

J'ai vu...



LE CAPITAINE BOUCHARDON ET SES DEUX INCULPÉS DE MARQUE

A gauche. — Le détenu N° 1 (Paul Bolo).
A droite. — Le détenu N° 17 (Joseph Caillaux).



Le capitaine allemand Stimling agitait le bras dans la nuit, et criait aux cuirassiers : « A droite ! messieurs, s'il vous plaît ! »

LA RANDONNÉE D'UNE AUTOMOBILE BOCHE A TRAVERS LES LIGNES FRANÇAISES

(D'APRÈS LE RÉCIT D'UN DES LEURS DE L'AVENTURE : LE CAPITAINE STIMLING)

Le 14 septembre 1914, à 2 h. 30 de l'après-midi, deux automobiles montées par des militaires allemands en uniforme, partirent de Roye avec mission de pénétrer dans nos lignes jusqu'à la Seine et de faire sauter le pont du Manoir, à 3 kilomètres de Pont-de-l'Arche.

Le capitaine Stimling, du génie, commandait l'expédition, aidé en cela par le lieutenant d'infanterie de réserve Hoffmann. Un adjudant, un sous-officier, une dizaine d'hommes, d'abondantes munitions et des cartouches de dynamite formaient le reste du chargement.

L'ordre de marche était simple : se cacher le jour et rouler la nuit. En cas d'incident, payer d'audace. Stimling et Hoffmann parlaient bien français. La troupe était disciplinée. Seul le chauffeur, pris sur place, n'était pas sûr. Le capitaine Stimling, assis à son côté, lui tenait son revolver contre la boîte crânienne, ponctuant ses ordres de pressions significatives. La seconde auto suivait.

Abrutée à la fin de la journée dans un bois, la bande reprit sa route avec la nuit. Elle croisa un régiment de cuirassiers le long duquel il lui fallut aller lentement. Les cavaliers barraient la route dans toute sa largeur et le capitaine Stimling, appuyant d'une main son revolver sur la tête du chauffeur, penchait le

corps en avant, agitait le bras et criait : « A droite, messieurs, s'il vous plaît, à droite, messieurs. » Tout le monde se rangea à droite et les autos passèrent.

La deuxième nuit, elles tombèrent sur un régiment de dragons. L'habile manège recommença. Pourtant un dragon frôlé de près eut un sursaut : « Ce sont des Allemands ! » Le camarade qui venait derrière se pencha, regarda les uniformes, les casquettes, très semblables de forme et voisins en couleur de ceux de l'armée anglaise et répondit : « Mais non, ce sont des Anglais ! »

A partir de ce moment les Boches naviguèrent sous pavillon britannique au milieu de nos troupes accueillantes. Dans un

encombrement, le moteur de la première voiture cala. Les Allemands n'eurent même pas à descendre. Un officier français tourna la manivelle et leur souhaita bon voyage. Près d'Etrépany, au sud de la forêt de Lyons, ce fut la panne. Il fallut plus d'une heure pour la réparer. Un voyageur qui passait en voiture s'arrêta et fit la causerie : « Anglais?... Anglais, oui, monsieur. »

Il est probable que cette seconde nuit l'expédition, contrariée par ses rencontres, erra quelque peu. Le capitaine Stimling croyait gagner Pont-de-l'Arche. Il se trouva au jour dans la forêt de Lyons, près de Martagny.

Mal lui en prit, car ses précautions le perdirent. Ayant aménagé un creux naturel en tranchée, blotti au fond avec sa troupe, il attira l'attention d'une femme du village, Mme Delacour. Celle-ci prévint la maréchaussée qui se mit en quête. Les Boches accueillirent les gendarmes par un feu de salve : un maréchal des logis, deux gendarmes, furent tués, le chauffeur qui les amenait, mortellement blessé, Stimling et sa bande s'enfuirent, laissant un mort sur place.

◆ ◆ ◆

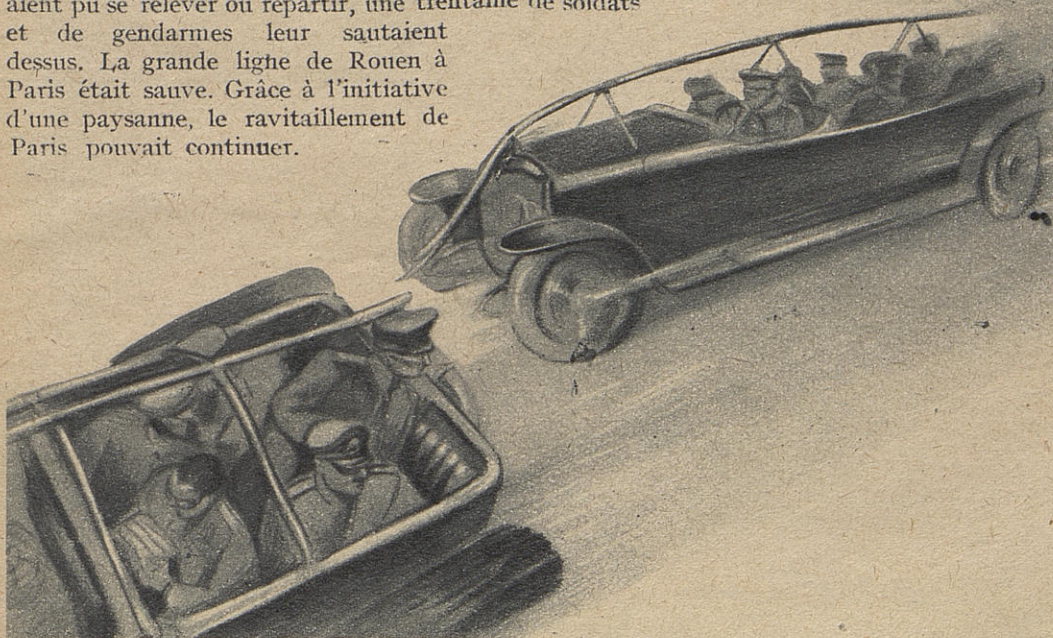
Alors la grande poursuite commença. Les Boches filaient, à la fin du jour, sur la route de



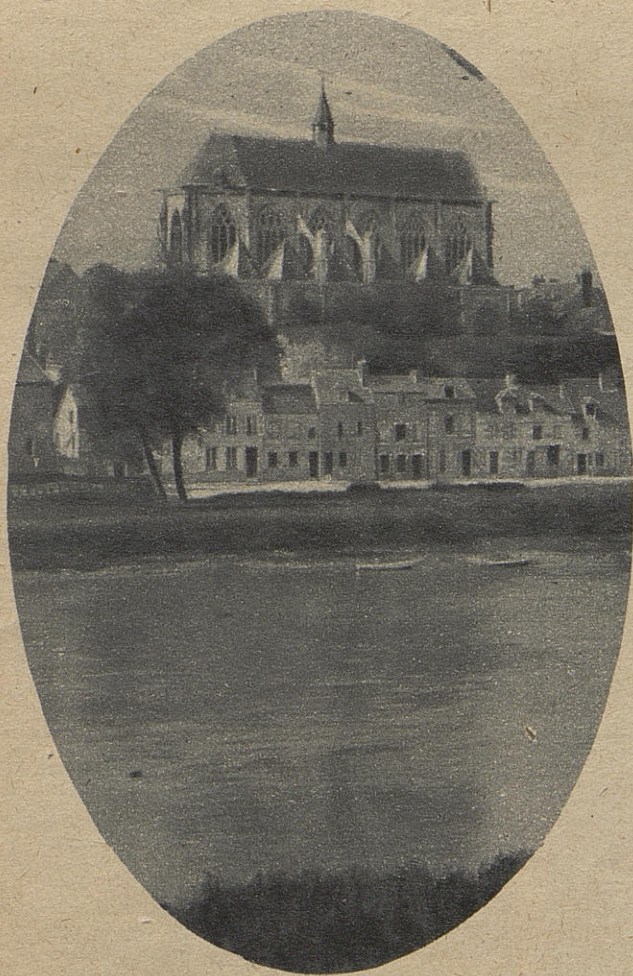
Le pont du Manoir sur lequel passe la grande ligne de Rouen à Paris et que voulait faire sauter le capitaine Stimling.

J'ai vu.

Paris à Rouen, par Etrépnay et Ecois. Où allaient-ils? Que tentaient-ils? Dans quelle direction les guetter? Le préfet de l'Eure alerta tous les postes du département vers 10 heures du soir. Gendarmes, territoriaux, G. V. C. étaient debout à minuit. Il était temps, les Boches touchaient au but. Leurs autos roulaient, roulaient en vitesse, le chauffeur toujours activé par le canon du revolver de plus en plus pressant. Eut-il peur? Fit-il un faux mouvement? Ce mouvement fut-il volontaire? En arrivant à Pont-de-l'Arche la voiture de tête culbuta dans le fossé de la route. L'autre stoppa. Avant que les Boches aient pu se relever ou repartir, une trentaine de soldats et de gendarmes leur sautaient dessus. La grande ligne de Rouen à Paris était sauvée. Grâce à l'initiative d'une paysanne, le ravitaillement de Paris pouvait continuer.



Alors la grande poursuite commença, les autos allemandes roulaient, roulaient en vitesse.

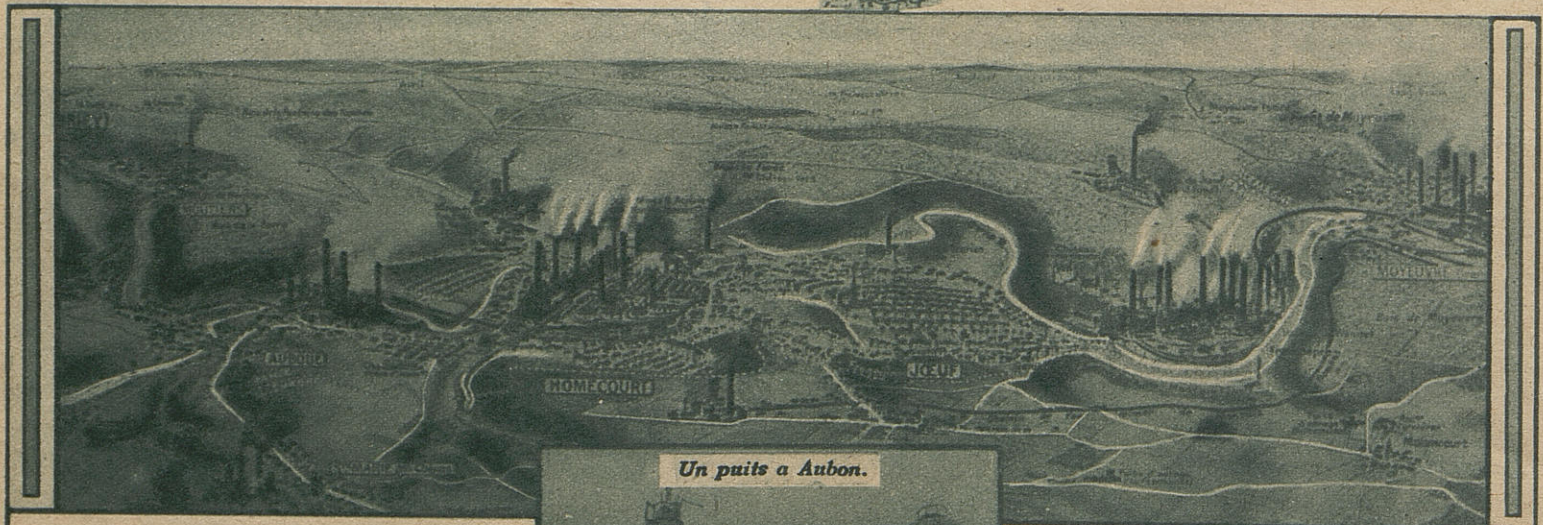
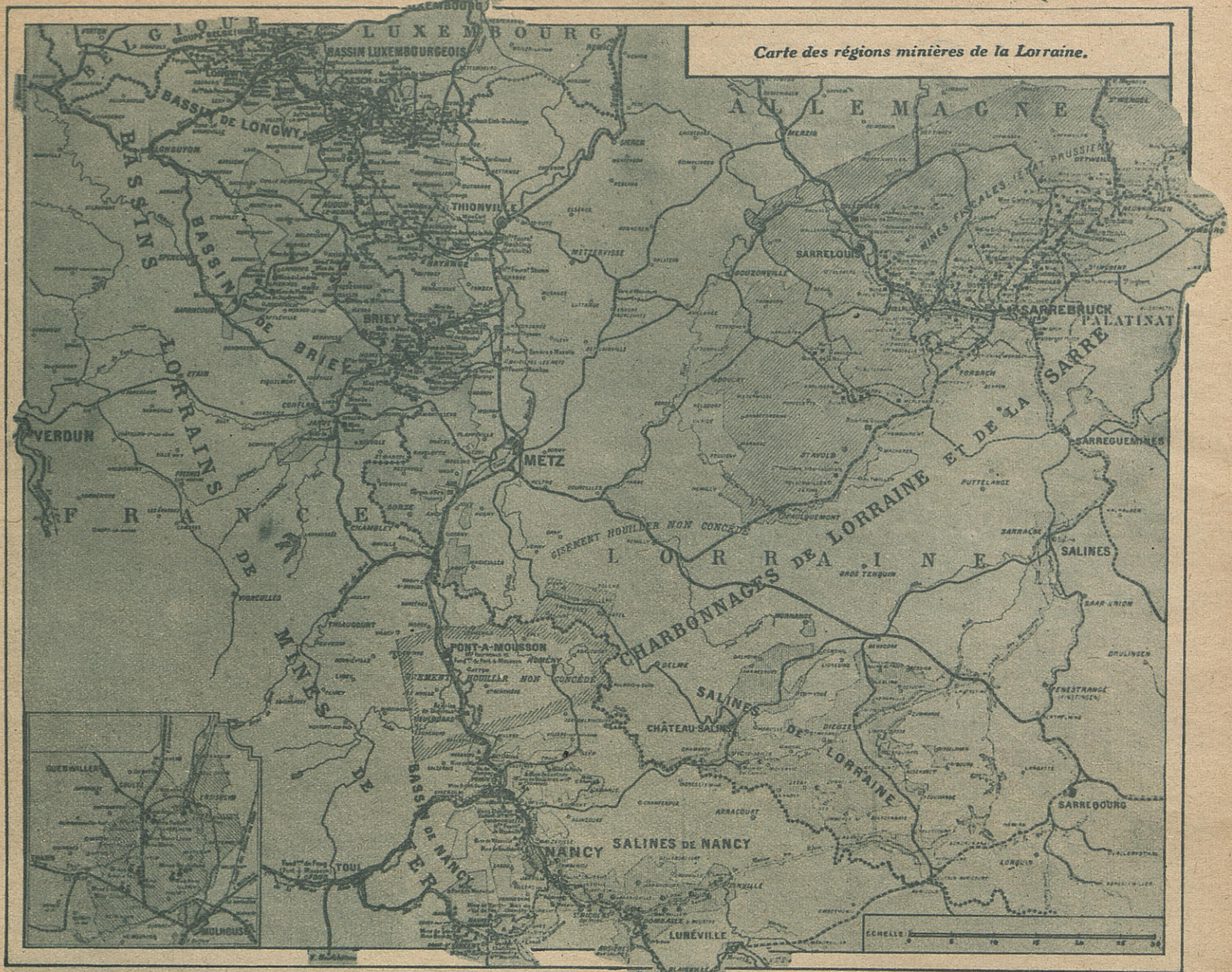


