

Prix de l'Abonnement - Edition Quotidienne
1 An 6 Mois 3 Mois 1 Mois
R LES ETATS-UNIS... \$ 9.00 \$4.50 \$2.25 \$0.75
R L'ETRANGER..... 12.15 6.10 3.05 1.05
Les abonnements se soldent invariablement d'avance

LE NUMERO



CINQ SOUS

Prix de l'Abonnement - Edition Hebdomadaire
1 An 6 Mois 3 Mois 1 Mois
POUR LES ETATS-UNIS... \$3.00 \$1.50 \$0.75
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

FOLITIQUE LITTERATURE

PRO ARIS ET FOCIS

SCIENCES ARTS

1er Septembre 1827

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 31 JANVIER 1914

87ème Année

A Défait de Panama

Les Canaux concurrents. — L'ancienne "double" américaine: le canal de Nicaragua. — Un projet anglais actuel: l'Atlatzo et sa jonction avec le Pacifique. — Ce que serait le canal: son tracé. L'exigüité de la dépense. — Aurons-nous un second canal interocéanique à travers le Darien ?

Techniciens la génie du grand Français.

Tout autre est le projet dont les Anglais ont commencé à se servir, discrètement d'ailleurs, sans description sensationnelle, sans prix de revient, ni projet de tarif, depuis que le canal de Panama, confisqué en même temps que la province colombienne, est devenu le "canal des deux mers" pour l'immense Gascogne, qui s'étend de New York à San Francisco.

De l' "Information".

Le public — tout au moins la partie du public qui observe et analyse — s'est demandé pourquoi, et aussi brusquement, le gouvernement de Washington avait abandonné toute attitude intransigeante au sujet du passage en franchise de ses caboteurs à travers le canal de Panama. La vertu du traité Hay-Pauncefote est-elle si impérative que sa seule méditation suffise pour faire incliner la Maison Blanche devant les protestations britanniques ?

Ce tracé, entièrement situé sur le territoire colombien, avait été déjà envisagé du temps de la conquête espagnole. Il était défendu de s'engager, sous peine de mort, dans les rivières qui sur le golfe de Darien et sur le Pacifique forment les estuaires naturels de ce chemin inter-fluvial; et, bien plus, du côté du sud, des navires avaient été coulés afin d'en obstruer les approches. A l'inverse, ainsi que le rapportait M. José Ciceron Castillo dans une conférence faite devant la Société de Géographie de Bogota, le 6 septembre 1907, "il existe une sorte de tradition, remontant au dixième siècle de l'époque coloniale, d'après laquelle ce canal "naturel" aurait été utilisé pour transporter le cacao de Guayaquil à la Havane, au moment où la marine anglaise détruisit le commerce espagnol dans les mers des Antilles."

A vrai dire, malgré le respect des conventions que nous n'entendons nullement refuser aux traditions de la Grande République — et, en outre, un argument de fait avait été habilement exploité par les diplomates anglais. Cet argument, déjà utilisé contre Suez, triomphait une fois de plus, mais cette fois sur le terrain de Panama. Il se résümait dans la possibilité d'une concurrence, d'une concurrence tout préparée par la nature, exécutable à peu de frais, sur un terrain inaccessible aux mains-mises yankees, et appartenant à la victime encore mal cicatrisée des Etats-Unis: la République de Colombie.

Cette voie, merveilleusement disposée par les circonstances, est celle de l'Atrato raccourci au rio San-Juan, ou plus simplement relié à la baie de Coupica. Les géographes colombiens la désignent suivant la bifurcation choisie sous le nom de "Canal du Chocho" ou "Canal du Darien".

Le lecteur se rappelle que A. Roelis et Bonaparte Wyse eurent à balancer, avant de choisir le point précis de l'établissement du canal une longue série d'arguments pour et contre de multiples projets.

Toutes les républiques de l'Amérique Centrale s'étaient en quelque sorte présentées pour offrir leur territoire et prouver à l'union des deux grands océans, Atlantique et Pacifique. Le Mexique proposait Tehuantepec, le Guatemala le Rio Chamaluzon, le Nicaragua la ligne de ses lacs, la Colombie, à elle seule, laissait le choix entre trois tracés, parmi lesquels le percement de Panama fut préféré.

