

L'ABEILLE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS
NEW ORLEANS BEE PUBLISHING CO.
LIMITED.

323 rue de Canby, N. O.
5000 et 5000 bis.

Office at the Post Office of New Orleans
Second Class Matter.

POUR LES PETITES ANNONCES DE
DEMANDES, VENTES, LOCATIONS, ETC.,
ON SE SOLDE AU PRIX REDUIT DE
10 CENTS LA LIGNE, VOIR UNE ANTE-
RIÈRE DU JOURNAL.

TEMPERATURE.

De 25 août 1911.
Thermomètre de E. Claudel, Op-
ticien, Successeur de E. & L.
Claudel, 918 rue Canal,
N.-O., Lne.
Fahrenheit Centigrade
7 h. du matin... 24
9 h. 26
11 h. 27
3 P. M. 28
6 P. M. 26

L'ABEILLE DE DEMAIN.

- SOMMAIRE.**
Le Piano enragé.
La Chanson anglaise.
Épithètes célèbres.
Le Centenaire de Franz Liszt.
Le Souterrain de Clignancourt.
Les causes célèbres.
Impression d'Amérique. D'Es-
tournelles de Constant.
L'éloquence des chiffres. La
fortune de la France.
Cuisine.
Le Clown Rouge, feuilleton du
dimanche (suite).
Mondanités, Chiffons.
L'actualité, etc., etc.

L'ÉDITION DE L'ABEILLE DU 1er SEPTEMBRE.

Nous publierons, comme nous
en avons l'habitude, le premier
Septembre prochain, une édition
spéciale qui renfermera des ma-
tières de haute actualité en très
grande abondance; édition qui,
en vertu de son attachant intérêt,
sera très répandue dans toutes les
campagnes de la Louisiane et
dans les Etats voisins.

L'ABEILLE, fondée le 1er sep-
tembre 1827, entrera donc le 1er
du mois prochain dans la quatre-
vingt-cinquième année de son
existence, et à cette occasion, pu-
bliera un choix d'articles traitant
des sujets les plus divers qu'elle
peut puiser dans ses archives, articles
qui lui paraîtront devoir le plus
vivement intéresser les généra-
tions nouvelles.

Cette édition offrira aux négo-
cians, on en conviendra, une oc-
casion exceptionnelle de donner
de la publicité à leurs affaires,
aussi, les annonces et les com-
mandes de journaux nous arri-
vent-elles déjà fort nombreuses
tous les jours.

Nous invitons ceux qui dési-
rent des exemplaires de cette édi-
tion, dans leur intérêt comme
dans le nôtre, à ne pas attendre
jusqu'à la onzième heure pour
nous livrer leurs commandes.

La sélection des aspirants au général.

M. le ministre de la guerre en
France, entrant délibérément
dans la voie indiquée plutôt
qu'ouverte par le feu général
Brod, fait les plus louables ef-
forts afin de rassembler le com-
mandement supérieur, du moins
pour n'y admettre et n'y conser-
ver que des chefs d'élite valles.
C'est ainsi qu'il vient de
décider que les colonels propo-
sés pour les deux étoiles ne
pourront être "portés" qu'à la
condition de subir avec succès
une série d'épreuves spéciales
devant une commission de gé-
néral présidée par un membre du
Conseil supérieur de la guerre.
Il ne s'agit pas, bien entendu,
d'"examens" ni de "concours",
mais bien de manœuvres réelles,
avec troupes de toutes
armes, d'une durée d'envi-
ron trois semaines, que les
aspirants au général auront
à conduire dans un camp d'in-
struction au sud environ, et qui
permettront d'apprécier à la fois
leurs aptitudes professionnelles
et leurs aptitudes physiques. Ces
dernières épreuves seront parti-
culièrement sévères pour les co-
lonels de cavalerie, auxquels on
ne veut plus confier le com-
mandement d'une brigade de leur
arme que s'ils ont conservé la vi-
gueur, l'entrain et l'endurance
qu'il requiert. Dans ces condi-
tions, on ne peut qu'approuver
le ministre de vouloir à ce que les
cadres supérieurs ne s'écrou-
lent pas d'officiers trop fatigués
pour faire campagne, comme il
s'en glisse trop souvent parmi
les généraux. La justification
exigée des candidats n'a rien
d'exagéré, ni de choquant, puis-
que ce qu'on leur demande,
en somme, c'est de prouver
pratiquement qu'ils sont
à la hauteur des obliga-
tions élémentaires du grade qu'ils
convient. On doit on peut
s'étonner, c'est, non pas qu'on y
ait songé plus tôt—on y a pensé
bien des fois, au contraire—but
qu'on n'ait jamais, en le courage
d'organiser sérieusement le seul
genre d'épreuves qui puissent
faire foi en la matière. Solum-
ment—et ce sera peut-être plus
difficile—il faudra tenir énergi-
quement et constamment la main
à ce qu'elles soient suivies de la
sanction voulue. Ce qui a tou-
jours caractérisé la haute admi-
nistration de l'armée française,
c'est une bienveillance posée
jusqu'à la longanimité, et le ma-
rshal Soult n'est pas le seul qui
ait dit: "Jamais je ne ferai de
peine à un vieux camarade."