Le Pont de l'Arche, à 3 kilomètres du pont du Manoir. C'est là que vint culbuter l'auto du capitaine allemand.



« Le malheur de l'un fait le bonheur de l'autre », dit en français le capitaine Stimling à son gardien rayonnant de joie.

Lorsqu'il se trouva les deux mains ligotées en présence du sous-officier chargé de l'emmener, lui et sa troupe, vers la prison, le capitaine Stimling, remarquant la joie de son gardien, proféra ce simple proverbe: « Le malheur de l'un fait le bonheur de l'autre ». Et il le dit en français.



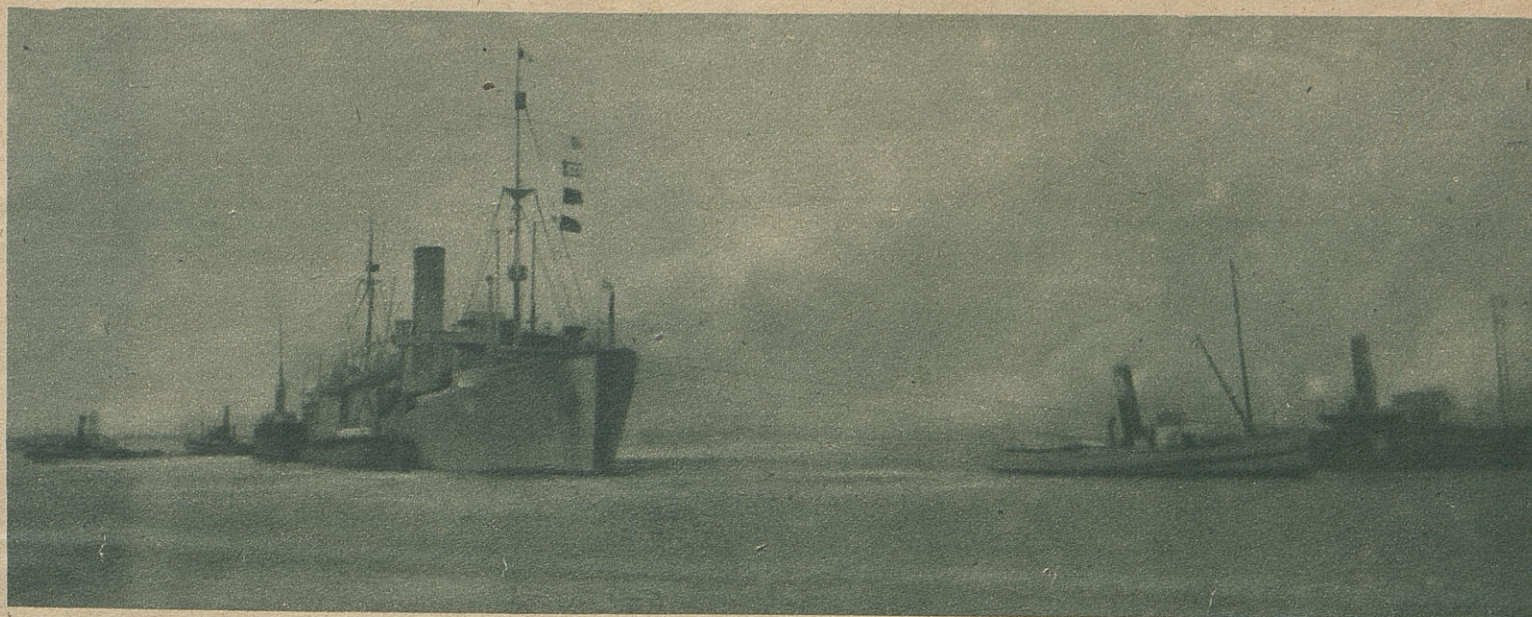
Un puits à Aubon.

Le bassin de Briey

Les pangermanistes n'en veulent pas démordre. Pour eux, il n'est pas de paix possible sans annexions, et en tête des annexions figure celle des bassins de Briey et de Longwy, où l'abondance de la *minette* a permis à nos ennemis de ne jamais manquer ni de fer ni d'acier depuis le début des hostilités. Les chiffres de 1913 concernant la production de fer de l'Allemagne et de la France expliquent clairement la nécessité impérieuse qu'ont les Allemands de s'approprier le reste du bassin lorrain. En France, sur une production totale de 21 275 000 tonnes par an, le département de

(à vol d'oiseau).

Meurthe-et-Moselle figure pour 19 813 000 tonnes. En Allemagne, la Lorraine annexée donne annuellement 21 135 000 tonnes de fer sur la production totale de tout l'Empire qui est de 28 600 000 tonnes. En groupant les deux gisements de la Lorraine, le pays qui en sera le maître atteindrait donc une production de 40 948 000 tonnes, tandis que les gisements réunis des autres régions d'Allemagne et de France ne forment qu'un total de 9 377 000 tonnes. Le problème de la guerre est donc bien simple : celui qui possèdera toute la Lorraine sera le vainqueur parce que seul il aura les moyens de rester le maître.



UN TORPILLAGE EN MER

Le "Demarara", vapeur à 2 hélices et 6 chaudières torpillé près de nos côtes, est traîné vers le bassin par six remorqueurs après avoir provisoirement aveuglé la brèche.

LA DÉFENSE CONTRE LES SOUS-MARINS

CAMOUFLAGE ET BOMBES

On télégraphiait dernièrement de Washington que le « Conseil de navigation » avait adopté des règles ayant pour objet de réduire la visibilité des navires de commerce américains en vue de diminuer dans la mesure du possible les effets des attaques dont ils sont l'objet de la part des sous-marins.

Les règles édictées par le « Shipping Board » sont strictement appliquées en particulier par les navires jaugeant plus de 2 500 tonnes.

Il existe deux moyens auxquels on a recours pour assurer ce genre de protection, le camouflage et le jet de bombes d'un modèle nouveau destinées à produire des nuages artificiels.

Le premier procédé, le maquillage des navires est déjà appliqué en Angleterre; en Amérique et d'ailleurs aussi en France à bord de nos bâtiments composant les convois qui assurent les services côtiers.

Il consiste en particulier à peindre le bâtiment de façon à modifier son aspect et à tromper ainsi sur ses dimensions et formes réelles ou encore à rendre celles-ci imprécises en recourant à des teintes judicieusement choisies.

D'ailleurs il n'existe pas encore de règles bien définies pour obtenir ces résultats. Autrefois les coques étaient recouvertes sur toute leur étendue d'une couche de peinture de teinte uniforme, or c'est cette uniformité de couleur que l'on cherche aujourd'hui à rompre en introduisant des bandes plus ou moins larges de colorations différentes, les unes verticales et se profilant par exemple dans le prolongement des mâts ou de la cheminée quand le bâtiment présente son travers à l'observateur, les autres au contraire horizontales.

Ainsi on peut concevoir que sur toute l'étendue de la ligne de flottaison et parallèlement à elle il soit tracé sur la coque une large bande ayant la couleur de la mer, le reste de la coque étant peint différemment. Une pareille disposition aurait pour effet de faire paraître le navire moins élevé qu'il ne l'est réellement, tout en donnant l'illusion d'un bâtiment ayant une faible hauteur comparativement à sa longueur.

En ce qui concerne le second moyen de protection c'est-à-dire les nuages artificiels on sait qu'il est depuis longtemps en usage, mais ce qu'il comporte de signaler ici, ce sont les perfectionnements apportés dans son emploi depuis son adoption.

Au début on se servait tout simplement de

caisses que l'on jetait à la mer après les avoir préalablement remplies d'une composition ayant la propriété de dégager une fumée noire et très opaque formant écran nuageux derrière lequel le navire pouvait se dérober.

Mais ce procédé était défectueux car le nuage marquait avec précision l'emplacement même où le navire venait de disparaître, de sorte que l'adversaire pouvait pendant quelque temps continuer à tirer dans cette direction avec encore quelques chances de l'atteindre.

Plus tard on substitua aux caisses des bombes, ce qui constituait déjà un progrès appréciable, car la bombe venait éclater à une certaine distance du navire qu'elle était destinée à masquer, de sorte qu'on évitait ainsi l'inconvénient signalé plus haut.

Enfin, on est parvenu à réaliser le dernier perfectionnement dont ces engins sont susceptibles, en recourant à des bombes d'un type nouveau qui, au lieu de fumées noires et lourdes, produisent un léger rideau de nuages dont les apparences sont telles qu'on peut le confondre avec les brouillards qui se produisent à la surface des mers dans certaines conditions atmosphériques.



Il est intéressant de rappeler ici que les Allemands ont, dès le début de la guerre, expérimenté des procédés analogues pour dérober leurs zeppelins et avions aux vues des batteries terrestres anti-aériennes.

Les journaux ont relaté aussi que leur intention avait été d'employer pour la fabrication des ailes d'aéroplanes une matière transparente qui devait les rendre invisibles quand elles se projetaient sur l'azur du ciel. Mais nous n'avons pas ouï dire qu'une suite ait été donnée à ce dernier projet d'invention.

D'ailleurs ils ne sont pas bornés à employer dans les airs les nuages artificiels, ils les ont utilisés également à bord de leur flotte de guerre.

La connaissance de la décision du Shipping Board ne leur révélera donc aucun secret.

Quoi qu'il en soit, on peut se rendre compte de tous les services que procure l'emploi des nouvelles bombes américaines à bord des bâtiments alliés.

Ainsi l'expert anglais Arthur Pollen, nous apprend le *Radio*, affirme que grâce aux inventions nouvelles la guerre sous-marine ne saurait plus constituer une menace pour l'Entente.

