

PREMIER DE L'ABONNEMENT.

Édition Quotidienne. Un An 6 Mois 3 Mois 1 Mois. POUR LES ÉTATS-UNIS... \$12.00 \$6.00 \$3.00 \$1.50. POUR L'ÉTRANGER... \$15.00 \$7.50 \$3.75 \$1.80.

Le Numéro



Cinq Sous

PREMIER DE L'ABONNEMENT.

Édition Hebdomadaire. Un An 6 Mois 3 Mois 1 Mois. POUR LES ÉTATS-UNIS... \$3.00 \$1.50 \$0.75 \$0.38. POUR L'ÉTRANGER... \$4.00 \$2.00 \$1.00 \$0.50.

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE.

PRO ARIS ET FOCIS

SCIENCES, ARTS.

Journal Français Quotidien.

NOUVELLE-ORLÉANS, VENDREDI MATIN 12 MAI 1905

Fondé le 1er Septembre 1827

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans. NEW ORLEANS FREE PRESS AND CO. LITHO.

REDACTION: 222 rue de Chartres, entre Conti et Bienville.

Printed at the Post Office at New Orleans, at Second Union Station.

POUR LES ÉTATS-UNIS... \$12.00 \$6.00 \$3.00 \$1.50. POUR L'ÉTRANGER... \$15.00 \$7.50 \$3.75 \$1.80.

Un grand ancêtre.

Au mois de juillet prochain, la ville de Saint-Malo inaugurerait la statue de Jacques Cartier, ce grand ancêtre qui fut, il y a quatre siècles, le précurseur et le précurseur des explorateurs modernes et à qui sa ville natale accorde tardivement cet honneur si justifié.

Comme beaucoup de ses compatriotes, Jacques Cartier était un hardi marin. Saint-Malo, lui, du reste, une place à part, dans les annales maritimes de la France. Ses corsaires ont rempli l'histoire navale de leur gloire. Elle a, depuis longtemps, érigé des monuments à Duguay-Trouin et à Robert Surcouf; elle va payer une dette, en dressant à son tour l'image en bronze de Jacques Cartier.

C'est en 1534 que ce vaillant homme de mer, après avoir reconnu Terre Neuve ou ses com-patriotes péchieront déjà, découvrit le Labrador et en prit possession, après avoir traité avec les chefs des tribus. Mais il était sans pouvoir, sans titre officiel. Il revint donc sans solliciter une commission royale pour occuper les vastes territoires dévolus par son génie.

Le moment était favorable. La paix venait d'être signée dans toute l'Europe, et les esprits se tournaient vers ce nouveau monde encore inconnu, à peine entrevu, et qui devait prendre sur notre planète, une place que nul ne soupçonnait alors et que nos yeux surpris contemplant actuellement.

Philippe de Chabot, amiral de France, s'intéressait à Cartier et à ses projets. Il se fit son protecteur auprès de François Ier et lui fit obtenir le brevet qu'il sollicitait. Aussitôt qu'il eut en sa possession, il mit à la voile.

C'était alors une rude entreprise de traverser l'Atlantique sur de malheureux bateaux de petite dimension. Ceux qui, en ce temps-là, tentaient l'aventure, méritaient qu'on leur appliquât les paroles du poète latin: "Il avait un cœur d'airain, celui qui, le premier, se confia aux flots de la mer."

C'est dans ce voyage que Jacques Cartier entra dans le Saint-Laurent dont les colossales dimensions le trompèrent d'abord et qu'il prit pour un golfe. Mais les moyens d'action lui manquaient. Il revint en Europe, au bout de quelques mois, pour organiser une expédition plus importante.

Commandant une petite escadre de trois navires, la "Grande-Hermine", la "Petite-Hermine" et la "Petite-Fleur", Cartier appareilla de Saint-Malo le 19 mai 1535. Il avait avec lui un capitaine breton, nommé Thomas Fromont, dit la Bouille, et un certain nombre de gentilshommes embarqués comme volontaires.

Le 10 août, il pénétra de nouveau dans le Saint-Laurent, jusqu'à l'île d'Orléans et la bourgade Stadacona qui occupait l'emplacement actuel d'un des quartiers de Québec.

Ce territoire était occupé par des sauvages Peaux-Rouges, dont le chef appelé Donnacona, fit le meilleur accueil aux Français, à ce point que Cartier se décida à hiverner là. Il échoua ses navires dans le fleuve, afin de les soustraire aux glaces, au confluent d'une petite rivière nommée le Lairet; puis, en entendant parler d'un riche village situé en amont, il entreprit de s'y rendre, malgré la résistance de son nouvel ami Donnacona.