AUX GRANDES Manœuvres de 1911 en France.

Paris, 16 août:
Le général directeur des ma-
nœuvres du Nord se propose de
mettre les chefs de parti en face
de situations tactiques très am-
plées et d'en faire poursuivre le
développement et la solution par
la seule application des principes
formulés dans les règlements.
Il estime, d'ailleurs, qu'à aucun
échelon de la hiérarchie, il ne
doit être donné aux troupes des
instructions particulières d'ordre
tactique, sous le prétexte de
textes de compléments ou de préciser
le texte des décrets sur le service
des différentes armes.

Le soin de réviser les disposi-
tions de ces décrets appartient
essentiellement et exclusivement
à l'autorité supérieure.
Les effectifs en présence aux
manœuvres du Nord en 1911, la
distance initiale à laquelle il est
nécessaire de placer les partis
opposés, en raison du temps dis-
ponible, ne sauraient comporter
l'étude et la solution des problè-
mes d'ordre stratégique. Il s'agit,
du reste, dans les questions
de cette nature, des facteurs di-
vers, tels l'emploi des chemins
de fer par exemple, dont l'inter-
vention dans le temps et dans
l'espace n'a pas été prévue dans
l'établissement du plan général des
manœuvres à exécuter en 1911.

Les manœuvres du Nord se-
ront divisées en deux périodes.
Les thèmes correspondant à
ces deux phases permettront
d'étudier, en y consacrant tout
le temps nécessaire, la prise de
contact et le combat. Dans la
deuxième phase, et conformé-
ment aux instructions de minis-
tre, on étudiera plus spéciale-
ment l'attaque d'une position or-
ganisée.
Dans les deux phases, les mis-
sions imposées aux deux partis
seront pour objectif principal de
développer chez tous "l'esprit
nettement offensif" préconisé par
nos règlements et d'exercer les
chefs d'unité à utiliser au mo-
ment opportun toutes les res-
sources de ces précieuses ten-
dances.
En 1910, à l'occasion des ma-
nœuvres de Picardie, l'autorité
militaire fit appel à un certain
nombre de réservistes pour sup-
pléer à l'insuffisance numérique
des officiers aviateurs.
C'est ainsi que Paulhan, Le-
thellier, Bréguet, Ouillet et de Bo-
billard prirent part à ces ma-
nœuvres.
Bien que la situation se soit
complètement modifiée et que le
nombre des officiers aviateurs
soit, dès à présent, supérieur à
celui qui sera nécessaire pour

Le port de la barbe.

Il vient de se fonder, à Lon-
dres, une société qui tend à re-
mettre à la mode le port de la
barbe.

La "Society for the propaga-
tion of the beard" (Société pour
la propagation de la barbe) a dé-
claré une guerre à mort aux faces
glabres et les moyens de propa-
gande qu'elle emploie ont pour
le moins le mérite de l'origina-
lité.