L'Atrato est l'un de ces fleuves formidables des tropiques, pouvant atteindre des centaines de mètres de largeur, et d'une profondeur toute marine. Si nous en croyons l'article publié dans "El Nuevo Tiempo" de Bogota par M. Heliodoro F. Gonzalez, le 27 mai 1907, le rio Atrato, à partir de 40 kilomètres, au-dessus du confluent du Napipi, présente, à toutes les époques de l'année, une profondeur moyenne de 10 varas (la vara vaut 0, m 818). D'après les sondages pratiqués par "l'Atrato Mining and Development Co." et la "Capio Gold Mining Co." le minimum de profondeur est de 20 varas et le maximum 80, spécialement entre le village de Risucio jusqu'à l'embouchure. Ce fleuve dans tout son trajet présente l'aspect d'un lac, à cause de la tranquillité de ses eaux, et il n'a besoin, pour devenir navigable aux bateaux de haut bord, que d'un dragage à son delta, au point où le courant amène les sables au golfe d'Urabá.

Mais, tant que la Compagnie internationale de Panama demeurerait une œuvre française, c'est-à-dire européenne, autrement dit jusqu'en 1903, le gouvernement des Etats-Unis et les ingénieurs américains vanteaient sans trêve la supériorité du canal à écluses du Nicaragua. En effet, au centre de la partie nicaraguayenne de l'isthme, deux lacs sont reliés par une rivière de 32 kilomètres: le plus vaste est le lac de Nicaragua (18,500,000 mq.), le plus réduit est celui de Motagua (3,200,000 mq.). Entre le lac de Nicaragua et l'Atlantique, la rivière de San Juan s'écoule vers l'est sur une longueur de 491 kilomètres. Entre le lac de Motagua et le Pacifique, la Tosta se dirige vers l'ouest, jusque vers la petite ville de Roatejo, qui possède un port excellent. Sur cette ligne de voies fluviales et de nappes, où le point culminant de nivellement atteignait 465 mètres 66, il était possible de concevoir et il avait été conçu plusieurs programmes, qui aboutissaient à deux rampes d'écluses, mais sur un sol plus résistant que celui du projet français.

L'Atrato constituerait donc la grande artère, dans laquelle les navires les plus puissants circuleront pendant plusieurs jours comme dans le Rio de la Plata, l'Amazone ou le Magdalena. Mais à un certain moment, il faut — puisqu'il s'agit d'un voie interocéanique — s'engager dans le versant du Pacifique.

A ce moment deux routes, à angle droit si l'on peut dire, s'offrent aux ingénieurs, l'une vers le sud, celle du San-Juan, l'autre vers l'ouest, celle de la baie de Coupica.

L'idée du canal à écluses est venue en projet direct des dévils du Nicaragua; elle s'est incorporée, par économie, dans le schéma grandiose de Lesseps. Et lorsque, le dix octobre, le président Wilson a fait sauter, à des milliers de kilomètres, les derniers barrages, il n'a réuni que les deux dernières marches des escaliers fluviaux destinés à remplacer la coupure hardie et simplifiée qu'avait imposée aux

Au point de vue colombien pur, la route de San Juan serait évidemment préférable. C'est la voie interfluviale que les pirates des Indiens avaient utilisée au XVIIIe siècle pour le maintien du commerce espagnol. C'est elle que M. Castillo défendait devant la Société de Géographie de Bogota.

"Le San Juan, disait-il, naît au sud des sources de l'Atrato dans la même Cordillère. Il descend vers le sud jusqu'au pied du volcan éteint Las Mojarras, et il continue ainsi jusqu'au Pacifique."

Entre les deux fleuves ainsi dirigés dos à dos, la distance

"En traversant l'isthme" du Chocho par la voie commerciale de Ismina — le nom est à retenir — au Tambo, l'explorateur se trouve, après deux heures de voyage par chemin muletier, au rio San-Pablo, c'est-à-dire à la voie fluviale vers l'Atlantique."

Mais au point de vue international, c'est-à-dire au point de vue de la rapidité et non plus de la mise en valeur de la province, la direction de Coupica présente des avantages évidents.