Il arriva ainsi à l'île d'Hochebaga, gravit la pittoresque colline qui la domine et la baptisa Mont-Royal. Ce fut l'origine de la belle cité de Montréal.

Mais, pendant son absence, les relations s'étaient gâtées entre les Européens et les sauvages. Pour tâcher de ramener de bons rapports, Cartier redescendit le fleuve et revint à ses navires. Cela était d'autant plus utile que le scorbut s'était déclaré parmi ses compagnons. Lui-même ne tarda pas à être atteint de ce mal redoutable qui décima ses équipages. Par bonheur, un indigène lui indiqua le remède de l'épinette blanche, qui assura sa guérison.

Après avoir décidé, un peu par persuasion, un peu par la force, le chef Donnacona à l'accompagner pour être présenté à François Ier, Cartier se décida à partir pour l'Europe. Mais avant cela il prit possession du pays au nom du roi de France et il planta dans le fort une croix de trente-cinq pieds, portant cette inscription latine: "Franciscus primus, Dei gratia, Francorum rex regnat".

En même temps, il posait les fondations de Québec et donna à ces vastes territoires le nom de Nouvelle-France.

La maladie avait trop diminué l'effectif de ses matelots pour qu'il pût armer de nouveaux navires. Il abandonna la "Petite-Hermine" dans les eaux de Québec. Elle a été retrouvée, enfouie dans les vases, le 26 septembre 1843. Dans un sentiment reconnaissant, par une pensée touchante, les Canadiens ont envoyé des débris du vieux bateau au musée historique de Saint-Malo, qui les conserve avec respect, comme des reliques.

L'absence de Cartier avait duré plus de deux ans, lorsqu'il revint à Saint-Malo, où l'avait précédé le bruit de ses exploits. François Ier le nomma capitaine général et maître-pilote de tous ses vaisseaux, en même temps qu'il forma le projet de lui confier l'organisation d'une troisième expédition.

Mais la paix avait été rompue en Europe et la nouvelle guerre entre François Ier et Charles-Quint apportait à la France d'autres préoccupations. Quatre années s'écoulaient avant que le gouvernement royal pût à l'exécution de cette entreprise.

Cette fois, il s'agissait d'une prise de possession plus complète, d'une véritable occupation militaire. Le commandement en chef fut donné à François de Roberval, qui fut le titre de vice-roi. Cartier reçut l'ordre de transporter en Amérique un premier convoi de colons. Il partit le 23 mai 1541 avec un détachement d'avant-garde.

Arrivé dans le Nouveau-Monde, le courageux Malouin essaya de faire de nouvelles explorations; mais il se heurta à des difficultés d'autant plus grandes que les colons, amenés par lui eurent vite les plus graves différends avec les indigènes. C'étaient d'ailleurs, pour la plupart, des gens sans aveu, des aventuriers capables de tout. Le vice-roi ne donnait pas signe de vie; Cartier prit le parti de cingler vers l'Europe.

En route, il rencontra M. de Roberval, qui l'invita à rebrousser chemin et à se joindre à lui; mais Cartier s'y refusa. Il était probablement jaloux de ce chef qu'on lui donnait et il préférait le laisser seul suivre sa destinée. Il entra donc à Saint-Malo, le 21 octobre 1545, pour ne plus quitter, croit-on, sa terre natale, où il mourut d'une maladie contagieuse, à l'âge de soixante-six ans.

Quoique devenus sujets de l'empire britannique, les Canadiens n'ont jamais oublié leur patrie française du début et ils le prouvent en toutes occasions.

cevoir la bénédiction de l'évêque de Saint-Malo, avant son départ pour la découverte du Canada, le 16 mai 1535.

Ce sont là de grands souvenirs. Ils font partie de notre patrimoine national et on a raison de les rappeler, car on évoque ainsi des traditions de dévouement, de gloire, de patriotisme, qui nous soutiennent dans notre tâche, pour poursuivre les destinées françaises.

DÉPÊCHES Télégraphiques

NOUVELLES Américaines ET Étrangères.

Arrêtation du Lieut. Iwasakia.

