

Fai vu...



LES DÉLÉGUÉS DE L'ENTENTE

(AU CENTRE) : M. BRIAND, PRÉSIDENT

A LA CONFÉRENCE DU 27 MARS

DE LA CONFÉRENCE DES ALLIÉS

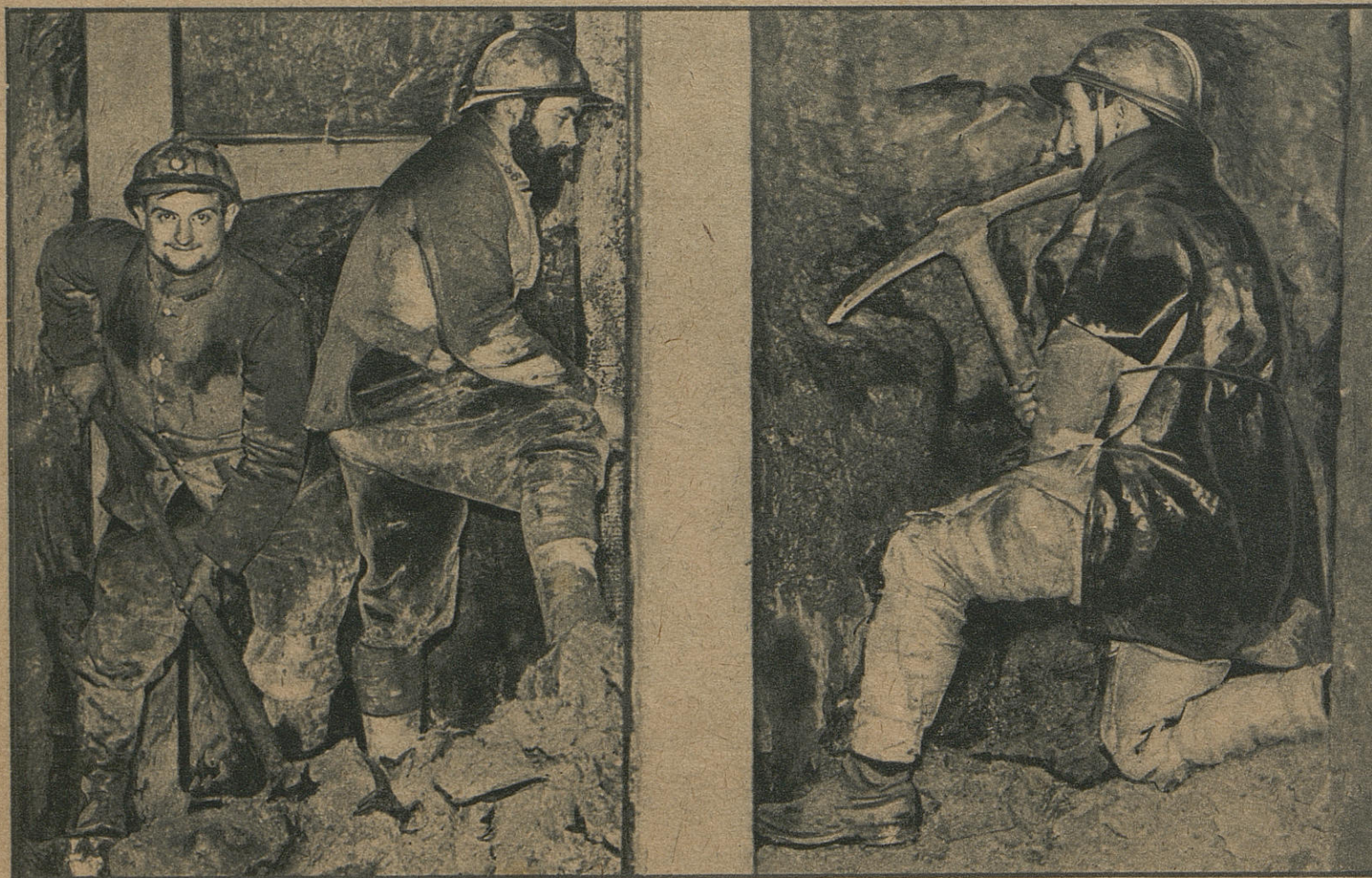
FOP.47



**PENDANT LA BATAILLE DE VERDUN : LE GÉNÉRAL PÉTAÏN (x) SUIVANT
A LA LUNETTE LES PHASES DES COMBATS AUTOUR DU MORT-HOMME**

On sait que le général Pétain commande en chef les armées de Verdun et qu'après une situation qui fut au début critique, il a rétabli nos lignes qui fléchissaient devant l'artillerie

allemande. Toujours sur le point dangereux et calme comme à la manœuvre, le voici suivant les péripéties de notre défense autour du Mort-Homme que l'ennemi cherche à encercler.



A VERDUN : LA GUERRE DE SAPHES

Le feu de l'artillerie allemande pendant les premiers jours de l'offensive fut tel que les abris, installés pourtant à des profondeurs de 10 mètres, étaient bouleversés par les obus de gros

calibre. Les sapeurs durent creuser davantage pour l'installation des postes de secours. Les voici photographiés au magnésium en plein travail. On dirait des fresques sur une muraille.



SUR LA MONTAGNE EN FEU, NOS SOLDATS TIENNENT

(Cliché pris au M.-H. le 28 février)

Nous avons donné dans le dernier numéro les assises du Mort-Homme. Voici le sommet de la même montagne. Il brûle sous le feu des obus incendiaires. Dans la fournaise, les soldats

tiennent. Et tout à l'heure, lorsqu'après la préparation d'artillerie qu'ils ont crue irrésistible, les Boches s'avanceront croyant ne trouver que des cadavres: ils seront accueillis par nos baïonnettes.

LE GÉNÉRALISSIME LUIGI CADORNA

Par Georges PRADE



LE GÉNÉRAL CADORNA

Le général Cadorna vient, pour la première fois, de visiter la France et l'Angleterre.

Le général Cadorna, presque inconnu en France avant la guerre, n'avait pas encore — et on peut le regretter — acquis chez nous la grande popularité des autres généraux alliés. C'est pourtant, bien certainement, l'un des hommes les plus remarquables de la campagne actuelle. C'est, à n'en point douter, celui qui, par sa carrière, par sa famille, était le plus justement appelé à prendre part à la lutte.

L'aïeul : le colonel Luigi Cadorna, démissionnaire et brisa son épée pour ne pas entrer au service de l'Autriche en 1815. Ses deux fils : Carlo Cadorna, le diplomate, et Raffaele Cadorna, le général, allaient, chacun dans sa sphère vivre ces pages fiévreuses du « Risorgimento » de l'Italie.

Carlo Cadorna, oncle du généralissime actuel, fut, comme diplomate, chargé de porter l'ultimatum du Piémont au feld-maréchal autrichien Radetzky qui occupait Milan. Ce fut la première guerre qui aboutit à la fatale bataille de Novare en 1849. Carlo Cadorna s'employait alors à porter au pouvoir le fameux comte de Cavour et favorisait au Piémont le premier ministère national.