Ainsi que l'écrivait M. Gonzalez dans l'article précédemment cité, "n'importe quelle carte permet de vérifier la portion de terre ferme la plus étroite entre les deux océans."

Or cet "isthme" est déterminé auprès de la montagne Emporado par les sources divergentes de l'affluent de l'Atrato, qui mène vers l'Atlantique et du rio Limones, qui donne ses eaux à la baie de Coupica, sur le Pacifique — "baie large, profonde, en forme de fer à cheval, capable d'abriter mille bateaux contre les vents du large."

Et sa largeur est infime: "elle a été évaluée à un mille marin à peine (1,852 m.)". M. Gonzalez qui l'a parcourue affirme qu'elle "équivalait au temps employé à fumer un cigare ordinaire", et on affirme que les Indiens y traînaient hardiment leurs pirogues anticipant sur le canal futur.

Aussi les géographes colombiens ont-ils pu dire: "C'est le passage unique, préparé par la nature elle-même pour l'ouverture d'une route interocéanique: les travaux s'y réduiraient simplement au percement du petit isthme, à l'aménagement du cours des deux rios aux sources rapprochées, et au dragage du delta de l'Atrato."

D'après les renseignements que nous avons pu recueillir, ce serait sous la forme de concessions pétrolières que les "prospecteurs" anglais se sont assurés la zone "stratégique" — c'est à dire l'isthme minuscule qui commande la voie fluviale Atrato-Coupica.

Au point de vue utilitaire, ce serait évidemment un chef d'œuvre de réussite pratique que d'inaugurer ce canal interocéanique comme un canal d'intérêt privé. Les bateaux pétroliers descendant vers les Antilles ou le Chili, à volonté seraient les meilleures amorces au passage de la flotte internationale. Mais à supposer que les nappes, plus avares que celles de Pensylvanie, ne permettent pas cette inauguration industrielle, il n'en est pas moins vrai que la détonation de ce passage historique deviendra entre les mains de la politique anglaise un argument d'un poids particulièrement sérieux.

Sans avoir à s'échafauder de compagnie retentissante, ni à lancer d'émissions dont les unités seraient des milliards, l'Angleterre recommencera, grâce au tracé du Chocho, la partie du poker qu'elle a gagnée en Egypte et dans laquelle elle avait fait intervenir "la restauration du vieux canal des Pharaons". Nul doute que pour les droits de passage, et en général pour tous les avantages réclamés par sa primauté marchande, elle n'arriverait à tirer de cette disposition naturelle, habilement conquise, les effets les plus heureux. On peut compter sur la subtilité tenace dont toute son histoire est faite.

Puis un fait d'une tout autre sorte peut surgir: le cataclysme naturel obstruant Panama. Il ne faut pas oublier: le frère échafaudage des niveaux d'eau successifs est à la merci d'un tremblement de terre, et cela dans une des régions les plus volcaniques du globe. Au moment où les habitudes internationales étant prises, la "coupure" entre Panama et Colon s'est devenue pour le trafic du monde aussi nécessaire que le grand trunk des Etats-Unis, un éboulement viendrait interrompre la circulation sur ce chemin "à voie unique."

Les marchands anglais, comme ceux de l'Europe entière, salueraient alors avec reconnaissance

la ligne parallèle, doublant la voie normale comme le Canadian Pacific double la "direction" New-York-Chicago. Mieux abritée, quoique plus longue, la traversée serait préférée par plusieurs.

Enfin le "défilé" maritime du Darien compléterait la grande voie de circumnavigation qui est marquée pas Gibraltar, Malte, Suez, Aden, Singapore, et où Panama seul se trouvera hors du pavillon anglais.

La Colombie d'ailleurs est de l'aveu de tous, grâce à ses incroyables richesses, le Transvaal du XXe siècle; et si le Transvaal "ancien" a valu une guerre, le "nouveau" semble valoir incontestablement un canal.

PIERRE DU MAROUSSIER.

ITALIE

La France fortifie les Alpes.

