

PREMIER 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 paient d'avance.

Le Numéro Cinq Sous

PREMIER DE L'ABONNEMENT. Edition Hebdomadaire. Un An. 6 Mois. 3 Mois. 1 Mois. POUR LES ETATS-UNIS.....\$3.00 \$1.50 \$1.00 \$0.50 POUR L'ETRANGER.....\$4.00 \$2.00 \$1.25 \$0.65 Les abonnements datent du 1er et du 15 de chaque mois.

# L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

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

Journal Français Quotidien. NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 6 SEPTEMBRE 1905. Fondé le 1er Septembre 1827

## La perte de "l'Evening Star."

Ainsi que nous l'avions promis dans notre précédent numéro, nous donnons le renseignement qui était demandé l'autre jour à notre excellent confrère le Times-Democrat sur le sujet du naufrage de l'Evening Star. C'est le 3 octobre 1866, à 6 heures du matin, que le superbe vapeur descendit au fond de la mer, au milieu de scènes dont l'horreur se devine mieux qu'elle ne se décrit.

Voici le récit, jour par jour, qu'on fait l'employé-comptable et le mécanicien en chef du bord depuis le moment où l'Evening Star leva ses amarres dans le port de New York jusqu'au moment où dans le plus grand affolement, chacun des 275 passagers cherchait à se soustraire à une effroyable mort.

Extrait de l'ABEILLE du 17 octobre 1866

A bord de la goélette S. J. Waring, en mer.

Le steamer Evening Star, capitaine Wm Knapp, parti de New York pour la Nouvelle-Orléans le 29 septembre 1866, vers 3 heures 30 p. m. Renvoyé pilote et traversé la barre vers 6 heures p. m., même jour avec un fiât presque complet et une pleine liste de passagers, savoir : équipage 62 ; passagers de 1ère et 2ème, 213 environ ; total, 275 personnes à bord.

Le 29 nous eûmes des vents d'est avec une grosse mer. Le 30, la mer était plus douce et le temps agréable.

Le 1er octobre, 8 heures du matin — Le cap Hatteras derrière nous. Mer douce, temps calme et tousjours plus clair.

3 octobre.—Ce jour, commença à souffler une brise de l'est-sud-est avec de fortes lames. La brise se changea en coup de vent vers le soir : lourdes vagues. Vers minuit, c'était une tempête avec de-pouvantables lames croisées. L'orage très fort. Mon baromètre ce jour-là marquait 28 et 310 mm.

3 octobre.—Vers 3 heures du matin.—Commencé à enlever le mât du navire. Vers 4 heures, la chaîne du gouvernail était hors de place. A 5 heures, la machine était dérangée. Après avoir été occupé sur le pont supérieur, j'allais travailler aux pompes, mais l'augmentation de l'eau dans la cale fit partir bientôt les marins.

A 5 heures du matin, le capitaine descendit dans la chambre et annonça aux passagers qu'il avait fait tout ce qui était en son pouvoir et que le navire allait sombrer. En ce moment, j'allais à délier les canots. Vers 6 heures, à la pointe du jour, la situation du navire était désespérée, il s'enfonçait rapidement. Une grosse et lourde mer déferlait sur lui et il fut englouti. D'après ce que j'ai vu et appris, tous les canots chavirèrent quand le steamer sombra. Après avoir été dans l'eau parmi les épaves pendant près de 3 heures, un des bateaux de sauvetage étant venu près de moi, je montai dedans, mais je chavirai six fois. Pendant la matinée, la mer fut très haute et je fus entouré de bois de dérive jusque dans l'après-midi, le vent continuant à souffler avec violence. Vers la nuit le vent se modéra beaucoup et la mer aussi.

4 octobre.—Ce jour se leva calme et brillant. Vers 8 heures du matin nous rencontrâmes un des bateaux de sauvetage ayant le troisième lieutenant, neuf des passagers et l'équipage. Nous fîmes alors deux voiles avec les matériaux que nous pouvions avoir, comme instruments de sauvetage, etc. Les deux bateaux alors se dirigèrent à l'ouest vers la terre. Le vent était est-nord-est. Vers la nuit nous perdîmes de vue l'autre bateau et nous n'en avons pas entendu parler depuis.

5 octobre.—A 5 heures du matin nous rencontrâmes une voile qui nous prit et nous mit à bord de la barque Floating, de Lanwig (Norvège), venant de Belize (Honduras), et allant à Southampton (Angleterre). Nous restâmes à bord du Floating 33 heures.

