

Colonne Instructive et Sportive

par Jack Belgie.

L'AVIS D'UN BOXEUR.

Je voyais hier un de mes amis, un Louisianais, dont la mère est d'origine française, du nom de Henry Summers, ex-champion poids légers de la marine, (New England Dist). Ma première question fut naturellement de lui demander son opinion sur le match Carpentier-Dempsey; avant même que j'eusse fini de lui poser ma question il me répondait déjà "Mais c'est Carpentier qui va gagner. Comment cela se fait-il que vous me demandiez une chose comme cela? J'ai vu Carpentier pendant qu'il était en tournée d'exhibition, et s'il est toujours en aussi bonne forme il doit gagner." Je fis aussitôt comprendre à mon ami que jamais je n'avais douté de l'habileté de Georges depuis la fin de la guerre, mais que je désirais tout simplement faire part de l'avis d'un boxeur sur le combat du 2 juillet aux lecteurs de l'Abeille, qui sont tous intéressés à ce match. Mon ami Summers n'est pas un débutant; il approche maintenant de sa vingt-cinquième année et il entra dans le ring à l'âge de treize ans. Engagé volontaire dans la marine de guerre américaine, il gagna le titre de champion de boxe poids légers du "district" où il était attaché, et il sera maintenant probablement un bien dangereux adversaire pour le champion poids légers du moment s'il ne s'était pas grièvement blessé alors qu'il était marin. "Pour vous dire à quel point j'ai confiance en "Carp" (comme il l'appelle), j'ai parié toutes mes économies sur lui," me dit-il. "Naturellement Carpentier ne vaincra pas avec facilité. Dempsey est un boxeur pas avec force, mais il a beaucoup de progrès à faire avant d'essayer de rencontrer un boxeur aussi scientifique que Carp."

La plupart des meilleurs boxeurs américains sont d'avis que Carpentier est le "meilleur homme," mais cela n'empêche pas un grand nombre de journaux d'inventer des "histoires imaginaires" qui tendent à faire croire que Carpentier sera battu avant le troisième round.

LES GRANDS CARILLONNEURS

Le plus célèbre carillonneur fut, en Belgique au XVIIIe siècle, Matthias van den Gheyn (1721-1785), organiste de l'église Saint-Pierre de Louvain et carillonneur municipal à partir de 1745, il a laissé des pièces pour orgue et des morceaux pour carillon d'une telle difficulté, que personne autre que lui n'était à même de les exécuter.

En Hollande, Pott Hof, né à Amsterdam en 1726, faisait merveille sur le carillon de l'hôtel de ville, et était en même temps organiste de la vieille église. Burney, qui l'entendit en 1772, resta confondu en le voyant, dans son clocher, exécuter avec ses deux poings des passages qu'on ne pouvait jouer que difficilement avec les dix doigts. Il jouait toujours à trois parties et improvisait avec autant de goût que d'imagination.