Vice-président puis président de la Chambre piémontaise, il entra en 1858 dans le ministère qui signa avec la France l'alliance qui devait aboutir à la glorieuse épopée franco-italienne de Magenta et de Solferino.

Raffaele Cadorna, père du généralissime italien, débuta à la bataille de Novare, puis s'engagea dans l'armée française et, sous les ordres du général de Saint-Arnaud, prit part à la campagne de Kabylie, où il gagna ses galons d'officier et la Légion d'honneur. Il rentra dans l'armée italienne et combattit avec elle, et à nos côtés, en Crimée, à Balaklava, à la Cernaia, où il fut blessé. En 1859, il est major général du ministre de la Guerre. En 1866, il se dis-

tingue dans la seconde guerre contre l'Autriche. C'est lui qui, commandant le corps d'expédition contre Trieste, arrive sur les bords de l'Isonzo, jusqu'à Gradisca, où il est arrêté par la signature de la paix qui va sceller l'alliance définitive de la Prusse et de l'Autriche, au lendemain de Sadowa. En 1870, il est à la tête de l'armée italienne qui conquiert Rome, et entre dans la capitale de la nouvelle Italie par la Porta Pia. La légende veut qu'il ait légué à son fils, Luigi Cadorna, la montre qu'il portait ce jour-là, celle qui marqua l'heure de l'entrée dans Rome, afin qu'un jour, plus heureux que lui, il pût lui faire marquer l'heure de l'entrée des Italiens dans Trieste.

Le 14 septembre 1850, Luigi Cadorna naquit à Pallanza, dans la maison de famille qui porte encore, sculpté dans la pierre, le vieil écusson des Cadorna. Il fut élevé d'abord par sa mère, la comtesse Clementina Zoppi. Son parrain fut le diplomate, son oncle, et dans cette famille historique il fut éduqué pour l'œuvre future. En 1859, il entra au Collège militaire de Milan, puis à l'Académie militaire de Turin et à l'École d'état-major. Bientôt il devenait le chef de la jeune école militaire italienne et auteur d'un livre, qui fait autorité là-bas, sur *la Tactique et l'attaque frontale*, et d'une histoire militaire de la guerre de 1870. Major au 62^e en 1893, puis colonel au 10^e bersaglieri, — celui qui a enlevé le Monte Nero, — major-colonel en 1898, lieutenant général en 1905, commandant de corps d'armée à Gênes en 1910, directeur des manœuvres en 1911. La guerre le trouve chef d'état-major général.

Dès août 1914, au lendemain même de la déclaration de neutralité, il eut le sentiment que la grande heure de l'Italie avait sonné et que la guerre s'imposait contre l'alliée de la veille. Il la prépara, puis il la fit.

Le ministère Giolitti, pacifiste, cherchant son appui à l'extrême gauche, avait laissé tomber l'armée, et le manque de matériel était inouï. En huit mois, Cadorna réorganisa tout, créa l'équipement, les canons, les munitions, les services, les usines nécessaires.

Le plan de guerre purement défensif contre l'Autriche avait été retourné, et les Italiens débutèrent par une offensive foudroyante, qui les mena, sur un front de plus de six cents kilomètres, du Stelvio à l'Adriatique, sur les hauteurs formidables où s'était retranchée l'Autriche. Guerre horriblement dure, effroyablement ingrate, et qui se déroule à plus de deux mille mètres d'altitude.

Cadorna et Porro se complètent l'un l'autre. Ils vivent d'ailleurs tous deux ensemble à Udine, et, le dimanche, à l'heure de la messe, on les voit se diriger côte à côte à la cathédrale : Porro, vif, méticuleux, minutieux, Cadorna plus rêveur et plus mélancolique, à figure sévère, mais avec une flamme extraordinaire de jeunesse et de volonté dans les yeux.

Le général italien est non seulement un grand statège, c'est un chef redouté et craint. Les embusqués de la « jeunesse noire » romaine, qui avaient d'abord envahi ses services, ne parlent plus de lui qu'avec une sainte frayeur. Il est, en revanche, adoré des soldats.

Pallanza fit élever un monument à son oncle Carlo Cadorna. Le sculpteur, au-dessus du buste, avait placé une femme, un peu légèrement vêtue. Le général vit le

projet et essaya, mais en vain, d'obtenir de l'artiste le sacrifice de la femme.

— Mon oncle n'a jamais connu de telle femme, disait le général, c'était un homme austère.

— Mais c'est une Muse.

— La Muse, mais il n'a jamais fait de vers !

— Mettez que ce soit la Vérité.

Le général leva les bras au ciel.

— La Vérité ? Un diplomate ? Vous voulez le compromettre !

Et il refusa d'aller à l'inauguration.

Esprit précis, grave et un peu mélancolique, Cadorna est bien l'un des nôtres. Le fils a promis au père de compléter son œuvre : il tient sa promesse.

GEORGES PRADE.

UNE SEMAINE DE GUERRE : du 18 au 24 Mars

SAMEDI 18. — Cinq violentes attaques contre Vaux repoussées avec des pertes importantes pour l'assaillant. — Le *Tubantia*, paquebot hollandais, est torpillé.

DIMANCHE 19. — Nouveaux assauts repoussés à l'est de la Meuse. — La flotte russe aurait commencé le bombardement de Trébizonde.

LUNDI 20. — Cinq de nos avions bi-moteurs ont bombardé avec succès la gare de Metz-Sablons. — Le généralissime Cadorna arrive à Paris.

MARDI 21. — L'ennemi a progressé légèrement entre Avocourt et Malancourt.

— Le prince Alexandre de Serbie arrive à Paris. — Sur le Dniester, nos alliés enlèvent des tranchées.

MERCREDI 22. — Combat naval dans la mer du Nord. Deux contre-torpilleurs allemands atteints.

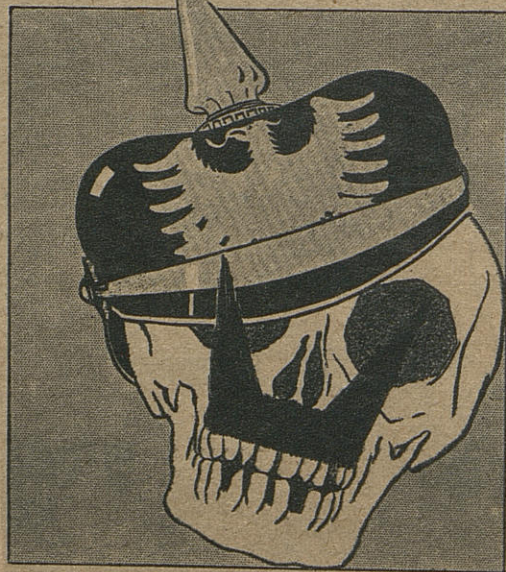
JEUDI 23. — A l'ouest de la Meuse, continuation d'offensive. Les Allemands ont pris pied sur le petit mamelon d'Haucourt.

— Dans la région du lac de Narotch, les Russes font un millier de prisonniers et prennent 12 mitrailleuses.

VENDREDI 24. — Les Russes poursuivent leurs succès. — Le paquebot poste *Sussex* est torpillé dans la Manche sans avertissement. 86 victimes.