6 octobre.—A 2 heures P. M., nous hélâmes la goélette Waring, capitaine Frank Smith,

de New York pour Apalachicola (Floride). Elle nous prit à bord. Comme elle avait souffert beaucoup de la tempête, elle fit le premier port venu, Savannah ou Charleston.

Le capitaine Smith les officiers et les hommes de son équipage firent tout ce qu'ils purent pour soulager nos souffrances en se privant eux-mêmes d'une partie de ce qu'ils avaient.

7 octobre.—J'aurais dû dire dans mon rapport du 2 octobre, que le capitaine Knapp m'avait informé à minuit, que nous étions à 240 milles au Nord-Est du récif de Matanilla et à 150 de terre, et de minuit au moment où le navire sombra il ne dut pas changer beaucoup sa position.

8 Octobre.—Arrivé à Savannah. ELLERY S. ALLEN, comptable.

A bord de la goélette S. J. Waring, en mer. (Le rapport du chef ingénieur, Robert Finger, est en tout semblable à celui du comptable, jusqu'au moment où le navire sombra. En voici la suite.)

3 octobre.—Vers 6 heures du matin, le vapeur s'enfonça sous les vagues, et après avoir été dans l'eau pendant deux heures, je réussis à gagner un des canots de sauvetage. Bientôt après je fus emporté. J'atteignis une épave et fus ramassé à 5 heures du soir par le même bateau. Le temps s'était modéré.

4 octobre.—Temps calme et agréable. Vers huit heures du matin nous rencontrâmes un des bateaux qui portait le troisième lieutenant et neuf des passagers. Les deux bateaux alors firent route vers la terre, avec un vent d'est-nord-est. Vers la nuit, nous avions perdu de vue ce bateau, et nous n'avons plus entendu parler de lui.

5 octobre.—Vers 5 heures du matin, nous fîmes la rencontre d'un navire qui nous recueillit, c'était le Floating goélette Norvégienne, qui nous mit à bord de la goélette Waring le 6.

7 octobre.—Vent léger de l'est et douce mer. Arrivés au large du phare Tybee à 6 heures du soir, nous nâmes en panne pour attendre le jour.

8 octobre.—Belle matinée, temps agréable à 8 heures 30, traversé la barre et jeté l'ancre dans la rivière.

ROBERT FINGER, Ingénieur en chef de l'Evening Star.

Un journal de Savannah dit ce qui suit au sujet de cette catastrophe :

On a beaucoup d'inquiétude sur le sort des passagers de ce malheureux steamer. On a reçu hier dépêches sur dépêches, venant de gens qui sont à même de savoir ce que sont devenus les passagers. Pour épargner toutes ces recherches, nous dirons qu'à part les noms des survivants connus, nous qui ont été publiés, il ne paraît pas qu'il y ait la moindre possibilité que d'autres se soient sauvés.

Dans une entrevue avec le comptable et l'ingénieur de l'Evening Star, l'espoir, que nous avions conçu sur la sûreté d'autres passagers ou marins s'est entièrement évanoui, et nous avons été forcés d'annoncer que de tout le fret vivant de l'Evening Star, seulement trois passagers et une partie de l'équipage ont échappé à la mort.

Le capitaine Knapp, qui était monté avec le troisième lieutenant dans le bateau qui avait chaviré quatre fois, a été étouffé par une pièce de bois flottante qui l'a frappé à la tête.

Les femmes et les enfants n'ont pas eu la moindre chance d'échapper. Le comptable E. S. Allen et l'ingénieur en chef Robert Finger, avec lesquels nous avons causé, bien qu'épuisés de fatigue, sont, nous sommes heureux de le dire, dans une condition de santé qui leur permettra de partir pour New York ce matin, en s'embarquant sur le Virgo. Le capitaine Dickerson, de cette ville, a généreusement prêté à leurs besoins, et tout ce qu'on pouvait faire pour leur procurer du soulagement a été fait.

Etorsque la nouvelle du terrible désastre qui avait frappé l'Evening Star et ses passagers vint jeter l'horreur et la consternation dans tous les esprits, il n'y eût qu'un cri dans le public pour condamner et la compagnie et les officiers du steamer. La multitude ne raisonnait pas, elle se laisse emporter par son instinct ; elle est violemment émue par une catastrophe, et il lui faut trouver des coupables sur lesquels elle puisse rejeter la responsabilité de tant d'existences perdues.

Mais un journaliste ne peut se faire l'écho d'accusations qui ne reposent que sur des suppositions ; il ne peut prononcer une condamnation qui ne soit pas justifiée par des faits patents et incontestables.

