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.....	$15.15	$7.55	$3.75	$1.30

Les abonnements se soldent invariablement d'avance.

Le Numéro Cinq Sous

PRIX DE L'ABONNEMENT.
Edition Hebdomadaire.

	Un An	6 Mois.	4 mois.	3 Mois.
POUR LES ETATS-UNIS.....	$3.00	$1.50	$1.00	75 cts
POUR L'ETRANGER.....	$4.00	$2.05	$1.35	$1.05

Les abonnements datent du 1er et du 15 de chaque mois.

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTERATURE. — PRO ARIS ET FOCIS — SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1827 — NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 3 JUILLET 1912 — 85ème Année

NOUVEAUX MARTYRS.

Paris, 20 juin.

Le circuit d'Anjou a donné l'occasion à nos aviateurs d'accomplir de nouvelles prouesses ; l'on a vu les oiseaux blancs s'élancer dans le ciel, en dépit des rafales de vent et de pluie. Aucun obstacle ne paraît insurmontable aux conquérants de l'espace ; pourtant, quelques-uns firent des chutes terribles ; sitôt guéris, ils ont repris le volant. Tous comptent des victimes parmi leurs meilleurs amis, mais ces souvenirs douloureux ne troublent point leur sérénité ; leur volonté est plus forte que tout. Il faudra bien, quelque jour, se rendre compte que des sports comme l'aviation et la boxe ont eu plus d'action sur la jeunesse française que la plupart des manuels de morale. L'on a dressé, dans une étude récente, la liste des aviateurs morts au champ d'honneur, et l'expression prend ici toute sa grandeur tragique. Comme elle est longue, cette liste, et quelle leçon d'énergie dégagent ces vies de héros, brisées si jeunes, en pleine force !

On a cherché quel pouvait être, dans le passé, le premier martyr de l'aviation, et c'est le nom d'Icare que l'on a inscrit sur le fronton funèbre. La fable est ingénieuse, mais d'une réalité douteuse. Il est difficile de croire à tant d'imprévoyance. Icare avait attaché ses ailes avec de la cire ; celle-ci fondit sous l'éclat du soleil et l'imprudent aviateur tomba dans les flots. Son père, Dédale, plus heureux que lui, gagna la Sicile. Au onzième siècle, Olivier de Malmesbury employa l'aile des oiseaux et se précipita du haut d'une tour ; il se cassa les deux jambes et mourut bientôt. On cite encore, parmi les malheureux précurseurs, l'Anglais Cocking en 1836, le Français Lelier en 1854 et le Belge de Groof en 1874, qui se tuèrent en sautant d'un ballon pour utiliser des parachutes de leur invention.

—

Mais il y a trop de fantaisie dans les conceptions de ces anciens aéronautes pour qu'on puisse les comparer à nos aviateurs actuels, mécaniciens précis, aussi instruits qu'aventureux. Leur véritable précurseur est un Allemand, Otto Lilienthal, que l'on doit considérer, selon M. Roger Depagniat, l'auteur d'une vivante étude sur les martyrs de l'aviation, comme le père de l'aviation moderne. C'est lui qui, en 1890, construisit le premier aéroplane, auquel il adapta un moteur en 1895. Il se tua en 1896, près de Berlin, par suite d'un panache de son appareil. Il avait effectué plus de 2,000 vols, dont les derniers atteignirent 200 et 300 mètres. Les frères Wright furent ses élèves. C'est au cours d'un de leurs premiers vols que fut tué le lieutenant américain Selfridge. Celui-ci pesait 175 livres, ce qui devait être un poids trop considérable pour la faible hélice. L'appareil s'éleva d'abord de 15 mètres, puis de trente, et tout d'un coup, par la perte d'une aile, plongea et vint s'abattre sur le sol. L'officier mourut dans la soirée ; ce fut la première victime de l'aviation, si l'on prend cette science au moment où elle devient réellement pratique.

