

1912 DE L'ABONNEMENT
Edition Quotidienne
POUR LES ETATS-UNIS...
POUR L'ETRANGER...

Le Numéro Cinq Sous

1912 DE L'ABONNEMENT
Edition Hebdomadaire
POUR LES ETATS-UNIS...
POUR L'ETRANGER...

L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE, PRO ARIS ET FOCIS, SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1827 NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 27 FEVRIER 1912 85ème Année

Guillaume II et l'Aviation.

Guillaume II vient de créer, sur sa cassette personnelle, un prix de 50,000 marks destiné à récompenser l'auteur du meilleur moteur d'aviation.

Français, notez ce geste de l'Empereur ! Il doit vous donner à réfléchir et vous conduire à de rapides et nécessaires décisions.

Il y a dix ans à peine, Guillaume II osait avec un de ses parents, adepte enthousiaste de l'automobile, s'élancer complètement nouveau en Allemagne ; et comme son interlocuteur faisait l'éloge de ce mode de locomotion, l'Empereur répondit : — L'automobile est une horrible chose, tapageuse et mélodramatique, sans sécurité, à laquelle on ne peut se fier. C'est un joujou dangereux et sans valeur. Jamais je n'en userais.

On devinait dans les paroles de l'Empereur le sentiment qu'il avait d'émettre de définitives vérités. Il avait parlé avec ardeur ; les mots étaient tombés succédés et pressés avec une inflexion de définitive autorité.

Ainsi parlait Guillaume II il y a dix ans. Et aujourd'hui !

Aujourd'hui, l'Empereur a plus de vingt automobiles pour son usage personnel ; l'armée transporte les troupes en automobile ; leur nourriture, le fourrage des chevaux, les bagages sont véhiculés par des automobiles ; des canons même, qui peuvent tirer en marche dans la péninsule des dirigeables et des aéroplanes, sont remorqués par des automobiles !

Sur le désir et sur l'initiative de l'Empereur, tout un corps d'automobilistes volontaires qui, pendant les manœuvres, fournit à l'armée et à ses états-majors les voitures dont ils ont besoin, s'est organisé en Allemagne. Ce corps a déjà rendu les plus grands services ; et, chaque jour et toujours, on s'applique de plus en plus à développer l'organisation de l'automobilisme militaire de l'autre côté du Rhin.

Puis rien ne reste aujourd'hui de l'opinion défavorable que l'Empereur avait de l'automobile... ce joujou dangereux, sans valeur... !

C'est le prince Henri, son frère, champion émérite, qui a décidé de la conversion de l'Empereur ; il lui fit faire sa première promenade en automobile ; elle fut le meilleur argument du prince. Elle décida, en effet, de l'avenir de l'automobile de guerre en Allemagne, et on sait quelle admirable organisation unique dans le monde entier, ce service y a reçu.

C'est avec une hostilité égale, avec une méfiance pareille, que Guillaume II a accueilli la naissance de l'aéroplane. Il a dit alors : — Seuls, nos légères voitures de France peuvent, pour l'armée, s'engager de pareilles fatigues !

Il n'y croyait pas ; il craint de l'avenir guerrier que, depuis des années, on traçait en France aux oiseaux d'un génie de vos inventeurs et à l'impétuosité de vos aviateurs.

En Allemagne, l'opinion d'une foule de gens — celle surtout des fonctionnaires tant civils que militaires — se moule sur celle de l'Empereur, alors qu'en France l'opinion se reçoit sous un mot d'ordre et qu'elle s'enthousiasme aux espérances des événements, bons ou mauvais.

On s'enthousiasme donc chez vous à la merveilleuse conquête de l'air et aux évolutions des aéroplanes qui, au fur et à mesure qu'ils se perfectionnent et s'accroissent, la maîtrise de l'espace, deviennent de plus en plus d'inappréhensibles engins de guerre. En Allemagne, cependant, le public ne s'intéressait pas à l'étonnant événement. On y était uniquement préoccupé de la navigation aérienne par le dirigeable. Personne ne songeait et n'osait songer à l'aéroplane, que l'Empereur n'avait pas encore pris sous sa protection.

Le public l'oubliait ; délaissé, l'aviation s'était pour lui qu'une chose lointaine, presque ignorée, un joujou de France dont on lui

parlait peu et qu'il n'avait jamais vu.

Il en fut ainsi jusqu'au raid du printemps dernier où, pour la première fois, des aéroplanes sillonnaient, hors des aéroports, le ciel de la Germanie.

Dans les cercles d'élite, l'aviation était alors considérée comme un nouvel amusement dont on souriait, et qui passerait, croyait-on, comme le "diabolo" ; et l'on critiquait, vertement, le gouvernement pour les sommes d'argent qu'il avait dépensées à l'acquisition de quelques aéroplanes militaires.

