

BYRRH

VIN TONIQUE et APÉRITIF
RECOMMANDÉ AUX FAMILLES
VENTE EN 1912: 11,000,000 DE BOUTELLES
L. VIOLET, - THUIR, FRANCE
Agents: PAUL GELPI & SONS, New Orleans

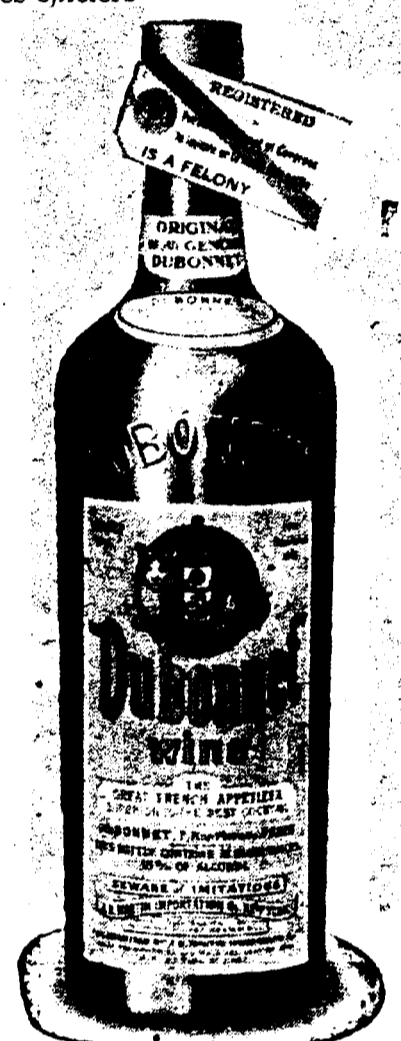
BYRRH

D. MERCIER'S SONS
Les marchands renommés par la modicité des prix de leurs articles
et la loyauté dans leurs transactions commerciales.
Vêtements confectionnés, Chapeaux et Articles de Toilette pour
messieurs et enfants
Le magasin est ouvert le samedi soir jusqu'à dix heures et fermé le dimanche.
Coin des rues Dauphine et Bienville, à deux blocs de la rue du Canal, 2ème District.

FEUILLETON DE L'ABEILLE
DE LA NOUVELLE-ORLEANS
No. 11 Commençé le 16 août 1913
Au-dessus du
Continent Noir
PAR
LE CAPITAINE DANTRIT.
(SUITE)

Plus d'appétit?
Prenez alors un verre de
"DUBONNET"
Le grand tonique et apéritif
français, supérieur au meilleur
COCKTAIL
Vendu dans tous les hôtels,
restaurants et clubs de la
Nouvelle-Orléans et aussi par
tous les marchands de vin et
les épiciers

PLUS D'APPETIT?
Prenez alors un verre de
"DUBONNET"
Le grand tonique et apéritif
français, supérieur au meilleur
COCKTAIL
Vendu dans tous les hôtels,
restaurants et clubs de la
Nouvelle-Orléans et aussi par
tous les marchands de vin et
les épiciers



Insistez sur l'original
"DUBONNET"
et évitez les contrefaçons
E. C. VILLERE CO.
Distributeurs pour le Sud
22 juillet-121

F. A. BRUNET
IMPORTATEUR DIRECT
HORLOGER, BIJOUTIER, JOAILLER
313 RUE ROYALE 313
ALLIANCES ET BAGUES DE MARIAGE EN TOUT GENRE.
La Seule Grande et Unique Maison Française à la NHO-Orléans.
Venez visiter et vous rendre compte par vous-même du bas prix de mes
marchandises pour lesquelles je défie toute concurrence.
Les ordres de la campagne sont sollicités.
PHONE MAIN 4360.

La Compagnie d'Assurances Liverpool & London & Globe
A cherché pendant ses cinquante années de service aux Etats-Unis à
réaliser la définition du mot assurer à savoir: "Rendre certain ou
garantir." Toutes personnes en réclamations pour pertes, assurées
dans cette Compagnie et atteintes par les sévères conflagrations
qui ont eu lieu dans ce pays-ci et dans d'autres, attesteront volon-
tiers, croyons nous, le sentiment de sécurité que leur a fait éprou-
ver la possession de nos polices et la satisfaction que leur ont don-
née nos règlements.

Table with train schedules for Southern Pacific and Illinois Central, listing routes like New Orleans to Baton Rouge and Chicago to St. Louis, with departure and arrival times.

