

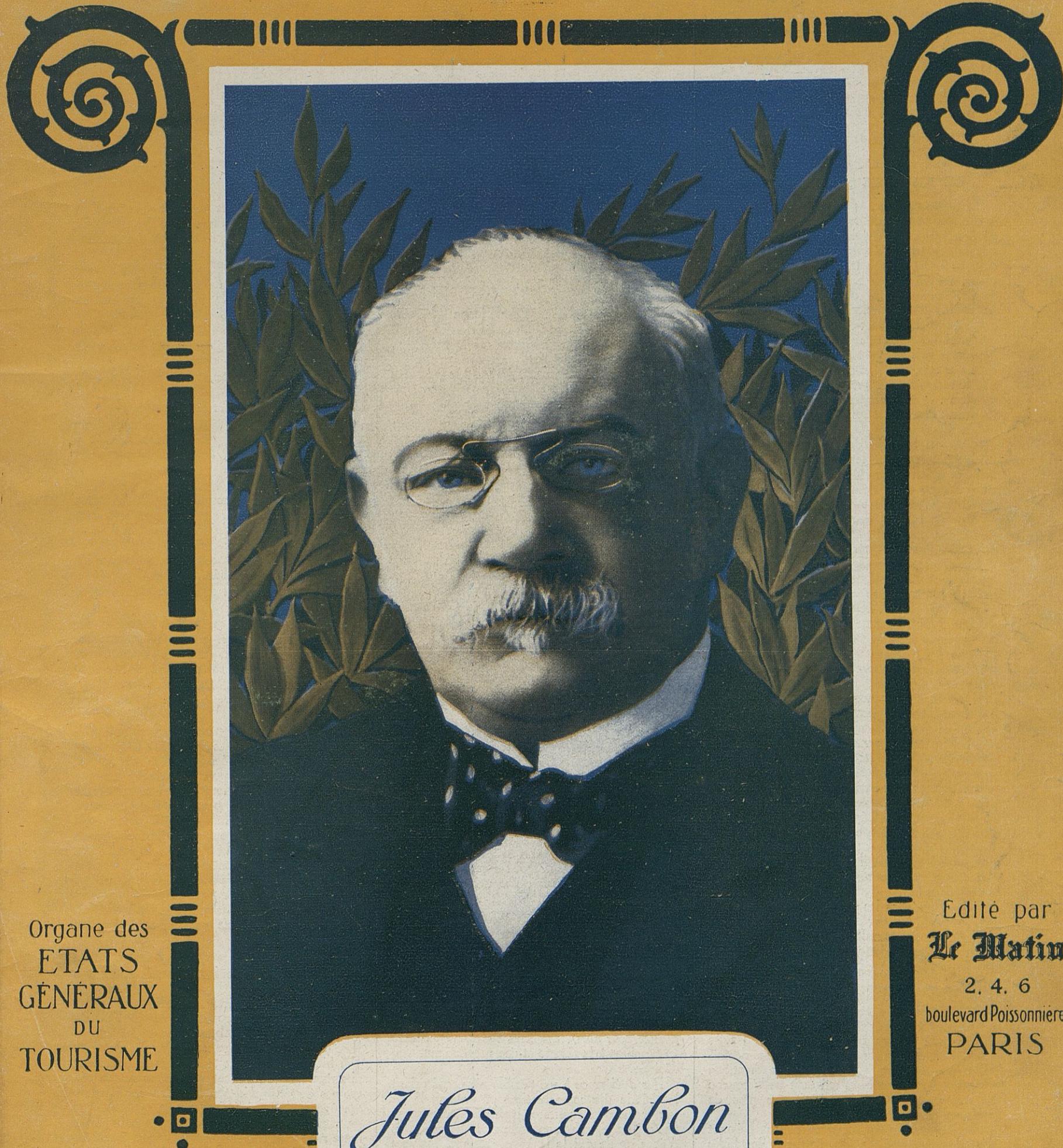
6^e Année. — N° 235.

Le numéro : 40 centimes.



19 Avril 1919.

LE PAYS DE FRANCE



Organe des
ETATS
GÉNÉRAUX
DU
TOURISME

Abonnement p^r la France: 20Fr.

F^rP54

Jules Cambon

Abonnement p^r l'Etranger: 30Fr.