Tokio, 11 mai. — Le Lieut. Iwasakia, anciennement attaché au département du génie de la marine japonaise, a été arrêté par suite des plaintes qui ont motivé l'arrêtation de A. E. Bougoin et de son beau-fils, Strange, comme espions du gouvernement Russe.

Iwasakia fut renvoyé de la marine et privé de son grade en 1894, pour mauvaise conduite; depuis lors il est épicié par la police.

Nouveau renouveau.

Londres, 11 mai. — Une dépêche de Hong Kong au "Daily Mail" dit qu'un patron japonais de Hong Kong annonce qu'il y a quatre-vingt-cinq vaisseaux japonais entre Keelung et les Pescadores.

Droit d'exportation.

Stockholm, 11 mai. — Le Parlement a longuement traité, hier, la question de l'imposition d'un droit d'exportation de 27 cents par tonne de minerai de fer. La proposition a été rejetée devant la première chambre par un vote de 63 contre 61, et a été approuvée dans l'autre chambre par 38 voix de majorité. La motion sera conséquemment soumise de nouveau à une session conjointe des deux chambres.

Libérés.

Limoges, France, 11 mai. — Le propriétaire d'une fabrique de souliers que des grévistes avaient emprisonné pendant plusieurs jours dans sa fabrique avec sa famille qui comprend quatre enfants, a été libéré aujourd'hui. Des gendarmes se sont rendus en force à son secours et ont arrêté de nombreux grévistes.

Séance du Reichstag.

Berlin, 11 mai. — Le Reichstag s'est assemblé de nouveau aujourd'hui, après les vacances de Pâques, et a entendu la première et la seconde lecture, d'un projet de loi approuvant le pacte international, signé à Paris, le 3 décembre 1903, relatif à l'adoption de mesures contre la peste et le choléra. Cette convention a été signée par les États-Unis également.

L'Ouragan de Snyder.

Le nombre des tués est porté à 100 et celui des blessés à 200.

L'ORGANISATION DES SECOURS.

Guthrie, Territoire d'Oklahoma, 11 mai. — Snyder, une cité florissante de 2,500 habitants, située au centre du riche district agricole de Kiowa, a été entièrement détruite la nuit dernière par un ouragan.

A 10 heures ce matin il était encore difficile d'obtenir une estimation exacte des pertes. On estime le nombre de personnes tuées de 75 à 100.

Il y a plus de 500 personnes grièvement blessées. Snyder avait été construite en 1901, à l'époque où furent ouvertes à la colonisation blanche les réserves indiennes des Kiowa et des Comanches.

Cette ville avait été en grande partie construite par la compagnie du chemin de fer St-Louis et San Francisco, à la jonction de deux de ses lignes. Cette ville fut baptisée par M. Bryan Snyder, directeur de la compagnie.

Les premières nouvelles de l'ouragan furent reçues à peu près à minuit, à Guthrie.

Quelques minutes s'étaient à peine écoulées depuis la réception de la première dépêche annonçant la catastrophe, que les lignes télégraphiques et téléphoniques étaient arrachées sur une grande distance.

Des trains de secours furent immédiatement organisés de divers points du Territoire Indien et de l'Oklahoma. Chaque train transportait des médecins et des infirmières.

Le premier train de secours parti de Hobart arriva à Snyder à la pointe du jour. L'œuvre de sauvetage commença immédiatement.

L'aspect présenté par la ville était horrible à voir. Les rues étaient encombrées de débris au milieu desquels gisaient les morts et les blessés. Les personnes qui avaient échappé saines et sauvées au sinistre coururent de côté et d'autre affolées.

Le premier homme qui réussit à atteindre Snyder et à retourner à une station télégraphique afin de donner des détails de l'ouragan est le chef de gare de Mountain Park, une petite ville située à quelques milles de Snyder.

Cet homme rapporta que la ville était partiellement détruite et que la liste des morts se monterait entre 300 et 400 personnes.

Il ajoutait que le nombre des blessés était considérable et qu'il attendrait sans aucun doute plusieurs centaines.

"Douze maisons de commerce et quarante résidences ont été détruites. Soixante-quinze personnes ont été tuées, cinquante grièvement blessées et cinquante plus ou moins légèrement atteintes. Les entrepôts du chemin de fer sont totalement détruits. Huit wagons ont été arrachés de la voie et renversés. Le chef de gare J. M. Egan est grièvement blessé.

"Un train de secours parti d'Hobart est arrivé à Snyder ce matin à 3 heures 30. Ce train est ensuite immédiatement reparti pour Frederick pour chercher d'autres secours. Ce train est maintenant en route pour Hobart où de nombreux docteurs et entrepreneurs de pompes funèbres l'attendent.