Sans doute nous devons nous attendre à éprouver encore des pertes très lourdes, elles sont même inévitables, mais le nœud de la question se résume dans le fait que le tonnage construit soit supérieur au tonnage coulé. Or; le discours de Sir Eric Geddes, premier Lord de l'Amirauté nous a fixés à cet égard.

On peut donc envisager l'avenir avec la plus grande confiance.

Le *Lokalanzeiger* relatait dernièrement que dans une allocution adressée aux équipages d'un sous-marin allemand, le Kaiser avait mis en relief l'énorme développement de cette arme, en faisant remarquer qu'un voyage de trois ou quatre semaines était considéré maintenant comme une chose tout à fait naturelle. C'est possible et il est certain que les progrès de cette arme se poursuivront encore. Mais il vient d'être remarqué que la question n'est pas là, et l'expérience de trois années et demie de guerre est bien faite pour nous rassurer pleinement.

On voit que sans parler des forces maritimes et aériennes nous possédons des moyens de lutter victorieusement contre les sous-marins.

Tout cela n'empêche pas le comte Herling de dire que la guerre commerciale sous-marine exerce conformément aux plans allemands ses effets redoutables impossibles à parer, et il ajoute : « C'était etc'est encore le seul moyen couronné de succès et vraiment efficace de guerre économique contre la puissance qui est à la tête de nos adversaires afin de l'atteindre au point sensible. »

Les Allemands peuvent au Reichstag applaudir ces belles paroles bien qu'elles sonnent creux.

Quand le Chancelier affirme que les coups de ses sous-marins sont impossibles à parer, il n'ignore pas que la vérité est toute contraire et s'il l'oubliait, les paroles prononcées par un de ses compatriotes le capitaine Persius se chargeraient de le lui rappeler.

« Toute personne qui réfléchit, écrit cet officier dans le *Berliner Tageblatt*, doit convenir que nos sous-marins ont toujours une tâche considérable à accomplir et ne voudrait à aucun prix prédire quel temps il faudra pour la mener à bien. »

Le capitaine Persius laisse clairement entendre sa pensée : ce n'est pas à son avis par les sous-marins que l'Entente sera vaincue.

Attendons sans crainte les sentences de l'histoire...

AMIRAL X.

UN COMBAT DE NUIT
AU LARGE DE NIEUPORT
LA FIN DU "GOLIATH"
(20 mai 1917)

Dans la nuit du 19 au 20 mai 1917, une patrouille de quatre contre-torpilleurs français était sortie du port de Dunkerque pour surveiller la côte belge. Attaqués à bout portant par une escadrille ennemie composée de six grands destroyers du dernier modèle, les bâtiments français sans se soucier de leur infériorité numérique foncèrent sur leurs adversaires qui n'échappèrent à l'abordage qu'en battant précipitamment en retraite. L'un des navires allemands, le Goliath fut incendié par nos obus. Voici, d'après les renseignements d'un témoin qui prit part au combat en qualité d'officier torpilleur, le récit de cet épisode glorieux :

De patrouille ce soir là, la petite escadrille avait quitté Dunkerque sur les 22 heures. Aussitôt hors des jetées, les quatre contre-torpilleurs avaient pris la grande passe,

Le temps était assez beau. Aucune houle n'agitait la surface de la mer ; mais par contre l'obscurité était telle par cette nuit de mai sans lune qu'il était absolument impossible de rien distinguer au delà d'un rayon de 500 mètres.

A bord, tout le monde avait pris le poste de combat sitôt l'escadrille engagée dans la grande passe, filant vers le nord, tout en longeant la côte belge.

Jusqu'à minuit trente, les guetteurs n'avaient encore rien signalé de suspect, et une fois arrivé en face de Nieuport, but extrême de la patrouille, le virant de bord fit demi-tour pour revenir sur Dunkerque. Pour lutter contre le sommeil et la fatigue, les marins avaient pris le café avec la goutte. Le retour semblait devoir s'effectuer sans plus d'incidents que la première partie du voyage, lorsque tout à coup — il était exactement 1 h. 10 du matin — cinq ou six lueurs déchirèrent l'obscurité entre la terre et les contre-torpilleurs, tandis qu'autant de détonations ébranlaient l'atmosphère.

Des obus passèrent en sifflant par-dessus le et l' pour aller se perdre à quelques encablures.

A bord du chef d'escadrille, un commandement bref retentit : « Armez les pièces ! » Mais le capitaine de frégate qui commande en chef la flottille a une minute d'hésitation. Est-ce l'ennemi qui tire ainsi sur la patrouille française ? Ou ne s'agit-il pas plutôt de destroyers anglais partis de Douvres pour accomplir la même besogne que les nôtres et qui ne pouvant discerner la nationalité des quatre contre-torpilleurs dont ils n'aperçoivent que le sillage, ont voulu les arraisonner.

Aussi le allume-t-il ses feux de reconnaissance, manœuvre que les bâtiments qui le suivent, répètent aussitôt. Par trois fois, ceux qui ont tiré les coups de canon font les mêmes signaux. Allons ! Ce n'était qu'une fausse alerte et ce sont bien des amis !

Mais non ! Il ne s'agit encore que d'une nouvelle ruse d'un ennemi toujours déloyal qui, profitant de l'hésitation des Français, et aussi de l'indication donnée par les feux, tire une seconde bordée, presque à bout portant et qui, cette fois, porte en plein. Car l'escadrille allemande qui, selon toute probabilité, se glissait tous feux éteints le long de la côte pour aller bombarder l'unkerque, n'est certes pas à plus de 1 200 mètres des navires français.

Et c'est en effet à 1 200 mètres que le et ses compagnons d'escadrille ouvrent le feu pour riposter pendant que le capitaine de frégate retourne sur Nieuport tout en conservant la tête de file. Les obus de l'ennemi ont fait quelques dégâts, mais cela n'entrave pas la manœuvre et ne compromet pas notre ligne de combat.

Un obus de 88 est entré par tribord dans la chaufferie du

La vitesse du navire — grand destroyer d'escadre — est tombée en subit naturellement quelque ralentissement mais le chef d'escadrille reste néanmoins à son poste d'honneur.



Les Français ont engagé le combat à leur tour. Leurs pièces de à tir rapide sont entrées dans la danse et obéissent au même mot d'ordre, les quatre bâtiments, tout à tirant, foncent vers la terre, pour prendre l'ennemi à l'abordage ou pour l'éperonner et le couler si possible.

De grands pinceaux lumineux balayent maintenant la surface de la mer. Ce sont les phares de la côte qui promènent ainsi leurs faisceaux de lumière pour éclairer ce tragique combat dont les adversaires ne se voient pas mais se devinent par les flammes des canons, crachant leurs obus à bout portant.

Et les grosses pièces des batteries côtières de se mettre de la partie à leur tour et de tirer sur les destroyers allemands qui doivent être au moins au nombre de six et qui, dès lors, semblent se trouver bien en péril.

L'ennemi a d'ailleurs bien compris sa situation. Non seulement, il a renoncé à poursuivre son but, mais il sait qu'il ne peut plus trouver son salut que dans une retraite précipitée et il ne cherche plus qu'à se replier sur Ostende. Il se défend avec rage ; une de ses dernières bordées fait de sanglants ravages à bord du ; un obus, frappant de plein fouet sur la passerelle du commandant, coupe en deux le lieutenant de vaisseau Bigot, tue l'officier en second avec cinq marins et en blesse une dizaine d'autres. Criblé de débris de ferrailles, perdant son sang par six blessures, l'enseigne Peyronnet prend le commandement du navire et continue le combat

Mais les bâtiments allemands, rompant devant un adversaire inférieur en nombre, ont réussi à prendre de la distance. Il serait dangereux pour les nôtres de les poursuivre davantage à une aussi petite distance de la terre, exposés qu'ils seraient aux batteries de côte, sans compter les risques des bancs de sable et des champs de mines. Aussi, bien à contre-cœur, abandonnent-ils la chasse, non sans avoir prodigué aux fuyards deux dernières volées de mitraille.

L'escadrille française restait maîtresse du champ de bataille, après une lutte particulièrement dure qui n'avait pourtant pas duré plus de vingt minutes.

Jusqu'à 2 heures du matin, les nôtres continuèrent néanmoins à patrouiller, aidés par les projecteurs de la côte qui fouillaient la mer, jusqu'à ce que des vedettes appelées de par sans fil vinssent les relever.

Le suivi de ses trois patrouilleurs remet alors le cap sur son port d'attache. Le petit jour commence à poindre. Par-dessus les navires vainqueurs, des hydroavions aux cocardes tricolores passent pour aller reconnaître l'ennemi en fuite. Nos aviateurs arrivent assez à temps pour apercevoir, à l'entrée du port d'Ostende un grand destroyer qui en remorque péniblement un autre aussi grand mais à bord duquel un incendie fait rage. C'est le résultat des derniers coups de canon tirés par les contre-torpilleurs français : ils ont mis le feu au Goliath, un des plus puissants destroyers de la flotte du kaiser. Des bérêts de matelots et différentes épaves ramassés par les vedettes dunkerquoises ont permis d'identifier le vaincu.



Le silence règne de nouveau sur la mer. On n'entend plus que le bruit des turbines des contre-torpilleurs regagnant Dunkerque et le ronronnement des moteurs des hydroavions patrouillant dans le ciel.

Un jour sale se lève, lorsqu'à 2 h. 30, l'escadrille pénètre dans le sas. Sur le quai, des voitures d'ambulance sont arrêtées et leurs lanternes clignotent lugubrement dans la brume. Demandées par T. S. F., elles sont venues pour chercher les blessés et les conduire à l'hôpital maritime.

Quant aux morts, un coin de cette terre française, pour laquelle ils viennent de donner si généreusement leur vie, les attend dans le cimetière militaire. Depuis, ils dorment sous la protection de la cité de Jean-Bart qui portant maintenant la croix de la Légion d'honneur dans ses armes sert d'exemple à toute la nation.

HENRY COSSIRA.

LA SEMAINE MARITIME

La question qui préoccupe à juste titre le public peu familier avec les choses de la mer est celle-ci : dans quelle mesure la guerre sous-marine menée par les Allemands gêne-t-elle le ravitaillement des Alliés ?

L'opinion simpliste à son ordinaire, exige volontiers à cette question une réponse précise qu'il n'est point toujours aisé de donner.

Mais il se trouve que les chiffres récemment donnés par les Amirautes alliées permettent de fournir à nos lecteurs une documentation en chiffres qui ne manquera certes pas de les frapper.

Au cours de la semaine qui a fini le 22 décembre 1917 à minuit, il est entré dans les ports français 711 navires, dans les ports anglais 2 311, dans les ports italiens 337 ; il est sorti des ports français 887 bâtiments, des ports anglais 2 600, des ports italiens 347. Au total les ports des trois grandes nations alliées d'Europe ont vu entrer 3 359 navires et sortir 3 694 vaisseaux en huit jours.

En une semaine les ports français, anglais et italiens ont donc effectué un transit de 7 053 navires.

Sur ces 7 050 navires, les sous-marins allemands en ont torpillé exactement 21, soit 2 français, 13 anglais et 6 italiens.

Vingt et un navires sur sept mille, cinquante-trois allants et venants : cela fait 0,29 p. 100. C'est-à-dire une proportion véritablement minime. Ces chiffres rigoureusement exacts, ont vraiment une éloquence particulière : ils démontrent que si le péril sous-marin continue de sévir, cependant les agressions des sous-marins germaniques ne portent en somme qu'une atteinte effective réduite au minimum au trafic maritime des Alliés.

L'armement des navires de commerce est vraiment l'un des antidotes qui produisent un des meilleurs résultats contre les pirates de la mer : s'il n'existe pas à l'heure actuelle de remède absolu, décisif et définitif contre les sous-marins, cet armement constitue réellement un des meilleurs moyens de tenir en respect l'agresseur surgi brusquement du sein des flots.



L'un de nos navires de commerce vient d'en faire, pour la quatrième fois en ce qui le concerne, — c'est un véritable record — la très concluante expérience : il s'agit du trois mâts de Fécamp, le Saint Antoine de Padoue, qui, les 24 avril, 6 mai et 12 septembre 1917 avait déjà soutenu vaillamment et repoussé victorieusement l'attaque de submersibles germaniques.

