



REVUE DE LA SEMAINE

Par Jack Belgie

HERMAN EST BATTU PAR BUFF.

Johnny Buff, le petit boxeur mouche de Jersey City, est maintenant champion du monde des poids coqs, ayant battu aux points Pete Herman, boxeur bantam de la Nouvelle-Orléans, dans un combat de 15 rounds qui eut lieu au Madison Square Garden à New-York. C'est la seconde fois qu'Herman perd son titre en moins d'une année. Il regagna son titre de champion du monde qu'il avait perdu aux mains de Joe Lynch, l'hiver dernier, il y a un mois, et pour la seconde fois il est battu par un boxeur qui est considéré comme un bon boxeur poids mouches, mais trop petit pour se battre avec des bantamweights. D'après les rédacteurs sportifs des journaux new-yorkais, Herman ne s'est pas montré en forme, à l'exception de deux ou trois fois pendant toute la durée du combat.

WIGGINS VS FOLEY

Chuck Wiggins, boxeur poids mi-lourds d'Indianapolis, bien connu ici à la Nouvelle-Orléans, rencontrera lundi, le 2 octobre, le boxeur Harry Foley, aussi poids mi-lourds. Foley est considéré comme un très bon boxeur de sa catégorie.

Footit, Roi des Clowns

Footit n'est plus... Footit est mort... L'incomparable clown fut de la lignée des grands pitres; il reprit, en l'enrichissant, la tradition des Mazurier, des Grimaldi, des Billy-Hayden, des Tony-Grice, des Hanlon-Lee.

On a dit de lui qu'il avait une espèce de génie. Le mot n'est pas trop fort, car Footit servit passionnément son métier, qu'il considérait comme un art véritable. De par son apport personnel, il a doté le répertoire du cirque d'éléments comiques inappréciables, d'une foule de scènes devenues légendaires.

C'est avec son fameux partenaire, le nègre Chocolat, qu'il connut les plus francs succès de sa carrière. L'incroyable drôlerie de l'un faisait davantage ressortir l'immense résignation ahurie de l'autre. Qui n'a entendu leur désopilant dialogue des bouts de bois?

Footit pariait deux louis que Chocolat ne pourrait pas répondre trois fois de suite ces mots: "Deux bouts de bois," aux questions qu'il lui poserait. Il commençait:

—Monsieur, où êtes-vous allé vous promener aujourd'hui?
—Deux bouts de bois!
—Avez-vous eu chaud?
—Deux bouts de bois!
—Eh bien? vous aviez perdu!
—Pourquoi? demandait innocemment Chocolat.
—Parce que vous avez répondu: Pourquoi!

Cela était accompagné de grimaces, de mines, de gifles sonores, de contorsions grotesques qui n'amusaient pas seulement les petits spectateurs, mais faisaient se tordre de rire les grandes personnes dont le clown était l'idole. Footit, qui fut parfois si mélancolique dans l'intimité, eût déridé l'homme le plus grave de la terre. C'est vraiment un artiste incomparable qui s'en va...

UN CUL-DE-JATTE QUI SAIT COURIR

New-York.—Le mendiant "sans bras et sans jambes" que l'on voyait au coin de la rue Delaney et du Broadway, a été capturé par le policeman O'Sullivan qui a dû courir après lui. Ce mendiant se disait un invalide de la guerre; mais il était simplement un contortionniste qui a su déplier ses jambes et ses bras, quand il s'est cru menacé d'être arrêté.

—Jean! Vous n'avez pas brossé mon visage?
—Oh! pardon, monsieur, je l'ai brossé et bien brossé.
—Ahons donc! J'avais un cigare dans ma poche et il y est encore!

PILLERS

"Le Géant" monte au Ciel

A notre époque où la navigation aérienne réalise, de semaine en semaine, des progrès qui permettent toutes les espérances, il nous a paru intéressant de reproduire ce récit pittoresque de l'un des plus fameux précurseurs de ce genre de locomotion. En octobre 1863, Nadar, qui venait de faire construire Le Géant, un ballon double de 6000 mètres cubes, entreprenait une ascension qui révolutionna tout Paris. C'est en ces termes qu'il analyse ses impressions:

Je me détourne bien vite, et je crie à pleine voix:
—Lâchez tout!

Les chefs d'équipe et les artilleurs de la garde lâchèrent tout—comme un seul homme.

Le Géant ressentit comme une légère secousse, si légère qu'elle fut à peine perceptible.

Et il commença à monter..., mais lentement, lentement, avec gravité, comme avec précaution, semblant tâter sa route...

Un immense hurra, des milliers d'applaudissements retentirent...

Nous montions, majestueux... On eût dit que Le Géant soulevait avec peine, de son énorme crâne, la voûte immense.

Nous montions...

Et le bruit effroyable, soutenu, semblait nous suivre et monter avec nous. Nos regards, penchés sur le bordage, ces milliers de visages, tous braqués des mille points du plateau en mille angles aigus dont nous étions l'unique sommet.

