

BYRRH

VIN TONIQUE et APERITIF  
Agents: PAUL GELPI & SONS, New Orleans  
RECOMMANDÉ AUX FAMILLES VENTE EN 1912: 11.000.000 DE BOUTEILLES  
L. VIOLET. - THUIR, FRANCE

BYRRH

## ENGLISH SECTION

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans  
Daily Edition.NEW ORLEANS BEE PUBLISHING CO. Limited  
PUBLISHER.COL. HUGUES J. DE LA VERGNE  
PRESIDENT AND EDITOR.H. BEGUE, JR.  
MANAGER.

Phone Main 3487.

Office, 520 Conti St., between Decatur and Chartres.

Entered as second-class mail matter, at the Post-office at New Orleans, La., under Act of March 3, 1879.

SUBSCRIPTION RATES.

Daily Edition.  
In the United States—

One year ..... \$7.50

Six months ..... 3.75

Three months ..... 1.95

One month ..... .65

One week ..... .15

For Foreign Countries—

One year ..... \$12.00

Six months ..... 6.00

Three months ..... 3.05

One month ..... 1.05

In the United States—

One year ..... \$3.00

Six months ..... 1.50

Three months ..... .75

For Foreign Countries—

One year ..... \$4.00

Six months ..... 2.00

Three months ..... 1.00

Sunday Edition.

In the United States—

One year ..... \$2.00

Six months ..... 1.00

For Foreign Countries—

One year ..... \$3.00

Six months ..... 1.50

Subscriptions are invariably payable in advance.

In Memoriam: Victor Hugo and Page M. Baker.

"Enfants veus des pauvres et mon ame est la plaine  
Qui des plus douces fleurs embant son habite  
Quand vous la respirez; mon ame est la forêt  
Dont les sables rameaux s'emploient pour vous servir  
De suaves ménages et de rayons, de

V. H.  
To the Tex and Dell Fund of the Times-Picayune:  
In memory of Victor Hugo, one of the greatest poets and writers, if not the greatest poet and writer, of the Nineteenth Century, and one of the noblest hearts and thinkers of that wonderful century:

In memory of Victor Hugo, the Revolutionary; the immortal Bard; the immortal citizen of the world; the author of "Les Misérables"; the Father, the greater of Jean Valjean, the being so long miserable and wretched; the sublime and just man at last; the father of Fantine, the miserable and wretched victim of society; the father of Little Gossote, the pure and fearless child of human weakness and fragility; the great exponent of Human Justice, Truth and Righteousness, as God gave him to see, may, as he "saw" those noble human virtues pulsating in the heart of all men, may, in the great heart of humanity itself, imbedded there most deeply by the Creator, in his infinite wisdom, that man might forever rule the Earth in higher and higher justice, in righteousness and equity.

In memory, more than all, of that dear friend of the children, Page M. Baker, the distinguished Southern writer, so long the chief editor of that great newspaper of the South, "The Times-Democrat". In memory too, of many of our friends, of many friends of the South who have gone before.

The undersigned, in the name of his five grandchildren, Isabelle, Ruth, Hilda, Preston and Maurice St. Martin, beg to tender the Times-Picayune, enclosed, Ten (\$10.00) dollars, the humble mite of these dear children to "The Times-Democrat". In memory Dell Fund, a fund, than which no other fund could be more genial, more human, more sweetly charitable and Christ-like.

Saint Paul says ad me venire—"Let the little ones come unto me—for of such is the Kingdom of Heaven"; and His sublime words shall ever continue to bless, illumine and exude us in our short passage below.

A friend of the children,  
P. E. ST. MARTIN.

Female Help.  
Any individual or firm employing female help, whether clerical or domestic, should apply to M. S. Olivia Blanchard, U. S. Government Federated Employment Clearing House, City Hall.

No charge whatever. Phone Main 659.

## TO THE PUBLIC.

The New Orleans Bee, No. 520 Conti St., is prepared to publish in the English language in its daily paper all legal and judicial advertisements and notices at the rate of three and a half (3 1/2) cents per page line, net, instead of seven (7) cents per page line as heretofore.

## For the Relief of the War Victims in Poland.

Monday afternoon, Nov. 6, a memorial regarding Polish relief was presented to the President at Shadow Lawn, by Rev. Charles S. Macfarland, general secretary of the Federal Council of the Churches of Christ in America, and Mr. Ignace J. Paderewski.

The memorial, which has been signed by representatives of the Protestant, Roman Catholic and Jewish faiths, is as follows:

The President of the United States, Executive Offices,

Asbury Park, New Jersey.

Sir:

Your petitioners learn, with deep regret, that satisfactory arrangements have not yet been secured with the European powers, whereby the people of America may render, out of their abundance, adequate assistance to the suffering peoples in Poland.