Oklahoma City, 11 mai. — Une dépêche spéciale d'Hobart annonce qu'un train est arrivé ce matin à 10 heures 30 dans cette ville venant de Snyder.

Jusqu'à présent 75 cadavres ont été retrouvés. Il y a 25 personnes mortellement blessées; et 150 plus ou moins grièvement.

Guthrie, Okla., 11 mai. — Une dépêche spéciale parvenue de Hobart à 12 heures 15 cet après-midi place le nombre des morts à plus de 100.

Soixante-quinze personnes ont été tuées sur le coup. Pas un seul bâtiment n'a échappé sans dommages.

Le quartier commercial est totalement détruit. Le nombre des blessés dépasse la centaine.

Guthrie, 11 mai. — M. I. S. Hennessy, agent de la compagnie du Frisco à Chickasaw annonce qu'il vient de recevoir un message de Snyder portant le nombre des morts retrouvés à 75 et celui des blessés à 352.

Le maire d'Oklahoma City, M. Messersbaugh et plusieurs des principaux citoyens de cette ville sont partis à midi par train spécial pour Snyder.

Guthrie, 11 mai. — Cinquante wagons de marchandises qui se trouvaient en gare de Snyder au moment où l'ouragan a sévi, ont été arrachés de la voie et réduits en pièces.

Des centaines de personnes se rendent à Snyder pour aider aux travaux de sauvetage.

Nouveaux détails. Guthrie, 11 mai. — Les quelques bâtiments restant debout à Snyder ont été convertis soit en hôpital soit en morgue.

tendant de la ligne du Frisco à Sapulpa, T. I. M. R. V. Miller, a notifié le quartier général de la Compagnie à St-Louis que les communications télégraphiques avec Snyder avaient été rétablies.

M. Miller ajoutait que plus de 75 personnes avaient été tuées. Le président de la Ligue des Commerçants à St-Louis M. C. P. Walbridge a envoyé au maire de Snyder le télégramme suivant: "La Ligue des Commerçants de St-Louis sympathisant avec la population de Snyder dans la grande calamité qui la frappe désire l'aider.

"Y a-t-il quelque chose que vous désiriez que nous fissions?" —Guthrie, Okla., 11 mai. — A une heure aujourd'hui on savait que le nombre des morts se montait à 100. Le nombre des blessés est porté à 200 dont plusieurs mortellement.

La liste des morts identifiés est la suivante: Mme Beckworth, Fred Crump, Henry McGarty, deux enfants Fessenden, un garçon et une fille, Charles Stutzgill, Mme George

Davis, Mme Colonel Williamson, Mme Murphy, Russel Buiser, W. H. Buiser, James McCart, Mme Hudson, Mile Ada Weiv, Prof. Hibbard, sa femme, son père, sa mère et ses deux enfants, Mme M. East, N. W. H. Fessenden et femme, Van Buskir, M. Beeman, —Donovan, un chauffeur du Frisco; deux enfants Hudson, garçon et fille; Harold Garten, femme non-identifiée que l'on suppose être Mme Davis; L. C. Jones, femme et bébé; Mile Fessenden, George Bailey, C. H. Barnes, George Davis et enfant; Mary Johnson, enfant; Johnson; Gladys Crook, Morris Crook, Jr. enfant Crook, Mme Fannie Redwick, Mme Biggs.

De nombreux corps n'ont pas encore été identifiés.

Une tragédie au Texas.

Houston, Texas, 11 mai. — Le meurtre de W. E. Calhoun par W. F. Eldridge, sur un train du Southern Pacific, mardi matin, continue à absorber l'attention.

Calhoun était un beau-frère du capitaine William Donovan, le vétérinaire confédéré, auquel il manquait un bras et qui fut tué par Eldridge il y a environ deux ans.

La seconde tragédie a été la conséquence de la première. Depuis la mort de Donovan on avait attendu deux fois à la vie d'Eldridge, et l'une des tentatives criminelles avait failli réussir.

Eldridge croyait Calhoun responsable de ses deux attentats, et c'est la raison qui l'a poussé à tirer sur lui en le voyant.

W. C. Eldridge et le Capitaine William Donovan tenaient ensemble un magasin de campagne à Eagle Lake il y a dix ou douze ans, et ils étaient généralement considérés comme associés, quoiqu'en réalité ils ne le fussent pas. Donovan avait de grands intérêts dans d'autres entreprises.

