

LES THEATRES

Otis Skinner dans le rôle de "Mr. Antonio."
Un des acteurs populaires du théâtre américain, M. Otis Skinner, nous revient avec un rôle tout nouveau. Il commencera un engagement d'une semaine au théâtre Tulane lundi soir. La pièce dans laquelle, M. Skinner charmera ses admirateurs dont il y a une légion à la Nouvelle-Orléans, est intitulée "Mister Antonio". Le héros est un fils simple et candide de l'Italie ensoleillée, un humble joueur d'orgue et plein de gaieté native, de bon humeur et aimant son semblable.

Un raid de bombardement sur l'Allemagne.

Raconté par le caporal-aviateur J. J. Danziger.

L'aviateur J. Danziger, qui exécuta plusieurs raids sur l'Allemagne, était le compagnon de l'adjudant Baron, récemment tué à l'ennemi, grièvement blessé en revenant avec lui de Mannheim, le caporal Danziger, qui vient de recevoir la médaille militaire, a écrit pour "Le Crapouillot", avec l'héroïque simplicité qui caractérise nos "as", le récit d'un de ses raids à longue distance sur l'Allemagne et la "La Presse-Associée" en offre la primeur à ses correspondants.

Danziger, de suite au capitaine, il y a rassemblement des pilotes et mitrailleurs.

"Bon, j'y vais.
Autour du capitaine une vingtaine de jeunes gens sont réunis qui écoutent les explications données par celui-ci.

Mes enfants, nous allons bombarder les établissements militaires de Mulheim, à l'entrée de la Forêt-Noire. Rappelez-vous que vous êtes français et arrangez-vous pour qu'aucune bombe n'aille tuer des innocents, ce qui serait criminel et ne servirait à rien. D'ailleurs, je vous connais et je ne vous en dis pas plus. Nous parlons dans une demi-heure. Fourrier, distribuez les cartes.

Le fourrier s'approche et tend à chacun de nous une carte et une boîte d'allumettes-usines. Cette boîte doit nous servir au cas d'atterrissage forcé en "Bochie" pour mettre le feu à notre "canoe".

Le fourrier me tend la mienne en me disant:
Et rappelez-là, hein?
Je lui réponds:
Oui, oui, vous pouvez être tranquille.

Puis, je pars me préparer.
Bientôt tout est prêt pour le départ. Bombes posées sous l'appareil, moteur vérifié, le plein fait.

J'ai pris place dans notre "kine", un qui a vu plus d'une fois les Fokkers.
Derrière mon pilote, le caporal Lafaye — tué depuis — regarde ses instruments de bord, assure son casque, pendant que j'examine le mécanisme de lancement de bombes et ma mitrailieuse.

Déjà deux avions survolent le terrain, c'est notre tour à partir.
L'hélice est mise en marche, et en quelques mètres nous "dief" us, pendant que je fais "au revoir" avec la main aux camarades qui restent.

Nous volons depuis 10 minutes; le "moulin gaze bien" et tourne à 850 tours, nous sommes à 1000 mètres, l'habitude d'abusivement causé dans les premières minutes par le bruit du moteur a disparu et fait place à un léger engourdissement provoqué par le froid et le vent.

Le paysage défile au-dessous de nous comme un film cinématographique et de tous côtés des avions nous dépassent ou se laissent dépasser par nous, dont les occupants nous font des signes d'admiration lorsqu'ils nous croisent.

Au-dessus de notre tête, dans un Nuéport de chasse chargé de notre protection, mon camarade Mouzinet, un vieux du 31e d'infanterie, non expérimenté (nous n'us sommes retrouvés à l'école d'aviation de Saxeau, et nous nous ne nous sommes plus quittés depuis: me fait de grands gestes. Je me fève de ma carlingue et me tenant d'une main au support de ma mitrailieuse, de l'autre je répète les mêmes gestes que lui pour lui faire comprendre que tout va bien.

Enfin les lignes! de longs sillons serpenteant et se croisant en tous sens jusqu'à perte de vue, entourant et passant dans des villages ruinés et, autour, le terrain, inculte, brun, labouré de trous d'obus... une vision de cauchemars de la lune au télescope.

L'ennemi nous a vus... nous sommes repérés. Aussitôt les flocons blancs, verts, noirs de ses obus viennent s'éteindre au-dessus de nous.

Nous sommes bien encadrés... à chaque obus, le déplacement d'air fait faire d'énormes bonds à notre appareil — on



Otis Skinner au Tulane.

se figurerait être dans une barque battue par la tempête.

Enfin, après de nouveaux virages à la verticale, le barrage est passé...

Nous volons maintenant à 2,000 mètres au-dessus de l'Alsace. Au-dessous de nous, Mulhouse, dont quelques batteries anti-aériennes nous saluent au passage.

Lafaye se penche vers moi et me crie dans l'oreille:
Ils feraient bien d'aller apprendre à tirer!

