

PREMIER ABONNEMENT...
Séances Quotidiennes.
POUR LES ETATS-UNIS...
POUR L'ETRANGER...

Le Numéro Cinq Sous

PREMIER ABONNEMENT...
Séances Quotidiennes.
POUR LES ETATS-UNIS...
POUR L'ETRANGER...

L'Abeylle de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE. PRO ARIS ET FOCS. SCIENCES, ARTS.
Journal Français Quotidien NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 5 OCTOBRE 1901. Fondé le 1er Septembre 1827

NEW ORLEANS FREE PUBLICATION CO. LIMITED.
BUREAU: 523 rue de Chartres, Entre Conti et Bienville.

POUR LES PETITES ANNONCES DE DEMANDES, VENTES ET LOCATIONS, S'ADRESSER AU BUREAU DE LA PRESSE ASSOCIEE, 19 ORTIS LA LIGNE, VOIE DE LA CROIX.

DEPECHEES

Télégraphiques

FRANCAISES A L'ABELLE

SERVICE DE LA PRESSE ASSOCIEE

Service Spécial

DE TOUTES LES PARTIES DU MONDE.

Nouvelles Américaines

La "Jour" de la Pennsylvanie.

Buffalo, New York, 4 octobre.—
Le programme comprenait un discours de bienvenue par le directeur général Buchanan et une adresse par le gouverneur Stone, puis un discours par le sénateur Boise.

WILD CHERRY BITTERS DU DR. HARTER.

Vous en Avez Besoin
Pour garder votre estomac en état.
Pour stimuler votre foie paresseux.
Pour exciter l'action lente de vos intestins.
Pour délayer votre cerveau, pour vous égarer.
Pour dissiper la tristesse et rendre la vie attrayante.
Stimulant salubre et unique aperitif agréable à boire.
Seulement par le Dr. Harter's Medicine Co., Dayton, Ohio.
Établi en 1855.
L'Age est sa Garantie.

LA COUPE D'AMERIQUE

Défendue avec Succès.

LE COLUMBIA Victorieux pour la troisième fois dans une course des plus émotionnantes.

LE RESULTAT DOUTEUX JUSQU'AU DERNIER MOMENT.

Le Yachi Anglais

Finit en Tête Mais Perd la Course en Raison du Temps qu'il Rendait à son concurrent.

LE CAPITAINE BARR,

Du yacht Américain, Fait Preuve d'une Habileté Supérieure dans l'Art de la Navigation.

New York, 4 octobre.—Le même vent puissant du nord ouest qui a poussé hier le Columbia à la victoire soufflait ce matin à travers la baie inférieure de New York, soulevait de tous côtés des vagues franches d'écume. Les drapeaux et les flammes de la flotte ancrée dans le Hook étaient tendus comme des planches.

Comme hier le vent a augmenté après le lever du soleil, et à huit heures il avait atteint une vitesse de dix-huit à vingt nœuds. Il paraissait même plus puissant que le vent d'hier, peut-être à cause d'une tempête dans le voisinage des Bermudes. Tous les bateaux-pilotes de la station de Sandy Hook avaient soigneusement pris des ris. Seuls les schooners lourdement chargés pouvaient porter toutes les voiles.

Il y avait un soupçon de gelée dans l'air, mais au-dessus scintillait un brillant soleil dans un ciel pur d'automne. Le temps et le vent étaient parfaits pour la course d'aujourd'hui, quinze milles au vent ou sous le vent et retour. Mais il était entendu que la course serait de quinze milles vent arrière et retour au vent.

C'est dans une course semblable que le Columbia a, il y a deux ans, battu le Shamrock I de six minutes. C'était encore le "vrai" temps pour le Shamrock II, ou du moins le temps que les gens du yacht anglais désiraient.

Les experts du yachting attendaient avec un vif intérêt la grande course vent arrière, afin d'avoir une démonstration complète de la valeur du Shamrock dans ces conditions. Hier, le yacht américain a montré sa supériorité dans toutes les directions, mais les deux concurrents ne s'étaient pas encore rencontrés dans une course avec vent parfaitement en arrière.

Les équipages des deux bateaux ont consacré la matinée à une inspection minutieuse des voiles et des agrès, afin de s'assurer que rien n'avait été défectueux ou affaibli dans la course d'hier. Les yachts ont quitté l'ancre plus tôt que d'habitude. Le Shamrock a hissé sa grande voile à l'intérieur du Hook. Le Columbia a gagné le large à la remorque.