Pour paraître le 13 Avril

LA DANSE MACABRE



PAR PAUL IRIBE

J'ai vu...



LA " MARSEILLAISE " ET L'AIGLE NOIR. (M^{lles} MARGUERITE CARRÉ ET MADO-MINTY)

Depuis le début des temps héroïques, les artistes, fidèles interprètes des sentiments qui exaltent la foule, se sont donné la mission de servir, eux aussi, la belle cause du droit, en exprimant de façon concrète l'enthousiasme qui enflamme les cœurs.

Avec un art pathétique M^{lles} Marguerite Carré et Mado-Minty ont synthétisé la réalisation de l'espoir que nous avons tous au cœur : la " Marseillaise ", l'hymne vibrant de nos guerriers, blessant à mort l'aigle noir, emblème cruel de l'empire allemand.

LA GUERRE AÉRIENNE EN SERBIE

Par Jacques MORTANE (1)

LES aviateurs dont nous allons raconter la pénible et périlleuse campagne ont rendu des services signalés au commandement ; ils ont couru d'incessants dangers tant sur terre que dans les airs, ils ont fait preuve de la plus grande vaillance, du plus héroïque mépris de la mort : aucun d'eux n'a reçu la moindre récompense honorifique. Pour eux, le « ni fleurs, ni couronnes » s'est changé en « ni rubans, ni médailles ». L'escadrille a été citée à l'ordre du jour, je le reconnais, mais, à part le chef de l'expédition, pas un seul n'a le droit de porter sur sa poitrine la justification de son travail redoutable. Le gouvernement de Serbie, plus généreux, leur a conféré ses plus hautes distinctions. Il est à souhaiter qu'une œuvre de prompt justice sache réparer cet oubli, sinon on pourrait croire qu'il est nécessaire d'être seulement observateur pour avoir droit aux décorations que le général Joffre, dans un ordre du jour trop souvent oublié, avait ordonné d'accorder en même temps au pilote et au passager

En mars 1915 s'embarqua à Marseille pour la Serbie, toute une escadrille de nos meilleurs aviateurs. Leur campagne est mal connue, et le grand public ignore les services qu'ils rendirent à nos courageux alliés, dans un pays particulièrement difficile. Il appartenait à *J'ai vu*, par la plume autorisée d'un de ses collaborateurs, Jacques Mortane, de dire l'aide efficace que l'escadrille de Serbie apporta à l'armée du roi Pierre, et de conter les prouesses extraordinaires — dans une arme qui pourtant ne compte plus ses héros — qu'ils accomplirent au milieu des pires difficultés et des plus terribles dangers.

Ils montent dans un train serbe pour Nisch et franchissent les 240 kilomètres du trajet en vingt-quatre heures. En cours de route, ils descendent de leurs com-

partiments et suivent à pied sans craindre d'être distancés. Moyen radical pour vaincre les courbatures gagnées dans un moyen de locomotion aussi primitif. A Nisch, réception par le ministre de France qui offre un déjeuner en l'honneur de l'arrivée de la mission aérienne. Ovations, fêtes, tout est à l'enthousiasme à ce moment.

L'après-midi, départ pour Belgrade. Le train va plus vite, il ne met que vingt heures pour les 260 kilomètres. En cours de route, arrêt à Palanka où les aviateurs sont salués officiellement. Enfin arrivée à Topchider où s'opère le débarquement.

Le pays est peu engageant : la boue y règne en maître, partageant sa souveraineté avec la vermine. Partout des cadavres de chevaux et de chiens rompent la monotonie du paysage en augmentant les miasmes. Nos pilotes sont cantonnés à la caserne du 7^e génie. Au cours du trajet ils sont pris sous le feu des batteries autrichiennes qui tirent sur nos batteries de marine du fort. Beaucoup de bruit pour un résultat négatif. Installation dans ce spacieux local en attendant l'arrivée du matériel qui devait s'arrêter à Palanka. Près d'un mois était nécessaire avant de le

recevoir. L'arrivée de la mission à Belgrade s'était faite le 3 mars, date serbe (entre les calendriers français et serbe, il y a un décalage de treize jours). Le départ fut décidé le 2 avril. Les pilotes vont prendre livraison de leurs avions à Palanka. C'est avec joie qu'ils pensent pouvoir enfin commencer à rendre des services. L'oisiveté commence à leur peser. Vite on procède au montage des appareils, aux essais et, aussitôt après, par la voie des airs, l'escadrille se rend de Palanka à Bagnitza où se trouve l'aérodrome de Belgrade. Ce voyage de 75 kilomètres est effectué par un temps épouvantable avec pluie et brouillard. Tous les pilotes arrivent cependant sans encombre au port d'attache.

C'est le début d'une période de mauvais temps qui, pendant huit jours, empêche de prendre l'air, tant le vent est violent. L'ouragan retourne même un appareil et le détruit. On doit recourir aux réserves. L'escadrille avait en effet emporté, en plus des rechanges complets, des avions pour les six pilotes et chaque mois on devait recevoir quatre nouveaux biplans. On prévoyait en effet beaucoup de casse à cause des difficultés sans nombre que présentait le pays, et pourtant jamais un seul pilote ne brisa la moindre partie de son avion. C'est un record. Aussi bientôt le chef de la mission



Le prince Alexandre de Serbie (X) visite notre escadrille et revêt un passe-montagne avant de monter à bord de l'un de nos avions. — A droite : le lieutenant aviateur serbe Tomisch (+).

Nous donnerons le récit de la guerre aérienne de Serbie d'une façon complète, depuis le départ de l'escadrille.

Elle s'embarquait le 3 mars à Marseille. A partir du moment où ils pénétrèrent sur le bateau, tous les membres du personnel furent promus au grade supérieur, grade qu'ils rendirent à leur retour. Les pilotes de ce premier contingent étaient le commandant Vitrat, chef de la mission, les capitaines Paulhan, Martinet, les adjudants-chefs Thiroin, Seret, les adjudants Selaquet, Pété. Le capitaine Lareinty-Tholozan était chef de parc.

Au moment de l'arrivée du paquebot au Pirée, le ministère venait de donner sa démission. Pour éviter toute complication diplomatique, il était interdit aux passagers de descendre à terre. Le consul de France à Athènes envoyait des vêtements civils, consistant en cache-poussière et casquettes, en prévision du débarquement à Salonique, territoire encore neutre. Il ne fallait pas en effet voir traverser la ville par des soldats français. Cette comique façon d'arranger les choses n'empêchait pas nos aviateurs de rester deux jours à bord à Salonique avant de pouvoir sortir du bateau. Pour voir qu'ils étaient civils, il fallait ne les regarder qu'à partir des genoux jusqu'à la tête ! Le troisième jour enfin, les formalités étant remplies, autorisation d'aller sur la terre ferme, traversée de la ville jusqu'à la gare et prise

immédiate du train pour Guevgheli, d'ailleurs dans le matériel de la compagnie autrichienne. L'expédition commençait à la façon d'une opérette : à Guevgheli, avant l'arrivée du convoi, les Français peuvent montrer leur uniforme. Au diable les costumes civils !