Nous avons donc cru qu'il était de notre devoir d'attendre de nouveaux éclaircissements avant de porter un jugement sur la cause de cet épouvantable sinistre. Nous avons mis sous les yeux de nos lecteurs les témoignages et les rapports qui pouvaient jeter quelque lumière sur ce lugubre naufrage, et nous continuerons à le faire jusqu'à ce que l'opinion publique puisse se prononcer en parfaite connaissance de cause.

Il y a deux points à éclaircir : Celui de savoir si l'Evening Star, depuis qu'il s'était échoué sur les récifs de la Floride, était en état de résister à une tempête.

On a dit à ce sujet que pour boucher un trou percé par une pointe de rocher, on avait coupé un morceau de la quille et réparé le dommage avec une pièce ajustée, qu'ainsi la carène avait été affaiblie et que c'était la cause de la voie d'eau qui a eu un si fatal résultat.

Ce premier point ne peut être résolu que par des hommes du métier, et nous n'avons pas les éléments nécessaires pour le décider. Il est du devoir de la compagnie de donner au public à ce sujet tous les renseignements qui peuvent l'exonérer. On reproche également à la Compagnie de n'avoir mis à bord de l'Evening Star que quatre canots de sauvetage au lieu de six. C'est un fait irréfutable, bien que deux canots de plus n'eussent peut-être été que d'un faible secours dans les circonstances défavorables où le sauvetage a eu lieu. Mais n'eussent-ils contribué à ne sauver qu'une existence, le reproche, adressé à la Compagnie, n'en est pas moins fondé.

Enfin, le secrétaire d'une association de chauffeurs de New York accuse la compagnie d'avoir employé comme hommes d'équipage des Irlandais et des Allemands, nouveaux débarqués, complètement inexpérimentés, et dont la moitié ne comprenait pas les commandements donnés en Anglais. Sans attacher plus d'importance à cette accusation qu'elle n'en mérite, le fait signalé a pu ajouter aux difficultés du sauvetage.

La cause première du sinistre est la voie d'eau qui a rendu la perte du bâtiment inévitable, et cette voie d'eau vient très probablement des avaries reçues par le steamer sur les récifs de la Floride. Quant à la conduite du capitaine Knapp et de l'équipage, nous ne pouvons la juger que par les témoignages. Ils sont plutôt favorables que défavorables au capitaine jusqu'au moment où par suite du désordre causé par le désespoir des passagers, il a sans doute perdu tout contrôle sur l'embarquement des canots. On jugera de l'état des choses par le récit suivant qui a été télégraphié de New York aux journaux de l'ouest :

Les détails suivants sont extraits des déclarations de passagers qui ont été sauvés :

Vers minuit la tourmente a commencé à souffler, avec une forte mauvaise mer qui prenait le bâtiment par le travers.

La nuit était noire, terriblement noire. Rien que l'obscurité la plus épaisse autour de nous, rien pour relever le courage, rien pour rappeler aux passagers terrifiés l'effrayante mer sur laquelle ils se trouvaient, sinon l'éclat de l'embrun qui tombait en cascades sur le Pont. En ce moment, la tourmente était si terrible et le steamer si complètement à sa merci, que le capitaine fut obligé de renvoyer toutes les femmes en bas et de les enfermer dans le salon.

## Les termes du Traité de Portsmouth.

Portsmouth, N. H., 5 septembre.—Le préambule du traité de paix annonce que Sa Majesté l'empereur et autocrate de toutes les Russies et Sa Majesté l'empereur du Japon désirent mettre un terme à l'état de guerre qui règne entre les deux pays et ayant nommé des plénipotentiaires pour les représenter sont arrivés à un accord et ont arrangé le traité de paix suivant :

Article 1. Il est stipulé que la paix et l'amitié sont rétablies entre les souverains des deux empires et entre les sujets de la Russie et du Japon respectivement.

Article 2. Sa Majesté l'empereur de Russie reconnaît l'intérêt prépondérant du Japon en Corée aux points de vues politiques, militaires et économiques et stipule que la Russie ne s'opposera à aucune mesure que jugerait devoir prendre le gouvernement japonais pour la protection ou le contrôle de ses intérêts en Corée. Les sujets et les entreprises russes jouiront des mêmes privilèges que les sujets et entreprises des autres pays.

Article 3. Il est mutuellement agréé que le territoire de la Mandchourie sera évacué simultanément par les troupes russes et japonaises. Les deux pays sont intéressés à cette évacuation, leur situation étant absolument identique. Tous les droits acquis par des particuliers ou des compagnies doivent rester intacts.