La brise splendide se maintenait forte et constante et faisait mousser la mer. Le Shamrock avait une grande voile dont on ne s'était pas encore servi. Elle se fonctionnait pas bien d'abord, mais en arrivant au phare elle s'adaptait parfaitement. A dix heures un quart les deux yachts se tenaient dans le voisinage du phare. Le vent était toujours favorable quand le bateau du comité a hissé le signal "C", indiquant une course de quinze milles vent arrière, dans la direction sud-sud-est, et retour.

Ni le capitaine Barr ni le capitaine Sycamore ne paraissent craindre le vent, car ils ont immédiatement hissé leurs grands huniers. A ce moment les bateaux d'excursion commencent à s'accumuler en arrière de la ligne de départ. Ils étaient au moins aussi nombreux que les jours précédents. Le signal préparatoire a été tiré à dix heures 45. Les deux yachts étaient au vent, se tenant loin de la ligne, aucun des capitaines ne désirant la franchir en tête. Ils convoquaient la position du vent, car elle donnait au bateau placé en arrière l'occasion de masquer son rival.

Dix minutes plus tard, au signal d'avertissement, les yachts sont restés à l'écart de la ligne de départ, comme d'un œuil ou d'un banc de sable. Les deux patrons s'obstinaient à ne pas partir en tête. Enfin le capitaine Barr a lancé le Columbia en avant. Le Shamrock l'a suivi. Le coup de canon de handicap avait été tiré quelques secondes avant que le Columbia n'eût franchi la ligne de départ. Il avait probablement une avance de cinquante yards sur le Shamrock.

Le Shamrock avait traversé la ligne environ dix-huit secondes avant le Columbia, mais le coup de canon de handicap avait été tiré, le temps officiel de départ pour les deux bateaux a été 11 heures 2 minutes.

Le yacht anglais a paru d'abord masquer le vent du Columbia, et il y eut alors une légère analfée, le capitaine Barr essayant de se dégager. Les yachts naviguaient rapidement dans la forte brise, leurs grandes voiles se gonflant superbement. Le bateau anglais a commencé à se rapprocher du Columbia, et en quelques minutes il avait gagné une distance considérable. A ce moment le yacht américain a paru pincer le vent, et il a alors maintenu, sinon augmenté, son avance pendant deux minutes. Mais la surface supérieure de toile du Shamrock a de nouveau produit de l'effet, et le yacht a rejoint son concurrent. Il y eut alors une magnifique

course tête à tête jusqu'à onze heures 15, quand le bateau bronzé s'est détaché et, en quelques instants, a ouvert un assez grand espace entre lui et le Columbia. Et dix minutes après, fendant admirablement les vagues aux crêtes écumeuses, le bateau anglais avait dix bonnes longueurs d'avance. Au bout de trente-cinq minutes de navigation les concurrents, allant toujours à une vitesse terrifiante, avaient parcouru la moitié des premiers quinze milles, et le capitaine américain, en dépit de tous ses efforts, ne semblait pas en mesure de diminuer l'avance de son rival. La superbe brise poussait rapidement les grands yachts vers la marque extérieure.

Chaque pouce de leur toile, depuis le perroquet jusqu'à la base de la grande voile, s'emplit parfaitement. Mais le yacht anglais ne se laissait pas rejoindre. Il avait une plus grande surface de toile dont pas un pouce n'était inutile dans cette magnifique course vent arrière. Il semblait que le Shamrock dut bientôt gagner les quarante trois secondes allouées à son rival, afin qu'après avoir doublé la marque extérieure ce fut une lutte égale contre le vent.

Après midi et quart, au moment où ils approchaient de la marque, le vent s'est légèrement abattu, comme l'a démontré instantanément la diminution de la vitesse des concurrents. Au fur et à mesure que les yachts se rapprochaient de la marque extérieure le temps semblait devenir de plus en plus favorable au Shamrock. Le vent abattu, la mer était comparativement calme, de sorte que tout était pour le mieux dans une course vent arrière. A certains moments, il semblait que le Columbia allait prendre l'avantage, mais l'espoir donné par une bouffée de vent favorable s'évanouissait promptement devant le Shamrock continuant à montrer "les talons" à son concurrent. A midi 45, la marque très proche des matelots vêtus de blanc du Shamrock se sent précipitée agilement à l'avant et ont amené le grand hunier. Un instant après, la grande voile descendait, et avant qu'elle fût arrivée au pont le Shamrock doublait le bateau indiateur. Dans son sillage suivait le yacht américain, et il a contourné la marque presque aussitôt. Le yacht anglais a alors pointé sur la côte de Jersey, les voiles à tribord, tandis que le Columbia s'est