LAISSEZ-NOUS ORGANISER VOTRE
VOYAGE DE VACANCES
Voyages aller et retour pour toutes
les stations d'été et
TARIFS D'ÉTÉ ET DE CONGRES
Aux Stations de la CALIFORNIE et de l'Ouest
Tarifs d'été en vigueur du 1er juin au 30 septembre, 1913. Tarifs
spéciaux pour Congrès en vigueur pendant tout l'été
SÉCURITÉ-PLAISIR
Signaux électriques, locomotives au pétrole, wagons-lits standard et
touriste, wagons d'observation, de lecture et wagon-restaurant.
Service parfait de wagon restaurant
Pour plus amples renseignements, s'adresser aux agents du Southern
Pacific, ou écrire à
W. H. STAKELUM, J. H. R. PARSONS,
D. P. A., Lake Charles, La. Gen. Pass. Agt., New Orleans, La.

SIROP ANGELL
CONTRE LA TOUX COQUELUCHE
TOUX, RHUME, BRONCHITE, MALADIES
DES POUMONS ET DE LA GORGE
PRIX, (expédié Franco) 25 et 50 SOUS
Préparé par DR. RICHARD ANGELL
Et chez tous les Pharmaciens de la Nouvelle-Orléans.

L'Abeille Bourdonne Constamment
Dans les meilleures demeures Françaises de la Nouvelle Orléans et de ses environs.
Ce journal convient à mille acheteurs qui ne peuvent être approchés par un autre moyen.
Téléphonez 3487 Main et demandez que notre "ad man" aille vous voir.

VENTES A L'ENCAN
PAR STERN AUCTION CO.
ANNONCE JUDICIAIRE,
Succession de Sarah Rose
No. 124,967 Cour Civile de District Paroisse d'Orléans, Division D
Mobilier antiques et moderne, objets d'art et autres effets mobiliers
A l'encan sur les lieux No. 1629 St. Charles, Avenue
Mardi 2 Septembre 1913 à onze heures du matin

Et il pressa sur la détente
Le coup partit, et, presque aussitôt, l'officier poussa un cri de triomphe. Pendant que les regards angoissés de ses camarades étaient rivés à l'aéroplane il avait en artificeur qu'il était avant tout, observé le point de chute de son obus; et, en le voyant exploser au milieu même du groupe ennemi, comme s'il l'avait placé avec la main, il ne put s'empêcher de se decerner un témoignage de satisfaction personnelle, comme il l'eût fait pour un de ses canonniers:
— Hein! fit-il, est-ce envoyé?
Quelques secondes d'attente et une autre exclamation se fit entendre.

L'œil à sa jumelle, le lieutenant Duthrac venait de voir l'oiseau mécanique s'infléchir vers la droite.
— Il avait donc entendu!
— Il revient, il revient! s'exclama-t-il.
— Ça, observa Bernece, c'est une chance, parce qu'avec le bruit de l'hélice, avec les explosions du moteur qui leur martelaient l'oreille, ils auraient fort bien pu ne pas entendre notre canon.

— En effet, les voilà qui vivent, ajouta le lieutenant du Bouchet.
— Si nous répétions le signal, mon capitaine?
— Il n'y a plus d'ennemis en vue, observa le lieutenant d'artillerie: les gaillards se sont terrés; ce serait de la poudre perdue.
— Un coup à blanc, alors, insista Dubrac.
Un servent venait de retirer une cartouche de l'alyéole, du caisson et l'apportait, couchée sur son bras gauche.
— Je n'aurais pas le temps de desservir l'obus de son étui, et, vraiment...

— Allons, Bellanger, ordonna Frisch; pas d'économie dans un cas pareil. Encore un coup, où vous voudrez, mais faites vite!
Pour toute réponse, l'officier d'artillerie ouvrit lui-même la culasse, fit signe au sergent d'y introduire la charge, puis, après un regard rapide sur l'horizon, et comme à regret, il fit feu, sans déplacer la pièce.
— Tombé à la même place, dit-il, dans le même trou! Est-ce assez épatant, un matériel comme ça!

Mais personne n'avait cure de l'orgueil professionnel de l'artilleur: tous étaient à la joie du retour du message aérien; il accourait, sans hésitation cette fois, se dirigeant sur le légendaire blanc que la pièce avait craché à la surface du sol; et il commença à planer, en décrivant de vastes cercles comme un gigantesque oiseau de proie.
A la grande hauteur à laquelle il évoluait, les derniers rayons du soleil éclairaient encore les aviateurs dont on distinguait nettement la silhouette; à la différence, en effet, de ce qui se passait dans les monoplanes au début, le pilote et l'observateur étaient assis sous les ailes.
Ce dispositif nouveau, adopté principalement par l'aviation militaire, avait pris rapidement en France une place prépondérante.