Effectivement, les obus vont éclater environ à 200 ou 300 mètres au-dessus de notre tête avec un bruit sec de porte fermée brusquement par un courant d'air. Nous continuons, juste sous nos pieds, le Rhin, nous apparaît d'un gris argenté, deux péniches remontent son cours; ils sont défendus par quelques batteries, qui, pour ne pas en perdre l'habitude, nous explosent une trentaine d'obus asphyxiants qui explosent assez loin de nous.

Un éclat mort vient me taper en plein sur une dent dont il emlève un petit morceau, juste au moment où j'ouvrais la bouche et me penchais pour parler à Lafaye.

Le choc que je reçois m'enlève l'envie de bavarder. Je me retourne dans mon "baquet" et me mets à admirer le paysage.

Au loin, la Forêt-Noire s'estompée et Mulheim apparaît... Préparons-nous... Je prévient Lafaye:
Dis-donc, vieux... là-bas... Mulheim... — et je montre du doigt, puis je repère la carte... Voyons... les casernes? Ah!... là... ces toits rouges... c'est bien ça.

A partir de ce moment, toute ma volonté se concentre dans une seule idée: "Il faut que mes obus portent." J'ai les yeux rivés sur le viseur, ma main droite dont j'ai retiré le galet est crispée sur le levier du lance-bombes et je guide Lafaye: "A droite, à gauche, encore un peu à droite, encore un peu à gauche, là... tout droit... ça y est, nous sommes dessus..." — D'un coup sec, je déclanche mes six obus de 155, puis je me penche en dehors de la carlingue pour en suivre la chute. Je peux les suivre pendant quelques secondes, puis je les perds de vue, mais presque aussitôt six explosions simultanées que j'aperçois m'apprennent que mes obus ont porté, et au bon endroit. Car tout un pan de mur des casernes et une partie du toit rouge qui les couvre ont disparu et une grosse fumée noire s'envole, emportée par le vent.

Nous avons bien travaillé, nous pouvons rentrer maintenant... mais la rési-

side n'est pas facile.

Pendant que nous faisons notre bombardement, des avions de chasse allemands, fokkers et aviatiks, ont eu le temps de s'élever et d'arriver à notre hauteur. Ils sont encore loin, mais nous barrent la route de France. J'en compte une vingtaine, plus ceux qui sont encore sur les lignes et qui, étant prévenus, doivent nous attendre aussi. De notre côté, nous sommes à peu près autant... une douzaine d'avions de bombardement et une dizaine d'avions de chasse. Nous sommes donc à peu près d'égal force. Allons, il y aura du bon sport...

Ce qui me tracasse un peu, c'est que, depuis quelques minutes, le moteur est loin de donner comme il faudrait, il a des ratés et tourne à 700 tours... Il nous est impossible de rattraper nos camarades qui sont devant nous et gagnent tout le temps du terrain. Je me tourne vers Lafaye et lui fais part de mon inquiétude. Il me répond: "Mon vieux, rien à faire, je t...

tous les gaz, le "moulin" ne veut rien savoir". Je me le tiens pour dit et me contentent de vérifier une dernière fois ma bande de cartouches afin de ne pas avoir d'embarras pendant le combat.

Brusquement un fokker se détache du groupe allemand qui a déjà entamé la bataille avec l'escadrille française, il a aperçu notre "engin à pointe" éloigné de ses camarades et s'est certainement dit: "Je ne vais en faire qu'une bouchée". Il pique droit sur nous, presque à bout portant, nous envoi-

ant une rafale de sa "Maxim", à laquelle je réponds de mon mitrail avec ma "Gott".

A ce moment, Lafaye me crie: "Je suis touché!" et se laisse aller sur le côté, pendant que l'appareil fait un ambarlo formidable. Je me retourne brusquement pour saisir les commandes, mais avant moi, Lafaye s'est remis et a repris la direction. Il a reçu une balle qui est venue se planter dans le dessous de son casque de cuir. C'en est quitte pour un ébouriffement, et moi pour une des plus émotions que j'ai eues dans mon existence.

Le fokker, après deux autres rafales, fait un virage et part à la recherche d'une autre proie plus facile à abattre.

Notre moteur ne donne toujours pas, mais si nous n'avons pas d'autre ennemi que celui-ci, nous espérons bien gagner les lignes françaises tout de même, nous commençons même à le chercher du regard quoique elle soient encore loin, lorsque derrière nous, le ta ta ta ta bien connu d'une mitrailieuse se fait entendre. C'est encore un boche, un aviatik cette fois: il nous gagne en vitesse, nous dépassé et, après une première rafale, fait un virage pour nous attaquer de face; il commence une rafale, mais, au bout de trois ou quatre cartouches, sa mitrailieuse s'arrête; je vois distinctement le mitrailleur se lever pour essayer de réparer. Je ne perds pas de temps, me mettant debout et m'agrippant des deux mains à la mitrailieuse pour ne pas être projeté dans le vide, je tire, je tire jusqu'à ce que tout à coup je vois l'appareil ennemi piquer du nez et se retourner complètement, le mitrailleur boche est projeté dans le vide, pendant qu'une flamme sortant du moteur gagne les ailes et cache les grandes croix noires, insignes de l'aviation boche, et c'est une boule de feu qui tourbillonne maintenant, avant d'aller s'écraser sur la terre alsacienne dans la forêt de la Hart.