dirigé vers la côte avec les voiles à babord. Mais le capitaine Barr n'a suivi cette direction que pendant quelques instants avant de porter ses voiles à tribord, et les concurrents ont entrepris la lutte au vent qui devait décider de la course. L'étranger avait évidemment gagné les quarante-trois secondes qu'il rendait au Columbia dans la course vent arrière, et il restait à voir s'il pouvait maintenir son avance jusqu'au bout. A une heure 05, le capitaine Sycamore a porté les voiles à babord et est passé à l'avant du Shamrock. Il a couru cette bordée pendant deux minutes environ, puis a tourné de nouveau la voile à tribord. Les deux bateaux se dirigeaient alors vers la terre. Pendant cinq minutes ils ont suivi cette direction, puis le capitaine Sycamore a porté les voiles du Shamrock à babord. Le même manœuvre se répétait aussitôt sur le Columbia.

C'est à ce moment que les patriotes ont senti renaitre leur espoir, car le grand yacht blanc semblait pointer plus haut et fendre plus rapidement les vagues que son rival. Au bout d'un certain temps il devint évident que le yacht américain passait lentement en tête de l'anglais. A ce moment les chiffres officiels étaient annoncés, et ils indiquaient que le Shamrock avait doublé la marque extérieure 49 secondes avant le Columbia, ce qui ne laissait à ce dernier que six secondes à gagner pour se trouver dans les mêmes conditions au point de vue de temps que le Shamrock. S'il pouvait les gagner, et il paraissait devoir y réussir, la victoire lui appartenait. Avec les voiles à babord les deux yachts filaient magnifiquement dans la brise, qui était sensiblement plus légère, tout en ayant largement assez de puissance pour les pousser au but dans le temps fixé. Il était juste une heure 12 quand, au delà du doute, on a vu que le yacht américain avait jossé son "vieux tour" dans les manoeuvres au vent et se trouvait en tête. En outre qu'il est, le capitaine Barr avait choisi le côté au vent, et le Columbia gagnait graduellement de l'avance. Le rasé Yankee avait changé ce qui semblait une défaite en une promesse de victoire. Son talent n'avait pas seul suffi, cependant, car il fut aidé par une bouffée de vent qui immobilisa le Shamrock. Mais de son regard perçant il l'avait vu, et il profita instantanément de malheur du Shamrock. Les deux yachts ont suivi la même direction pendant près d'une heure. A ce moment ils allaient comparativement plus lentement que dans la première moitié de la course. Le vent s'était considérablement