We express our grateful recognition of the earnest appeal which you made in behalf of our brothers and sisters in this devastated region, as well as your recent efforts to open the doors for the fullest relief for these innocent sufferers.

While the appalling need of these people is so great, we believe that the relief as yet offered by the American people has been sadly incomparative, in part because of the difficulty in conveying help.

While it is possible now for the American people to transmit money, we believe that gifts would be incomparably increased by this means, as well as by others, if the opportunity for rendering all kinds of assistance were made possible.

The American people honor the memory of Kosciusko, Pulaski, and their names which are dear to our hearts, and all that we can do is but the paying of a debt which we owe rather than an expression of philanthropy. We, therefore, desire the fullest opportunity for rendering this just debt to a people who so history is one of brave suffering.

We believe that we express the feelings and utter the voice of the great bodies of American people with which we are connected, and of all the people, in urging that in every legitimate way, you seek to resume and continue your good offices with the governments of Europe, in the effort to obtain access for the help which we believe our people may yet be persuaded to render.

JOHN CARDINAL FARLEY,

Archbishop of New York.

SHAILEY MATHEWS,  
President, Federal Council of the Churches of Christ in America.

CHARLES S. MACFARLAND,  
General Secretary, Federal Council of the Churches of Christ in America.

JOSEPH SULLIVAN,

Rabbi, Temple Emanuel, N. Y.

—

COMMERCIAL.

Spot Cotton.

New Orleans ..... 19.00  
Galveston ..... 16.50  
Mobile ..... 19.00  
Little Rock ..... 19.00  
Montgomery ..... 19.00  
Memphis ..... 19.12

Middle—

19.00  
16.50  
19.00  
19.00  
19.00  
19.12

—

FINANCIAL.

Bonds.

Street Railroads—  
American Cities 5-6% ..... 98 1/2  
Birmingham Ry. L. and P. 12% ..... 90 1/2  
St. Louis 5% ..... 90 1/2  
S. C. Ry. R. R. 5% ..... 101 1/2  
S. C. Ry. and L. C. 12% ..... 87 1/2

City 4% ..... 97 1/2  
Premier Bonds ..... 92 1/2  
City Improvement ..... 98 1/2

—

TO THE PUBLIC.

PEINTRE ET COLLÉUR DE PAPIER  
PEINTRE-DECORATEUR ET MARBREUR  
515 RUE BOURBON.

En faisant vos emplettes mentionnez l'Abéille,  
B. V. P.

HARTWELL

18 Juin—1 an—mar-jeu-dim

En faisant vos emplettes mentionnez l'Abéille,  
B. V. P.

## LE BULLETIN DU JOUR.

Suite de la 1ère page.

cet incident, que sont venus couronner les torpilles auxquelles l'U-53 s'est livré sur la limite des eaux territoriales américaines, le lendemain de son départ.

On dit que l'U-53 a quitté Newport sans se ravitailler en pétrole. Si tel est vrai, il se pose immédiatement une question: Où le sous-marin allemand a-t-il pris du combustible pour retourner à la côte allemande, car il n'a pu stationner aux Etats-Unis, ni trouver de ports neutres voisins? La question est importante, car si le navire ne s'est pas ravitaillé de deux choses l'une: ou bien il a été convoyé à l'aller et l'autre a été parallèlement au retour; ou bien il avait un dépôt d'approvisionnement à proximité. Dans un cas comme dans l'autre il y a complexité, et le second cas serait particulièrement inquiétant pour les Etats-Unis, car ce serait la constatation que la grande République américaine ne serait pas maîtresse de ses eaux. Il est vrai que, dans la circonstance, le sous-marin devait user de subterfuge, car s'il avait pris du combustible, il eut été incapable, dans les trois mois suivants, de se présenter dans un port des Etats-Unis. L'article 20 de la convention XII de La Haye dit, en effet: "Les navires de guerre allemands qui ont pris du combustible dans le port d'une puissance neutre ne peuvent renouveler leur approvisionnement qu'après trois mois dans un port de la même puissance". L'U-53 avait peut-être grand intérêt alors à se réservé ainsi un ravitaillement éventuel, dans le cas où le combustible viendrait à lui faire défaut.

Qu'un sous-marin de guerre allemand soit parvenu dans un port américain, cela ne change nullement la situation, quant aux Alliés. Il est évident qu'un sous-marin ennemi peut faire beaucoup plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté oriental de l'Atlantique que de l'autre. Il est incontestable que, dans les conditions actuelles, un sous-marin se trouve en tous lieux plus de mal au commerce maritime de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie dans les mers européennes que sur la côte américaine, parce que la navigation y est beaucoup plus dense et qu'il ne peut y avoir erreur sur la nationalité ou sur le caractère des marchandises transportées. Le rendement d'un sous-marin allemand sera donc plus considérable dans les eaux des Alliés, du côté