicain" sera prêt au mois de mars, juste à l'époque où le "Patrie", l'hiver terminé, devait commencer ses manœuvres à grande envergure.

Rien n'empêchera d'envoyer à Verdun le "Républicain", que l'on destine à Toul, et de mettre aussitôt en chantier un autre ballon pour cette place. De cette façon, tout simple, le mal sera réparé au plus tôt. Et il ne restera plus du fâcheux accident qu'une leçon.



Le cuirassé "KENTUCKY."

dont on saurait profiter, nous en sommes certains, pour l'avenir.

## L'anniversaire d'Austerlitz.

Extrait d'un livre de M. Alvis Slovák, écrivain morave, qui vient de paraître à la librairie Darragon, au sujet de la bataille d'Austerlitz, dont c'est aujourd'hui l'anniversaire.

Ce portrait de Napoléon au moment où se lève, magnifiquement rouge, le soleil d'Austerlitz, alors que l'on sait, c'est tranquillement rangés en bataille, attendaient avec ardeur et impatience l'ordre de marcher au combat :

"Napoléon, entouré de ses maréchaux, observait du haut de la colline de Zoran, les mouvements de l'armée ennemie. Il montait un cheval arabe gris ; un manteau bien couvert ses épaules. Les maréchaux se tenaient à quelques pas derrière lui. Toutes les fois que cela était nécessaire, Goitz, le page impérial, tendait son épée et Napoléon y appuyait sa longue vue. Il voyait les balonnets briller en milieu du brouillard, dans le défilé, les colonnes russes s'engageant dans l'étroit passage et disparaître l'une après l'autre dans la mer brumée....

"Eh bien, Napoléon agit son mouchoir. C'était le signal accoutumé qu'il donnait pour engager la bataille."

M. Alvis Slovák raconte cette anecdote sur les Mameluks, dont Napoléon avait fait un escadron de 250 hommes, qu'il avait incorporé au premier régiment de chasseurs à cheval de la garde :

"Ces cavaliers portaient des turbans verts aux rebords blancs, des vestes vert clair et de larges culottes de couleur rouge brique. Les Mameluks, cavaliers experts et agiles, tranchaient d'un seul coup de leurs sabres recourbés la tête des ennemis et, avec leurs longs épérons, ils faisaient à nos soldats des blessures mortelles dans les reins. Un Mameluk vint trois fois au galop sur la colline où se tenait Napoléon, lui présentant chaque fois un drapeau russe, maculé de sang. La troisième fois, Napoléon voulut le faire rester, mais ce fut en vain. Le Mameluk s'élança pour chercher un nouveau trophée, mais ne revint plus."

## Suicide à Morgan City.

Morgan City, 16 décembre.—Un individu dont l'identité n'a pas été établie s'est suicidé ce matin à Morgan City en sautant du pont de chemin de fer qui traverse l'Atchafalaya.

Toutes les recherches faites jusqu'ici pour retrouver le cadavre n'ont donné aucun résultat.

## Nouveaux Cardinaux.

Rome, 16 décembre.—Pie X a tenu aujourd'hui un consistoire secret au Vatican, au cours duquel il a nommé quatre nouveaux cardinaux et préconisé plusieurs évêques.

Les nouveaux cardinaux sont : Monseigneur Pietro Gasparri, secrétaire de la congrégation des affaires ecclésiastiques extraordinaires ; Monseigneur Delai, secrétaire de la congrégation des conciles ; Monseigneur Ludovic Léary Lucan, archevêque de Reims, et Monseigneur Paul Pierre Andrieu, archevêque de Marseille.

Le Pape a prononcé une allocution dans laquelle il a fait allusion à la persécution du Rédempteur et a dit que son Eglise avait été attaquée de tous les côtés en guerre ouverte ou dissimulée. Les Croisés et les lois de l'Eglise ont été foulés aux pieds même par ceux qui devraient les sauvegarder, et la presse impie et vulgaire l'a combattu au point de troubler la tranquillité publique.

Le pontife a cité les désordres récents qui se sont produits en Italie, auxquels il faut ajouter, a-t-il dit, la prosaïque désastreuse au sein du catholicisme lui-même.

qui est mené par des modernistes dédaignant l'autorité pontificale et voulant sanctionner une nouvelle foi et une nouvelle conscience.

Si les modernistes s'entraient l'invincement dans les rangs des ennemis de l'Eglise le mal serait moins grand ; mais ils se proclament des Catholiques, reçoivent les sacrements et célèbrent la messe. Le Pape a dit que pour accomplir son devoir il avait adopté contre les modernistes des mesures nécessaires, s'efforçant particulièrement de soustraire les jeunes ecclésiastiques à la perversion.

Le souverain Pontife a terminé ainsi son allocution :

"L'Evêque apostolique s'est empressé d'agréer les instructions papales et les a appliquées avec zèle, mais les modernistes persévèrent dans leur rébellion et donnent des preuves manifestes de leur attitude méprisante dans la presse. Puisse Dieu éclairer les égarés."

Le pape a annoncé officiellement pendant le consistoire la nomination de Mgr Kennedy, recteur du collège américain à Rome, comme évêque titulaire d'Andrinople, et celle de Mgr Dennis O'Connell, recteur de l'université catholique à Washington, comme évêque titulaire de Sebaste.

**CONFISERIE MANNESSIER,**  
COIN ROYALE ET ST-PIERRE.  
Un Grand Assortiment Complet de Fruits Glacés et Cristallisés  
Grande Variété de Chocolats Fins, Dragées, Bonbonnières et Carbonnages  
COMMANDES POUR SOIREES, ETC., EXECUTEES ARTISTIQUEMENT.  
1744-17 10 22 24 25 28-Jan-1

## AU PUBLIC.

Les acheteurs de la ville et de la campagne ayant besoin d'un des articles dont se compose notre stock, feront bien de venir examiner notre assortiment avant de s'adresser ailleurs. Celui-ci comprend des GLACES FRANÇAISES et ALLEMANDES, avec cadres dorés ou cadres en noyer ou ébène, de toutes grandeurs et de tous les genres ; de GLACES VERTES, cadres pour tableaux et portraits de STOBES, corniches, embrasses, albums, étagères, ornements de fantaisie, statues en biscuit et bronze, vases, bibelots, accessoires, etc., etc. Nous appelons particulièrement l'attention du public sur la grande variété des articles que nous avons en magasin et sur notre importation de GLACES FRANÇAISES pour cheminées et pour panneaux. Nous sommes les seuls qui possèdent un véritable entrepôt de glaces à la Nouvelle-Orléans. Notre établissement est le plus vaste qui existe dans le Sud et est l'égal de n'importe quel autre aux Etats-Unis. Nous pouvons donc vendre à meilleur marché qu'aucune autre maison de la ville faisant le même genre d'affaires et prétendant s'y connaître. Il n'en existe pas d'ailleurs qui en fasse une spécialité comme nous. Nous espérons que les acheteurs feront leur profit de ce que nous venons d'exposer.

Oscar Uter, Gérant. **L. UTER HEIRS.**  
Nos 222 et 225 RUE ROYALE.  
etc. 1m