Édité par
Le Matin
2. 4. 6
boulevard Poissonnière
PARIS



*Pierre Légerot
dit SAINFARE*
PAR GEORGES DOCQUOIS.

« Il faut convenir que tout ce qui m'arrive a quelque chose de si bizarre que cela semble presque surnaturel... »

(ALFRED DE MUSSET.)

Barberine, acte III, sc. II.)

« O bizarrie suite d'événements ! Comment cela m'est-il arrivé ? »

(BEAUMARCHAIS.)

Le mariage de Figaro, acte V, sc. III.)

I

LE MARIAGE D'ALEXANDRE

Lianville-sur-Mer, depuis des siècles, est accroisée, en haut de notre pays, dans une profonde entaille de la falaise argileuse dressée face à la falaise crayeuse qui défend la côte méridionale anglaise. Par certains jours spécialement clairs, à l'aide d'une simple jumelle marine, on se voit mutuellement des deux rivages, entre lesquels la Manche allonge un large bras liquide jusqu'au seuil mouvant de la mer du Nord.

Parmi les habitants de Lianville, il en est beaucoup qui, plus ou moins directement, sont issus des corsaires. Ceux-là, comme il est naturel, se ressentent du goût aventurier qui leur fut transmis : la vie bourgeoise n'est pas leur fait ; ils aiment le risque et ses profits bons ou mauvais.

On avait pris part, jadis, à la guerre de course dans la tribu des Légerot. Le sang y avait été fort vif et les mœurs assez brusques pendant plusieurs générations. La mémoire subsiste encore des originalités d'Alexandre, le grand-père de Pierre : ses frasques avaient eu tant de retentissement que, brisant le cadre sourd des gazettes locales, elles avaient fait écho dans la sonorité des feuilles parisiennes.

Ce Légerot-là résumait, dans ce qu'ils avaient eu de plus expressif, tous les Légerot précédents. Il est notoire qu'il avait un trait du caractère de chacun de ses devanciers.

Cela faisait, comme il le disait lui-même, « une salade assez verte ».

Mais il y a ce proverbe : *A père avare fils prodigue*. C'est un proverbe qu'on peut renverser sans arbitraire.

Il advint que cet homme-là eut un fils tout à fait inattendu — pour lui du moins. En ce fils, qu'on nomma Stanislas, l'âme des Légerot, brusquement, parut modifiée. Rien de si débonnaire, de si calme, de si « plan plan », que ce Légerot nouveau style ! Un aigle qui aurait engendré un chardonneret n'eût pas été plus éplaqué que ne le fut le dernier des vrais Légerot, des Légerot bon teint, quand il constata cet invraisemblable changement.

S'il n'était, au physique, tout mon portrait craché, s'écriait-il de fois à autre, je pourrais croire, sauf le respect, que sa mère m'a « manqué » !

Il haussait alors les épaules, jusque — presque, ma foi ! — par-dessus ses oreilles ; puis, riant de son rire tumultueux :

— Mais ça, voyez-vous, ajoutait-il, ça n'est pas Dieu possible ! Elle est sûrement bien trop bête !

Voilà ce qu'il déclarait publiquement. Quant aux réflexions qui découlait invariablement de cette déclaration, il les gardait pour lui tout seul.

— Voilà ce que c'est ! songeait-il. J'avais bien besoin de m'aller amouracher d'une demoiselle qui porte un « de » bien authentique devant son patronyme, et qui était belle comme la sainte Vierge, mais n'avait pas plus de nerfs qu'un navet !

Il est certain qu'auparavant les Légerot n'avaient contracté d'alliance qu'avec de solides filles drûmement plantées, luronnes organisées et conscientes dès leur entrée au monde et qu'avaient salées, eût-on dit, et resalées tous les embruns du large.

Mais à chacun son destin, n'est-ce pas ?

Et il était écrit que le plus âpre, le plus déterminé des Légerot connus jusqu'alors ren-

contrerait sur son chemin la pâle et mélancolique Virginie de Purdone et qu'il s'assotterait jusqu'à la vouloir prendre pour épouse à l'exclusion de toutes autres.