abattu; le ciel se couvrait de légères nuages moutonneux pour masquer d'ombres rapides sur les eaux. De temps à autre les concurrents se couvraient d'ombre, et ils apparaissaient alors lourds et grisâtres. Puis ils reprenaient dans le soleil et leurs voiles resplendissaient. La flotte d'excursion se tenait à bonne distance en arrière et la mer était très calme. Il était juste deux heures 02 minutes quand le capitaine Barr a porté ses voiles du côté de tribord et s'est dirigé vers la côte de Jersey. Une minute plus tard le capitaine Sycamore exécutait la même manoeuvre. Le Columbia était toujours en tête. Dix minutes après les yachts ont tiré une bordée, le Columbia, comme d'habitude, précédant son concurrent dans la manoeuvre. Mais le capitaine Barr n'a suivi cette direction que pendant quelques instants, et il a de nouveau tourné les voiles du Columbia à tribord. Le vent devenait léger et semblait incertain, et la vitesse des yachts diminuait. Cinq minutes après le Columbia a encore changé ses voiles de côté, se dirigeant presque droit sur le phare, tandis que le Shamrock conservait ses voiles à tribord. A ce moment le yacht anglais semblait tenir la tête. La course devenait de plus en plus serrée. A deux heures 15, il était évident que le Shamrock avait une légère avance. Pendant les quinze minutes suivantes les capitaines ont continué à courir des bordées. Après ce jeu, à deux heures 30, les deux concurrents ont gardé leurs voiles à tribord, filant droit sur la côte de Jersey. Le Shamrock avait réussi à se glisser au vent et il avait une légère avance. Le vent s'affaiblissait, mais le but n'était plus qu'à cinq milles de distance. A deux heures 40 le Columbia a changé ses voiles de côté, mais il les a promptement remis à tribord. A deux heures 45 le Shamrock a couru une bordée à babord, se dirigeant au nord. Le Columbia l'a suivi. La lutte est devenue exaltante, malgré la faiblesse du vent, et le Shamrock paraissait en mesure de conserver son léger avantage. Toutefois, il n'avait pas, à ce moment, semblé-il, une avance suffisante pour combattre les 43 secondes qu'il rendait à son concurrent. En somme, la course restait indécise. A deux heures 48 le Columbia a couru une bordée à tribord, et le Shamrock a fait aussitôt la même manoeuvre. Dans cette bordée l'affaiblissement du vent s'est manifesté clairement, et une course commença magnifiquement menaçant de tourner en longueur. La bordée à tribord a été courte, car moins de cinq minutes après le capitaine Barr vira de bord, suivi en ceci par le capitaine anglais. La course en était arrivée au point où la moindre bouffée de vent favorable pouvait avoir une importance décisive et où l'art de la navigation le plus élevé était requis. A trois heures 05 les yachts suivaient toujours la même direction, et le but n'était plus qu'à trois milles de distance. Pendant ce temps de nombreux bateaux d'excursion se rendaient au point d'arrivée. A trois heures 15, à une mille et demi environ du phare, le Shamrock a changé de direction et s'est dirigé vers la côte de Jersey jusqu'au moment où il a rencontré le Columbia. Alors, se trouvant dans le vent de ce dernier, le yacht anglais s'est dirigé vers le but de la course. Le Columbia l'a suivi aussitôt. Les deux yachts s'avançaient alors directement sur le but, le Shamrock ayant le vent et une avance apparentement sûre. Il ne s'agissait plus que de savoir si le yacht américain pourrait atteindre le but, non en tête, mais

SOUTHERN PACIFIC. Grande Excursion

NOUVELLE-IBERIE ET RETOUR. DIMANCHE, LE 6 OCTOBRE 1901.

EXCURSION A BATON ROUGE, Dimanche, 6 octobre 1901. Par l'Original N. O. Glee Club.

billement abattu; le ciel se couvrait de légères nuages moutonneux pour masquer d'ombres rapides sur les eaux. De temps à autre les concurrents se couvraient d'ombre, et ils apparaissaient alors lourds et grisâtres. Puis ils reprenaient dans le soleil et leurs voiles resplendissaient. La flotte d'excursion se tenait à bonne distance en arrière et la mer était très calme. Il était juste deux heures 02 minutes quand le capitaine Barr a porté ses voiles du côté de tribord et s'est dirigé vers la côte de Jersey. Une minute plus tard le capitaine Sycamore exécutait la même manoeuvre. Le Columbia était toujours en tête. Dix minutes après les yachts ont tiré une bordée, le Columbia, comme d'habitude, précédant son concurrent dans la manoeuvre. Mais le capitaine Barr n'a suivi cette direction que pendant quelques instants, et il a de nouveau tourné les voiles du Columbia à tribord. Le vent devenait léger et semblait incertain, et la vitesse des yachts diminuait. Cinq minutes après le Columbia a encore changé ses voiles de côté, se dirigeant presque droit sur le phare, tandis que le Shamrock conservait ses voiles à tribord. A ce moment le yacht anglais semblait tenir la tête. La course devenait de plus en plus serrée. A deux heures 15, il était évident que le Shamrock avait une légère avance. Pendant les quinze minutes suivantes les capitaines ont continué à courir des bordées. Après ce jeu, à deux heures 30, les deux concurrents ont gardé leurs voiles à tribord, filant droit sur la côte de Jersey. Le Shamrock avait réussi à se glisser au vent et il avait une légère avance. Le vent s'affaiblissait, mais le but n'était plus qu'à cinq milles de distance. A deux heures 40 le Columbia a changé ses voiles de côté, mais il les a promptement remis à tribord. A deux heures 45 le Shamrock a couru une bordée à babord, se dirigeant au nord. Le Columbia l'a suivi. La lutte est devenue exaltante, malgré la faiblesse du vent, et le Shamrock paraissait en mesure de conserver son léger avantage. Toutefois, il n'avait pas, à ce moment, semblé-il, une avance suffisante pour combattre les 43 secondes qu'il rendait à son concurrent. En somme, la course restait indécise. A deux heures 48 le Columbia a couru une bordée à tribord, et le Shamrock a fait aussitôt la même manoeuvre. Dans cette bordée l'affaiblissement du vent s'est manifesté clairement, et une course commença magnifiquement menaçant de tourner en longueur. La bordée à tribord a été courte, car moins de cinq minutes après le capitaine Barr vira de bord, suivi en ceci par le capitaine anglais. La course en était arrivée au point où la moindre bouffée de vent favorable pouvait avoir une importance décisive et où l'art de la navigation le plus élevé était requis. A trois heures 05 les yachts suivaient toujours la même direction, et le but n'était plus qu'à trois milles de distance. Pendant ce temps de nombreux bateaux d'excursion se rendaient au point d'arrivée. A trois heures 15, à une mille et demi environ du phare, le Shamrock a changé de direction et s'est dirigé vers la côte de Jersey jusqu'au moment où il a rencontré le Columbia. Alors, se trouvant dans le vent de ce dernier, le yacht anglais s'est dirigé vers le but de la course. Le Columbia l'a suivi aussitôt. Les deux yachts s'avançaient alors directement sur le but, le Shamrock ayant le vent et une avance apparentement sûre. Il ne s'agissait plus que de savoir si le yacht américain pourrait atteindre le but, non en tête, mais