Un groupe de tziganes au camp d'aviation, à Palanka.

(1) Le premier article de Jacques Mortane a paru dans le n° 67.

put donner l'ordre de suspendre l'envoi du matériel supplémentaire. Le fait est assez remarquable pour être noté.

Lorsque le temps veut bien devenir à peu près favorable, le travail commence et les pilotes manifestent le désir de réhabiliter l'aviation qui, au cours de la guerre des Balkans, avait plutôt servi de prétexte à de très rares exhibitions sans portée ni intérêt. Les missions sont ainsi réparties : les capitaines Paulhan et Martinet, les adjudants chefs Thiroin et Seret sont chargés des reconnaissances d'armée : les adjudants Selaquet et Pété se voient confier les réglages d'artillerie par T. S. F. et les vols photographiques.

Le 23 avril, les premières reconnaissances pour prises de clichés sont effectuées. Elles présentent une importance considérable et donnent de très brillants résultats.

A la fin du mois d'avril, cinq aviateurs vont bombarder les moniteurs autrichiens qui se trouvent derrière Zemlin. C'est le premier bombardement de la mission. L'escadrille prend le départ à 4 heures de l'après-midi et est accueillie pendant le trajet par les canons verticaux ennemis qui tirent pour la première fois. Cette circonstance permet de supposer que, dès que nos adversaires ont appris qu'une mission aérienne était arrivée, ils ont fait venir en hâte des pièces spéciales destinées à tenter d'abattre nos avions. Au cours de cette première attaque, 20 bombes sont lancées sur l'objectif. Les cinq appareils rentrent sans incident; seul celui de l'adjudant Selaquet a reçu un éclat d'obus pendant cette guerre. Par les journaux, on apprend bientôt que si les moniteurs n'avaient pas été anéantis, de nombreux matelots avaient cependant été tués. Le lancement s'était effectué à faible hauteur, selon l'habitude prise jusque-là pour les vols, habitude que les canons adverses se chargeaient de modifier pour l'avenir.

Selaquet et Pété continuent à photographier tout le front autrichien, rapportant



Le groupe des sous-officiers pilotes de l'escadrille de Serbie : (1) Adj. chef Thiroin ; (2) Adj. chef Cornemont ; (3) Adj. chef Seret ; (4) Adj. Pété ; (5) Adj. Selaquet ; (6) Sergent Bastide.

des clichés remarquables prouvant mieux que tout récit les rugosités du sol et les mérites des aviateurs évoluant au-dessus de cette dangereuse région. Si les environs de Belgrade n'étaient pas très redoutables, et permettaient à la rigueur de s'y poser sans trop de crainte, il n'en était plus de même à quelques kilomètres de là, où l'on survolait sans cesse la montagne inhospitalière, aux abîmes prêts à happer les hardis Français. Les reconnaissances s'accroissent, malgré l'optimisme déconcertant de cette époque. De l'aube au crépuscule, le ronron de nos moteurs anime l'azur balkanique. L'état-major serbe indique chaque jour les missions à accomplir et nos représentants s'efforcent de les exécuter avec la plus scrupuleuse précision. Les Serbes n'ont à leur disposition que deux pilotes du pays : les lieutenants Stankovitch et Tomish qui montent encore de vieux monoplans lents et fatigués datant de la première guerre des Balkans. Aussi ces aviateurs ne dépassent-ils jamais le Danube.

Jusqu'au moment de l'attaque, c'est quotidiennement la même existence qui devient aussi régulière et monotone qu'un travail

de bureau. Seuls les bombardements procurent quelque distraction : un jour, cinq avions partent bombarder le champ d'aviation de Bavanitch, pendant que Selaquet exécute un réglage de tir parfait sur une batterie de 105 qu'il réussit à faire démolir complètement, selon les dires des servants qui, le soir, viennent se rendre et se constituer prisonniers. Ce réglage n'était pas facile, et tant le pilote que l'observateur, le capitaine Mortureux, devaient recourir à toute leur énergie pour le continuer, car les pièces ennemies ne cessaient de tirer et de chercher à atteindre l'avion. Pété va bombarder la gare de Rouma, à 80 kilomètres à l'intérieur des lignes. Il lance un obus de 45 kilos appartenant à une série de projectiles pris aux Autrichiens au moment où ils avaient été chassés de Serbie. Ces bombes

avaient été transformées pour les avions par un colonel serbe, éminent au point de vue de toutes ces questions.

Dans la nuit du 29 au 30 avril, le capitaine Mortureux, observateur du capitaine de Lareinty-Tholozan, part avec 4 obus de 91, à 11 heures du soir, pour bombarder une caserne du nord-est de Zemlin. Les deux premiers tombent normalement, mais l'empennage du troisième s'accroche dans les fils du train d'atterrissage. Fort heureusement, le passager s'en aperçoit. Il s'agit d'aller décrocher la bombe, sinon elle éclatera à la descente dès que le percuteur tout armé rencontrera le sol. L'avion est à 2 300 mètres au-dessus de Zemlin. Avant d'aviser, le capitaine Mortureux décide de jeter son quatrième projectile sur un projecteur.

C'est alors que se déroule une scène à la grandeur tragique. « C'est de ma faute si l'obus s'est accroché, déclare l'observateur, je vais le détacher. » Après discussion avec le pilote, il convient de tenter cette héroïque acrobatie lorsque l'appareil se trouvera en vol plané à 800 mètres environ au-dessus du champ.

(A suivre.)

Jacques MORTANE.



L'ÉCOLE DES SIGNALEURS

Un des points les plus caractéristiques de cette guerre, c'est que les inventions les plus perfectionnées de la science y sont mises à profit, mais que souvent les moyens les plus rudimentaires n'y sont pas dédaignés. Ainsi, il arrive fréquemment que, le téléphone et le télé-

graphe se trouvant interrompus au cours de la bataille, il faille communiquer de groupes à groupes à l'aide de signaux conventionnels exécutés avec le bras. Les soldats doivent connaître cet exercice qui semble nouveau, tant l'usage en était perdu dans les anciens âges.

J'ai vu.



LES SOLDATS DE VERDUN : ON LES VOIT AU REPOS... QU'ON SE LES IMAGINE DANS L'ACTION!...

Sous ces vêtements crottés, boueux, troués, déchirés, chez ces hommes d'aspect tranquille et vigoureux battent les cœurs les mieux

accrochés qui aient jamais battu dans des poitrines d'homme... Ce sont les soldats de la Meuse! Ce sont eux qui depuis un mois

opposent la mouvante muraille d'airain de leurs corps qui ne fléchissent pas à la plus formidable tempête de fer et de feu. Pied

à pied ils disputent le terrain dont ils ont la garde sacrée et font payer cher leur crime à ceux qui ont souillé la riche terre des aïeux.

LA GUERRE SOUS-MARINE (Suite) ⁽¹⁾

Par M. A. ROUSSEAU (Collaborateur du Temps).

Bien des questions sont posées par nos lecteurs relativement à la guerre sous-marine ; le sous-marin semble être pour beaucoup un engin mystérieux ; c'est le mur derrière lequel il se passe quelque chose et l'on voudrait savoir ; le secret dont on entoure le sous-marin avive encore la curiosité. La question qui paraît le plus préoccuper à l'heure actuelle est celle-ci : un sous-marin peut-il se rendre d'Europe sur la côte américaine sans se ravitailler ?