Elle était la dernière fleur d'une famille de nobliaux étiolés qui vivaient dans un de ces aristocratiques logis désuets que couvre l'ombre des remparts de la haute-ville. Jamais ces gens ne franchissaient les guichets pour descendre vers le port.

Les dames ne sortaient que pour aller à la cathédrale, dont le dôme projetait aussi son ombre sur leur demeure.

L'hiver passait là en dévotions quotidiennes.

A une lieue dans les champs, une sorte de gentilhommière, aux trois quarts ruinée, mais qui gardait trois ou quatre pièces encore à peu près logeables, servait de résidence d'été.

A quoi tiennent les choses !

Un matin de sa dure jeunesse, Alexandre s'était laissé convier à une excursion par un gros mareyeur de ses amis. Juché droit sur l'épais plateau de la lourde voiture toute saturée des relents rudes du poisson, Alexandre, qui ne pensait à rien, riait à l'ardent soleil d'août, quand, une des deux roues s'étant détachée, il se trouva projeté tout juste sur le seuil de la retraite rustique des Purdone !

Le seul mal qu'il eut de sa chute fut une foulure du poignet droit.

Cela lui valut des soins de la jeune fille, qui, sans études préalables, avait tous les dons d'une excellente infirmière.

Alexandre sentit sa robuste patte s'émouvoir au contact de la petite main frêle.

Il en rêva. Il en fut possédé. Il la demanda. Il l'obtint...



Le récit des fiançailles d'Alexandre et de Virginie, celui du mariage, les cent cocasseries, les cent tristesses aussi, d'une union à ce point disproportionnée, cela suffirait à défrayer un roman, sans contredit savoureux et, qui plus est, fertile en incidents significatifs. Mais ce n'est pas de celui-là qu'il s'agit.

II STANISLAS

Stanislas Légerot, fils de Virginie Purdone (car il est constant qu'au fond, Alexandre le dénialt pour sien), Stanislas tenait de sa mère un penchant à la rêverie et une vocation musicale décidée.

Par obéissance à son terrible père, qui prisaît la théorie des compensations et vénérait la loi souveraine de l'équilibre, il prit pour compagne une gaillarde, riche non seulement de santé mais d'écus, et de qui le langage précis et les vues nettes n'allaiant point de pair avec le vocabulaire hésitant et les visions nuageuses de son mari, mais aidèrent, quoi qu'il en eût, celui-ci à maintenir florissant le fonds d'industrie maritime que lui léguait Alexandre.

Et Stanislas continua d'armer des navires pour la pêche.

C'est un métier d'or qui fût vite devenu de cuivre sous sa seule gestion.

Par bonheur, Emérantine Altazin, sa femme, était là !

Elle menait tous ses équipages au doigt et à l'œil.

Une vraie patronne !

Et quant aux chiffres, nul ne l'y aurait pu battre. Et puis nul ne savait mieux qu'elle d'où venait ou d'où allait venir le vent. Grâce à elle, sa flottille flairait les coups de chien et s'en préservait.

Tant qu'elle fut là, il n'y eut pas de désastres à déplorer. Mais elle périt, prématurément, des suites d'un accident, au cours du baptême d'un bateau.

Elle laissait à Stanislas deux enfants : un garçon, Pierre, qui faisait son service à Cherbourg, et une fille, Catherine.

Celle-ci n'avait guère plus de seize ans quand sa mère mourut ; mais elle avait déjà sa décision, son sûr instinct des affaires.

Stanislas put continuer à couvrir de rondes, de blanches, de noires et de croches des rames de papier à portées. Dès le retour du cimetière, elle avait saisi la barre.

Mais, si elle avait hérité la vigueur morale maternelle, elle tenait de sa grand'mère Virginie des grâces d'enveloppe telles que tout ce qui l'approchait en subissait la séduction.

Un jour, dans son bureau, un mécanicien de bord, mirliflore en grosses bottes, s'avisa de vouloir lui manquer de respect.

Elle n'était pas de taille à se défendre. Elle cria.

La scène qui suivit fut foudroyante.

Le pâle, le falot Stanislas, qui composait un *O Salutaris* dans une pièce voisine, bondit à l'appel de sa fille et, sautant à la gorge du malfaiteur, le renversa.