En France, la première victime militaire fut le capitaine Ferber ; il possédait les qualités des novateurs : ténacité et confiance en soi. C'est l'Allemand Lilienthal qui fut son maître. "Le jour, a-t-il écrit, où, en 1891, Lilienthal a parcouru dans l'air ses 15 premiers mètres, a été considéré par moi comme celui à partir duquel les hommes pouvaient voler." Et le capitaine Ferber se met à l'œuvre ; il est à peine encouragé, presque désavoué par ses chefs ; il demande un long congé et consacre à la science nouvelle ses maigres ressources. Il se ruine et se tue au meeting de Boulogne le 23 septembre 1909. Quelques instants après sa mort, par une tragique ironie, arrivait un câblogramme de Buenos-Ayres annonçant au capitaine Ferber qu'il était retenu pour une tournée de quinze jours en Amérique du Sud, aux appointements de 60,000 francs.

A la place du nom d'Icare, héros problématique, les générations futures mettront celui de Chavez, entouré de tant de gloire. C'est lui qui, le premier, traversa les Alpes géantes, et ceux qui l'ont approché se souviennent d'un garçon élégant, menu, silencieux, qui n'aimait point les bavardages. Ne répondit-il pas à un reporter qui lui demandait, avant son départ, le nombre de tricots qu'il portait :

—Je vous le dirai quand je serai arrivé.

Ce petit homme décidé devait accomplir son fabuleux exploit : il passe les Alpes, mais à Domodosolla un accident inexpliqué le précipite sur le sol. On se souvient de son agonie ; il reconnait ses amis, sa famille, mais dans ses moments de délire il s'écrie : "Oh ! toutes ces montagnes que je vois ! Toutes sont hautes et difficiles à franchir ; les voyez-vous, les voyez-vous ?" Mais il succombe bientôt à une paralysie du cœur.

Ce serait une erreur de croire que ces jeunes hommes n'ont pas conscience du danger et sont victimes de témérité ou d'imprudence. Le lieutenant Jean Taboureau, professeur à l'école de Saint-Cyr, a transcrit les notes du jeune aviateur Pierre Marie, qui mourut à Bétheny à l'âge de vingt-trois ans ; elles sont tout à fait révélatrices d'une rare énergie et d'une bravoure consciente. "Pour faire de l'aviation, il faut une grande énergie, vaincre pas mal d'appréhensions, surtout après une première chute. Pour soutenir ma volonté, j'ai recours à divers moyens. Toute la journée—souvent—je me répète : "Il faut que tu arrives, tu dois te classer parmi les hommes de premier ordre". Je pense à tous les héros qui ont accompli des actions d'éclat ; ainsi, je lis un récit de combat au Tonkin qui se termine par ces mots : "En avant, la vieille France !" Cette phrase mee reste dans la tête des journées entières, je me la rappelle aux moments critiques ; je me dis : "Tu ne vas pas flancher ; pense aux autres qui ont passé par d'autres situations plus terribles". Je suis Lorrain, je pense à tous les héros de mon pays ; je me dis : "Ils ont bien risqué leur vie, tu peux bien risquer la tienne, car elle ne compte rien auprès de la leur."

—

Ces phrases si belles, par leur foi, leur sincérité, forceront les pessimistes à changer d'opinion sur la jeunesse française. Il y a en elle des ressources d'énergie, d'audace que nous ne soupçonnons point. On a eu raison de donner aux victimes de l'aviation le nom de martyrs. Ce sont les pionniers d'une science nouvelle ; ils risquent à chaque minute leur vie pour la faire progresser, agrandir son domaine. Dans l'avenir l'on admirera comme il convient la lettre de faire-part du lieutenant de vaisseau Byasson, envoyée par les soins du ministre de la Guerre. On y lit cette simple mention : "Mort en aéroplane, en service commandé". Il faut des années pour construire des légendes ; il est en train de s'en former autour des aviateurs. On n'en trouvera pas dans l'antiquité de plus belles, ni de plus encourageantes.

Le plus vieux voilier du monde

Le plus vieux voilier du monde vient d'effectuer sa dernière traversée de l'Atlantique pour aller prendre définitivement en Amérique un repos mérité après cent vingt ans de navigation. Ce schooner baptisé jadis "Succès" sortit en 1792 des chantiers de Moulmein, un port de Birmanie. Construit en bois de teck, il servit d'abord au transport du thé et comme à cette époque les mers étaient infestées par les pirates, il était armé de sept pièces de canon. Il porte encore les cicatrices des blessures reçues dans les combats qu'il eut à soutenir en 1815 au passage du golfe de Bengale. Plus tard le "Succès" servit à l'embarquement des émigrants se rendant d'Europe en Australie.