Le 4 décembre dernier, le Saint Antoine de Padoue à 10 h. 30 du matin, filant à 3 à 4 nœuds par bonne brise, traversait la Manche pour rentrer à son port d'attache : soudain à 4 000 mètres de distance, il fut attaqué brusquement à coups de canon par un sous-marin. Fort de l'expérience acquise dans ses trois combats précédents, le capitaine Richard accepta hardiment le combat, mettant lui-même la main à la manœuvre d'artillerie. Au dix-septième coup tiré par le voilier français l'ennemi se déroba, plongea et disparut ; mais vingt minutes après, il reparaisait à 7 000 mètres de distance et le duel d'artillerie reprenait avec une extrême violence de part et d'autre. Le Saint Antoine de Padoue, touché de plusieurs coups, un homme blessé, son matériel d'artillerie avarié, tirait toujours et faisait tête avec énergie à son agresseur, quand apparut soudain dans le ciel un hydravion anglais. Aussitôt le pirate allemand abandonna la partie, s'immergea et disparut. Ainsi finit le quatrième combat du trois-mât français Saint Antoine de Padoue, quatre fois victorieux des sous-marins ennemis.

Peu auparavant le vapeur français Malte commandé par le lieutenant de vaisseau auxiliaire Bénard, avait été attaqué au canon par un ennemi soudain surgi de la mer : il répondit de telle manière et son équipage fit preuve de tant d'adresse, d'héroïsme, de sang-froid et de discipline que dix croix de guerre et récompenses diverses viennent d'être attribuées aux officiers et aux marins du bord.

Ainsi, partout l'armement chaque jour meilleur confié aux valeureux états-majors et équipages de notre marine marchande, fait merveille contre l'ennemi que pourchassent en même temps les patrouilleurs et les unités de flottille de notre marine militaire. Chaque jour aussi la tâche des sous-marins allemands se révèle pour eux plus malaisée, plus difficile et plus grosse d'atées grâce au sang-froid et à l'adresse de nos marins.

KERBRONN.

LES CHANGEMENTS DANS L'AMIRAUTÉ ANGLAISE

Le sentiment de lord Northcliffe (1)

Commentant les nombreux changements qui viennent d'être effectués dans le personnel subalterne de l'Amirauté, le *Daily Mail* remarque que les nouvelles nominations concernent surtout des jeunes gens de capacité reconnue. On a cherché, dit-il, à ne confier des fonctions aussi importantes qu'à des hommes ayant déployé les qualités particulières que l'on attendait d'eux.

◆ ◆ ◆

Dans un important éditorial écrit sinon par lord Northcliffe du moins inspiré par lui, le même journal ajoute :

Le décret de réorganisation de l'Amirauté anglaise est signé. On y trouvera énumérées la plus grande partie des réformes en faveur desquelles le *Daily Mail* a mené, depuis neuf mois, une énergique campagne quotidienne. Ce qu'il y a de surprenant, ce n'est pas que ces changements aient été enfin effectués, mais plutôt qu'ils aient été si longtemps différés.

Dès le 30 avril, nous relevions trois grands défauts dans l'organisation de l'Amirauté. Nous disions :

1° Le conseil actuel de l'Amirauté est une collection de bureaux, tous si absorbés dans leur tâche spéciale qu'il ne leur reste plus de temps pour s'occuper directement de la guerre.

2° Le soi-disant état-major de guerre n'a presque pas d'influence ; il est entièrement sous le contrôle des Lords de la mer, tous accaparés par les affaires de leur département respectif.

3° Il semble que notre politique navale ait une faiblesse intrinsèque, qui consiste à se retrancher dans la théorie de la défense passive.

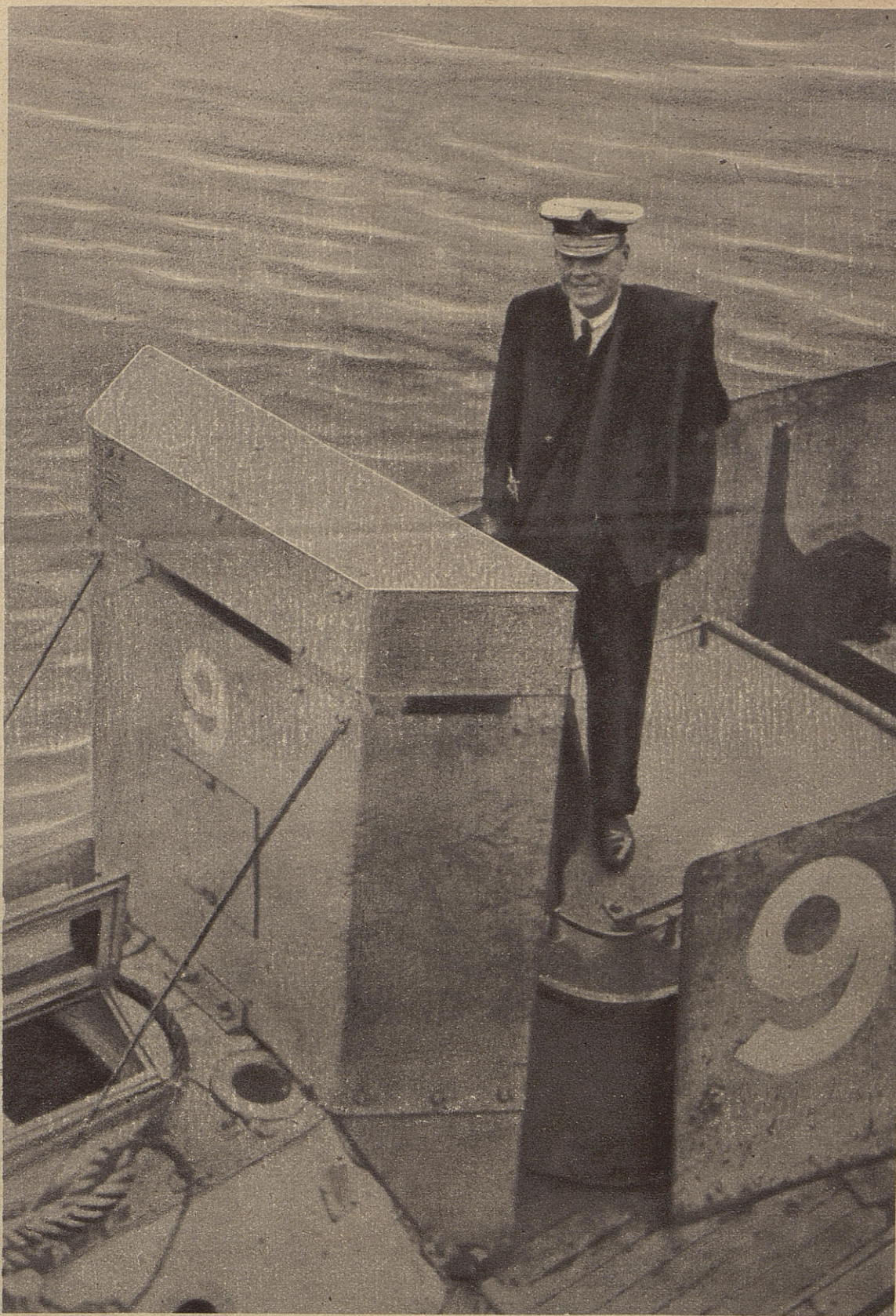
Quelques jours plus tard, nous signalions encore :

4° Les pouvoirs presque absolus du secrétaire perpétuel, qui n'est pourtant qu'un civil.

5° Le manque de jeunes officiers de marine énergiques et, suivant la parole de Bacon, de tempérament opposé à celui de ces vieillards qui critiquent trop, délibèrent trop, risquent peu, se reprennent trop vite, et rarement savent conduire une opération jusqu'au bout. »

Qui osera nier, maintenant qu'ils ont disparu, qu'un seul de ces défauts n'ait pas été le fait de l'ancienne amirauté. Qui osera les regretter ? Tout le monde admet aujourd'hui — après trois ans et demi de guerre — que les magnifiques équipages et les excellents officiers de notre flotte durent, pendant toute cette période, se soumettre aux ordres désuets d'une amirauté organisée pour la paix plus que pour la guerre. C'est sur ce point que portèrent nos critiques, approuvées d'ailleurs par d'éminentes autorités telles que l'amiral Henderson et M. Spencer-Wilkinson. Et c'est parce que nous avons exprimé et publié ces approbations que sir Edward Carson menaçait dernièrement, d'un index vengeur, le *Daily Mail*, en nous avertissant sévèrement que cela devait cesser.

(1) On sait que Lord Northcliffe, propriétaire et directeur très actif de la plupart des grands journaux d'idées est un des hommes qui exercent en Angleterre une véritable « magistrature de l'opinion ». J'ai Vu... lui a jadis consacré un long article documentaire.



L'AMIRALISSIME ANGLAIS SIR ROSSLYN WEMYSS A BORD D'UN NAVIRE DE GUERRE

Le successeur de l'amiral Jellicoe est tout juste âgé de 53 ans. Il passe pour un partisan résolu de l'offensive, et c'est à ce titre qu'il a été nommé au poste d'honneur qu'il occupe aujourd'hui. Il a déjà fait ses preuves pendant la guerre, aux Dardanelles où il commandait très brillamment une escadre.

La guerre moderne est trop compliquée pour être l'œuvre d'un seul homme. Vouloir la diriger suivant l'extraordinaire routine de l'amirauté obligeait le Premier Lord de la mer, à répondre chaque matin à 1 500 questions et télégrammes, concernant pour la plupart, des détails ridicules avant qu'il commençât seulement à s'occuper de battre les Allemands. Résultat : au lieu de les traquer, ce sont eux qui nous traquent. Et combien de nobles existences cette routine ne nous a-t-elle pas coûtées. Combien d'humiliations n'a-t-elle pas infligées à des braves.

◆ ◆ ◆

La flotte a combattu magnifiquement. Elle n'a pas commis de faute, elle est au-dessus de tout éloge. Mais elle a besoin d'un mécanisme

opérant d'un état-major moderne, et, pour ainsi dire, d'un cerveau collectif organisé en vue d'obtenir les résultats les plus précis. Aujourd'hui même, un état-major n'obtiendrait pas ces résultats s'il n'avait à sa tête des hommes très capables. « Les bons ne suffisent pas, il faut les meilleurs. » On a perdu tant de temps, on a laissé prendre aux sous-marins une telle avance que nous avons besoin non seulement d'une bonne organisation, mais encore d'officiers exceptionnels. Les trouvera-t-on. Nous le croyons.

« Il y a toujours autant de beau poisson dans la mer qu'il y en a eu », et nous sommes convaincus que la glorieuse flotte britannique possède des chefs encore inconnus, mais aussi capables de commander que les plus fameux de nos amiraux. N.



A DEMI-MORTS D'INANITION ET DE FROID, DES RAPATRIÉS CIVILS ARRIVENT A EVIAN

La façon odieuse dont les autorités allemandes ont traité les civils belges et français récemment rapatriés a causé une vive émotion dans les milieux neutres qui assument la charge de ces rapatriements. Malgré l'hiver terrible, les wagons n'étaient pas chauffés. Un des évacués en mourut de froid avant d'atteindre la frontière. A Leopoldshoeke, où le convoi fut retenu de longues heures, un grand nombre de rapatriés, malades des privations subies, durent être transportés à

l'infirmerie de Bâle qui fut bientôt débordée. En cours de route, les enfants ne reçurent de la nourriture qu'une fois par jour, soit en tout une assiette de soupe. Malgré ces tortures, les malheureux rapatriés oublièrent leurs souffrances en arrivant à Evian. Ils pleuraient de joie en revoyant la terre de France où les mâles accents de la "Marseillaise" saluaient leur retour. Voici, pris à leur descente du train, quelques groupes de ces malheureux.

EN DRAGUANT LES MINES

La Perte du Phœbus

Merveilleusement renseignés sur tout ce qui se passe dans nos ports de guerre, nos ennemis viennent volontiers en bloquer l'accès en mouillant des mines. La chose n'exige pas de l'audace, ainsi que le pourrait croire le populaire; le sous-marin mouilleur de mine peut s'approcher impunément de nos côtes pour y faire sa besogne; son invisibilité le met à l'abri de tout risque.

Mais comme les autorités maritimes savent combien ces opérations sont faciles et aussi combien l'ennemi est bien renseigné, des dragages sérieux sont effectués chaque jour et, lorsque quelque importante unité doit appareiller, une surveillance toute particulière est exercée.

Les petits remorqueurs qui opèrent ces dragages avec le concours de ballons observateurs ne font point une besogne sans danger et il arrive, hélas! que l'un d'eux saute sur la mine qu'il a draguée, car ces engins sont délicats et très sensibles.

Le 1^{er} décembre, vers 11 heures du matin, des mines ayant été signalées à un mille devant l'entrée de la rade de Toulon, cinq remorqueurs appareillaient, accompagnés du *Phœbus* portant le ballon observateur; arrivés en grande rade, les dragueuses se mirent en position, le *Phœbus* au milieu. La flottille s'avançait de l'est à l'ouest lorsque, par suite d'une circonstance inexplicable, en raison de son faible tirant d'eau, le *Phœbus*, sauta sur une mine; il fut littéralement coupé en deux et s'abîma sur les flots en quelques secondes, au milieu d'une pluie de débris de toutes sortes.