La S. P. B. envoie à toutes les
personnalités connues de la poli-
tique, de la littérature, de la finan-
ce et de la haute société en gé-
néral, qui ne se montrent en pu-
blic, qu'entièrement rasés, une
circulaire dans laquelle se trou-
vent énumérés tous les avantages
économiques et esthétiques du
port de la barbe. Le principal
argument de cette circulaire est
celui-ci: les Anglais dépensent,
tous les ans, douze millions de
livres sterling ou trois cents mil-

lions de francs pour se faire ras-

ser.
La circulaire est accompagnée
de deux portraits de celui auquel
elle est adressée: l'un de ces por-
traits montre le destinataire tel
qu'il est, c'est-à-dire imberbe;
l'autre le représente avec une
barbe magnifique dont la coupe
a été soigneusement étudiée par
un spécialiste.

Parmi les "rasés de franc" aux-
quels la S. P. B. s'est adressée
jusqu'à présent, figurent: lord
Rosebery, lord Haldane, MM.
Asquith, Balfour, Winston Church-
ill, Lloyd George, Austen
Chamberlain, Conan Doyle, lord
Beresford, etc. Mais on ignore
encore les résultats de cette pro-
pagande pilare.

AUX GRANDES Manœuvres de 1911 en France.

Paris, 16 août:
Le général directeur des ma-
nœuvres du Nord se propose de
mettre les chefs de parti en face
de situations tactiques très am-
plées et d'en faire poursuivre le
développement et la solution par
la seule application des principes
formulés dans les règlements.
Il estime, d'ailleurs, qu'à aucun
échelon de la hiérarchie, il ne
doit être donné aux troupes des
instructions particulières d'ordre
tactique, sous le prétexte de
textes de compléments ou de préciser
le texte des décrets sur le service
des différentes armes.

Le soin de réviser les disposi-
tions de ces décrets appartient
essentiellement et exclusivement
à l'autorité supérieure.
Les effectifs en présence aux
manœuvres du Nord en 1911, la
distance initiale à laquelle il est
nécessaire de placer les partis
opposés, en raison du temps dis-
ponible, ne sauraient comporter
l'étude et la solution des problè-
mes d'ordre stratégique. Il s'agit,
du reste, dans les questions
de cette nature, des facteurs di-
vers, tels l'emploi des chemins
de fer par exemple, dont l'inter-
vention dans le temps et dans
l'espace n'a pas été prévue dans
l'établissement du plan général des
manœuvres à exécuter en 1911.

Les manœuvres du Nord se-
ront divisées en deux périodes.
Les thèmes correspondant à
ces deux phases permettront
d'étudier, en y consacrant tout
le temps nécessaire, la prise de
contact et le combat. Dans la
deuxième phase, et conformé-
ment aux instructions de minis-
tre, on étudiera plus spéciale-
ment l'attaque d'une position or-
ganisée.
Dans les deux phases, les mis-
sions imposées aux deux partis
seront pour objectif principal de
développer chez tous "l'esprit
nettement offensif" préconisé par
nos règlements et d'exercer les
chefs d'unité à utiliser au mo-
ment opportun toutes les res-
sources de ces précieuses ten-
dances.
En 1910, à l'occasion des ma-
nœuvres de Picardie, l'autorité
militaire fit appel à un certain
nombre de réservistes pour sup-
pléer à l'insuffisance numérique
des officiers aviateurs.
C'est ainsi que Paulhan, Le-
thellier, Bréguet, Ouillet et de Bo-
billard prirent part à ces ma-
nœuvres.
Bien que la situation se soit
complètement modifiée et que le
nombre des officiers aviateurs
soit, dès à présent, supérieur à
celui qui sera nécessaire pour

Védrines aviateur militaire

Passionné, chacun trouve que
la France ne fait rien pour sa
quatrième armée, l'aviation.
Les efforts faits de ce côté sont
récompensés et bon nombre de
Français, réformés et possesseurs
depuis de leur brevet de pilote,
se sont mis à la disposition de
l'autorité militaire.

Après Lubinus, vaillant pilote
qui se met aux ordres de l'armée;
après Latham qui, lui aussi, se
fit un plaisir de participer aux
dernières manœuvres, notre vo-
lontaire champion Védrines va
être bientôt, à son tour, aviateur
militaire et participera de ce fait
aux prochaines évolutions de
l'armée française qui auront lieu
dans le Nord.