O'était — disait-on — des commandes d'appareils, faites sans conviction, pour donner satisfaction à l'opinion, et avoir l'air de ne rien négliger de ce qui pouvait, ou aurait pu intéresser la défense nationale.

Le raid du printemps dernier — mais surtout les grandes manœuvres d'automne — furent une révélation ; l'armée française mania d'yeux actifs, auxquels rien ne pouvait plus être caché, était, d'un instant à l'autre, devenue un adversaire redoutable d'une valeur nouvelle, inattendue et inouïe.

On eut les exploits de vos aviateurs civils et militaires. On sentit le grand souffle d'héroïsme et d'espérance qui avait fait frémir la France, et toute l'Allemagne frissonna d'émotion et d'inquiétude.

Instantanément on avait compris quelle faute on avait commise, et, dans tous les cercles militaires allemands, le revirement fut immédiat et complet.

Les généraux prussiens eux-mêmes, toujours si vaniteusement enivrés de leur infaillible puissance, consentirent à jeter un regard par-delà les Vosges et, pour eux, ce qu'ils virent fut une surprise.

L'alarme sonna : "Debout, gardez-vous !" — C'est à ce moment précis que le prince Henri entra en scène ; il avait été le grand adepte des dirigeables et fit ainsi, à bord des croiseurs aériens d'outre-Rhin, de nombreux voyages comme passager. Mais, dès que l'aéroplane parut, il fut conquis par lui et il comprit que son avenir était plus sûr et son rôle beaucoup plus important. Il donna l'exemple très remarquable d'un prince s'initiant à l'aviation et s'exprimant au métier d'aviateur. Il apprit à voler, subit les examens et obtint son brevet de pilote. Il put ainsi se rendre compte par lui-même de l'engin merveilleux que le génie français avait créé.

Au cours des dernières manœuvres allemandes — celles qui, en septembre, eurent lieu en Poméranie — il eut un effort de bonne volonté. Quelques officiers allemands osèrent s'offrir de quelques utiles services, mais on vit que la pratique, l'instruction, la technique, l'expérience des appareils faisaient défaut aux hommes, et la qualité aux appareils.

L'Allemagne se trouvait en retard, dangereusement en retard ; et le prince Henri considéra qu'il était nécessaire d'entreprendre quelque chose.

D'accord avec deux militaires, et un marin, il tenta de prendre l'initiative de l'Empereur. Comment s'y prit-il ?

Les uns dirent que, pour décider de la conversion impériale le prince Henri recourut à un rapport robusquement documenté.

Les autres assurent que c'est au cours de conversations ardentes, longues, persistantes, qu'il s'efforça de convaincre l'Empereur de la nécessité qu'il y avait de donner à l'armée allemande des aéroplanes de guerre. Que fit-il ? Qu'importa, ce qui est certain, c'est ceci :

Lorsque les manœuvres de Poméranie cessèrent, chaque officier aviateur reçut de l'Empereur une décoration.

L'Empereur était-il donc gagné à la cause ?

Ou le croit, on voulait le croire ; on en était sûr ; et, à cette nouvelle, les partisans de l'aviation, peu nombreux, exultaient. Ils savaient bien pourquoi ?

Il se passionne constamment pour une chose ou pour une autre ; et aussitôt s'y donne corps et âme jusqu'à l'effort.

Mais sa grande intelligence, sa remarquable volonté font que, dès qu'il s'est aperçu de la faute, il se corrige avec la même rapidité, la même sincérité qu'il a apporté à s'enthousiasmer.

Une vive énergie, une extrême promptitude dans la pensée, le désir incessant de réaliser vite ce qu'il a conçu, ce qu'il juge utile, caractérisent son action. Quand il veut atteindre un but, il n'y va pas ; il y court ; rien ne l'arrête, surtout quand il sent que quelque chose de la puissance de l'Allemagne est en jeu.

Ce qui parfois est chez lui un défaut est aussi et souvent une qualité.

Qu'il veut, il le veut bien. Sa sincérité est absolue ; dès qu'il est convaincu, il va droit au but.

Il est, au surplus, un organisateur hors ligne qui sait, comme personne, inspirer sa nation, enthousiasmer ses collaborateurs, le passionner pour son œuvre, pour ses idées et les faire travailler. Fait-il loi donner l'exemple de sa flotte, improvisée en quelques années et d'une façon si redoutable que les amiraux anglais ne comptaient combien ils étaient surpris et inquiétés de cette flotte qui, à peine née, s'était, grâce à l'énergie de son empereur, organisée si vite et de telle façon qu'elle ne cédait en rien en qualité à la flotte britannique ?

Ce que l'Empereur a fait pour cette flotte, on ne le peut pas dire ; il fut convaincu, il dit simplement : — "Notre avenir est sur les mers".