Sur 17 hommes qui étaient à bord — dont 8 de l'équipage et 9 de l'équipe manœuvrant le treuil du ballon, 16 disparurent.

Les débris projetés en l'air avaient crevé le ballon qui se mit à tomber: le quartier-maître Lordereau et le gabier breveté Batoche qui étaient à bord attendirent avec beaucoup de sang-froid d'être suffisamment descendus pour se laisser glisser le long des cordes de manœuvre du ballon dans les canots envoyés à leur secours; ils furent sauvés sans s'être mouillés le bout du pied!

Le commandant du *Phœbus*, le 1^{er} maître patron pilote Morvant et son second, le 2^e maître mécanicien Le Canet ont disparus. Le seul survivant de l'équipage est le gabier breveté Dourdon qui venait d'être relevé de la barre et commençait à manger quand l'explosion le projeta à la mer, à dix mètres du bord.

À la suite de cet événement, le contre amiral Lejay, commandant le front de mer a adressé au personnel du dragage l'ordre du jour suivant: «Grâce au dévouement de tout le personnel du dragage qui, pendant dix jours, s'est dépensé sans compter, sous l'énergique et vaillante direction du lieutenant de vaisseau de réserve Bénard, le champ de mines, mouillé aux abords de Toulon, a été déblayé malgré le mauvais temps. Les bâtiments ont toujours pu sortir de Toulon sans accident.

«Ce premier résultat leur fait grand honneur. Il compte sur eux pour mener à bien la fin des opérations avec le même zèle et le même courage sur les hauts fonds de la côte où d'autres mines peuvent avoir été mouillées.

«Le contre-amiral salue les glorieuses victimes du *Phœbus* qui a été détruit par une mine pendant la recherche du champ et dont tous voudront garder la mémoire.

«Honneur aux braves qui sont morts pour la France en accomplissant leur devoir.»

Le Pays a le droit de connaître et le devoir d'honorer ces héros obscurs qui, au péril de leur vie, protègent nos navires; c'est grâce à leur zèle, à leur dévouement, que l'accès de nos ports demeure libre aux navires de guerre, hôpitaux et de commerce, malgré les tentatives incessantes de l'ennemi pour les bloquer. Beaucoup ont déjà péri à la tâche et le *Phœbus* n'est pas le premier de ces remorqueurs que la mine sournoise a détruit tandis qu'ils accomplissaient leur périlleuse besogne.

L. H.

COMMENT CONDUIRE LA GUERRE SUR MER?

(Suite.)

C'est à la création simultanée de ce double engin indispensable: flotte de haut bord et flottille offensive que poussèrent énergiquement les amiraux Gervais et Fournier, les écrivains et conférenciers de la *Ligue maritime française*: officiers de marine comme Darrieus, Daveluy, Rouyer, Ratyé, Castex, ingénieur comme Laubeuf, spécialistes parlementaires comme Ch. Chaumet, historiens et géographes comme Marcel Dubois et Lacour-Gayet;

toute une pléiade d'hommes également vaincus que la France en guerre serait sauvée par une marine offensive.

Les Anglais préoccupés de maintenir avant tout la suprématie matérielle de leur marine avaient adopté comme règle de conduite le principe du double pavillon, c'est-à-dire déclaraient que la flotte britannique avait pour règle d'être toujours supérieure en nombre de bateaux et en tonnage aux deux plus fortes marines du monde additionnées l'une à l'autre. Bientôt préoccupés du développement de la marine allemande et inquiétés par les appétits germaniques; ils allèrent plus loin. Ayant tiré des enseignements pratiques, le



Amiral Von Tirpitz

type de cuirassé appelé *dreadnought*, du nom du bateau initial de la série (c'est-à-dire un cuirassé unissant le maximum d'armement au maximum de protection et au maximum de vitesse), l'Amirauté anglaise posa en principe que contre tout navire de guerre construit par l'Allemagne, la Grande-Bretagne devait construire deux bâtiments, c'est-à-dire mettre en chantiers deux quilles contre une; formule résumée en ces mots: *two Keels to one*. En même temps; elle aussi développait ses flottilles, conformément à l'opinion publiquement émise en 1905 par lord John Fisher alors premier lord naval de l'Amirauté. «L'intervention des sous-marins entraînera une véritable révolution dans les conditions de la guerre navale.» En même temps l'Amirauté anglaise rappelait à ses états majors que lorsqu'une armée navale est en guerre; *ses frontières sont les côtes de l'ennemi*.

L'amiral Fournier en même temps posait en ces termes les bases de la guerre navale vraisemblable:

Une armée navale doit chercher aujourd'hui à réaliser l'offensive maximum, soit par la domination du canon si elle est en mesure d'y parvenir, soit dans le cas contraire par l'effet d'une attaque brusquée de nature à relever ses chances de succès, ou d'une contre-attaque, si elle est elle-même l'objet d'une tentative de ce genre.

Il condamnait d'autre part la guerre dite de course, menée par des croiseurs contre le commerce ennemi et la remplaçait par des attaques, beaucoup plus efficaces et portant des ravages plus graves, des flottilles offensives contre la flotte et les convois de l'adversaire.

Dans les écrits de ses théoriciens, dans la propagande de sa *Deutsche Flottenverein*, la Ligue maritime allemande si chère au cœur de Guillaume II, l'Allemagne soutenant les mêmes idées et dans ces constructions navales poussait l'exécution des mêmes programmes avec une vigueur inouïe.

Les Italiens suivaient la même ligne de conduite.

En un mot tous les chefs d'opinion en marine poursuivaient le même but, prévoyaient le même développement, le combat offensif sous

ses deux formes: batailles d'escadres destinée à anéantir la puissance militaire maritime ennemie, attaques de flotilles, soit de surface, soit sous-marines, destinées à couper les ravitaillements de l'adversaire.

La doctrine de l'offensive était donc la doctrine admise par les Amirautés, et même de préférence l'offensive brusquée aboutissait au résultat rapide, peut-être même décisif du premier coup. La grande bataille navale figurait donc au premier plan des préoccupations pour tous les états-majors, la grande bataille navale, dans le genre de celle de Tsushima avec toutes ses conséquences pour le matériel et le personnel.

D'ailleurs dans son ouvrage sur la *Guerre sur mer*, l'amiral Darrieus prévoyant le blocus naval de l'Allemagne résumait l'impression universelle et l'opinion de tous, y compris des marins allemands d'alors, en disant: *Sous peine d'une atteinte à sa vie même, l'empire d'Allemagne ne pourrait supporter l'arrêt brusque de ce courant économique qui l'alimente quotidiennement: la flotte de guerre allemande sortirait donc forcément pour livrer combat, et c'est d'ailleurs pour y parer que le Kaiser l'a poussée dans la voie de l'offensive*

Le monde entier attendait donc une immédiate offensive navale allemande; le monde entier attendait la sortie de la flotte allemande.

Arriva le 2 août 1914. La flotte allemande en effet sortit: cap au sud, l'armée navale germanique au complet fit route vers le Pas-de-Calais.

Fût-ce la bataille? Non. Pourquoi?

II. CE QU'ON A FAIT PENDANT 42 MOIS

La rencontre navale escomptée pour les premiers jours, — sinon même les premières heures, — de la guerre européenne n'a pas lieu parce que le chef de la *hoch see flotte*, l'amiral von Ingenhohl, dont le pavillon flottait sur le magnifique dreadnought tout neuf de 24 310 tonneaux, le *Friedrichden-Grosse*, au lieu de poursuivre sa route vers le Pas-de-Calais, fait précipitamment demi-tour et rentre dans ses ports, Wilhelmshafen et canal de Kiel...

Les jours, les semaines, les mois passent; von Ingenhohl amiralissime est disgracié, von Pohl lui succède, est disgracié à son tour... la flotte allemande, la belle flotte dont Guillaume II est si fier et qui donne tant d'orgueil au peuple allemand, la grande flotte demeure toujours et quand même immobile au fond de ses rades formidablement défendues.

Et au bout de très peu de temps il fut établi que la flotte allemande, et à l'imitation de son alliée, la flotte autrichienne, refusait de manière obstinée la lutte d'escadres en haute mer.

Ce faisant, l'Amirauté allemande entendait déjouer les théories de très énergique offensive préconisées hautement depuis des années par les principaux protagonistes des tactiques navales en France et en Angleterre. Cette Amirauté allemande avait envisagé la guerre sur mer autrement; elle avait espéré avoir affaire à des adversaires plus faibles qu'elle et elle se trouvait en présence d'une coalition navale formidable, écrasante. Aussitôt elle abandonnait son plan primitif d'attaque brusquée; et elle appliquait à la lettre un plan que l'amiral Brensing peu de mois avant la déclaration de guerre, avait exposé au cours d'une conférence prononcée devant la Chambre des Seigneurs. Dans cette conférence, l'amiral Brensing disait en propres termes ceci:

«L'Angleterre songe à opérer le blocus des côtes allemandes en fermant le Pas-de-Calais et la mer du Nord par une ligne de croiseurs naviguant entre les côtes de l'Ecosse et de la Norvège... La flotte allemande attendra à l'abri des îles fortifiées de la mer du Nord le moment où le mauvais temps et les nécessités du ravitaillement obligeront la flotte anglaise à s'affaiblir de quelques unités; elle livrera alors bataille. Personne ne peut dire quelle sera l'issue de cette bataille. Le vainqueur ramènera dans ses ports les débris de sa flotte. Le vaincu ne reverra pas un seul de ses navires...»

(A suivre.)

Georges G. TOUDOUZE.

LA FRANCE RECONSTITUE SA FLOTTE DE VOILIERS



L'arrivée des bois en chantiers.



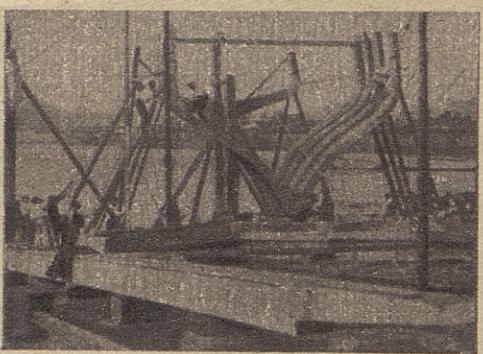
Le dégrossissement de la quille.



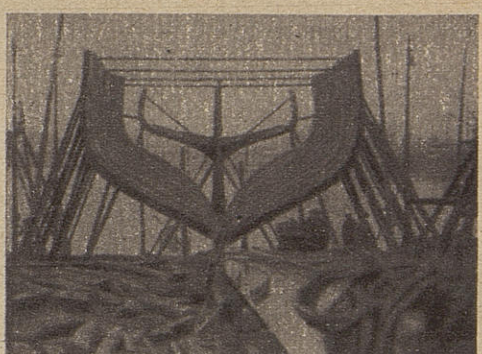
La quille prête, on monte la charpente.



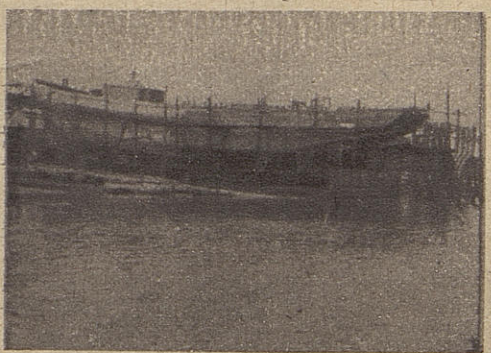
On implante l'étambot dans la quille.



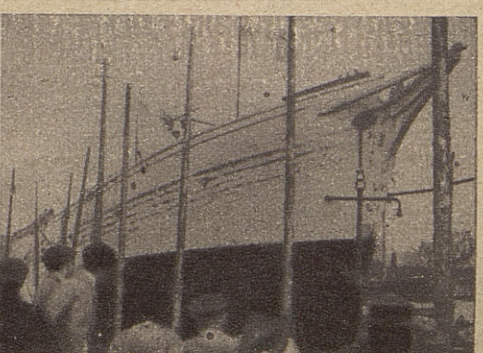
La charpente du navire s'appuie sur la quille.



La charpente est presque achevée.