Quelques instants après, nous passons les lignes sans encombre et atterrissons normalement sur notre champ d'aviation; nous avions vingt-cinq boches dans notre appareil, dont cinq dans le réservoir d'essence, trois dans l'hélice et une qui avait crevé une des roues du châssis d'atterrissage. J. DANZIGER.

de l'Escadrille du "Corsaire de l'Air"

Consulat Général de France

507 RUE IBERVILLE.
(Ouvert de 9 heures à 3 heures, Samedi de 9 heures à Midi.)

Le Gérant du Consulat Général a l'honneur de porter à la connaissance des personnes dont les noms suivent qu'ayant d'importantes communications à leur faire, il leur sera reconnaissant de se présenter en personne au Consulat Général, ou de lui envoyer leur adresse par la poste.
Gellier, Claude Marie Antoine. Despeaux, Jean. Lacroix, Jean. Tavan, Antoine Auguste.

Loi du 20 février 1917.

En vertu de cette loi, tous les exemptés et réformés d'avant la guerre, nés depuis le 1er janvier 1876 et qui ont été maintenus dans cette situation à la suite de l'examen subi par eux en vertu du décret de septembre 1914, sont tenus de faire immédiatement une déclaration de leur situation militaire en vue de passer une nouvelle visite médicale.

Tous les Français se trouvant dans ce cas qui résident dans la circonscription consulaire de la Nouvelle-Orléans, sont invités à faire d'urgence la déclaration dont il s'agit soit verbalement au Consulat Général, soit par lettre recommandée. Des instructions leur seront immédiatement données afin qu'ils puissent être examinés sans retard.

SOUTHERN RAILWAY SYSTEM

(New Orleans & Northeastern R. R.)

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS

Un Bureau de Renseignements est ouvert à la gare du Southern Railway System (La Station Terminal, rue Canal), où des employés compétents donneront tous les renseignements voulus concernant les arrivées et départs de trains, etc.

INFORMATION BUREAU TELEPHONE MAIN 1117

Bureau des Billets: 211 Rue St. Charles Phone Main 2323

NEW ORLEANS GREAT NORTHERN RAILROAD EXCURSIONS

(Trains de Plaisir)

Tous les Dimanches A LA PAROISSE DE SAINT TAMMANY

Le climat le plus salubre des Etats-Unis.

Trains de plaisir à Bogalusa "LA VILLE MAGIQUE DU SUD"

Wagon-salon pour les excursions de dimanche à Covington. Départ de la gare Terminal à 7:35 a. m. Arrivée de retour à 8:05 p. m.

LAUDUMIEY & CO. LTD.



Entrepreneurs de Pompes Funèbres et Embaumeurs 1108-1112 Rue N. Remparts PHONE HENLOCK 404.

F. J. BUISSON

1212-14-16 RUE NORD LIBERTÉ. Tous Travaux dans le Plombage et Chauffage par le Vapeur. Téléphone Henlock 24.

Peacock

"A Bird of a Drink" Brevage Délicieux 5c Partout

Dans tous les débits de première classe et livré à votre domicile

Tout le monde en raffole—il vous plait parcequ'il est si délicieusement différent des autres... Surnommé, à juste titre "L'Aristocrate des Brevages."

Fabriqué par The Hydrox Company, Chicago, Ill. "THE HOUSE OF QUALITY" (La Maison du bon Goût) F. HOLLANDER & CO. Distributeurs pour les Etats du Sud. Phone M 645

TULANE Commençant Lundi 26 MARS

Matinées, mercredi et samedi à 2h. P. M.

CHARLES FROHMAN Présente

OTIS SKINNER

Dans la Comédie Agréable

"Mister Antonio"

De Booth Tarkington

"THE EATING PLACE UNIQUE"

[Service Exceptionnel de Repas]

L'atmosphère calme et reposante du restaurant Comus est tout-à-fait différente de celle des autres établissements.

Le service, la cuisine, sont de beaucoup supérieures à ce que l'on trouve autre part, et cela sera, sans aucun doute, apprécié à sa juste valeur par tous les fins gourmets.

LE RESTAURANT COMUS

715 rue Commune

Matière à réflexion

"Jackson" est une bière pour les hommes de tête aussi bien que pour les artisans bronzés. Elle assiste votre cerveau fatigué et fortifie vos nerfs. Ces avantages sont produits par des éléments toxiques contenus dans les meilleurs ingrédients.

JACKSON BREWING CO.

JAMES J. O'ROURKE

Ne vend rien que des

AUTO-TRUCKS DE

WHITE

750 rue St. Charles