Pourquoi pas ? dirons-nous. Le sous-marin de l'heure actuelle peut accomplir cet exploit ; ses progrès ont été si rapides qu'ils n'ont pu être suivis par le public et je vais, si l'on veut bien me le permettre, les exposer.

LES SOUS-MARINS DE HAUTE MER

Le sous-marin d'il y a quelques années, celui qui fut le premier mis au jour était très petit ; à la fin du siècle dernier on considérait notre *Gustave-Zédé* d'alors, de 266 tonnes, comme trop grand et on en diminuait les dimensions ; on fit en France les sous-marins dits *fritures* parce qu'ils portent des noms de poisson : ils déplacent 70 tonnes seulement ; on en mit même en chantier de plus petits encore qu'on dénommait les *Guêpes* et à la construction desquels on dut renoncer, et encore leur opposait-on le sous-marin d'un inventeur civil, M. Goubet, qui déplaçait à peine quelques tonnes et dans lequel deux hommes au plus pouvaient trouver place.

Le sous-marin alors était un enfant qui ne pouvait s'éloigner de la côte et qui avait besoin d'une « nourrice » dans toute la force du terme, une nourrice pour l'alimenter, pour le guider, pour veiller sur ses pas, s'il voulait entreprendre une expédition qui ne fût pas très rapprochée de son port. S'il tentait de s'aventurer en mer pour un long voyage, il devait être escorté d'un navire de surface pendant tout le trajet. On comprend qu'en temps de guerre et dans une zone militaire, pareille pratique était impossible, parce que le convoyeur était exposé à être attaqué et coulé et parce qu'aussi la présence du convoyeur signalait le sous-marin convoyé et pouvait en amener la destruction.

Mais un autre engin, le submersible, dont il a déjà été parlé dans cette étude, allait bientôt changer complètement l'orientation de la navigation sous-marine. Sa conception, on le sait, est due à l'ingénieur français M. Laubeuf. Le submersible, le sous-marin à double coque et à grande flottabilité, devait merveilleusement se développer. Issu d'un concours ouvert par le ministère de la Marine en 1896, il vint contester sa valeur jusqu'en 1904 environ, puis tout à coup il devint en quelque sorte l'unique modèle du navire destiné à la navigation sous-marine et ses progrès s'accomplirent à pas de géant. Cela se comprend en raison des avantages qu'il pré-

sente pour la navigation en surface et pour l'endurance du personnel. Le premier submersible, le *Narval*, déplaçait 106 tonnes, le second type, l'*Aigrette*, en déplaçait 146 ; le troisième, le *Pluviôse*, atteignait 400 tonnes ; il date de huit ans ; aujourd'hui le déplacement de 1 000 tonnes est dépassé.

Le sous-marin français représentant le plus fort tonnage est le *Gustave-Zédé*, deuxième du nom. Voici ses caractéristiques officielles telles qu'elles figurent au budget : déplacement 797 tonneaux ; longueur, 74 mètres, largeur 6 mètres, tirant d'eau 3^m,723 ; puissance maxima 4 800 chevaux ; moteur à combustion intérieure pour la

remplir ses water-ballasts d'une quantité d'eau égale à la flottabilité disponible et alors il peut s'enfoncer sous l'eau sans autre limite pour la profondeur que sa propre sécurité, c'est-à-dire jusqu'au point où sa coque serait incapable de supporter la pression de l'eau qui l'entoure et risquerait d'être écrasée.

Le sous-marin dans sa navigation occupe quatre positions : à la surface d'abord où il a toutes les qualités du navire de surface ; en demi-plongée, c'est-à-dire la coque tout à fait immergée mais laissant au-dessus de l'eau son kiosque d'où son commandant peut le diriger à l'œil nu ; en plongée, laissant émerger le périscope qui permet la vue au-dessus de l'eau, et enfin en plongée complète où le périscope lui-même est immergé et où l'on ne se dirige plus qu'au compas.

A chacune de ces situations correspond en quelque sorte un déplacement différent, mais il ne s'ensuit pas qu'entre chacune la limite est absolument stricte : en naviguant à la surface le sous-marin peut être plus ou moins enfoncé dans l'eau, être léger ou être en surcharge, et plus sa flottabilité est grande et plus il peut prendre d'approvisionnements supplémentaires en combustible ou en vivres et augmenter ainsi considérablement son rayon d'action, ou distance franchissable. C'est ainsi que le *Gustave-Zédé* par exemple, même si avec le déplacement de 797 tonnes ses approvisionnements ne lui permettaient pas d'atteindre New-York en partant de Brest, il pourrait en se surchargeant, sans danger pour sa navigation, prendre à bord tout le nécessaire. Son tirant d'eau étant plus considérable, il irait moins vite, dépenserait un peu plus, mais il arriverait tout de même au but, et son personnel, puisqu'il naviguerait à la surface, n'éprouverait aucune fatigue exceptionnelle.

D'ailleurs des sous-marins ont été calculés de façon à accomplir une traversée aussi longue. Les sous-marins allemands de 80 tonneaux ont une vitesse de 16 nœuds à la surface. Un officier allemand qui a assisté aux essais d'un navire de ce type,

l'*U-47*, les a décrits et a dit que croisant à une vitesse de 8 nœuds, sa consommation est de 10 tonneaux d'huile de pétrole par 1 000 milles parcourus et que normalement il porte 50 tonnes de combustible liquide, ce qui lui donnerait un rayon d'action de 5 000 milles. Dans la pratique, il y aurait certainement lieu de ne point compter sur une aussi grande distance franchissable, car le navire ne pourrait point continuellement marcher à 8 nœuds, c'est-à-dire à la vitesse la plus économique et aussi toujours naviguer en émergence, c'est-à-dire avec son déplacement minimum, donnant la moindre résistance. Il devrait dans bien des cas et forcer sa vitesse et aussi se mettre en demi-plongée pour n'être pas vu de l'ennemi, d'où grande augmentation de consommation de combustible pour une même distance parcourue.

(A suivre.)