CHARBON.

A partir d'aujourd'hui et jusqu'au 15 octobre, nous livrerons aux familles au-dessous de la rue du Canal, pour du comptant : ALECTO LUMP. Le meilleur charbon de famille, 50c. le baril. PITTSBURG. La qualité supérieure, 45c. le baril. ALABAMA. Le choix des mines, 40c. le baril. PRIX SPECIAUX AUX DEALERS.

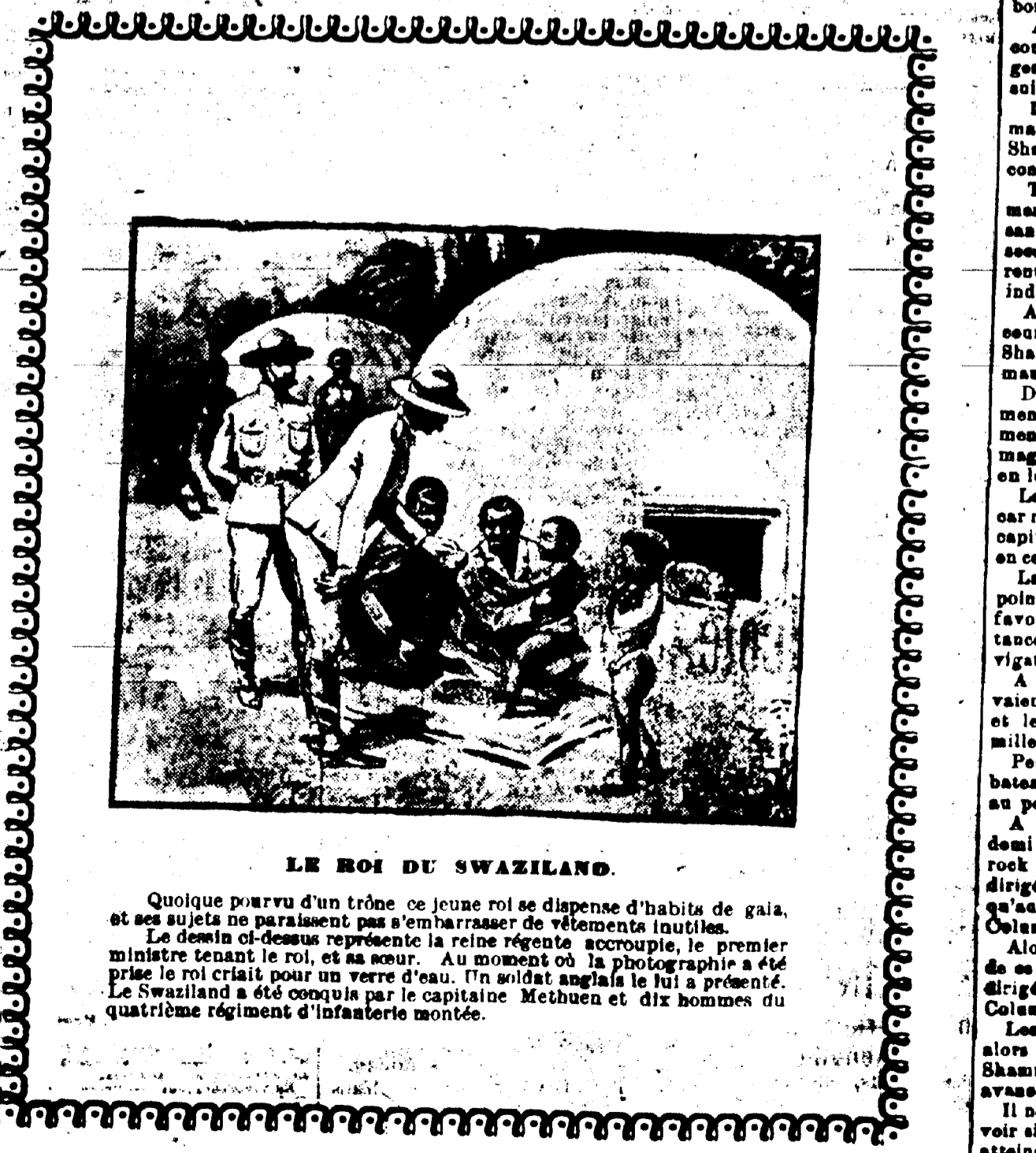
JUNG & SONS, 225 Rue St-Charles.