En 1852, quand sévit la fièvre de l'or, son équipage l'abandonna avec le capitaine à la tête. Le navire delaissé fut vendu à l'encan et le gouvernement australien l'acheta pour le faire servir aux convois de déportés. Il avait 120 cabines qui étaient des cellules de condamnés ; l'on voit encore les noms de ces criminels gravés au couteau dans la charpente du "Succès". En 1890, la législation nouvelle abolit la déportation, et ordonna le désemparement des bâtiments affectés à ce service. Le "Succès" échappa à cette mesure et fut employé aux Expositions. En 1896, il fit son dernier voyage d'Australie aux docks de la Tamise, en 165 jours. Détail curieux : on l'a gratifié, avant la fin de sa carrière, d'une installation de télégraphie sans fil. Le "Succès" ne sera pas démoli. Il trouvera un refuge dans une musée où une pancarte rappellera son passé, qui sans être aussi glorieux que celui d'autres bâtiments, survivra.

UN NOUVEAU DRAME DE L'AIR.

EXPLOSION DU DIRIGEABLE AMERICAIN "AKRON".

Mort de l'aéronaute Melvin Vaniman et de ses quatre compagnons.

Atlantic City, New Jersey, 2 juillet—En présence de trois mille spectateurs, paralysés par l'émotion, le grand dirigeable "Akron", avec lequel le capitaine Melvin Vaniman comptait traverser l'Atlantique, a fait explosion ce matin et a été réduit en atômes.

L'aérostat se trouvait à une altitude d'environ 1,000 pieds au-dessus de la Baie d'Atlantic City lorsqu'est survenu l'accident qui a coûté la vie aux cinq hommes qui avaient pris place dans la nacelle, à savoir :

Melvin Vaniman, son jeune frère Calvin Vaniman, Fred Elmer, Walter Guest et George Bourtillion

Le "Akron" avait quitté son hangar un peu avant 6 heures du matin pour une course d'essai, la seconde qu'il entreprenait depuis sa construction.

La première qui avait eu lieu le samedi 1er juin n'avait pas donné des résultats concluants. Après avoir apporté quelques améliorations indispensables à son dirigeable, le capitaine Vaniman était parti ce matin plein d'espoir.

Le temps était calme et la sortie du hangar s'était effectuée sans la moindre difficulté. A peine libre le ballon s'élevait à une grande hauteur, et après avoir décrit quelques courbes gracieuses au-dessus de la ville avait gagné le large.

En dépit de l'heure matinale une foule nombreuse s'était rapidement massée sur la plage et suivait avec le plus vif intérêt les évolutions du dirigeable, qui paraissait obéir admirablement à l'action du gouvernail.

Au moment où M. Vaniman, qui pilotait lui même son aérostat, passait au-dessus de la plage dans l'intention de gagner le large, les spectateurs enthousiasmés lui adressèrent une longue salve d'applaudissements auxquels les hommes de l'équipage répondirent en agitant leurs casquettes.

Dix minutes plus tard la catastrophe se produisait. Le dirigeable se trouvait à ce moment-là à un quart de mille au sud de la plage de Brigantine, le cap dirigé sur la pleine mer, lorsque soudain l'immense enveloppe de soie et de caoutchouc fut déchirée en son milieu par une formidable explosion, due sans doute à l'expansion du gaz hydrogène sous l'effet de la chaleur solaire.

Instantanément l'immense aérostat prit feu d'une extrémité à l'autre, et pendant une durée de dix secondes les témoins de cette scène ne distinguèrent plus qu'une masse de flammes enveloppant la nacelle et les hommes dans ses tourbillons.

Lorsque le feu se fut dissipé les spectateurs frappés d'épouvante virent s'effondrer la nacelle entrainant les débris carbonisés de l'aérostat qui, en une longue spirale encore fumante, se détachaient nettement dans le ciel, éclairé par la lueur flamboyante du soleil levant.

Cette vision tragique n'eut que la durée d'un éclair, mais restera gravée à tout jamais dans la mémoire des trois ou quatre mille personnes qui, un instant auparavant, venaient d'acclamer les audacieux navigateurs aériens.