A. ROUSSEAU.

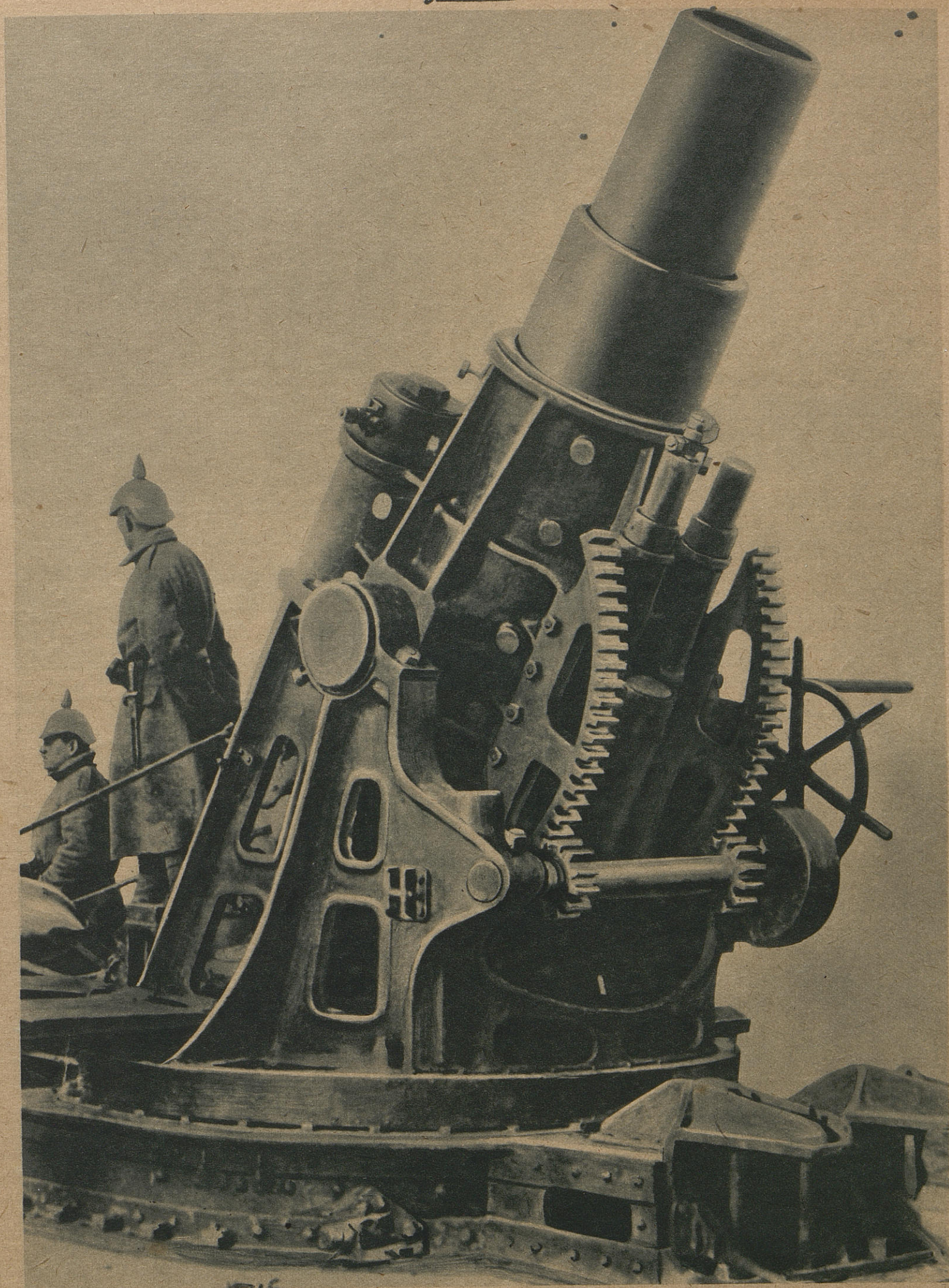


UNE SCÈNE DE LA GUERRE SOUS-MARINE. — Le 4 mars 1915, le sous-marin allemand "U-8" fut coulé au-dessus de Douvres par un destroyer anglais. Les équipages de nos alliés sauvèrent les survivants que l'on voit ici sauter à bord des canots des destroyers accourus à leur secours.

navigation en surface, accumulateur pour la navigation sous l'eau ; vitesse 20 nœuds ; 8 appareils de lancement de torpilles ; effectif : 3 officiers, 37 hommes.

Ces caractéristiques sont celles du navire lorsqu'il émerge et non lorsqu'il est en plongée ; dans ce dernier état, sa vitesse est bien moindre, soit de la moitié à peu près, et son déplacement est beaucoup plus considérable, car il est immergé tout entier. Le déplacement indiqué de 797 tonneaux est le poids de l'appareil complet prêt à naviguer avec le personnel et les approvisionnements en combustible, en vivres et de toutes les matières utiles à sa navigation. Pour s'immerger, il est obligé d'augmenter son poids jusqu'à le rendre égal à celui de l'eau qu'il déplace ; le déplacement dans ce cas atteint 1 000 tonnes ; quand il est à la surface, il dispose donc d'une flottabilité d'environ 25 p. 100. Pour l'annihiler, il doit

(1) Voir le commencement de cet article dans le numéro 67.



LE MONSTRE INUTILE : UN 305 ALLEMAND

Ils en avaient amené quelques douzaines de cette taille pour battre les murs de Verdun. C'est de Skoda qu'ils étaient venus par train spécial, comme les grands personnages. Mais il semble que leur déplacement n'aura pas servi à grand'chose.

Ils ont beau de leur plate-forme lancer à plus de 30 kilomètres des obus de 1 000 kilos et jeter bas, en quatre coups, des montagnes de pierre, il y a quelque chose qu'ils n'ont pas pu écraser. C'est, comme l'a dit un journal anglais, c'est l' "âme française".

L'ARGENT ET LA GUERRE

Par Edmond THÉRY, directeur de l'Économiste Européen (1).

Guillaume II a été couronné empereur allemand en 1888 et le budget de la guerre de l'Allemagne qui était, en 1883, inférieur à ceux de la Russie et de la France, devient, en 1893, le plus important de tous les budgets de l'Europe, et il a gardé cette avance jusqu'à la guerre de 1914, sauf pour l'année 1903 pendant laquelle l'Angleterre, sortant de la guerre du Transvaal, reconstitua son armée.

Ce tableau prouve d'abord qu'entre 1883 et 1893, c'est bel et bien l'Allemagne qui, malgré la Triple-Alliance, a pris l'initiative de l'augmentation des dépenses de guerre, et que, de 1903 à 1913, c'est également elle qui entraîna l'Europe dans la voie des armements à outrance, et cela sans préjudice de sa marine militaire, ainsi que le montre le tableau suivant :

BUDGETS DE LA MARINE MILITAIRE
DES GRANDES NATIONS DE L'EUROPE
(En millions de francs.)

Pays.	1883.	1893.	1903.	1913.
Allemagne	46	107	277	593
Autriche-Hongrie	23	25	52	151
Angleterre	270	356	786	1.119
France	205	255	313	489
Italie	58	108	127	257
Russie	122	133	308	609
Totaux	724	984	1.863	3.218

Ici la politique agressive de l'Allemagne se révèle dans toute sa rigueur.

La monstrueuse guerre qui déchire actuellement l'Europe, guerre que le militarisme allemand a voulue et provoquée, est la conséquence logique de la politique bismarckienne, intensifiée par Guillaume II ; mais elle en sera aussi l'effondrement irrémédiable, car l'humanité tout entière, menacée dans son existence, a déjà décidé de mettre l'Allemagne hors la loi.

Il ne sera jamais possible d'établir ce que la politique allemande — dont le caporalisme de Frédéric II et la Kultur des intellectuels modernes sont l'alpha et l'oméga — a coûté à l'Europe, car jamais aucune statistique ne pourra évaluer — même approximativement — les effroyables pertes de toute nature que les guerres qu'elle a suscitées ont fait subir aux États qui en ont été et qui en sont encore aujourd'hui les victimes.