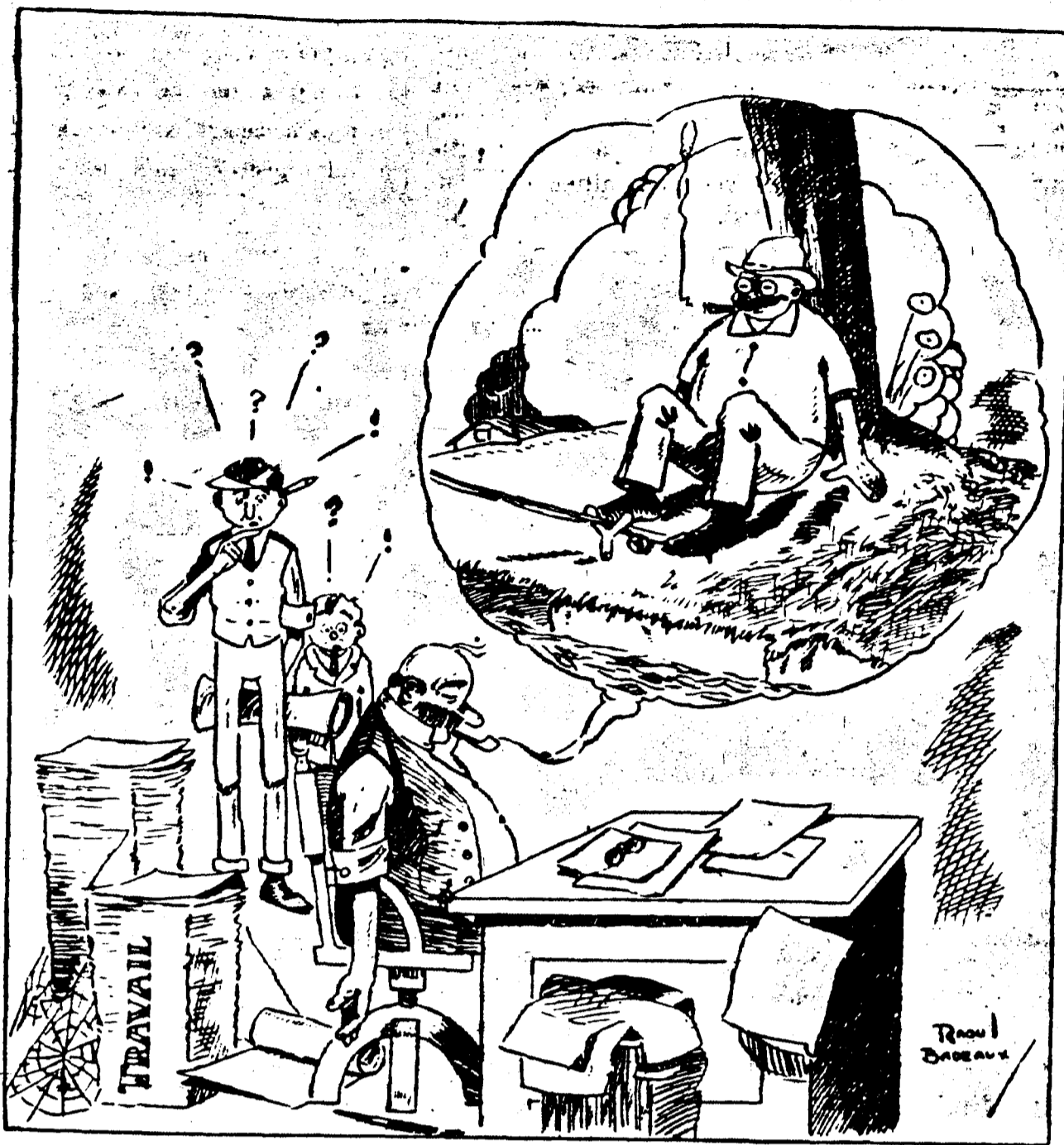
Félics raconte avoir encore connu Pott Hof et entendu un autre improvisateur célèbre, le carillonneur Rodin, de Saint-Omer. De nos jours, nous assistons en Flandre et en Wallonie à un réveil de l'engouement du peuple pour les carillons.

Des tournois annuels ont lieu, à Malines principalement, où Jef Denyn, le restaurateur des instruments et de l'art du carillonneur en Belgique, connaît de véritables triomphes.

UN "AS" INOUBLIABLE

Pendant les hostilités alors que je me trouvais en France j'ai vu la plupart des héros de la guerre, mais celui d'entre eux qui m'a intéressé le plus, c'était Georges Guynemer, l'as des As. Grand maître, pâle, jamais on aurait cru que c'était lui le héros des batailles de l'air. Peut-être souriait-il parfois, mais moi