Le "Cane Belt Railway", qui s'étendit rapidement, fut construit par les deux associés. Le capitaine Donovan devint le président de la compagnie, et M. Eldridge en fut le vice-président et l'agent général.

C'est à cette époque qu'une première rupture eut lieu entre eux, et que la présidence du chemin de fer fut retirée au capitaine Donovan.

rétablissement qu'à sa forte constitution.

M. Calhoun fut arrêté de nouveau et emporté en liberté. Peu de temps après son rétablissement, Eldridge alla se fixer à San Antonio pour éviter une nouvelle effusion de sang et des désordres, bien qu'il eût des intérêts au sud-est du Texas.

Il est le propriétaire d'une plantation de valeur ayant 2000 acres, évaluée à \$750,000, dans le comté Wharton, et d'autres propriétés encore dont il essayait de se défaire depuis son essai de se défaire depuis son essai de se défaire de Eagle Lake.

Il se rendait à Houston au moment de la tragédie, mardi, dans le but de rencontrer l'hon. Jonathan Lane, qui fondait une corporation pour prendre charge de sa plantation.

Eldridge prit le train du S. P. à San Antonio lundi soir. Mardi matin Calhoun prenait le même train à Eagle Lake, mais on ignore si Eldridge s'en était aperçu. Calhoun se rendit dans le char des fumeurs et s'assit auprès de la porte. D'autres messieurs se trouvaient dans le compartiment à ce moment, entre-autres A. W. Turner.

Quand le train eut atteint Wallis, Eldridge se rendit du char d'abord dans le char à fauteuils et en passant, il jeta un regard dans le fumoir. Calhoun fit une remarque indiquant qu'il avait vu Eldridge, et deux des messieurs qui se trouvaient dans le fumoir en sortirent, sans doute parce qu'ils étaient au courant des relations entre Calhoun et Eldridge.

Eldridge entra dans le wagon, arma son revolver, un Colt d'armée, retourna dans le compartiment où se trouvaient Calhoun et Turner, et du seuil de la porte, il se mit à tirer sur Calhoun.

La première balle pénétra dans l'épaule de Calhoun, et la seconde s'éleva la clavicle. Calhoun bondit et lutta corps à corps avec Eldridge qui tira un nouveau coup de feu sur lui.

Cette dernière blessure fut fatale et Calhoun, paralysé sur le coup par la balle qui lui avait brisé la colonne vertébrale, tomba à terre. Eldridge sortit du char tenant à la main son revolver fumant et paraissant très excité. Tout ce qu'il dit fut qu'on avait essayé de le tuer, mais que le Seigneur était avec lui.

Calhoun n'a pas tiré. On a trouvé près du siège qu'il occupait un pistolet automatique auquel il ne manquait aucune cartouche.

On ignore si Calhoun l'avait tiré et posé sur le siège en attendant le retour possible d'Eldridge, ou si l'arme avait glissé de sa poche.

M. Eldridge a une belle résidence 357 avenue Dwyer, à San Antonio, et il est intéressé dans dans la maison de courtage de coton de W. R. King & Cie, 333 rue Ouest Commerce. Il a une femme, deux filles, un jeune fils et une belle-fille.

Une note du gouvernement japonais.

Tokio, 11 mai. — Le ministre des affaires étrangères japonais a publié aujourd'hui la note suivante: "Depuis l'incident de la baie de Camranh le gouvernement français a donné des instructions à ses fonctionnaires civils et militaires de l'Indochine leur enjoignant de maintenir une surveillance stricte sur la côte de l'Indochine et d'interdire à des navires belligérants d'entrer dans les eaux françaises.

"Aussitôt que le gouvernement français eut été avisé de l'approche de la division Nebogatoff, il renouvela ses instructions aux fonctionnaires, leur enjoignant de faire tout leur possible pour éviter une violation de neutralité.

"Simultanément il notifiait le gouvernement russe des mesures qu'il comptait prendre en Indochine. "Le gouvernement français a de plus notifié la légation japonaise à Paris qu'il avait reçu une dépêche télégraphique lui annonçant qu'aucun navire russe n'avait été aperçu au large de la baie d'Hon Kohle le 9 mai."

Le train du Président.

Mansfield, O., 11 mai. — Le train présidentiel a passé dans cette ville à 7:55 a. m. sans s'arrêter.