Après le discours éloquent
qu'il prononça, à la réunion de
Saint-Denis, faite en son hon-
neur, Védrines, toujours homme
de foi et très probe, va passer
son brevet supérieur de pilote
militaire.
Ce brevet consiste en trois
randonnées successives de 100

kilomètres, effectuées à une hau-
teur minimum de 500 mètres.
Nous aurons prochainement le
spectacle inoubliable des trois
plus grands champions de l'avia-
tion luttant pacifiquement entre
eux pour la plus grande gloire de
nos armes.

Il tient, en effet, à affirmer que
l'aéronautique militaire doit,
comme les autres services de
l'armée, s'inspirer de ce principe
général de la "nation armée",
qui sert de base à notre orga-
nisation militaire, où des éléments
pris parmi les réserves viennent
toujours renforcer ceux de l'ar-
mée active.

C'est, au demeurant, la seule
manière d'obtenir un service aé-
ronautique puissant sans dépenses
excessives pour le pays.
M. Messimy se propose, d'ail-
leurs, de récompenser, soit par la
mise au tableau pour la croix de
la Légion d'honneur, soit par l'oc-
troi de la médaille militaire, les
aviateurs réservistes qui se dis-
tingueront le plus au cours des
prochaines manœuvres.

Le ministre de la Guerre esti-
me, d'autre part, qu'il y a lieu de
recourir, dans une large mesure,
aux hommes de troupe de l'ar-
mée active pour la conduite des
aéroplanes militaires, l'observa-
tion à bord de ces aéroplanes
restant, bien entendu, l'apanage
des officiers.

Toutefois, comme l'apprentis-
sage d'un aviateur revient à un
prix très élevé en raison des dé-
penses occasionnées par les ré-
parations à faire au matériel en-
dommagé, les hommes liés seule-
ment pour deux années au ser-
vice militaire ne sauraient être
employés comme aviateurs que
s'ils arrivent au service déjà mu-
ni du brevet de l'Aéro Club.

Par contre, les sacrifices faits
pour donner l'instruction d'avia-
teur aux sous-officiers, caporaux
et hommes de troupe rengagés,
pourront être récupérés grâce
aux longs services que ceux-ci
pourront rendre. C'est donc par-
mi eux que l'on choisira de pré-
férence nos futurs conducteurs
d'aéroplanes.

Dans un autre ordre d'idées,
M. Messimy s'attache à faire
aboutir rapidement la mesure
mise à l'étude par ses prédéces-
seurs et consistant à accorder
aux aviateurs militaires le béné-
fice de la campagne de guerre et
des indemnités en rapport avec
le métier pénible et périlleux
que ceux-ci embrassent dans l'in-
térêt du pays.

On peut donc compter que
tout sera fait pour maintenir à
hauteur le service de l'aérono-
tique militaire, que nous avons été
les premiers à organiser et qui
doit rester hors de pair parmi
ceux des autres nations.

Védrines aviateur militaire

Passionné, chacun trouve que
la France ne fait rien pour sa
quatrième armée, l'aviation.
Les efforts faits de ce côté sont
récompensés et bon nombre de
Français, réformés et possesseurs
depuis de leur brevet de pilote,
se sont mis à la disposition de
l'autorité militaire.

Après Lubinus, vaillant pilote
qui se met aux ordres de l'armée;
après Latham qui, lui aussi, se
fit un plaisir de participer aux
dernières manœuvres, notre vo-
lontaire champion Védrines va
être bientôt, à son tour, aviateur
militaire et participera de ce fait
aux prochaines évolutions de
l'armée française qui auront lieu
dans le Nord.

Après le discours éloquent
qu'il prononça, à la réunion de
Saint-Denis, faite en son hon-
neur, Védrines, toujours homme
de foi et très probe, va passer
son brevet supérieur de pilote
militaire.
Ce brevet consiste en trois
randonnées successives de 100

kilomètres, effectuées à une hau-
teur minimum de 500 mètres.
Nous aurons prochainement le
spectacle inoubliable des trois
plus grands champions de l'avia-
tion luttant pacifiquement entre
eux pour la plus grande gloire de
nos armes.

Il tient, en effet, à affirmer que
l'aéronautique militaire doit,
comme les autres services de
l'armée, s'inspirer de ce principe
général de la "nation armée",
qui sert de base à notre orga-
nisation militaire, où des éléments
pris parmi les réserves viennent
toujours renforcer ceux de l'ar-
mée active.