Et, avec lui, toute l'Allemagne a répété : — "Unser Zunkunft liegt auf dem Wasser".

Qui ignore les choses admirables qui à l'appel de son souverain, le peuple germanique, qui devenait lourd et apathique, fit alors pour réaliser la parole de l'Empereur ?

La nation fit les sacrifices nécessaires, tout comme Guillaume II qui ne recule devant aucun labeur quand il s'agit du bonheur, du bien-être de ses sujets, de la grandeur et de la gloire de l'Etat.

Parmi les monarques, il n'en est pas un pour se mettre à la tâche avec plus de résolution et d'activité que lui. Dans les moments d'urgence, son œuvre grandit avec une rapidité inouïe, fébrilement. Il la porte.

L'Empereur est, d'ailleurs, un chef puissant et décidé. Gare à qui se met en travers de ses projets ! Gare aussi à qui n'a pas les aptitudes nécessaires à la fonction qui lui a été confiée !

La fameuse lettre "sous enveloppe bleue" a maintes fois congedié qui avait été jugé incapable.

L'Empereur ne tolère pas que, qui travaille pour la nation, soit inférieur à la tâche qu'il a reçue.

Et maintenant, Français qui m'avez lu, voyez-vous pourquoi j'ai tenu à vous faire ce portrait de l'empereur Guillaume II ?

C'est pour vous mettre en garde contre les dangers qui menacent votre pays ; pour vous rappeler que ce qu'il veut, ce souverain le fait ; comme il a créé la flotte et obligé les Anglais d'avoir pour chaque cuirassé allemand, deux cuirassés anglais, de même du jour où il aura jugé nécessaire que l'Allemagne ait une flotte d'aéroplanes, il l'aura, formidable.

Ce jour viendra, il n'y a aucun doute ; je ne sais s'il n'est déjà pas venu !

Vous avez lu au début de cet article qu'il avait créé un prix de 50,000 marks pour récompenser l'auteur allemand du meilleur moteur d'aviation.

L'Allemagne tout entière va travailler pour lui.

C'est le premier geste, c'est le premier acte. D'autres, féconds, suivront !

La France doit se préparer dès maintenant à parer ce qui la menace. Elle doit, sans attendre, s'armer, s'organiser pour être à même de posséder pour chaque dizaine d'aéroplanes que se donnera l'Allemagne, cent aéroplanes.

Il ne faut pas temporiser, ter-

DEPECHEES Télégraphiques

Les suites du bombardement de Beyrouth.

Paris, 26 février — Le bombardement de Beyrouth par des croiseurs italiens a causé une certaine sensation en France et dans les autres pays d'Europe, qui ont des intérêts commerciaux considérables en Syrie.

On craint que cette nouvelle action de l'Italie ne soulève le fanatisme des musulmans, lesquels pourraient se venger en attaquant indistinctement tous les chrétiens, sans tenir compte de leur nationalité.

Afin d'être prêt à toute éventualité le gouvernement français a ordonné à un croiseur-cuirassé de l'escadre de la Méditerranée de se rendre immédiatement à Beyrouth.

Dans les cercles officiels français, l'opinion presque unanime est que les italiens n'ont fait qu'user de l'exercice de leurs droits en attaquant et détruisant les navires de guerre turcs mouillés dans le rade de Beyrouth.

On fait cependant remarquer qu'une telle action venant à se renouveler dans un autre port turc pourrait provoquer de graves complications internationales.

Or, donne aussi à entendre que les puissances européennes sont prêtes à intervenir pour mettre fin au conflit Italo-Turc.

La côte de la Tripolitaine et de la Cyrénaïque serait cédée à l'Italie, par contre l'hinterland de ces deux provinces resterait sous la domination turque.

Il sera probablement difficile de faire accepter cette proposition à l'Italie dont le Parlement a voté samedi, l'annexion définitive des deux anciennes provinces turques.

Constantinople, 26 février — Le gouvernement turc a lancé aujourd'hui un décret d'expulsion contre tous les italiens habitant la Syrie ; seuls sont exceptés les religieux italiens établis à Beyrouth, Damas, Jérusalem et Alep.

Vienne, 26 février — Le bombardement de Beyrouth soulève de vives critiques dans la presse autrichienne. Les journaux viennois en particulier n'épargnent pas leurs commentaires sarcastiques au sujet de "la dernière prouesse guerrière de l'Italie".

La "Zeit" adresse un appel aux puissances, déclarant qu'il est temps de prendre des mesures pour empêcher le renouvellement de telles attaques.

Rome, 26 février — Le gouvernement italien a reçu hier le premier rapport officiel de l'amiral Favarelli, commandant l'escadre qui a attaqué Beyrouth dans la matinée de samedi.