Rome, 30 janvier. — La "Tribuna" publie les nouvelles suivantes qui lui sont envoyées de Vienne, relativement aux fortifications que l'on construit à la frontière française contre l'Italie.

Informations dont la source semble être plutôt l'ambassade d'Autriche à Rome.

"A Mondane, point terminus du chemin de fer de Grenoble, on est en train de restaurer le fort qui domine la voie. A l'Esselion, les petites fortifications, qui ne présentent plus aucune utilité militaire, seront transformées en casernes, dépôts et magasins de ravitaillement. A Bourg-Saint-Morice, en face du petit Saint-Bernard, on vient de commencer la construction d'une grande tranchée, où sera disposé un chemin de fer souterrain."

"A Voluisse, le petit fort actuel, sera transformé en fortifications modernes. Actuellement, au moyen d'un chemin de fer électrique, on transporte des matériaux de construction de toute sorte pour les casernes. On croit que bientôt les travaux pourront être finis."

"La route qui se dirige sur Courbaton est presque finie. Bientôt on pourra commencer la construction d'un nouveau fort destiné à barrer toutes les routes des alentours. On calcule que les travaux seront terminés pour la fin de 1914. Ainsi, à cette époque, Bourg-Saint-Morice sera transformé en une des plus importantes et solides places fortifiées de la Savoie."

Au Mexique

Les troupes rebelles se dirigent vers Torreón.

Juarez, 30 janvier. — Les troupes rebelles ont commencé leur mouvement vers Torreón. La majorité des forces est campée à Escalon, à moitié chemin dans le sud de Chihuahua, le long de la ligne de chemin de fer Mexican National. On attend des renforts de Durango et de Cohahuila. On dit aussi que les rebelles ont pris position du côté de Saltillo, afin de couper les communications des fédéraux avec la ville de Monterrey.

LE CINEMATOGAPHE CONTRE LE MAL DE MER.

Le cinématographe devient la véritable panacée universelle. Il guérit tout et sans douleur. Un groupe de médecins allemands n'a-t-il pas eu l'idée de l'employer contre le mal de mer. L'expérience vient d'en être faite sur un paquebot hambourgeois.

Tandis que la tempête faisait rage, et que, sur la mer démontée le bateau languait sans rythme... ni raison, l'opérateur projetait sur un écran éblouissant de blancheur, devant les spectateurs rassemblés, des scènes de tout repos, telles que paysages de soleil, vues de montagnes et nombre des scènes comiques... L'effet, parait-il, fut merveilleux; pas un des passagers n'éprouva le moindre malaise.

A quand les opérations chirurgicales sans douleur... par l'écran ?

Collision due au brouillard

Le vapeur Monroe est coulé par le vapeur Nantucket. — 49 personnes sont noyées.

Norfolk, Va., 30 janvier. — Quarante-neuf personnes ont trouvé la mort quand le vapeur "Nantucket" a coulé le vapeur de la Dominion Line le "Monroe". Suivant les nouvelles envoyées par le T. S. F. par le capitaine Johnson du "Monroe", à bord du "Nantucket", le nombre des victimes est de 49, dont 25 passagers et 24 membres de l'équipage. Trente passagers et 55 marins ont été sauvés. Le "Nantucket" avec les survivants à bord est arrivé à Norfolk à 1:30 de l'après-midi. La plupart des passagers et de l'équipage de l'infortuné vapeur étaient en train de dormir, quand la collision est arrivée. Cette collision est due au brouillard qui était intense. Dix minutes après la collision le "Monroe" coulait au fond. Cependant toutes les précautions avaient été prises par les capitaines des deux vapeurs, les signaux ne cessant pas de fonctionner et la vitesse avait été considérablement diminuée. Le capitaine Johnson du "Monroe", ainsi que le capitaine Berry du "Nantucket" se trouvaient sur la dunette de leurs vapeurs quand celle-ci rencontre à ce lieu. Aussitôt après la collision, le capitaine du vapeur abordeur a fait mettre les canots de sauvetage à la mer. Les marins chargés de sauver les victimes n'avaient pour les diriger, telle était l'intensité du brouillard, que les yeux des malheureux en train de se noyer.