C'est, au demeurant, la seule
manière d'obtenir un service aé-
ronautique puissant sans dépenses
excessives pour le pays.
M. Messimy se propose, d'ail-
leurs, de récompenser, soit par la
mise au tableau pour la croix de
la Légion d'honneur, soit par l'oc-
troi de la médaille militaire, les
aviateurs réservistes qui se dis-
tingueront le plus au cours des
prochaines manœuvres.

Le ministre de la Guerre esti-
me, d'autre part, qu'il y a lieu de
recourir, dans une large mesure,
aux hommes de troupe de l'ar-
mée active pour la conduite des
aéroplanes militaires, l'observa-
tion à bord de ces aéroplanes
restant, bien entendu, l'apanage
des officiers.

Toutefois, comme l'apprentis-
sage d'un aviateur revient à un
prix très élevé en raison des dé-
penses occasionnées par les ré-
parations à faire au matériel en-
dommagé, les hommes liés seule-
ment pour deux années au ser-
vice militaire ne sauraient être
employés comme aviateurs que
s'ils arrivent au service déjà mu-
ni du brevet de l'Aéro Club.

Par contre, les sacrifices faits
pour donner l'instruction d'avia-
teur aux sous-officiers, caporaux
et hommes de troupe rengagés,
pourront être récupérés grâce
aux longs services que ceux-ci
pourront rendre. C'est donc par-
mi eux que l'on choisira de pré-
férence nos futurs conducteurs
d'aéroplanes.

Dans un autre ordre d'idées,
M. Messimy s'attache à faire
aboutir rapidement la mesure
mise à l'étude par ses prédéces-
seurs et consistant à accorder
aux aviateurs militaires le béné-
fice de la campagne de guerre et
des indemnités en rapport avec
le métier pénible et périlleux
que ceux-ci embrassent dans l'in-
térêt du pays.

On peut donc compter que
tout sera fait pour maintenir à
hauteur le service de l'aérono-
tique militaire, que nous avons été
les premiers à organiser et qui
doit rester hors de pair parmi
ceux des autres nations.

Védrines aviateur militaire

Passionné, chacun trouve que
la France ne fait rien pour sa
quatrième armée, l'aviation.
Les efforts faits de ce côté sont
récompensés et bon nombre de
Français, réformés et possesseurs
depuis de leur brevet de pilote,
se sont mis à la disposition de
l'autorité militaire.

Après Lubinus, vaillant pilote
qui se met aux ordres de l'armée;
après Latham qui, lui aussi, se
fit un plaisir de participer aux
dernières manœuvres, notre vo-
lontaire champion Védrines va
être bientôt, à son tour, aviateur
militaire et participera de ce fait
aux prochaines évolutions de
l'armée française qui auront lieu
dans le Nord.

Après le discours éloquent
qu'il prononça, à la réunion de
Saint-Denis, faite en son hon-
neur, Védrines, toujours homme
de foi et très probe, va passer
son brevet supérieur de pilote
militaire.
Ce brevet consiste en trois
randonnées successives de 100

kilomètres, effectuées à une hau-
teur minimum de 500 mètres.
Nous aurons prochainement le
spectacle inoubliable des trois
plus grands champions de l'avia-
tion luttant pacifiquement entre
eux pour la plus grande gloire de
nos armes.

Il tient, en effet, à affirmer que
l'aéronautique militaire doit,
comme les autres services de
l'armée, s'inspirer de ce principe
général de la "nation armée",
qui sert de base à notre orga-
nisation militaire, où des éléments
pris parmi les réserves viennent
toujours renforcer ceux de l'ar-
mée active.

C'est, au demeurant, la seule
manière d'obtenir un service aé-
ronautique puissant sans dépenses
excessives pour le pays.
M. Messimy se propose, d'ail-
leurs, de récompenser, soit par la
mise au tableau pour la croix de
la Légion d'honneur, soit par l'oc-
troi de la médaille militaire, les
aviateurs réservistes qui se dis-
tingueront le plus au cours des
prochaines manœuvres.

Le ministre de la Guerre esti-
me, d'autre part, qu'il y a lieu de
recourir, dans une large mesure,
aux hommes de troupe de l'ar-
mée active pour la conduite des
aéroplanes militaires, l'observa-
tion à bord de ces aéroplanes
restant, bien entendu, l'apanage
des officiers.