Mais ce que l'on peut additionner, comparer et produire avec quelque certitude de vérité, ce sont les dépenses d'ordre militaire que les grandes nations de l'Europe, obligées de suivre l'exemple de l'Allemagne, ont dû inscrire dans leur budget de temps de paix, pendant les trente années qui ont précédé la guerre de 1914.

Et encore ferai-je observer que les dépenses de guerre et de marine militaire relevées dans les budgets de prévisions votés par les Parlements de ces nations, ne sont elles-mêmes que des *minima*.

Voici d'abord les budgets de la guerre par période décennale :

BUDGETS DE LA GUERRE DES GRANDES NATIONS
DE L'EUROPE
(En millions de francs.)

Pays.	1883.	1893.	1903.	1913.
Allemagne	458	716	810	1.689
Autriche-Hongrie	295	330	428	444
Angleterre	432	445	1.750	203
France	584	634	688	987
Italie	253	248	282	429
Russie	772	700	878	1.468
Totaux	2.794	3.076	4.030	5.720

(1) Voir le commencement de cet article dans le numéro 71.

Le dénouement de la guerre russo-japonaise de 1895, dans lequel l'Allemagne était intervenue aux côtés de la France et de la Russie — ce qui lui permit de prendre possession, en 1897, de la magnifique baie de Kiao-Tchéou que le Japon lui a reprise l'année dernière — donna à Guillaume II la ferme volonté de développer d'une manière considérable les forces navales de l'empire allemand.

La majorité du Reichstag était absolument opposée à ce projet, mais on sait avec quelle persévérance et avec quelle habileté l'empereur sut vaincre toutes les résistances et obtenir une première fois, en 1898, ce fameux *septennat* maritime qui devait porter à la fin de 1905 le nombre des vaisseaux de ligne allemands à 17, les garde-

développer sans préjudice de l'accroissement des forces navales.

DÉPENSES MILITAIRES TOTALES DES GRANDES
PUISSANCES DE L'EUROPE
(En millions de francs.)

Pays.	1883.	1893.	1903.	1913.
Allemagne	504	823	1.087	2.282
Autriche-Hongrie	318	355	480	598
Angleterre	702	801	2.536	1.827
France	785	889	1.001	1.472
Italie	311	356	409	681
Russie	899	833	1.186	2.078
Totaux	3.518	4.057	6.099	8.938

Ainsi, entre 1883 et 1913, l'Allemagne a augmenté ses dépenses d'ordre militaire de 1 578 millions de francs, ou 315 p. 100, alors que l'accroissement de l'Angleterre n'a été que de 160 p. 100, celui de la Russie de 132 p. 100 et celui de la France de seulement 86 p. 100.

Mais, pour l'état-major allemand qui préparait la guerre, cette augmentation de dépenses n'était pas suffisante, car il fit présenter vers la fin du mois de mars 1913 au Bundesrath un projet de loi portant l'effectif de paix de l'armée allemande à 866 000 hommes, et comportant 1 230 millions de francs de dépenses extraordinaires à couvrir par une contribution de guerre payée par la fortune acquise et de nouvelles dépenses ordinaires annuelles devant s'élever à 220 millions de francs environ à partir de 1915.

Le Reichstag vota le projet sans opposition sérieuse de la part des socialistes, et c'est en raison de ce projet — qui était une menace directe pour la paix publique et pour la France en particulier, — que notre Parlement vota le retour à la loi de trois ans.

Sous l'influence de la politique allemande, devenue chaque année plus arrogante, plus tracassière et plus exigeante, les dépenses annuelles d'ordre militaire des six grandes puissances de l'Europe ont augmenté de période décennale en période décennale et se sont élevées, en chiffres ronds, de 3 800 millions de francs en moyenne de 1883 à 1893, à 5 400 millions de francs de 1893 à 1903 et à 7 800 millions de francs de 1903 à 1913. Pour les trente années observées, le total pour ces six grandes puissances doit dépasser 170 milliards de francs.

C'est, à 10 milliards près, ce que ces mêmes puissances ont déjà dépensé pendant les dix-huit premiers mois de la guerre 1914-1915-1916, guerre que l'état-major général allemand croyait terminer victorieusement en trois mois.

III. — LES DÉPENSES DE LA GUERRE 1914-1915-1916.

Sauf l'Allemagne qui, préparant l'agression depuis plusieurs années, avait procédé dès le mois d'avril 1914 à une véritable mobilisation économique, aucune des nations engagées dans la lutte n'était, au point de vue financier, préparée à la guerre ; elles durent toutes recourir d'abord à la circulation fiduciaire de leur banque nationale d'émission pour se procurer les capitaux que l'entrée en campagne de leur armée exigeait immédiatement.

(A suivre.)

EDMOND THÉRY.



A LA BOURSE DE NEW-YORK

Dans cet immense hall, à Wall-Street, où les Rockefeller, les Carnegie, les Morgan et les Vanderbilt sont les rois de l'or, le mark baisse toujours.

côtes cuirassés à 8, les grands croiseurs à 19 et les petits croiseurs à 26.

Mais à la suite de l'augmentation des flottes anglaise, russe et française — elle-même décidée après le vote du *septennat* allemand — et après l'écrasement de la flotte espagnole par la flotte américaine (1898), le premier programme fut jugé insuffisant et Guillaume II, d'accord avec l'opinion publique de l'Empire, saisit le Reichstag (janvier 1900) d'un nouveau plan de constructions navales échelonné sur une période de dix-sept ans et ayant pour objet de doubler la puissance de la flotte militaire allemande.

Ce nouveau projet, qui devait coûter au budget impérial une dépense extraordinaire de 5 440 millions de francs à répartir entre 1900 et 1917 (320 millions par an), amena l'Angleterre à augmenter aussi ses constructions nouvelles, et bon gré, mal gré, les autres grandes puissances de l'Europe durent suivre le mouvement et s'engager dans le *maritimisme*, comme elles avaient précédemment dû subir le *militarisme* qui continua d'ailleurs à se

J'ai vu...