Washington, 30 janvier. — Le département de commerce a ordonné une enquête sur les circonstances qui ont occasionné la perte du vapeur "Monroe".

Norfolk, Va., 30 janvier. — Le "Norfolk" est arrivé au port avec la proue recouverte par une toile à voile pour cacher la déchirure causée à sa coque par l'abordage. Ce vapeur gisait beaucoup par suite du désarrimage de sa cargaison. Les survivants étaient tous sur le pont, enveloppés dans des couvertures. Plusieurs milliers de personnes attendaient l'arrivée de ce vapeur. Le capitaine Johnson, commandant du "Monroe" s'est refusé à toute interview, préférant être très fatigué par suite des nuits passées sans aucun sommeil. Quelques passagers qui ont fourni des renseignements s'accordent à dire que le "Monroe" a sombré douze minutes après la collision, qui a eu lieu à une heure et demi du matin.

TENTATIVE DE VOL A LA BANQUE UNION DE PATTERSON

Patterson, Lne., 30 janvier. — Dans la nuit de mercredi, vers 11 heures, deux jeunes bandits noirs se sont introduits dans l'immeuble de l'Union Bank, de notre ville.

Mais leur présence a été découverte par M. Wilbur Trellue, qui entra dans la banque et mit la main au collet à l'un des deux nocturnes visiteurs. Mais cela ne se fit sans lutte, ce dont profita l'autre mauvais sujet pour s'échapper. Il n'a pas encore été retrouvé.

Un spécialiste de la vue

Le docteur Dowling, président du bureau de santé de l'état, demande au docteur David C. Williams, ce que signifie le titre dont il s'affuble de "physical eye specialist" — spécialiste physique des yeux — en outre du titre pompeux d'"Optométrist". Cette requête du docteur Dowling est basée sur une annonce du docteur Williams dans laquelle il parle de ses étonnantes spécialités.

Le procès de Mlle Edwards

La foule, toujours avide d'incidents sensationnels, envahit la Cour Criminelle, pour assister aux phases émouvantes du procès de Mlle Agnès Augusta Edwards, qui dure depuis mardi.

Hier matin, les plaidoiries ont commencé. M. Ben Daly, assistant avocat de district, a ouvert les débats pour la poursuite; l'avocat Harry Mooney, représentant la défense, a ensuite pris la parole, et les arguments ont été clos par M. Chandler C. Luzenberg, avocat de district. Le Juge Baker a donné ses instructions au jury, et à une heure avancée de la soirée, les douze jurés, seuls arbitres du sort de l'accusée, se sont retirés pour délibérer sur le verdict.

Mlle Edwards a été trouvée coupable de meurtre au premier degré, sans punition capitale.

Audacieuse agression

Logansport, Lne., 30 janvier. — Deux voleurs masqués sont entrés en plein jour dans la banque de Logansport, et après avoir tenu en respect le caissier assistant, ils ont vidé le coffre-fort.

Ils n'avaient pas encore terminé le pillage du coffre, quand le caissier, M. Smith Price, est rentré de son déjeuner. Les voleurs ont menacé de leurs revolvers. Puis ils ont obligé les deux employés de la banque à rentrer dans le coffre-fort et ils ont fermé la porte sur eux. Ceci fait ils se sont dirigés du côté des fonds de la rivière Sabine. Le montant de leur vol s'éleva à six ou sept mille dollars. Il a fallu plus d'une heure pour faire sortir les deux employés de ce coffre-fort. Quand ils ont revu la lumière du jour, ils étaient sur le point de se trouver mal. Les autorités se sont mises à la poursuite des audacieux bandits. Par suite des tempêtes de neige qui ont lieu dans le nord de la Louisiane la plupart des fils télégraphiques sont démolis. Plusieurs fils ont été coupés. Ce sont quelques clients de la banque qui se sont aperçus que quelque chose d'anormal avait eu lieu. Ils ont prévenu la police. On a eu toutes les peines du monde à réussir à ouvrir le coffre-fort, et quand après de nombreux efforts on parvint à rendre la liberté aux deux malheureux employés, ils étaient sur le point de se trouver mal, et on dit même que tout délai apporté à leur mise en liberté aurait pu avoir un dénouement fatal.