Toutefois, comme l'apprentis-
sage d'un aviateur revient à un
prix très élevé en raison des dé-
penses occasionnées par les ré-
parations à faire au matériel en-
dommagé, les hommes liés seule-
ment pour deux années au ser-
vice militaire ne sauraient être
employés comme aviateurs que
s'ils arrivent au service déjà mu-
ni du brevet de l'Aéro Club.

Par contre, les sacrifices faits
pour donner l'instruction d'avia-
teur aux sous-officiers, caporaux
et hommes de troupe rengagés,
pourront être récupérés grâce
aux longs services que ceux-ci
pourront rendre. C'est donc par-
mi eux que l'on choisira de pré-
férence nos futurs conducteurs
d'aéroplanes.

Dans un autre ordre d'idées,
M. Messimy s'attache à faire
aboutir rapidement la mesure
mise à l'étude par ses prédéces-
seurs et consistant à accorder
aux aviateurs militaires le béné-
fice de la campagne de guerre et
des indemnités en rapport avec
le métier pénible et périlleux
que ceux-ci embrassent dans l'in-
térêt du pays.

On peut donc compter que
tout sera fait pour maintenir à
hauteur le service de l'aérono-
tique militaire, que nous avons été
les premiers à organiser et qui
doit rester hors de pair parmi
ceux des autres nations.

Védrines aviateur militaire

Passionné, chacun trouve que
la France ne fait rien pour sa
quatrième armée, l'aviation.
Les efforts faits de ce côté sont
récompensés et bon nombre de
Français, réformés et possesseurs
depuis de leur brevet de pilote,
se sont mis à la disposition de
l'autorité militaire.

Après Lubinus, vaillant pilote
qui se met aux ordres de l'armée;
après Latham qui, lui aussi, se
fit un plaisir de participer aux
dernières manœuvres, notre vo-
lontaire champion Védrines va
être bientôt, à son tour, aviateur
militaire et participera de ce fait
aux prochaines évolutions de
l'armée française qui auront lieu
dans le Nord.

Après le discours éloquent
qu'il prononça, à la réunion de
Saint-Denis, faite en son hon-
neur, Védrines, toujours homme
de foi et très probe, va passer
son brevet supérieur de pilote
militaire.
Ce brevet consiste en trois
randonnées successives de 100

kilomètres, effectuées à une hau-
teur minimum de 500 mètres.
Nous aurons prochainement le
spectacle inoubliable des trois
plus grands champions de l'avia-
tion luttant pacifiquement entre
eux pour la plus grande gloire de
nos armes.

Il tient, en effet, à affirmer que
l'aéronautique militaire doit,
comme les autres services de
l'armée, s'inspirer de ce principe
général de la "nation armée",
qui sert de base à notre orga-
nisation militaire, où des éléments
pris parmi les réserves viennent
toujours renforcer ceux de l'ar-
mée active.

C'est, au demeurant, la seule
manière d'obtenir un service aé-
ronautique puissant sans dépenses
excessives pour le pays.
M. Messimy se propose, d'ail-
leurs, de récompenser, soit par la
mise au tableau pour la croix de
la Légion d'honneur, soit par l'oc-
troi de la médaille militaire, les
aviateurs réservistes qui se dis-
tingueront le plus au cours des
prochaines manœuvres.

Le ministre de la Guerre esti-
me, d'autre part, qu'il y a lieu de
recourir, dans une large mesure,
aux hommes de troupe de l'ar-
mée active pour la conduite des
aéroplanes militaires, l'observa-
tion à bord de ces aéroplanes
restant, bien entendu, l'apanage
des officiers.

Toutefois, comme l'apprentis-
sage d'un aviateur revient à un
prix très élevé en raison des dé-
penses occasionnées par les ré-
parations à faire au matériel en-
dommagé, les hommes liés seule-
ment pour deux années au ser-
vice militaire ne sauraient être
employés comme aviateurs que
s'ils arrivent au service déjà mu-
ni du brevet de l'Aéro Club.