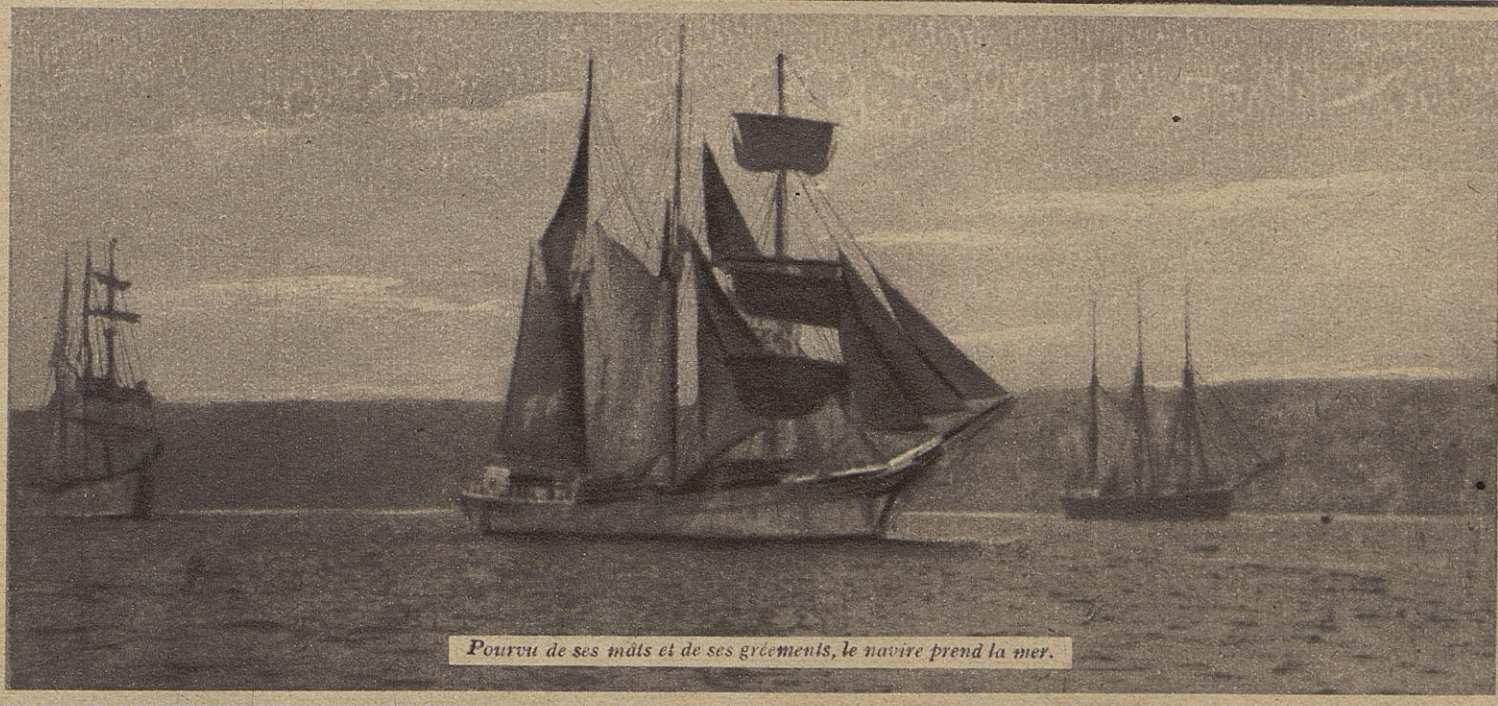
Vue d'ensemble du navire en cale sèche.



Avant le lancement.



Achevé, le navire est lancé.



Pourvu de ses mâts et de ses gréments, le navire prend la mer.

Au moment où la France aurait eu besoin d'une flotte marchande plus importante que jamais, — cette flotte marchande dont tant de bons citoyens ont essayé avant la guerre de faire comprendre l'importance à leurs compatriotes, — la guerre maritime diminuait le nombre de nos unités disponibles. Or le transport par mer est le moins coûteux des transports, celui qui donne les meilleurs résultats. Sur la mer où tout est chemin, où l'encombrement des voies est inconnu, le commerce peut

décupler son rendement. Les chantiers français l'ont bien compris, et l'on travaille en ce moment avec le concours de mobilisés à reconstituer une flotte de voiliers qui, pourvus de moteurs auxiliaires, rendent pour le transport des marchandises lourdes les plus précieux des services, nous montrent avec quelle activité et quelle rapidité sont en ce moment construits, lancés et équipés ces beaux voiliers dont les convois solidement escortés travaillent au ravitaillement de la France.

MISANE

LES DEUX FEMMES DU BOURGEOIS DE DRESDE

HISTOIRE PRÉMATURÉE

Lorsqu'Otto Schlasser revint de la guerre, il goûta d'abord l'égoïste béatitude d'avoir conservé ses quatre membres. Depuis le premier jour, il avait fait campagne, il avait connu la souffrance et la misère, il avait été blessé, il avait dix fois échappé à la mort, par miracle. Que de fois n'avait-il pas redouté de tomber sur la terre sanglante et de ne jamais revoir sa ville : il gardait dans son visage une expression hébétée et contrainte, mais enfin il était vivant, ce qui n'était pas rien. Son esprit était mal prêt à la réflexion et au travail ; il se regardait dans les miroirs et ne se reconnaissait pas. Ses larges épaules s'étaient voûtées, ses cheveux noirs avaient blanchi aux tempes ; les mauvaises nourritures avaient délabré son estomac si complaisant et quand on lui parlait de la guerre, il n'en avait plus que le souvenir d'un fracas dévastateur dont ses tempes douloureuses se serraient encore.

Car bien qu'il eût fait toute la campagne et qu'il l'eût faite en bon soldat, Otto, avant l'horrible aventure n'avait rien d'un conquérant. Fils d'un marchand d'étoffes, il avait à vingt-cinq ans repris la maison de son père et continué son commerce, sans grande ambition, si ce n'est de bien vivre, à l'abri des surprises. Il allait le soir à la brasserie boire de la bière et manger des saucisses, il se couchait heureux et ronflait largement.

Deux ans avant la guerre, à trente ans, il avait épousé Bertha Langweiter, une fille blonde dont la jeunesse s'était épaissie et qui, juste à l'époque où elle gardait peu l'espoir de se marier avait séduit Otto par sa placidité, ses yeux sans flamme et l'assurance qu'il eût tout de suite de ne pouvoir donner une mère plus sûre aux enfants qu'il aurait.

Ce fut un mariage raisonnable. Après un petit voyage dans le Tyrol, parce qu'il faut bien que des époux allemands qui ont des moyens promènent dans le monde un chapeau de feutre vert égayé d'une petite plume, Otto revint à sa boutique et installa Bertha derrière le comptoir.

Ce fut un parfait ménage. Le soir, Otto retournait une petite heure à la brasserie fumer sa pipe à couvercle, et les jours de fête, Bertha l'accompagnait. Il retrouvait autour de la même table ses amis

de jeunesse, semblables à lui puisqu'ils avaient épousé des femmes pareilles à la sienne. Tous parlaient haut, comme il est convenable de faire, quand on ne tient pas de propos contre le Gouvernement, ni contre Sa Majesté l'Empereur. Aux grands anniversaires, les buveurs se levaient et avec un enthousiasme intérieur choquaient leurs pots en l'honneur de la plus grande Allemagne dont ils étaient les fils sinon illustres mais du moins respectueux et loyaux.

Cependant l'union de Bertha et d'Otto n'avait pas été bénie par le ciel et s'il y a quelque part dans le monde des ménages assez fertiles pour ne pas s'attrister de n'avoir pas de descendants au bout d'un délai raisonnable, les Schlasser étaient trop allemands pour ne pas s'affliger de cette stérilité. Déjà les Feusterglas qui s'étaient mariés en même temps qu'eux avaient deux enfants, et les Schneider en avaient trois, dont deux jumeaux. La mère d'Otto et la mère de Bertha se regardaient sans bienveillance estimant l'une et l'autre que le regret qu'elles avaient de n'être pas grands-mères retombait sur le conjoint qui n'était pas de leur sang.

Et c'est à ce moment que la guerre éclata : Otto rejoignit son régiment en criant comme tout le monde : *Nach Paris!* Bertha resta à son comptoir, car ce n'est pas pendant que les hommes se battent qu'il faut que les femmes soient assez frivoles pour oublier les intérêts de la maison.



Après la guerre, ce fut enfin la paix. Otto n'en discuta pas les conditions, il entra chez lui et reprit lentement ses habitudes.

Il fallait réorganiser sa maison qui, en dépit des soins qu'en avait pu prendre sa femme avait perdu de l'importance, comme il fallait réorganiser l'Allemagne qui payait cher son orgueil et sa violence.

Les campagnes étaient désertes et les villes bruyantes et joyeuses jadis montraient des rues où l'on rencontrait si peu d'hommes qu'on s'en serait étonné si tant de femmes en deuil n'avaient rappelé douloureusement qu'ils étaient restés dans les terres vengées qu'ils avaient voulu conquérir.

Les jeunes filles ne trouvaient plus d'époux

et les veuves devaient rester inconsolables.

Comment pourrait jamais se relever une Allemagne dépeuplée?

C'est alors que le gouvernement, avec un sens parfait de l'organisation prit une résolution hardie, — un peu dénuée de délicatesse sans doute, mais qui, s'adressant à des sujets disciplinés devait donner d'heureux résultats.

Il décréta donc, afin de hâter la repopulation du pays, que les hommes survivants seraient autorisés à contracter deux mariages. Ainsi ceux qui avaient déjà une épouse légitime pourraient lui adjoindre une auxiliaire, — laquelle aurait sa place au foyer et participerait sans honte à la régénération de la race.

Il suffirait, pour que l'Etat enregistra ces unions, que l'épouse primitive fut consentante. Ce n'était pas une obligation certes, mais tout Allemand digne de ce nom devait, dans l'intérêt même de la patrie, doubler ses chances de paternité. Ainsi le pays, privé d'enfants mâles, pourrait en quelque quarante ans rétablir un équilibre qu'avait ruiné une guerre impitoyable.

Otto était rentré chez lui depuis six mois quand le gouvernement publia cette décision et depuis six mois il n'avait pas vu s'accroître ses chances d'être père.

Avant la guerre, pour un honnête homme comme lui, c'était un chagrin de n'avoir pas d'enfant, mais depuis la paix, c'était à proprement parler une honte. Et il sentait bien, qu'avant tout autre pour l'exemple, il se devait de profiter des latitudes que lui donnait la loi.

Mais Bertha Schlasser à la première allusion manifesta un tel désespoir qu'il jugea convenable de ne pas brusquer son attaque et d'arriver à la convaincre par la persuasion. Sans violence, mais avec un entêtement de tous les instants, il revint sur la nécessité qu'avait tout Allemand d'avoir des descendants. Il déplorait sans doute la mauvaise chance qui voulait que Bertha ne fut pas mère, et sans mêler d'acrimonie à ses regrets il insistait sans cesse sur la nécessité de la tâche qu'il avait à remplir et sur le devoir qu'elle avait de lui en faciliter l'accomplissement.

(A suivre.)

ROBERT DIEUDONNÉ.

4^e RÉIMPRESSION

LA VIE ET (Le Numéro 60 Cimes)
LA MORT DE
GUYNEMER

Numéro spécial sensationnel de

La Guerre Aérienne
illustrée

54 Photographies inédites
12 Articles documentaires :

MES PREMIERS COMBATS
par Georges GUYNEMER

NOUS LE VENGERONS !
par NUNGESSER

Un Deuil national (Jacques Mortane). — Hommage à Guynemer (Comm^e Brocard, Cap^e Heurtaux). — Guynemer enfant (Sous-Lieut¹ Richard). — Ses Débuts (Jules Védrières). — La Fougue de Guynemer (Serg¹ Soulier), etc.

L'Édition Française Illustrée
30, Rue de Provence — Paris



La collection de notre pathétique roman cinématographique adapté par Guy de Téramond RAVENGAR est en vente dans les bureaux de l'Édition Française Illustrée, 30, rue de Provence, Paris. — Envoi franco contre un mandat de 2 fr. 90.



Pour conserver les numéros de *J'ai vu...* procurez-vous notre RELIEUR ÉLECTRIQUE, 3 fr. 75 franco.

FORCES INCONNUES
Avec la RAYONNANTE, expédiée à l'essai, vous pouvez soumettre une personne à votre volonté, même à distance. Dem. à M. STEFAN, 92, Bd St-Marcel, Paris son livr^e N° 98. GRATIS.

LA DEVISE DU VIEILLARD

« Soignez vos reins dès aujourd'hui et demain votre santé se maintiendra d'elle-même ».
Telle est la devise du vieillard et il vous dira qu'il est sage de la suivre.

Lorsque les reins (*vulg. rognons*) sont en bon état, ils ont suffisamment à faire pour filtrer et purifier le sang des milliers de fois par jour.