L'ETE ET SON EFFET



je ne l'ai jamais vu du moment, non pas qu'il avait l'air triste, mais il m'a toujours fait l'effet d'un jeune homme plutôt timide. Il venait souvent à Paris en permission, et c'est là que je le voyais. Fut-ce dix avions boches ou un seul a-dessus de nos lignes, Guynemer ne perdait pas son temps à crier: "Au secours!" mais en "cinq secs" il était déjà au volant de son "vieux Charles." Les communiqués officiels lui ont donné crédit d'avoir abattu 57 avions ennemis; tout le monde de l'aviation sait que Guynemer a abattu près d'une centaine d'avions allemands. Voici quelques détails sur Guynemer:

Guynemer (Georges), né à Paris le 24 décembre 1894, entra difficilement dans l'aviation. Arrive à l'escadrille fameuse des "Cygones." Le 25 mai 1917, en une minute abat deux avions, et dans la même journée obtient deux autres victoires. Capitaine à 23 ans, officier de la Légion d'Honneur, 25 mois de combat, 57 avions battus, 21 citations, décoré d'un grand nombre de médailles des différents alliés, 2 blessures. Tombe le 11 septembre 1917 sur le front d'Ypres. Les honneurs militaires sont rendus par les Allemands. Le corps n'a pas encore été retrouvé dans le cimetière bouleversé de Poëscappelle (Belgique).

Très religieux, l'on dit que chaque fois qu'il abattait un avion boche, il se dirigeait vers la plus proche église et priaient pendant les longues heures. Exactement quatorze mois après sa mort, à peu près à la même heure, l'armistice était signé.

TOMMY MILTON A GAGNÉ LA COURSE D'AUTOMOBILES A INDIANAPOLIS

Indianapolis—Tommy Milton a gagné la course de 500 milles à Indianapolis. Ralph de Palma était en tête des autres voitures, mais une des bielles de son moteur s'est brisée et il a dû abandonner après avoir tenu la première place pendant plus de 250 milles. Voici les résultats de la course:

100 milles—De Palma 1er, Sarles 2nd, Alley 3ème; Hearne 4ème; Milton 5ème. Temps 1:04:25:14. Moyenne à l'heure: 93.14 milles.

150 milles—De Palma 1er, Sarles 2nd, Milton 3ème, Hearne 4ème, Alley 5ème. Temps 1:36:25:95. Moyenne à l'heure: 93.22 milles.

175 milles—De Palma 1er, Milton 2nd, Sarles 3ème, Alley 4ème, Van Ranst 5ème.

Humble hommage bien sympathique de l'auteur, à Monsieur André Lafargue, Président de la délégation de la Nouvelle-Orléans:

Au Cimetière Militaire d'Orléans

Memorial Day—Mai 1920

En ce jour solennel et de reconnaissance Nous venons incliner nos fronts vers nos amis;

Vers ceux qui sont venus combattre pour la France,

Et qui sont là, couchés, à jamais endormis.

Ils arrivaient joyeux, ces fils du "Nouveau Monde"

Que l'Océan porta sur ses flots merveilleux!

Mais le fatal Destin, que nul humain ne sonde,

Leur fit trouver la Mort sur Nos Champs Glorieux.

Que ces touchants pour eux l'expression touchante

Du pieux souvenir que leur gardent nos cœurs.

Honneur! Ces héros de la lutte géante, Dont l'éternel sommeil est celui des vainqueurs!

L'UNIQUE.

Jeannette—Pourquoi mets-tu toujours ta casquette de travers?

Arthur—C'est la seule chose que j'ai pu mettre de côté dans ma vie.

200 milles—De Palma 1er, Alley 2nd, Sarles 3ème, Milton 4ème, Van Ranst 5ème. Temps 2:08:05:31. Moyenne à l'heure 93.66 milles.

250 milles—De Palma 1er, Milton 2nd, Alley 3ème, Sarles 4ème, René Thomas 5ème. Moyenne à l'heure 93.52 milles.

300 milles—Milton 1er, Alley 2nd, Sarles 3ème, Miller 4ème, Haibe 5ème. Moyenne à l'heure 90.36 milles.