Il offrait un double avantage: d'abord le champ d'observation se déroulait nettement aux pieds des aviateurs; ensuite, l'équilibre de l'ensemble était mieux assuré.
Deux bustes se penchaient sur le bord d'une sorte de traîneau dans lequel les sièges étaient disposés l'un derrière l'autre.
Soudain, les ailes du monoplan, obéissant à une manœuvre invisible, s'élargirent; leur surface parut doubler. A l'aspect de ce phénomène, les spectateurs qui s'étaient depuis de longues années par leur œuvre de pénétration des solitudes africaines, ne

s'étaient pas tenus au courant des progrès de l'aéronautique, se crurent le jouet d'une illusion. Ils allaient bientôt apprendre que le témoignage de leurs sens ne les avait pas abusés.
Grâce, en effet, à un agencement particulier, les ailes de l'aéroplane étaient extensibles dans le sens de leur "largeur"; pendant la marche normale, lorsqu'on voulait faire de la vitesse on réduisait à son minimum la résistance de l'air, c'est-à-dire le développement des ailes, en repliant sous une parèle fixe un certain nombre de volets juxtaposés; on déployait, au contraire, ces sections de prolongement, lorsqu'on voulait planer ou descendre.
Les techniciens, par analogie, qualifiaient ces opérations de ploiement ou de déploiement du nom de "manœuvre à l'éventail."
Dans certains modèles très récents, ces mouvements s'effectuèrent même automatiquement, à l'aide d'un régulateur.
Au camp, ce n'était que cris de surprise heureuse, émerveillée. Il y avait si longtemps qu'on en parlait, de ces aéroplanes volés peu de temps auparavant par le Parlement et attribués, à raison de six par colonne et de deux par colonne opérant isolément.
On savait que deux appareils: l'"Africain" et le "Commandant-Lamy" étaient arrivés au Tchad, mais qu'au lieu de les faire rallier par leurs propres moyens Abécher, distant de 700 kilomètres, on les y avait expédiés par porteurs, ce qui avait demandé plus d'un mois.

Tous les yeux au ciel, suivaient avec une attention passionnée les mouvements du grand oiseau, et les Soudanais, gens si féroces cependant d'habitude, traduisaient leur admiration en phrases imagées, en métaphores naïves.
Des coups de feu, partant des crêtes environnantes, tirèrent les spectateurs de leur extase et les rappellèrent brutalement à la réalité.

L'ennemi n'avait pas été ébloui par la diabolique invention des Roumis, au point de perdre de sa vigilance et de sa combativité: il était, d'ailleurs, à cent lieues de supposer que la "bête volante" était en mesure de riposter.
On vit alors l'aéroplane prendre la tangente à sa dernière courbe; il remonta à 700 ou 800 mètres et, parvenu au-dessus des lignes Snuoussa, il dirigea sur elles le tir d'une mitrailleuse invisible.

Dans le silence du soir, le crépitement caractéristique du tir se discernait avec une netteté parfaite.
Puis, à plein vol, l'oiseau mécanique rétrograda sur le camp français.
Cet acte d'audacieuse étranerie porta jusqu'au délire l'enthousiasme des noirs; ils se prirent à pousser ces cris gutturaux qui, dans les fêtes ancestrales, accompagnaient les sortilèges de leurs féticheurs; plusieurs même d'entre eux se mirent à sauter et à danser.

La nuit se faisait plus sombre cependant, sans que le monoplane semblât se décider à descendre.
— Ils cherchent un terrain d'atterrissage, remarqua Dubrac. Effectivement, l'encombrement des hommes, des animaux et du matériel ne permettait pas aux aviateurs de prendre terre au milieu du bivouac.
Manifestement, ils étaient hésitants.
Ce fut encore Frisch qui trouva la solution.
Il se fit apporter le large drapeau qui surmontait sa tente et le fit étendre sur le sol à quatre ou cinquante mètres de la face sud, sur une surface suffisamment horizontale et dépourvue de végétation.
Instantanément, comme s'il n'eût attendu que cette indication, l'aéroplane, inclinant son gouvernail de profondeur, se rapprocha du sol décrivant des spirales d'un rayon de plus en plus faible. Il était à vingt mètres de terre environ, lorsqu'une hélice horizontale, vaste hélicoptère masqué jusque-là par les ailes, se mit à fonctionner; et, doucement comme une alouette qui se pose, après avoir battu des ailes au-dessus du miroir l'"Africain", le prestigieux monoplane, vint s'arrêter, d'une course mourante, à quelques mètres du drapeau.