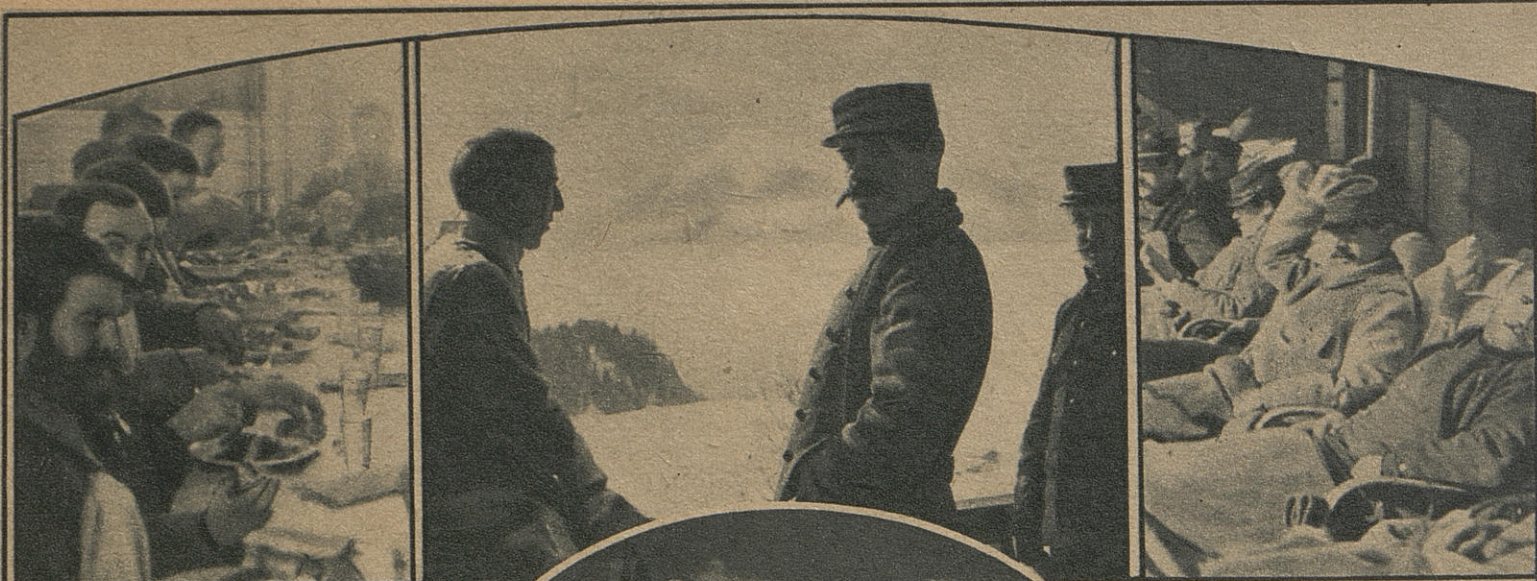
LE GLORIEUX 20^e CORPS ET SON CHEF LE G^{al} BALFOURIER



Les héros de Verdun défilent devant les grands chefs.



" S. M. l'Empereur me charge de vous prier de transmettre au général Balfourier et au 20^e corps d'armée français les sentiments de sa plus vive admiration et de toute son estime pour la brillante conduite qu'ils ont eue dans les batailles livrées sous Verdun... " C'est par ce télégramme envoyé, d'ordre du tsar, par le général Alexeïeff au général Joffre, que le grand public a appris, pour ne plus l'oublier, le nom désormais glorieux du général Balfourier. C'est lui qui à la tête de la division de fer a arrêté les attaques allemandes. Le voici pris dans deux attitudes, tandis que le général Joffre décore sur la petite place d'une ville près du front, célèbre par deux bombardements qu'elle eut à subir, les héros de ses régiments.



A table.

La cure d'air.



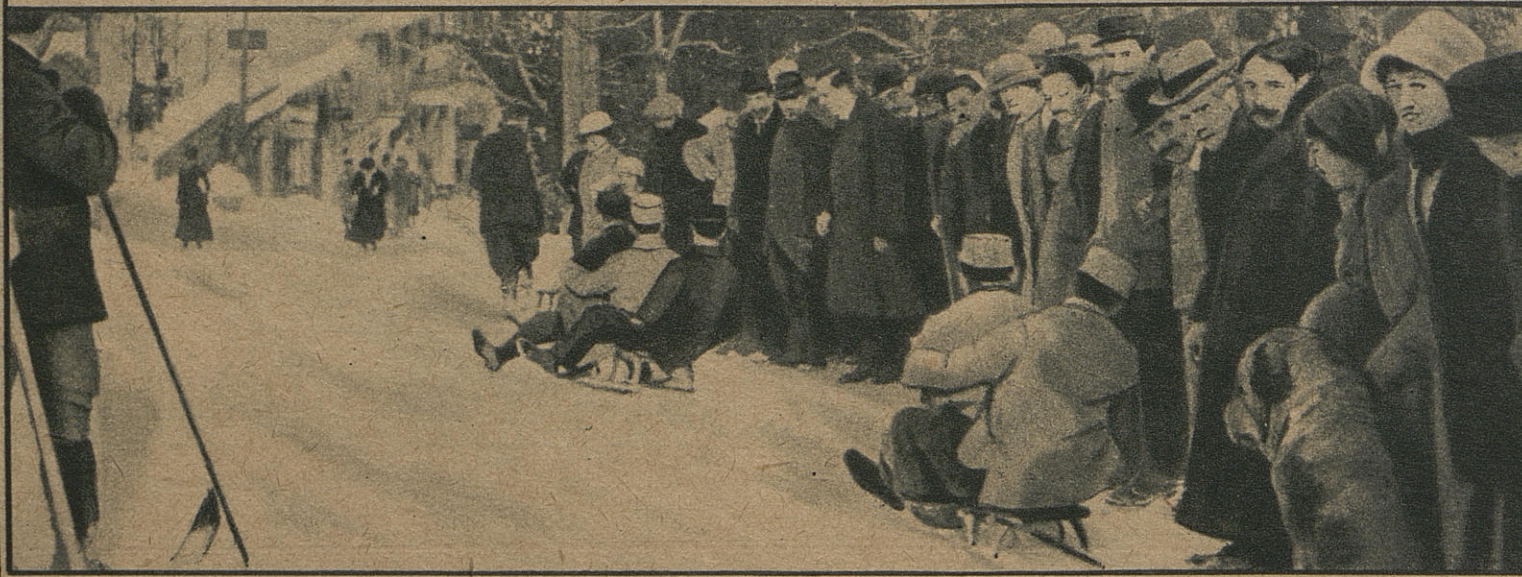
La course à la luge.



Le sanatorium de Leysin.



Le retour de la promenade.



Toute la foule des touristes, toujours sympathique, assiste aux jeux de nos soldats.

NOS SOLDATS PRISONNIERS CONVALESCENTS REPRENNENT DES FORCES EN SUISSE, A LEYSIN

Sur l'initiative de S. S. le pape Benoît XV et avec l'approbation enthousiaste de la Suisse, il a été décidé que certains de nos prisonniers atteints d'affections de poitrine, surtout les tuberculeux, seraient hospitalisés à Leysin, en Suisse, où des

soins leurs seraient donnés. De notre côté, nous agissons de même à l'égard des prisonniers allemands, qui sont dirigés sur Davos. Voici nos soldats à Leysin, dans un merveilleux sanatorium où le D^r Rouler ranime leurs forces et ressuscite leur moral.

LA VIE CHÈRE, par Fabiano



- Deux louis le mètre, comme c'est cher !
- Madame, c'est la guerre...
- Ils se battent donc à coups de jupons, maintenant !...

J'ai vu...



LE CŒUR DE PARIS EST ALLÉ AU PRINCE ALEXANDRE DE SERBIE

La triple auréole de la jeunesse, du courage et du malheur était pour le prince Alexandre un sûr garant de l'accueil que lui feraient Paris et la France tout entière. Les événements ont

dépassé les prévisions. L'enthousiasme de la foule, au passage du jeune prince qui est allé sur le front féliciter de leur courage les héros de Verdun, fut à chaque sortie indescriptible.