Article 4. Les droits que possède la Russie par suite de son bail sur Port Arthur et Dalny, ainsi que les territoires et eaux adjacents, passent entièrement au Japon. Les propriétés et les droits des sujets russes doivent être sauvegardés et respectés.

Article 5. Les gouvernements de la Russie et du Japon s'engagent réciproquement à ne mettre aucun obstacle aux mesures générales que la Chine croirait devoir tenter pour le développement du commerce et de l'industrie en Mandchourie.

Article 6. Le chemin de fer de Mandchourie sera exploité conjointement par la Russie et le Japon à Kouang-Tcheng-Tse. Les deux lignes d'embranchement ne pourront être employées que dans un but commercial et industriel.

Au cas où la Russie conserverait sa ligne d'embranchement avec tous les droits qu'elle a acquis par sa convention avec la Chine pour la construction de ce chemin de fer, le Japon acquiescerait les mines qui se rattachent à la ligne d'embranchement qui lui serait dévolue. Cependant les droits des particuliers et des entreprises privées seront respectés.

Article 7. La Russie et le Japon s'engagent à opérer le rattachement des deux lignes d'embranchement qui aboutissent à Kouang-Tcheng-Tse.

Article 8. Les lignes d'embranchement du chemin de fer de Mandchourie devront être exploitées en vue d'assurer le trafic commercial entr'elles sans obstruction.

Article 9. La Russie cède au Japon la partie méridionale de l'île de Sakhaline et toutes les îles qui en dépendent. Le 50me degré de latitude nord constituera la limite des possessions japonaises. Le droit de libre navigation est assuré aux navires de tous pays dans les baies de La Pérouse et de Tartarie.

Article 10. Les colons russes habitant dans la partie méridionale de Sakhaline auront le droit d'y rester sans changer de nationalité. Par contre le gouvernement japonais a le droit d'obliger les forçats russes à quitter le territoire japonais de l'île.

Article 11. La Russie s'engage à accorder aux sujets japonais le droit de pêche dans les eaux territoriales russes de la mer du Japon, de la mer d'Okhotsk et de la mer de Behring.

Article 12. Les deux parties contractantes s'engagent à renouveler le traité de commerce qui existait avant la guerre, avec quelques légères modifications de détails et en y ajoutant la clause de la nation la plus favorisée.

Article 13. La Russie et le Japon s'engagent réciproquement à se restituer leurs prisonniers de

guerre en payant le coût de leur entretien.

Article 14. Le traité de paix sera rédigé en deux langues, française et anglaise ; le texte français sera l'évidence pour les Russes et le texte anglais pour les Japonais. En cas de difficulté d'interprétation le document français fera foi en dernier ressort.

Article 15. La ratification de ce traité devra être contreignée par les souverains des deux pays dans un délai de cinquante jours après sa signature.

Les ambassades française et américaine serviront d'intermédiaires entre les gouvernements de la Russie et du Japon pour annoncer télégraphiquement la ratification du traité.

Deux articles additionnels ont été acceptés comme suit :

Article 1. L'évacuation de la Mandchourie par les deux armées doit être terminée dans un délai de dix-huit mois à partir de la signature du traité, en commençant par le retrait des troupes de première ligne. A l'expiration des dix-huit mois les deux pays seront autorisés à laisser, comme gardes du chemin de fer, 15 soldats par kilomètre.

Article 2. La frontière qui limite les parties russe et japonaise de l'île de Sakhaline devra être marquée sur place par une commission spéciale de délimitation.

Portsmouth, N. H., 5 septembre.—Le baron Komura, accompagné du ministre Takahira et de M. Dennison, est parti cet après-midi à 2:48 heures en automobile pour l'arsenal. Ils ont été salués par les pensionnaires de l'hôtel assemblés sur la véranda pour assister à ce départ.

Au moment de partir le baron Komura pointant le soleil qui brillait radieusement dit en souriant : "C'est un bon présage de paix."

Portsmouth, N. H., 5 septembre.—Les membres des missions russe et japonaise à leur arrivée à l'arsenal ont été reçus à l'entrée des bâtiments par l'amiral Meade pendant que deux compagnies d'infanterie de marine, sous le commandement du major Moses, rendaient les honneurs militaires.

Portsmouth, 5 septembre.—Le traité de paix entre la Russie et le Japon a été signé à 4 heures par les plénipotentiaires, en présence de nombreux témoins. La cérémonie était imposante.