Le temps pour contrebalancer les 43 secondes que lui allouait son concurrent. Les deux concurrents semblaient comprendre que le but était proche, car ils gisaient dans les eaux plus vite qu'apparemment ne le permettait le vent léger. A trois heures 30 les yachts ont couru une bordée à tribord, le Shamrock prenant l'avantage dans cette manoeuvre. La course devenait émotionnante. Les secondes paraissaient des minutes. Mais au fur et à mesure que les concurrents se rapprochaient du but en voyant que l'avance du Shamrock, qui semblait énorme, était douteuse. Et quelques instants après il devenait presque certain que si même le Shamrock arrivait en tête le Columbia serait sans grâce au temps qui lui était alloué. Presque aussitôt ils ont franchi la ligne d'arrivée, le Shamrock en tête, mais le Columbia n'a pu de secondes en arrière que l'avance du yacht anglais n'avait pas d'importance. Ainsi le Columbia avait gagné trois courses consécutives. Il était le vainqueur de 1901 et la Coupe restait en Amérique. Voici le rapport officiel de la course: Départ: Columbia, 11 h. 02 m. Shamrock, 11 h. 02 m. Le départ des deux yachts a été fixé au même moment parce qu'ils n'avaient franchi la ligne de départ qu'après le coup de canon de handicap, le Columbia en retard de quinze secondes et le Shamrock de trente.

Tournant: Shamrock, 12 h. 48 m. 46 s. Columbia, 12 h. 49 m. 35 s. Arrivés: Shamrock, 3 h. 35 m. 38 s. Columbia, 3 h. 35 m. 40 s.

Blessure mortelle.

Middleboro, Ky., 4 octobre.—Hier après midi Arlie Givens, âgé de 18 ans a mortellement blessé le député sénateur A. Wilson, de Clear Creek, dans une bataille entre le Jesse Givens, son père et Wilson. Hier soir la scierie de Givens est une grande quantité de bois de construction ont été détruits par des incendiaires. Givens et son fils ont pourchassé les auteurs du crime à travers les montagnes de Tennessee où ils ont perdu leurs traces. William Givens est considéré comme des plus riches habitants des montagnes. Il possède un grand établissement de marchandises abbes dans cette ville.



LE ROI DU SWAZILAND. Quoique pourvu d'un trône ce jeune roi se dispense d'habits de gala, et ses sujets ne paraissent pas s'embarrasser de vêtements inutiles. Le dessin ci-dessus représente la reine régente accroupie, le premier ministre tenant le roi, et sa sœur. Au moment où la photographie a été prise le roi criait pour un verre d'eau. Un soldat anglais le lui a présenté. Le Swaziland a été conquis par le capitaine Methuen et dix hommes du quatrième régiment d'infanterie montée.