Nouvelles de Saint-Bernard

L'Ecole Corinne a reçu les nouveaux pupitres et l'on est en ce moment occupé à les mettre en place.

Les administrateurs de l'Association de bienfaisance Saint-Maurice ont eu une grande réunion jeudi soir.

Mlle Rita Colomb, qui habite le second ward, se trouve en visite à la Nouvelle-Orléans chez des membres de sa famille.

Le Juge Victor Cicutal de la première cour de justice, a eu une audience au tribunal des plus chargées, vendredi. Rose Campbell, qui avait à répondre du délit de port d'armes prohibées, et qui était noté aussi comme très dangereux, a été condamné à 100 dollars d'amende et aux dépens. Sadie Wallace et Amelia Farr ont été condamnées pour ivresse et désordre à 85; Lewis Brooks pour préjudices causés à des tiers, à 85.

Le présence d'esprit

D'une jeune fille prévient un terrible accident de chemin de fer.

Greeley, Colo., 30 janvier. — La rupture de la digue du réservoir Horse Creek, dans le Colorado, a causé des dégâts qui sont estimés à 200,000 dollars. L'eau a coulé, en quelques minutes, les environs sur une longueur de dix milles par une largeur de trois milles. Grâce à la présence d'esprit de Mlle Dora Shaffer, âgée de 18 ans, fille de Frederick Shaffer, habitant à un mille du réservoir, un train de la ligne Burlington, se dirigeant sur l'ouest a été sauvé. Ce train en continuant sa route allait s'engager sur un pont qui la force des eaux avait rendu très peu solide. Ce pont est situé sur le Elder Creek, où l'inondation était la plus forte. Quand au lever du jour la famille Shaffer fut réveillée par l'inondation, la jeune fille téléphona aussitôt, se rappelant que le train de l'ouest allait arriver. Grâce à cela il fut facile d'empêcher le train de continuer sa route.

LES DIGUES DU MISSISSIPPI

Washington, 30 janvier. — Le comité des rivières et des ports de la Chambre a refusé de comprendre le bill Ransdell-Humphreys dans les autres bills similaires. En même temps, le comité a voté l'augmentation des crédits affectés pour la partie basse du cours du Mississippi, de six à sept millions par an.

Le représentant Humphreys a dit qu'il espérait encore obtenir le support du comité, car tout indique que le président prendra un intérêt personnel dans cette affaire. L'action du comité n'est pas encore considérée comme décisive.

Un procès de l'Hôpital de la Charité

Jennings, Lne., 30 janvier. — L'action de l'Hôpital de la Charité de la Nouvelle-Orléans, contre B. A. Richart, commissaire-priseur, est venue devant la cour jeudi. L'hôpital poursuit Richart en réclamation de la moitié d'un pour cent de ses honoraires de commissaire-priseur, reçus par lui depuis 1910, portant le montant du à l'hôpital à la somme de 125 dollars. Richart nie qu'un tel pourcentage de ses honoraires soit dû à l'hôpital, alléguant qu'un acte de 1910 a changé les dispositions des statuts à cet égard.

L'Hôpital de la Charité était représenté par l'assistant-avocat-général Harry Gamble. Le Juge Barbe n'a pas encore rendu sa sentence dans cette affaire.

ACCIDENT DE CHEMIN DE FER

Charlotte, N. C., 30 janvier. — Plusieurs voyageurs ont été blessés à la suite de la collision entre un train allant de Wilmington à Charlotte, et un autre train allant de Fayetteville à Florence. La rencontre a eu lieu à Pembroke, dans la Caroline du Nord. Personne n'a été tué.

Cette collision est due au brouillard.

LE KAISER ENVOIE UN MESSAGE SANS FIL AU PRESIDENT

Washington, 30 janvier. — Le premier message officiel par T. S. F., entre l'Allemagne et les Etats-Unis, a été envoyé par l'empereur pour remercier le président Wilson des vœux envoyés à l'occasion de son anniversaire. Ce message a été transmis d'une station de T. S. F. en Allemagne, à travers l'Océan, à la station de Turckerton, dans le New-Jersey. De là le message a été transmis par télégraphe.