Lorsque, pour des causes variées : vieillesse, surmenage, refroidissement, fatigue, ces organes sensibles s'affaiblissent, l'acide urique, les liquides en excès ont tôt fait de séjourner dans l'organisme et de causer le mal de dos, le lumbago, la sciatique, le rhumatisme, l'hydropisie et de nombreux maux tels que : vertiges, nervosité, irritabilité, palpitations de cœur, troubles de la vue, envies continuelles de dormir, troubles de la vessie (pierre) et autres complications beaucoup plus graves.

La vie s'arrêterait vite si les reins cessaient de fonctionner ; aussi faut-il apporter la plus grande attention au moindre symptôme qui révèle leur faiblesse. Si vous négligez ce mal, un danger ignoré vous menace souvent.

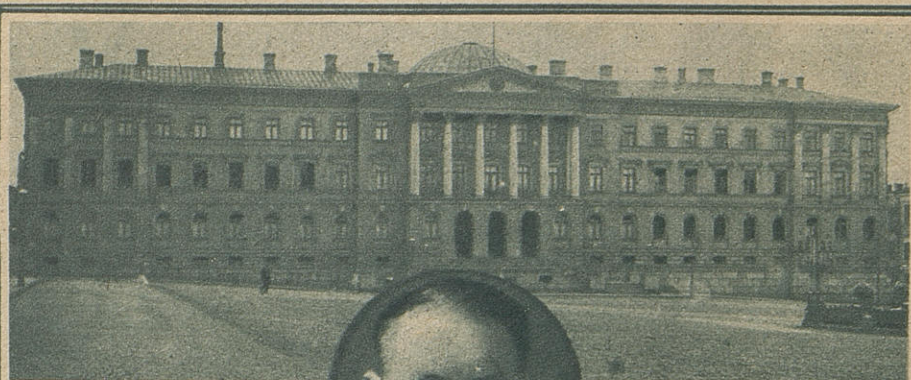
Les Pilules Foster pour les Reins sont le remède des vieillards dont les reins sont fatalement affaiblis et ralentis par l'âge ; des hommes et des femmes qui ont atteint l'âge mûr et dont la santé laisse à désirer parce que les reins fonctionnent mal ; des enfants qui sont prédisposés à la faiblesse des reins. Pour vous elles aideront vos reins à rejeter vigoureusement l'acide urique et toutes les impuretés qui se forment continuellement dans le corps.

Les Pilules Foster sont vendues par tous pharmaciens au prix de 3 fr. 50 la boîte ou six boîtes pour 20 fr., impôt compris, ou franco par la poste. H. Binac, pharmacien, 25, rue Saint-Ferdinand, Paris.

J'ai vu.
EN MARGE DE LA GUERRE



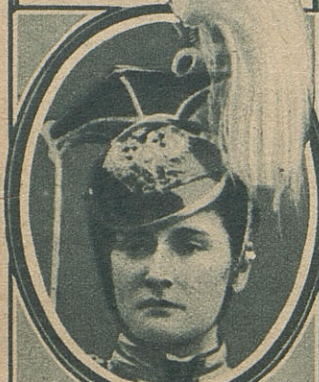
Le dernier portrait du maximaliste Léo Trotzky.



A Helsingfors : le Sénat de la nouvelle république de Finlande.



En médaille : le baron Svinhufvud, ministre-président.



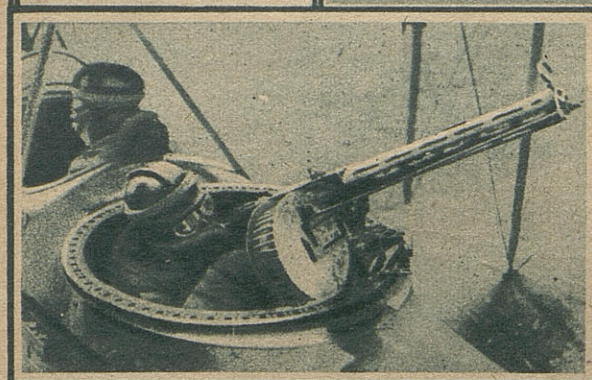
L'ex-tzarine Alexandra, l'épouse de Nicolas II qui serait atteinte de démence.



LA REMISE DES NOUVELLES MÉDAILLES A L'AÉRO-CLUB DE FRANCE
(1) M. J.-L. Dumesnil, (2) M. Loucheur, (3) G^{ral} Bailloud, (4) C^{te} de Goys, (5) L^{ieut} Arondel, (6) Brilland-Lanjardière, (8) C^{te} Vuillemin, (9) M. Deutsch de la Meurthe, (10) M. Besançon.



L'adjudant Guérin, un des derniers as du communiqué français : 13 avions ennemis.



A bord d'un avion de chasse allemand ; la mitrailleuse de l'observateur montée sur tourelle.



Aux Invalides, le C^{te} Rousselle décoré par son gendre, le chef d'escadron de la Brière.



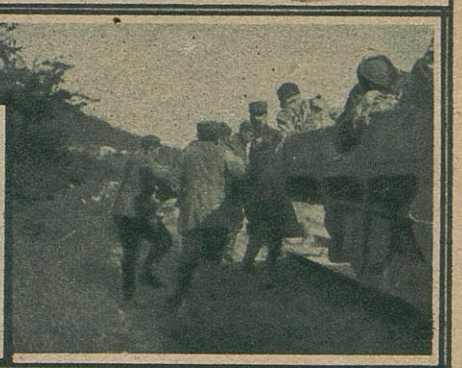
La manœuvre du petit canon d'infanterie accompagnant les vagues d'assaut : le tireur et ses pourvoyeurs.



Sur le front italien : un bivouac de troupes anglaises avant de monter en ligne.



La visite de police d'un navire à Sfax.



Un poste de secours en Champagne ; blessés sur les wagonnets du Decauville.

**QUATRE SEMAINES DE GUERRE :
Du 19 Décembre 1917 au 15 Janvier 1918**

MERCREDI 19 DÉCEMBRE. — La Rada de l'Ukraine proclame l'Indépendance.
JEUDI 20. — Le général Leman, libéré par les Allemands arrive en Suisse.
SAMEDI 22. — La Chambre vote la levée de l'immunité parlementaire de MM. Caillaux et Loustalot.
DIMANCHE 23. — Le général Guillaumat remplace le général Sarraïl comme chef de l'armée de Salonique.
— L'ordre est donné d'informer contre MM. Caillaux, Loustalot et Comby.
LUNDI 24. — Conférence internationale de la C. G. T. à Clermont-Ferrand.
— La Chambre vote la prorogation du mandat des députés élus en 1914.

MARDI 25. — L'Allemagne répond aux propositions russes de Brest-Litovsk : l'accord paraît impossible.
MERCREDI 26 DÉCEMBRE. — L'amiral Rosselyn-Wemyss remplace l'amiral Jellicoe.
JEUDI 27. — Discours de M. Pichon sur la paix à la Chambre française.
VENDREDI 28. — La Chambre décide l'appel de la classe 1919.
DIMANCHE 30. — Raid aérien d'avions autrichiens sur Padoue : deux églises et deux hôpitaux atteints.
LUNDI 31. — Les Français enlèvent le mont Tomba en Italie et font 1 400 prisonniers.
MARDI 1^{er} JANVIER 1918. — Les Italiens reprennent la tête de pont de Zenson.
JEUDI 3. — La Chambre espagnole est dissoute par le gouvernement.

VENDREDI 4. — Le Labour-Party demande une conférence socialiste interalliée.
SAMEDI 5. — Grand discours de Lloyd Georges devant les Trade-Unions.
LUNDI 7. — Mort du général Grossetti.
MARDI 8. — Ouverture de la nouvelle session parlementaire en France.
MERCREDI 9. — Message du président Wilson établissant le programme de la paix du monde.
La *Rewa* navire hôpital anglais est torpillé par un sous-marin allemand.
VENDREDI 11. — La Chambre accorde sa confiance au cabinet Clemenceau par 377 voix contre 113.
SAMEDI 12. — Catastrophe minière à Halmerand (Angleterre), 200 morts.
LUNDI 14. — Arrestation de M. Caillaux.
MARDI 15. — Arrestation de M. Paul Comby.

UN DES VAINQUEURS DE LA MARNE

L'extraordinaire soldat ! On ne l'oubliait pas une fois qu'on l'avait vu. Je crois bien qu'il était, avec le général Berthelot, l'homme le plus corpulent de l'armée française.

Dans Grossetti, il y a gros, se plaisait-il à dire, car il aimait les saillies, les mots à l'emporte-pièce, tenant que la bonne humeur est la première vertu d'un trouper.

Assez court pourtant, mais sanguin, le poil complètement gris, bien qu'ayant à peine dépassé la cinquantaine, l'œil bleu, très doux au repos et qui s'irisait de lueurs d'acier dans l'action, il avait été nommé, à la mobilisation, chef d'état-major de la 3^e armée. Je ne sais exactement ce qu'il fut son rôle, mais il dut être assez brillant, car au lendemain de Charleroi, il quittait le général Ruffey, remplacé par Sarrail, et venait prendre le commandement intérimaire de la 42^e division, où lui-même remplaçait le général Verraux.

C'est là vraiment, puis sur l'Yser, qu'il donna sa mesure. Non pas, comme le dit un communiqué du Conseil municipal reproduit par toute la presse, qu'il y ait « emporté d'assaut le château de Mondement, clef de la victoire ». Mondement fut emporté par le 77^e d'infanterie et, au moment même où le château tombait (9 septembre, 7 heures du soir), Grossetti se trouvait entre Pleurs et Comantre, à trois ou quatre lieues dans l'Est. Et ce n'est pas lui non plus qui est entré dans Fère-Champenoise, qu'il n'avait pas pour objectif et qui fut prise — sans coup férir d'ailleurs — par Dubois et le IX^e corps. Même limité à la défense de Chaptou et à la fameuse manœuvre de flanc dont la menace fut une des causes déterminantes de la retraite allemande, le rôle de la 42^e division pendant la bataille de la Marne demeure encore assez beau pour qu'on ne le charge pas d'ornements parasites. Que Grossetti n'eût pas « tenu » avec cette fermeté inébranlable à l'aile gauche de Foch, la bataille était perdue.

De Soisy à Chaptou, droite, plane, encaissée par des bois, la route de Sézanne forme goulot, me disait un colonel d'artillerie.

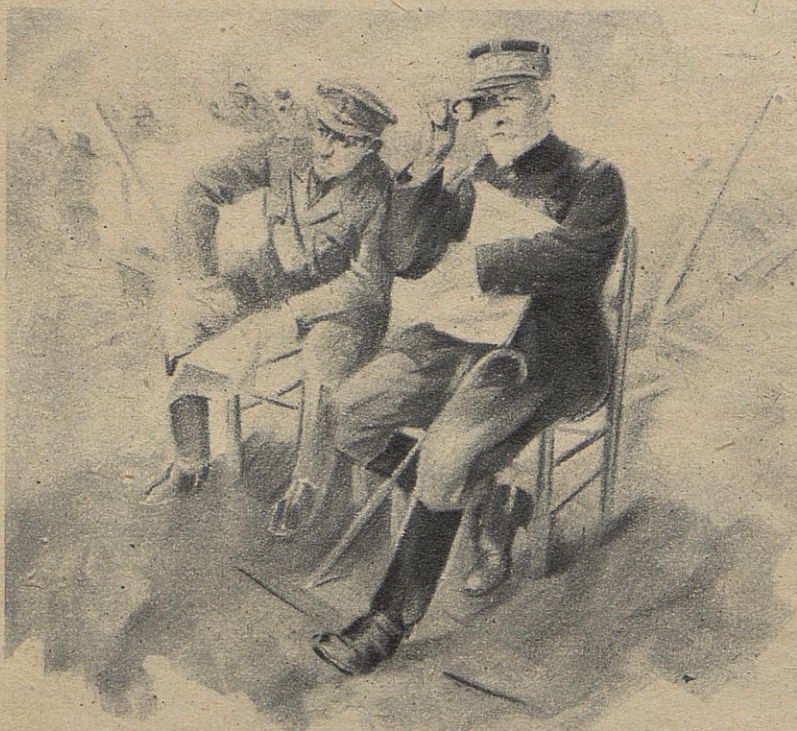
Chaptou, c'était le bouclon du goulot. S'il sautait, tout sautait. Avec son coup d'œil infailible, Grossetti avait tout de suite deviné l'importance de la position : en demi-cercle autour de la route, nos 75 la prenaient d'enfilade, battaient le village, les couverts. A un moment, notre tir devint si rapide, la chambre des canons était si chaude que le lait de la cartouche collait, fondait, empêchait l'ouverture des culasses. Il fallut appeler d'autres batteries. Grâce à ce feu intensif, non seulement nous ne perdîmes pas de terrain, mais bientôt nous en gagnâmes : un groupe d'artillerie put être poussé en avant, à cheval sur Soisy, face au Nord, vers Baye, et contribua puissamment, le soir du 8, aux progrès de l'armée d'Espérey...