Les braves du camp français redoublèrent, mais alors la fusillade lointaine reprit avec rage, comme si les Snuoussa eussent compris que l'oiseau étant posé,

ils n'avaient plus sa mitrailleuse à craindre.
— Vite, prescrivit le capitaine, évacuez la redoute et transportez au dehors cantine à poêle, plats et le reste. Il y a place ici tout juste pour nos camarades et leur aéroplane. Vous, Bellanger, allez avec deux ou trois de vos artilleurs aider à la manœuvre de l'appareil et l'amener jusqu'ici.
Mais, déjà, tous les officiers présents avaient couru à l'"Africain", et, atteints eux-mêmes au fuselage, ils l'entraînaient vivement à l'intérieur, sans laisser aux aviateurs le temps de quitter leur siège. Lorsque l'appareil fut à l'abri, une foule de questions assaillirent les deux navigateurs.

— Pas blessés, au moins?
— Non, répliqua celui qui tenait le volant; et comme s'il eût procédé à la besogne la plus urgente, il remonta ses lunettes au-dessus de l'épaisse calotte de feutre garnie intérieurement de paille tressée — l'"Arequia" des Sahariens — qui lui protégeait le crâne et se prolongeait sur la nuque par un voile épais tissé de laine et de poils de chameau.
Puis il reprit, en s'épongeant le front:
— Quelques balles dans les toilettes, et, peut-être un hauban coupé, mais nous sommes indemnes.
A continuer.

Edition Hebdomadaire de
"l'Abeille"
Nous publions régulièrement, le samedi matin, une édition hebdomadaire renfermant toutes les matières, littéraires, politiques et autres, qui ont paru pendant la semaine, dans "l'Abeille" quotidienne. Cette édition, complète sous tous les rapports, est fort utile aux personnes qui ne peuvent acheter le journal tous les jours, ou qui désirent tenir leurs amis ou correspondants européens au courant des affaires de la Louisiane. Nous le vendons sous bande dans nos bureaux à raison de 10 cents le numéro.

EST ou OUEST
PRENEZ LE
SOUTHERN PACIFIC
Par Mer jusqu'à New York et la Havane
Par Chemin de fer jusqu'en Californie et dans tout l'Ouest
Demandez pour la littérature gratis. Bureau de billets en ville.
227 RUE ST. CHARLES
PHONE MAIN 4027

Le Train de New York
Quitte la Station Terminale à 7:30 P. M.
DIRECTEMENT
A la 32e rue et la 7e Avenue
Un lit et Broadway.
Éclairé à l'Électricité.
Excellent Service de Wagon Restaurant.
"La Carte"
Bureau des Billets,
214 RUE ST. CHARLES.
Dépôt: Station Terminale, rue du Canal.
PHONE MAIN 293.

EXCLUSIVEMENT DE PREMIÈRE CLASSE
NEW YORK-NOUVELLE ORLEANS LIMITE
qui quitte la Nouvelle-Orléans journalièrement à 8:00 p. m. un train Pullman entier avec Cars de Club et d'Observation.
Le Temps le Plus Rapide Possible
Plus amples informations concernant les horaires, etc., au
201 RUE ST. CHARLES.

EXCURSIONS
New Orleans Great Northern Railroad
DIMANCHE ET MERCREDI
ENTRE NOUVELLE ORLEANS ET HANSAW, Covington, Clabornville, Spring, Ozark Park, Mandeville, Nott, Forest Glen, Lacombe, Oaklawn, Hygeia, Bon...
\$1.00
Folsom, Onville, Hoods, Red Bluff et Pflazheim
\$1.25
(Les prix ci-dessus ne s'appliquent pas à la Nouvelle-Orléans le mercredi.)
DIMANCHE SEULEMENT
ENTRE NOUVELLE ORLEANS ET BORATUSA, Rio, Sun, Tallsheek, Florenville, Maud et Intermediare.
\$1.25
DIMANCHE SEULEMENT
Prix réduit: élement de Columbia, Main Line et Sud; Tylerstown et Stations on Bogue Chitto Branch.
(Quitte Nouvelle-Orléans les Dimanches et Mercredis.)
Quitte la Station Terminale... 7:35 a. m.
Arrive à la Station Terminale... 8:05 p. m.
Arrive Terminal Station... 8:05 a. m.
Quitte Terminal Station... 8:00 p. m.
Pour plus amples informations voyez l'Agent des Bilets, Terminal Station, Canal et Basin, ou téléphonez Main 480.

L'ILLINOIS CENTRAL
Fournit le Service le Plus Efficace pour
Chicago
St. Louis
Louisville
Cincinnati
et Tous les Points au Nord, à l'Est et à l'Ouest. Deux Trains sur Tout le Parcours Journallement.
Lumières et Éventails Électriques. Chars à Coupés Industriels. Constructions en Acier. Toutes les Commodités et le Luxe du Voyage Moderne. Données aux Clients.
Bureau de l'Illinois Central,
441 rue St. Charles.

Pourquoi n'allez-vous pas aux
Mineral Wells
THE TEXAS WATER WORKS
Bureau 287 Rue St. Charles