Ce rapport dit en substance que les croiseurs italiens n'ont pas fait feu sur la ville mais ont simplement tiré sur deux navires de guerre turcs, après qu'un délai d'une heure leur eut été accordé pour se rendre.

Le rapport de l'amiral Favarelli se termine sur ces mots : "Les dépêches annonçant que la ville de Beyrouth a été bombardée sont absolument fausses".

Projet de rapprochement franco-allemand.

Le président Fallières et l'empereur Guillaume se rencontreraient à la frontière.

Paris, 26 février — Des diplomates français et allemands et quelques membres des Cabinets de Paris et de Berlin étudient en ce moment un projet qui, s'il aboutit, amènera sans aucun doute une entente dans les relations entre les deux pays. Il s'agirait d'une entrevue entre le président Fallières et l'empereur Guillaume d'Allemagne.

Cette entrevue survenant après la visite de Lord Haldane à Berlin, serait probablement le premier pas vers un rapprochement entre la France et l'Angleterre d'une part et l'Allemagne de l'autre, rapprochement qui, plus que toute autre combinaison politique, assurerait la paix de l'Europe.

L'idée des diplomates qui ont eu la première pensée de ce projet serait de profiter d'un voyage que le président Fallières fera à Belfort, dans le courant de septembre prochain, pour arranger une entrevue à la frontière même.

Comme cette année est la dernière de la présidence de M. Fallières, cette rencontre entre le chef de la République Française et le chef de la nation allemande semblerait particulièrement appropriée. La question cependant est extrêmement délicate, car les diplomates doivent tenir compte du sentiment populaire en France, où on n'a pas oublié l'Alsace-Lorraine.

AU MEXIQUE.

Washington, 26 février — Le département de la guerre a reçu des dépêches ce matin, l'informant que des bandes d'insurgés mexicains ont fait leur apparition près de Juarez, et qu'un violent combat a été livré à quelques milles au sud de la ville.

El Paso, Texas, 26 février — Le colonel Pancho Villa, un ancien chef de brigands, resté loyal à Madero, s'est lancé aujourd'hui à la poursuite du colonel insurgé Antonio Rojas.

Villa a quitté Chihuahua par chemin de fer, avec un millier d'hommes, et compte joindre ses forces à celles des généraux Salazar et Campa.

Augmentation du prix du naphte

New York, 26 février — La Standard Oil Company a annoncé ce matin une augmentation de prix du naphte de 12 cent par gallon.

AVIS!

Le et après LUNDI, le 26 FEVRIER, et pendant le pavage de la RUE CARONDELET, les chars de la

LIGNE HENRY CLAY

remonteront la RUE ST-CHARLES des RUES CANAL ET ST-CHARLES à l'AVENUE HOWARD, et rouleront sur l'AVENUE HOWARD, puis remonteront la RUE BARONNE jusqu'à la RUE PHILIP, et de là reprendront leur parcours régulier.

HUGH McCLOSKEY, Président, New Orleans Railway and Light Company.



SIROP D'ANGELL CONTRE LA TOUX ET LA COQUELUCHE.

Pour Coqueluche, Bronchite, Toux, Rhumes et Mal de Gorge. Préparé par le Dr Angell. Chez tous les Pharmaciens. Prix 25 et 50 sous.

LE SOURIRE QUI NE S'EFFACE PAS



éclaire la physionomie de l'homme qui goûte une bouteille de bière de la AMERICAN BREWING CO. Elle dissipe la fatigue du corps et de l'esprit. Elle étanche la soif, est agréable à prendre et tonifie le système. Vous ne savez jamais quelle délicieuse boisson peut composer le houblon et le malt jusqu'à ce que vous ayez goûté la bière de la AMERICAN BREWING CO. Faites-le aujourd'hui.

Honos — Brasserie Main 120 ; Dépt. de Missa ou Bout. Main 1440 THE AMERICAN BREWING CO., NOUVELLE-ORLEANS, LNE

D. MERCIER'S SONS

Les marchands renommés par la modicité de leurs articles et la loyauté dans leurs transactions commerciales. Vêtements confectionnés, Chapaux et Articles de toilette pour messieurs et enfants. Le magasin est ouvert le samedi soir jusqu'à dix heures, et fermé le dimanche. Omb des rues Dauphine et Bienville, à deux blocs de la rue du Canal. Eau Distillée.

ETABLIS EN 1891 EXPERT COMPTABLE CERTIFIÉ. AUG. SALAUN, Jr. 1019-1020 Hannon Building, Nouvelle-Orléans, Phone Main 2588. Expertises et Examens de livres de Banques, Maisons de Commerce et Manufactures, Journaux, Comptes, Titres de Rentes et d'Etat, Fabrications, Etablissements Industriels, etc. Rapports certifiés sur Conditions Financières et d'Etat.

Le Roi des Sirops de Table Dans Toutes les Bonnes Epiceries