Nous montions...

La cime des arbres qui bordent d'un double rang le Champ-de-Mars dans sa longueur était déjà au-dessous de nous... Nous atteignions de la coupole de l'Ecole Militaire.

L'exécrable tapage montait toujours avec nous...

D'une main, je ne cessais de saluer, en prolongeant l'adieu, mes bons amis, qui se perdaient déjà pour moi dans les infinies confusions de la multitude mais qui, eux, me voyaient encore—comme fait le voyageur qui agit derrière lui le mouchoir par la portière du wagon emporté...

De l'autre main, je tenais ma jumelle, et je cherchais, dans notre grande enceinte de manœuvre, qui se faisait de plus petite et qu'avait aussitôt envahie, comme digues rompues, une foule irritante de visages renversés, je cherchais évidemment le plus voulu, le plus aspiré, le seul..., avec l'autre...

—Mon petit enfant! Mon Paul!

Je ne pus retrouver, ni la mère—qui avait pleuré en voyant pleurer l'enfant, et était restée...

Chacun s'était installé de son mieux sur les six légers tabourets de canne et sur la caisse longue à deux fins, et contemplant ce merveilleux panorama, dont on ne se lasse jamais de là-haut et qui jette surtout les débutants dans l'extase.

Je ne sache pas, en effet, de volupté plus intense, douce et âcre à la fois que celle d'une ascension aérostatique.

Rien ne peut rendre cette plénitude du sentiment de soi-même, cette conviction de sa propre liberté, ce dégagement absolu et immédiat de toutes choses de ce monde.

Comme tout est loin: préoccupations, soucis, amertume, dégoût! Comme le mépris tombe bien de là-haut!

Et puis, cette ignorance charmante, cette indifférence du point d'arrivée, ce vague—ce divan inconnu, comme aurait dit Beyle...

Et pas de vertige!

Jamais de vertige, en ballon!

J'apprécie—les savants raffineront—que le ballon n'est que par les points de comparaison.

Dans le ballon, vous êtes, s'il en fut, le point unique, isolé dans l'espace. Pas de point de comparaison; partant, de vertige, point.

—Et pas de mal de mer?

Comment éprouverait-on rien qui y ressemblât, emporté comme l'on est comme le brin de duvet, le bulle de savon, par le courant dont l'aérostait fait, pour ainsi dire, partie intrinsèque?

Par les vents les plus violents, le ballon que vous avez vu avant le départ fouettant l'air avec fracas de son taffetas encore flasque, luttant contre les cordages qui le retiennent à terre, tantôt soulevant les hommes de manœuvre cramponnés à la nacelle et aux cordes d'équateur, tantôt repoussé contre le sol avec une telle violence qu'il semble vouloir s'y écraser—ce ballon, une fois libre, part et file dans l'air sous l'ouragan, sans contre-heurt, sans secousse, sans oscillation, sans vibration.

C'est l'athlète qu'on voudrait lier: il était indomptable dans l'indignation de sa force contre tout joug. Le voici libre, il est tranquille.

Donc, charmé encore de ce côté, de par l'inexprimable douceur du repos absolu.

La terre se déroule sous vos yeux en une nappe immense de couleurs variées où la dominante est le vert, dans tous les tons et tous les mariages. Les champs en damiers irréguliers ont l'air de ces couvertes, faites de pièces diverses rapportées par l'aiguille de la ménagère. Une immense boîte à joujoux est répandue sous vos yeux. Jouxoux ces petites maisons, expédiées par les fabricants de Carlsruhe; joujoux cette église, cette citadelle.

Joujou bien plus encore ce petit chemin de fer microscopique qui neus envoie de si bas son tout petit coup de sifflet, comme pour forcer sur lui notre attention, et qui file tout mince et si lentement—il fait pourtant ses quinze lieues à l'heure—sur un rail imperceptible, panaché de sa petite aigrette de fumée...

Quelle netteté dans tout ce microcosme, et surtout quelle impression de merveilleuse, ravissante propreté! Qu'est-ce que ce flocon blanchâtre que j'aperçois là-bas? La fumée d'un cigare? Non, c'est un nuage.

Quelles voluptés au monde vaudraient celles-ci!

Libre, calme, silencieux, transporté dans l'immensité sans limites de cet espace hospitalier et bienfaisant, où nulle force humaine ne peut m'atteindre, où je défie et méprise toute puissance de mal, je me sens vivre enfin pour la première fois, car je jouis comme jamais dans sa plénitude de toute ma santé d'âme et de corps.