350 milles—Milton 1er, Sarles 2nd, Thomas 3ème, Haibe 4ème, Boyer (condamné pour Guyot), Wonderlich 5ème, Vail 6ème, Hearne 10ème. Temps 3:52:45:95. Moyenne à l'heure 90.22 milles.

De 23 coureurs qui prirent part à la course-seulement trois ont fini, Hearne a dû abandonner après avoir couvert 350 milles.

Malgré qu'il ait dû abandonner, Ralph de Palma a battu les records de vitesse et a gagné plusieurs étapes rapportant ensemble \$10,000.

Une Preuve de Plus!

POURQUOI IL FAUT QUE LA FRANCE RESTE FORTE

Si, d'aventure, on avait encore quelques doutes sur la qualité des sentiments professés par les Allemands à l'égard de la France; si nous conservions encore quelques illusions sur la mentalité d'un peuple qui, d'après certains, n'aurait fait la guerre que contraint et forcé et serait tout disposé à nous offrir, pour en relever les ruines, un concours vigilant; si nous imaginions encore que les attermolements, les moratoires apportés à la ratification des réparations sont le fait d'une seule minorité impérialiste, peut-être ce document, venu par hasard entre nos mains, dit la "Liberté," modifierait-il ces opinions.

Ce n'est point au document officiel; c'est beaucoup plus et beaucoup mieux; une lettre commerciale adressée par un industriel allemand à un négociant français, en réponse à une lettre de commande.

En l'état actuel de notre industrie, il y a quelquefois, en effet, nécessité absolue, si douloureuse soit-elle, de s'adresser à la production allemande qui monopolise encore certaines fabrications.

Voici cette lettre, où il n'y a ni formule de salutation ni même le "Monsieur" strictement poli par lesquelles commencent toutes les lettres commerciales:

"Maison D..., rue Taitbout, Paris.

"Votre lettre du 21 courant nous est parvenue; son contenu ne nous a surpris nous aucun rapport.

"Conformément à l'attitude que a prise la France vis-à-vis de l'Allemagne, attitude contre laquelle aucun patriote allemand conscient ne saurait trouver assez de mots de haine et de mépris pour la qualifier, nous avons dû nous décider à briser pour l'avenir toutes relations commerciales avec la France.

"Tant que la France, par ses réclamations inouïes et ses mesures de force sans limite, nuira à notre industrie et à notre vie économique allemande; tant que les nouvelles sanctions n'auront pas été annulées, nous refuserons, même pour l'avenir, d'envisager tout rapprochement commercial.

"Pour les raisons ci-dessus énumérées, nous n'avons pas tenu compte de votre dernière lettre et vous répondre pas jugé utile de vous par suite.

"A l'avenir, ne nous incommodez plus avec vos lettres.

"(Mit weteren Schreiben, wollen sie nicht mehr belustigen! (dans le texte.)

"Veuillez nous renvoyer immédiatement les échantillons déposés chez vous.

Signé: Fix & Gutge.

"Bremen, Riensberg-Straze No. 30 et 32."

Voilà. Point n'est besoin de commentaires, ce document se suffit à lui-même. Avis à ceux qui nous parlent de Germains bêtards!

LE CANAL DE PANAMA EN 1920

L'administration de la zone du canal de Panama fournit dans son rapport de 1920 des renseignements intéressants relatifs au trafic sur la grande voie interocéanique de l'Amérique centrale. En 1920, 2,814 navires de commerce ont franchi le canal de Panama.

Le tableau comparatif suivant indique, année par année, le tonnage de marchandises en transit depuis l'ouverture du canal:

1914	4 mois 1/2	1,745,334
1915		4,894,134
1916		4,838,498
1917		7,427,680
1918		7,294,502
1919		7,488,167
1920		11,286,119

Parmi les navires qui ont franchi le canal en 1920, le pavillon américain était représenté pour 1,281, le pavillon britannique pour 867 et le pavillon français pour 53 unités.