Grossetti lui-même avait son quartier-général dans la ferme de Chaptou, au nœud tactique de la bataille et à l'endroit le plus exposé, car on pense bien que la grosse artillerie allemande ne laissait pas notre feu sans riposte. Mais c'était déjà son habitude de rechercher le danger, de payer partout de sa personne. « Où le chef ne va pas, disait Montluc, le soldat n'y va que d'une fesse ». Grossetti pensait sur ce point comme Montluc. Jeté en pleine bataille des Flandres, le 23 octobre, au moment où la ligne belge fléchissait vers Nieuport, il se portait tranquillement sur la passerelle marmite et dirigeait de là le transbordement de ses troupes sur la rive droite de l'Yser d'où elles partaient à l'attaque de Lombaertzyde. Le village était enlevé à la nuit, nos troupes en marche sur Slype et Westende ; un nouveau fléchissement de la ligne alliée les rappelait vers Stuyvekens-

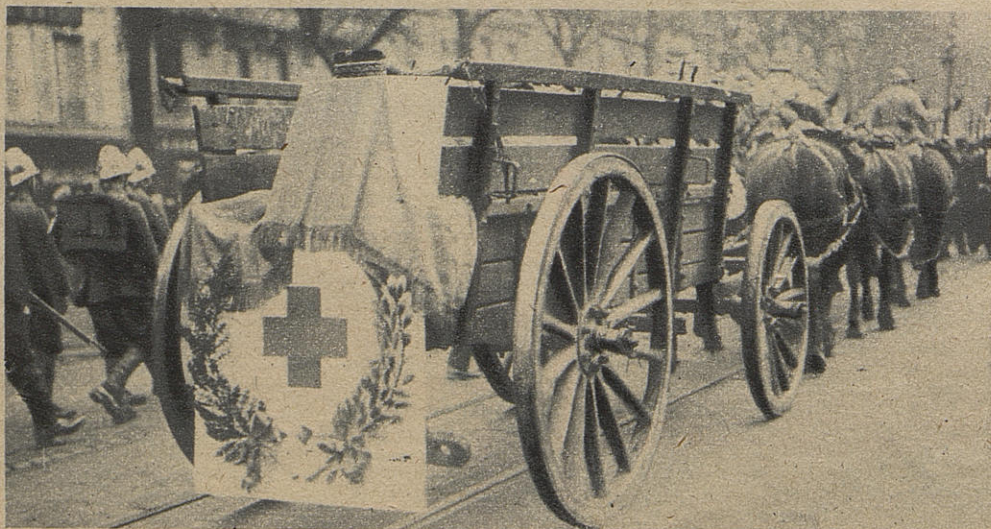


Le général Grossetti dont la division placée à l'aile gauche de l'armée de Foch, contribua pour une bonne part à la victoire de la Marne.

kerke. Les shrapnells pleuvaient sur la route. — Ouvrez vos parapluies ! commande Grossetti. Et les hommes, riant du mot et de l'audace de ce chef qui, lui, ne songe pas à s'abriter, se mettent leurs sacs sur la tête. « Le tir de l'ennemi se fait en-



Pendant une demi-heure, assis tranquillement sur une chaise, tandis que le ciel au-dessus de lui n'était qu'une route de mitraille, le général Grossetti, à Pervyse, dictait des ordres et recevait, comme dans un salon des officiers anglais.



Le char portant la dépouille funèbre du général. On remarque ce képi légendaire, à l'étoffe rouge éclatante, qu'il ne voulut jamais cacher sous un manchon.

LE GÉNÉRAL GROSSETTI VIENT DE MOURIR

core plus terrible, raconte un automobiliste militaire témoin de la scène, le premier, je crois, qui l'ait rapportée et dont le récit a paru sans signature le 12 novembre 1914. Le général vient s'installer sur la route (d'autres diront plus tard sur la place même de Pervyse, mais tous seront d'accord pour déclarer que le ciel, au-dessus du général, ne formait qu'une voûte de mitraille). Il a fait apporter deux chaises (d'autres diront deux pliants), et c'est là que, pendant une demi-heure, il va dicter ses ordres ou recevoir les officiers envoyés aux renseignements. Voici qu'arrive précisément un officier anglais, le major Z... (Baird). La conversation s'engage comme dans un salon. En repartant, le major s'écrie : « On parle du légume britannique ; il n'est pas comparable à l'impassibilité de ce général français ! »

Telle est, dans sa première teneur, la scène sur laquelle on a tant brodé depuis et qui commença de faire entrer Grossetti dans la légende. A voir ce chef massif, large et rond comme une cible de stand, qui s'offrait ainsi à la mitraille et dont la mitraille se détournait, nos soldats finirent par le croire invulnérable. Ces sortes de croyances étaient surtout répandues autrefois dans l'armée allemande, où certains chefs, comme Tilly et Wallenstein, même de simples reîtres qu'on appelait je ne sais pourquoi des « congelés » (*gefroren*), passaient pour réfractaires aux projectiles. Grossetti partageait-il lui-même cette croyance ? Ou si c'était par défi qu'il n'acceptait pas de couvrir ses feuilles de chêne d'un manchon ? Sur les routes les plus chaudes, son auto passait, tous feux allumés.

— Éteindre mes phares, merci ! Pour rouler dans un trou de marmite ? De deux maux, je choisis le moindre et j'opte pour l'obus.

Mais l'obus ne voulait pas de lui... Militairement, sa grande page, avec Chaptou, c'est Ramschapelle. Là, une seconde fois, suivant le mot d'un de nos grands chefs, il « sauva la situation ». Ramschapelle resta néanmoins dans les mains de l'ennemi, c'était notre dernier barrage forcé, la route de Dunkerque ouverte... Par une prodigieuse concentration immédiate de son artillerie dispersée, à laquelle il associe de force tout ce qui reste de l'artillerie alliée, Grossetti commence par empêcher l'ennemi de déboucher, puis il lance sur Ramschapelle tout ce qu'il a de troupes disponibles. Elles échouent. Il recommence, après une préparation d'artillerie encore plus violente, avec un bataillon du 151^e et les renforts de zouaves et de tirailleurs qu'il vient de recevoir.

— Je vous donne une heure pour reprendre Ramschapelle, dit-il au colonel Claudon.

En une demi-heure, c'était fait. Grossetti, quelques jours plus tard, était nommé au commandement du XVI^e corps. On sait le reste : Ypres, Perlès, Verdun, Salonique, suprême étape de ce magnifique soldat. Ce qu'il faut ajouter pour finir, c'est que, si Grossetti demandait beaucoup à ses hommes, il demandait encore plus à lui-même. Sirude qu'eût été sa journée, il ne se couchait jamais, ne disait le général Boichut, sans avoir passé la révision méticuleuse de tous ses services. C'était un de ses axiomes que, « pour qu'une troupe se batte bien, il faut qu'elle ait le ventre plein et les pieds dans de bons godillots. » A la Marne, tandis que nos autres contingents en étaient réduits à se nourrir de betteraves, ses paires de ravitaillement étaient toujours garnies. Familier avec ses hommes, triquant avec eux, goûtant à leur rata, empruntant leur verbe, nul chef, si ce n'est Maud'huy, n'a mieux pratiqué son métier de chef et tiré de cet admirable matière épique qu'est le trouper français des effets plus saisissants.

CHARLES LE GOFFIC.

J'ai vu.

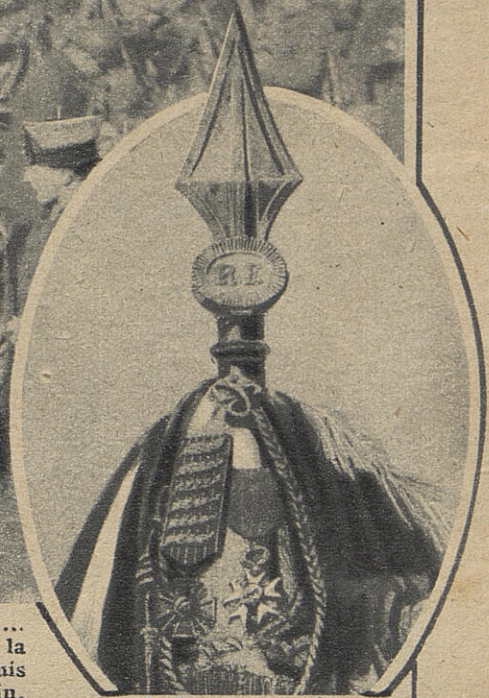
UN RÉGIMENT DONT CHAQUE SOLDAT EST UN " AS "



Le lieutenant-colonel Rollet.



Le 1^{er} étranger au bivouac.



La hampe glorieuse avec la fourragère rouge, la croix de la Légion d'honneur, et la croix de guerre aux 8 palmes

" Merveilleux régiment qu'anime la haine de l'ennemi et l'esprit de sacrifice le plus élevé "... C'est par ces mots que débute le premier article du décret du 4 décembre dernier qui décerne la Croix de la Légion d'honneur au drapeau du régiment de marche de la Légion étrangère. Depuis le 14 juillet il portait déjà à sa hampe la fourragère verte et jaune. Carency, Souchez, Souain, Belloy-en-Santerre, Moronvilliers, Auberive, tels sont les endroits glorieux où le régiment s'illustra avant Verdun, où sous les ordres du colonel Rollet, les légionnaires enlevèrent le village de Cumières avec une telle fougue qu'ils prirent aussi la côte de l'Oie et Regnéville.

Pagéol

répare la vessie



Guérit vite et radicalement

Supprime les douleurs de la miction

Évite toute complication

L'OPINION MEDICALE.

" C'est avec plaisir que je vous fais savoir que, ayant expérimenté le Pagéol, j'ai pu constater sa parfaite action antiseptique sur la vessie, et je le prescris dans tous les cas où il sera nécessaire. "

Dr Joseph Si
Médecin-Major,
Hôpital Militaire
d'Ancone.

" C'est moi le Pagéol qui donne à tous des vessies neuves et qui guérit les cystites, les pyérites et les prostatites "

— Vous levez-vous la nuit ? Avez-vous des défaillances vésicales ? Le Pagéol décongestionne et rajeunit les tissus des voies urinaires, qu'il remet complètement à neuf en tuant tous les microbes qui les habitent.

Etabl. Chatelain, 2, rue Valenciennes, et toutes Phies.
La 1/2 boîte, franco 6 fr. 60; la grande boîte, franco 11 fr.

GYRALDOSE

pour les soins intimes de la femme

L'antiseptique que toute femme doit avoir sur sa table de toilette



La GYRALDOSE est l'antiseptique idéal pour le voyage. Elle se présente en comprimés stables et homogènes. Chaque dose jetée dans deux litres d'eau nous donne la solution parfumée que la Parisienne a adoptée pour les soins rituels de sa personne.

Exigez la forme nouvelle en comprimés, très rationnelle et très pratique

L'OPINION MEDICALE :

La GYRALDOSE, dont la réputation mondiale s'accroît tous les jours, ne saurait vraiment, on en conviendra, trouver de rivale dans tout ce qui existe et a été préconisé jusqu'ici; il est en effet impossible de rencontrer une association à la fois aussi complète et aussi judicieuse de tout ce qui était ici nécessaire

D. DAGUE,

de la Faculté de Médecine de Bordeaux

Etablissements Chatelain, 2, rue de Valenciennes, Paris et toutes pharmacies. — La grande boîte franco 7 fr. 20, les trois, franco 20 fr.

J'ai vu.

LES EXILÉS QUI JAMAIS NE DÉSESPÈRENT...



Ce n'est pas un incident particulier ni un épisode précis de notre avance sur Laon ou Saint-Quentin que l'artiste évoque ici. C'est l'espoir, l'espoir de toutes nos populations qui souffrent encore de l'occupation allemande et qui ne vivent que dans l'attente du jour béni où la Victoire leur apportera la délivrance qu'il a voulu symboliser. Mais

que de fois cependant, sur la ligne de feu, à Cambrai, par exemple, dans les rares maisons que les obus avaient épargnées et dont les habitants n'avaient pas voulu fuir devant le danger, ce symbole n'a-t-il pas été une tragique réalité. Les femmes, des françaises, comme celle de notre page, ont couru à la fenêtre en criant « si c'étaient les nôtres ».