Je ne daigne même pas laisser tomber un regard de pitié sur cette humanité si misérable que j'apercevais à peine, si petite qu'elle est au-dessous de moi dans ses plus grands œuvres—travaux de géants, labeurs deouvres—dans les luttes et les déchirements meurtriers de son antagonisme imbécile. Comme le laps des temps écoulés, l'altitude qui m'éloigne réduit aux proportions de la vérité toutes choses; ma vue embrasse les ensembles, et sous ma pensée s'unifient les effets et les causes. Dans cette tranquillité surhumaine, dans ce spasme divin, l'ineffable transport dégage, élève, épure l'âme: comme s'il se volatilisait en essences plus pures, le corps s'oublie; il n'existe plus...

—NADAR.

MÉTHODE BOCHE

Paris.—Le gouvernement français s'inquiète d'un véritable déluge, en Alsace-Lorraine, de lettres adressées aux habitants et contenant un questionnaire conçu dans l'idée de séparer les deux provinces de la France.

Les lettres ont été mises à la poste à Baden-Baden et ont été reçues par milliers en Alsace-Lorraine. La communication est en allemand et s'intitule "Plebiscite en Alsace-Lorraine." Trois des questions suivent:

"Voudriez-vous faire partie de la France?"

"Voudriez-vous faire partie d'un Etat neutre comme la Suisse ou la Belgique?"

"Voudriez-vous devenir un Etat autonome sous la protection de la Grande-Bretagne, ce qui vous donnerait un débouché pour vos produits et marchandises?"

La presse française ne considère pas cet incident comme un événement international, mais remarque que l'effronterie des Allemands est simplement sans limites.

L'Autobus Sur Rails

Point n'est besoin d'être prophète, ni même fils de prophète, pour prédire que la génération présente verra s'accomplir nombre de transformations considérables dans la plupart des domaines où évolue le progrès moderne.

Ces transformations auront avant tout pour but d'utiliser mieux que nous ne l'avons fait jusqu'ici les matières productrices d'énergie; tous les experts sont d'accord pour proclamer que notre civilisation, au cours du dernier siècle, a, dans sa course vers le progrès, gaspillé de façon lamentable les agents et les forces qui ont permis ce progrès. Le rendement que nous avons tiré de nos agents a été lamentablement médiocre.

Nos méthodes d'exploitation, quoi que nous prétendions, ont été primitives, et, pour ne citer qu'un exemple, celui du charbon, qui a été le principal agent de ce progrès, c'est à peine si nous avons su utiliser 40 pour cent de la houille que nous avons consommé avec une telle prodigalité qu'aujourd'hui on est rendu à calculer combien de temps dureront nos ressources houillères dans l'univers.

Parmi les méthodes qui ont été employées, il y a lieu de noter celle qui a trait à l'utilisation par les chemins de fer de l'autobus sur rails.

L'idée, d'ailleurs, a déjà reçu son application.

On sait que le transport des voyageurs par les compagnies de chemins de fer, dans les conditions actuelles, est une entreprise médiocrement payante, surtout lorsqu'il s'agit de transports suburbains, c'est-à-dire sur des parcours minimes.

Il est de fait que le coût du matériel pesant et les frais de traction hors de proportions, avec les revenus courants. Bien plus, l'énorme vulgarisation de l'automobile a créé une concurrence formidable à ce trafic, de telle sorte que, pour garder sa clientèle, le chemin de fer se voit forcé de maintenir des prix de transport hors de proportion avec les frais d'exploitation.

Pourquoi, alors, ne pas porter la guerre dans le camp ennemi et employer pour ces transports des voitures automobiles roulant sur les rails déjà existants?

Un avantage se trouve acquis d'emblée sur l'automobile roulant sur route, puisque se trouve supprimée la principale dépense, celle de l'usure des pneus.

Pas besoin de l'installation coûteuse et de l'entretien assez lourd qu'implique la construction des tramways électriques.

D'après les essais tentés on obtiendrait un parcours de 14 milles au gallon d'essence avec une vitesse atteignant trente mille à l'heure. De plus, l'expérience semble prouver qu'on peut aisément ajouter à la voiture auto des remorques sans affecter notablement la vitesse.

Il est aisé de voir que, dans ces conditions, les compagnies de chemins de fer seraient à même de réaliser un service excellent, à bon marché pour le public et fructueux pour elles, avec un minimum de frais de première mise, une grande économie dans les dépenses opérationnelles.

L'autobus sur rails serait également appelé à rendre de grands services sur les petites lignes d'intérêt local, dont la principale fonction est d'alimenter le trafic de la grande artère ferrée.

On peut donc raisonnablement escompter, d'ici peu, des développements importants dans cette direction, pour le plus grand bénéfice et du public et des compagnies de chemins de fer.

EXPLICATION

L'archevêque de X... était dans un salon de Paris. Vers dix heures, les dames arrivèrent en toilette de bal. Elles virent leurs robes entachées de décolletées, le prélat se leva et fit mine de se retirer.

—Quoi! déjà, monseigneur? dit la maîtresse de la maison.

—Que voulez-vous! madame la marquise, on me chasse par les épaules.

Lecteurs, abonnez-vous à l'Abécille.