Alors que la nacelle se trouvait à environ 200 pieds de la surface de la mer, à moitié renversée, il s'en détacha un cadavre qui toucha l'eau quelques secondes avant les autres. Ce corps était, croit-on, celui du jeune Calvin Vaniman, qui fut retrouvé deux heures plus tard à quelque distance des débris de l'aérostat. La tête manquait, ayant sans doute été arrachée par l'explosion.

La première embarcation arrivée sur les lieux fut celle de la station fédérale de sauvetage d'Absecon, montée par le capitaine Lambert Parker et huit hommes.

Les sauveteurs après avoir constaté que la nacelle reposait par 18 pieds de profondeur et que les corps des aéronautes étaient étroitement entrelacés dans les débris, revinrent à terre afin de se procurer les appareils nécessaires pour les ramener à la surface.

Dans l'intervalle les amis de l'aéronaute avaient quitté la plage et s'étaient rendus au petit cottage habité par la famille Vaniman, où ils trouvèrent Mme Vaniman étendue sans connaissance. Le malheureuse femme avait suivi d'une fenêtre de sa demeure les évolutions de l'aérostat, et en entendant l'explosion s'était évanouie. Deux médecins furent immédiatement appelés qui lui prodiguèrent leurs soins.

Un ami de Vaniman, qui a été témoin du désastre, a fait le récit suivant :

"Le ballon se trouvait à peu près à 1,000 pieds d'altitude lorsque je vis un petit nuage de fumée se dégager à l'avant. Une demi minute plus tard l'explosion retentissait.

"Pour tous ceux qui avaient assisté aux précédentes expériences de Vaniman, celle-ci à son début, paraissait devoir être la plus réussie.

"L'aérostat répondait parfaitement aux manœuvres de l'équipage et semblait devoir se comporter admirablement.

"Sitôt que nous eûmes aperçu le petit nuage de fumée, les hommes parurent se serrer contre un des côtés de la nacelle. Ils avaient dû prévoir le danger, mais de la terre nous ne pouvions nous rendre compte exactement de ce qui se passait à bord, lorsque tout à coup nous vîmes le grand aérastat se plier en deux, formant comme une gigantesque lettre U, puis tout disparut dans les flammes."

Vaniman, avant de construire son dirigeable, avait été associé avec Walter Wellman, et avait entrepris avec lui, en octobre 1910, la traversée de l'Atlantique à bord de l'"America". On se souvient de l'échec de cette entreprise. L'"America" avait dû être abandonné en mer, et son équipage avait heureusement été recueilli par un vapeur.

En dépit de cet échec Vaniman n'avait pas renoncé à traverser l'Atlantique par la voie de l'air, et avait construit à cet effet le "Akron", sur le même modèle que "l'America", mais en y apportant de grands perfectionnements.

Ce dirigeable avait une longueur de 258 pieds et un diamètre de 47 pieds.

M. WOODROW WILSON,

A LA CONVENTION DE BALTIMORE.

M. Wilson est nommé candidat du parti démocrate.

Baltimore, 2 juillet — Après la lutte la plus vive dont on ait souvenir dans les annales du parti démocratique, le Dr Woodrow Wilson, gouverneur du New Jersey, a été nommé candidat à la présidence, cet après-midi à 3:15 heures.

Au 46me tour de scrutin il a reçu les votes de 990 délégués, contre 84 donnés à M. Champ Clark et 12 au gouverneur Harmon.

Une dizaine de minutes plus tard, sur motion du sénateur Howe, leader de la faction Clark, la nomination de M. Wilson a été secondée à l'unanimité, et il a été formellement nommé candidat du parti démocrate.

La Convention, qui doit encore voter la plateforme du parti et choisir le candidat à la vice-présidence, s'est ensuite ajournée jusqu'à 9 heures du soir. Au nombre des personnages politiques dont les noms sont mis en avant comme candidats à la vice-présidence, on cite : M. Marshall, gouverneur de l'Indiana ; M. Burke, gouverneur du Nord Dakota, et M. Henry, Congressiste du Texas.

Cette convention du parti démocrate, qui a duré plus de huit jours et où le manque d'accord a provoqué à plusieurs reprises de violentes controverses s'est terminée dans une entente générale et la bonne harmonie semble maintenant complètement rétablie.