Par contre, les sacrifices faits
pour donner l'instruction d'avia-
teur aux sous-officiers, caporaux
et hommes de troupe rengagés,
pourront être récupérés grâce
aux longs services que ceux-ci
pourront rendre. C'est donc par-
mi eux que l'on choisira de pré-
férence nos futurs conducteurs
d'aéroplanes.

Dans un autre ordre d'idées,
M. Messimy s'attache à faire
aboutir rapidement la mesure
mise à l'étude par ses prédéces-
seurs et consistant à accorder
aux aviateurs militaires le béné-
fice de la campagne de guerre et
des indemnités en rapport avec
le métier pénible et périlleux
que ceux-ci embrassent dans l'in-
térêt du pays.

On peut donc compter que
tout sera fait pour maintenir à
hauteur le service de l'aérono-
tique militaire, que nous avons été
les premiers à organiser et qui
doit rester hors de pair parmi
ceux des autres nations.

Védrines aviateur militaire

Passionné, chacun trouve que
la France ne fait rien pour sa
quatrième armée, l'aviation.
Les efforts faits de ce côté sont
récompensés et bon nombre de
Français, réformés et possesseurs
depuis de leur brevet de pilote,
se sont mis à la disposition de
l'autorité militaire.

Après Lubinus, vaillant pilote
qui se met aux ordres de l'armée;
après Latham qui, lui aussi, se
fit un plaisir de participer aux
dernières manœuvres, notre vo-
lontaire champion Védrines va
être bientôt, à son tour, aviateur
militaire et participera de ce fait
aux prochaines évolutions de
l'armée française qui auront lieu
dans le Nord.

Après le discours éloquent
qu'il prononça, à la réunion de
Saint-Denis, faite en son hon-
neur, Védrines, toujours homme
de foi et très probe, va passer
son brevet supérieur de pilote
militaire.
Ce brevet consiste en trois
randonnées successives de 100

Obsèques de M. Burguières

En raison des funérailles de M.
J. E. Burguières, qui ont eu lieu
à Cypremort, et afin de permettre
à ses membres d'y assister, la Bourse
au Sucre est restée fermée toute la
journée, hier.

Un train spécial de la Compagnie
Southern Pacific est parti à 7 heu-
res du matin de la gare de l'Union,
emportant la dépouille mortelle à
Cypremort, où ont eu lieu les obsè-
ques.

ACCIDENT.

Hier soir un peu avant neuf heu-
res un car de la ligne Villiers a été
brisé par un train de voyageurs de
la compagnie Louisville et Nash-
ville, à l'intersection des rues
Champ Elysées et Villiers.

Le car était conduit par l'électri-
cien John Shields et trois passagers
y avaient pris place lorsqu'il a été
trappé par une locomotive venant à
toute vitesse.

Fort heureusement personne n'a
été blessé.

Comparution renvoyée.

Le Chiclos Joe Lee, contre lequel
une accusation de péage a été
portée devant les autorités fédé-
rales, devait comparaitre en audience
préliminaire hier matin devant le
commissaire Browne, mais en raison
de l'absence de plusieurs té-
moins l'affaire a été renvoyée. Dans
l'intervalle l'inculpé a été placés
sous une caution de 50 dollars.

L'ABEILLE

— DE LA —
NOUVELLE-ORLÉANS.

Trois Editions Distinctes

Edition Quotidienne,
Edition Hebdomadaire,
Edition de Dimanche

ABONNEMENTS PAYABLES D'AVANCE:

EDITION QUOTIDIENNE

Pour les Etats-Unis, port compris:
\$12.00 — Un an | \$6.00 — 6 mois | \$3.00 — 3 mois

Pour le Mexique, le Canada et l'Étranger
port compris:
\$15.00 — Un an | \$7.50 — 6 mois | \$3.75 — 3 mois

EDITION HEBDOMADAIRE

Pour les Etats-Unis, port compris:
\$6.00 — Un an | \$3.00 — 6 mois | \$1.50 — 3 mois

Pour le Mexique, le Canada et l'Étranger
port compris:
\$7.50 — Un an | \$3.75 — 6 mois | \$1.87 — 3 mois

EDITION DE DIMANCHE

Cette édition étant comprise dans nos
éditions quotidiennes, nos abonnés y ont droit
gratuitement. Les personnes qui veulent s'y abonner