Portsmouth, 5 septembre.—M. Witte et le baron Komura ayant exprimé le désir de remercier les cinq aspirants qui commandaient les chaloupes mises à la disposition des deux missions pour faire le trajet entre l'arsenal et l'hôtel Wentworth pendant la durée des négociations de paix, ces officiers sont venus à l'hôtel aujourd'hui pour faire leurs adieux aux plénipotentiaires.

A 11 heures les aspirants Leary, Bagley, Ingersoll, Blackburn et Harrington se rendirent chez

## ELIXIR ALIMENTAIRE DUCRO

est le TONIQUE qui a été prescrit par la profession médicale, et employé avec tant de succès pendant les épidémies de Fièvre Jaune depuis 1878.

Il Redonne de la Vitalité au Corps et Reconstitue tout le Système.

H. FOUQUERA & Co., Agents pour les E.-U., New York.

guerre en payant le coût de leur entretien.

Article 14. Le traité de paix sera rédigé en deux langues, française et anglaise ; le texte français sera l'évidence pour les Russes et le texte anglais pour les Japonais. En cas de difficulté d'interprétation le document français fera foi en dernier ressort.

Article 15. La ratification de ce traité devra être contreignée par les souverains des deux pays dans un délai de cinquante jours après sa signature.

Les ambassades française et américaine serviront d'intermédiaires entre les gouvernements de la Russie et du Japon pour annoncer télégraphiquement la ratification du traité.

Deux articles additionnels ont été acceptés comme suit :

Article 1. L'évacuation de la Mandchourie par les deux armées doit être terminée dans un délai de dix-huit mois à partir de la signature du traité, en commençant par le retrait des troupes de première ligne. A l'expiration des dix-huit mois les deux pays seront autorisés à laisser, comme gardes du chemin de fer, 15 soldats par kilomètre.

Article 2. La frontière qui limite les parties russe et japonaise de l'île de Sakhaline devra être marquée sur place par une commission spéciale de délimitation.

Portsmouth, N. H., 5 septembre.—Le baron Komura, accompagné du ministre Takahira et de M. Dennison, est parti cet après-midi à 2:48 heures en automobile pour l'arsenal. Ils ont été salués par les pensionnaires de l'hôtel assemblés sur la véranda pour assister à ce départ.

Au moment de partir le baron Komura pointant le soleil qui brillait radieusement dit en souriant : "C'est un bon présage de paix."

Portsmouth, N. H., 5 septembre.—Les membres des missions russe et japonaise à leur arrivée à l'arsenal ont été reçus à l'entrée des bâtiments par l'amiral Meade pendant que deux compagnies d'infanterie de marine, sous le commandement du major Moses, rendaient les honneurs militaires.

Portsmouth, 5 septembre.—Le traité de paix entre la Russie et le Japon a été signé à 4 heures par les plénipotentiaires, en présence de nombreux témoins. La cérémonie était imposante.

Portsmouth, 5 septembre.—M. Witte et le baron Komura ayant exprimé le désir de remercier les cinq aspirants qui commandaient les chaloupes mises à la disposition des deux missions pour faire le trajet entre l'arsenal et l'hôtel Wentworth pendant la durée des négociations de paix, ces officiers sont venus à l'hôtel aujourd'hui pour faire leurs adieux aux plénipotentiaires.

A 11 heures les aspirants Leary, Bagley, Ingersoll, Blackburn et Harrington se rendirent chez

Colonie Russe.

Los Angeles, 5 septembre.—Le Rancho Guadeloupe, comprenant 13,000 acres de terre cultivable et de bois dans la Basse Californie, a été vendu à 104 familles russes par l'entremise d'une agence de Los Angeles.

Les émigrants se proposent d'établir une colonie russe sur le site, où ils élèveront des bestiaux et cultiveront des grains.

Nombreux passagers.

New York, 5 septembre.—Plus de 2,000 voyageurs, la plupart des Américains rentrant chez eux sont attendus sur les navires "Kaiser Wilhelm II" et le "Brennen" de la ligne North German Lloyd et le "Potdam" de la ligne Hollandaise-Américaine qui ne tarderont pas à entrer dans le port. Philippe Bunan Varilla l'ingénieur français distingué est un des passagers du "Kaiser".

Incorporée en 1889.

WM. C. FAUST, Président. LOUIS BUCH, Jr., Secrétaire. F. LANGR, Surintendant.

UNION SANITARY Excavating Co.

Sont prêts sur un prompt avis à nettoyer et désinfecter complètement toutes sortes d'urnoires, toilettes et latrines en terre, etc. Travaux de première classe. Conditions raisonnables. BUREAU, 727 RUE COMMUNE.