Au premier tour de scrutin déposé mercredi dernier, M. Clark avait un avantage considérable sur ses concurrents, mais M. Wilson n'avait pas tardé à gagner des voix et samedi il devançait le speaker de la Chambre, et sa nomination paraissait assurée.

M. Wilson avait définitivement pris une forte avance au premier tour du scrutin, lorsqu'il eut été annoncé que M. Underwood retirait sa candidature et que les délégués qui jusque là avaient voté pour lui étaient libres de reporter leurs voix sur leur candidat préféré. Cette décision donna à M. Wilson un appoint de plus de cent voix et ne tarda pas à lui assurer la victoire finale.

Seagirt, N. J., 2 juillet — Le gouverneur Wilson était assis sur la vérandah de sa demeure, avec Mme Wilson et leurs enfants, lorsqu'il a reçu une dépêche de Baltimore lui annonçant sa nomination comme candidat du parti démocrate.

"C'est un grand honneur qui m'est fait, a dit M. Wilson, particulièrement dans les circonstances présentes. J'espère l'apprécier à sa juste valeur ; mais en ce moment je ressens les grandes responsabilités qui en découlent bien plus que je n'en ressens l'honneur.

"J'espère de tout mon cœur que le parti n'aura jamais aucune raison de regretter sa décision."

Le gouverneur Wilson a ajouté qu'au cours de la Convention il avait presque perdu tout espoir d'être nommé, particulièrement vendredi soir lorsque M. Clark eut reçu le vote de la majorité totale.

Sitôt que la nouvelle de la nomination fut parvenue à Seagirt, les voisins et amis du gouverneur, tant démocrates que républicains, accoururent à sa demeure pour lui présenter leurs félicitations, et la journée se termina à "la Petite Maison Blanche" par une réception improvisée sur la pelouse.

—o—

Le Speaker Clark retourne à Baltimore.

Washington, 2 juillet — Le Speaker Champ Clark accompagné de son fils Bennett, s'est esquivé du Capitole mardi et a pris le train de 11 heures de la ligne Baltimore et Ohio à destination de Baltimore.

Ainsi qu'à son voyage précédent à la ville de la Convention ses mouvements ont été tenus assez secrets et son départ n'a pas été généralement connu.

—o—

Retour du Président à Washington.

Washington, D. C., 2 juillet — Le Président et Mme Taft sont revenus de Philadelphie mardi matin.

Ils sont restés sur leur car privé jusqu'à huit heures et ont été conduits en voiture à la Maison Blanche.

—o—

Réputation imméritée.

Chicago, 2 juillet—D'après le Dr Ignace J. Reis, qui est de la convention nationale des Pédicures ici, les femmes de Chicago sont loin de mériter la réputation qu'on leur a faite au sujet de la longueur de leurs pieds.

Des milliers de femmes de 30 à 35 ans de Chicago peuvent porter un soulier 1 1/2. La dimension moyenne de leur chaussure et 3 1/4. Les femmes à New York portent du 4, à Paris du 3 3/4, à Londres et Berlin du 4, et à Naples du 4 1/4.

—o—

Mort du président de l'Université Leland.

Philadelphie, 2 juillet—Le Rév. Reese Wilmer Perkins, président de l'Université Leland, une institution nègre à la Nouvelle Orléans, et un prédicateur baptiste d'une certaine réputation, a été trouvé mort ce matin dans la chambre qu'il occupait dans une pension de cette ville.

Les docteurs qui ont procédé aux constatations légales attribuent le décès à une maladie de cœur.

—o—

Prochain mariage du romancier Richard Harding Davis.

Mount Kisco, N. Y., 2 juillet —Le mariage du romancier Richard Harding Davis avec l'actrice Bessie McCoy sera célébré le 8 juillet prochain au domicile de M. Davis, à Mount Kisco.

La première épouse du romancier avait obtenu son divorce à Chicago le mois dernier.

—o—

Pertes causées par un incendie.

North Adams, Mass., 2 juillet —Un des incendies les plus désastreux que l'on se rappelle à North Adams a détruit une grande partie des propriétés du centre du district commercial ce matin, causant des pertes évaluées à $600,000.