Une énergie lui était venue, soudain, que personne n'aurait pu lui soupçonner ; et lui-même ne se la connaissait pas. Quoi qu'il en soit, dans l'occasion, elle le rendit redoutable. Si l'on ne fut accouru, il eût parfaitement étranglé l'insulteur, bien qu'en temps ordinaire, celui-ci n'eût fait de lui qu'une bouchée.

Quand Stanislas fut seul avec Catherine, il lui dit :

— Ce n'est pas moi que tu dois remercier, ma fille, mais bien feu ton grand-père Alexandre, qui a ressuscité en moi, dans cette circonstance. De ça, vois-tu, je suis certain. Oui, le bonhomme était en moi, à cet instant. Positivement, je l'ai senti s'y déchaîner.

Il s'assit, épousé.

— Et, maintenant, poursuivit-il, il faut aviser, Catherine. Je puis disparaître demain. Je veux te sentir protégée. Ton frère sera bientôt libéré ; mais on ne peut compter sur lui. Au rebours de tous nos vieux, mais à mon image, il n'est pas né pour la mer ni pour ses négocios. L'expérience qu'il fait de cette gueuse, qui nous nourrit et qui nous tue, agrave, chaque jour, le dégoût qu'il en a. Pas une de ses lettres, tu le sais bien, qui n'enfonce davantage le clou sur ce chapitre. Et puis c'est un drôle de corps, trop préoccupé de littérature. Crois-tu qu'hier il m'a envoyé des vers ! Pas mauvais, d'ailleurs, tant s'en faut ! Tu vois qu'il ne sera pas plus sérieux que moi.

— Mon père...

— Tais-toi, mon enfant ; je sais mon aune et, aussi, ce que je dis. Pierre n'est pas un méchant diable, au demeurant. Mais qui peut prévoir à quoi sa nature est capable de l'entraîner ? Il y a en lui quelque chose de bohémien. Il se plaint dans l'incertain, dans la chimère. J'ai bien peur qu'il ne te serve jamais en rien, ni à rien. Ce qu'il te faut, c'est un mari... N'ouvre pas de telles mirettes. Il y a eu des filles de ton âge tendre qui étaient moins aptes que toi au mariage et qui y sont allées sans bobo. Puis notre race a besoin de renouvellement : elle ne le trouvera que dans des veines bien élastiques.

— Papa, nous en reparlerons.

— Non, Catherine, c'est présentement qu'il convient de régler cette affaire.

Elle n'en revenait pas de le voir si tenace.

(A suivre.)

JUBOL

réeduque l'intestin

Constipation
Hémorroïdes
Dyspepsie
Migraines
Entérite

— Etablissements Chatelain, 2, rue de Valenciennes, Paris, et toutes pharmacies. La boîte, fco, 5 fr. 80; les 4, fco, 22 francs.



JUBOL
 Éponge
 et nettoie
 l'intestin
 Évite
 l'Appendicite
 et l'Entérite.

COMMUNICATIONS :
 Académie des Sciences (28 juin 1909);
 Académie de Médecine (21 déc. 1909).

— Prenez du Jubol tous les soirs pendant quelque temps, tous vos malaises disparaîtront très vite.

« Moins que jamais il ne faudrait recourir, chez les constipés, aux purgatifs, pas même aux laxatifs ordinaires, encore moins aux lavements. La rééducation intestinale par le Jubol apparaît alors tellement supérieure aux anciennes méthodes d'exonération de l'intestin, qu'elle doit se substituer à toutes : donc il faut juboliser les récidivistes de la constipation. » Dr PÉRICHON,

de la Faculté de Médecine de Lyon,
 Ancien interne des asiles.

« J'atteste que le Jubol possède une réelle valeur et une grande puissance dans les maladies intestinales et principalement dans les constipations et gastro-entérites où je l'ai ordonné. Ce que j'affirme être la vérifié sur la foi de mon grade. » Dr HENRIQUE DE SA,

Membre de l'Académie de Médecine de Rio de Janeiro (Brésil).

Pagéol

Énergique antiseptique urinaire

Guérit vite et radicalement
Supprime les douleurs de la miction
Évite toute complication

Communication à l'Académie de Médecine du 3 Décembre 1912.

Etablissements Chatelain, 2, rue de Valenciennes, Paris, et toutes pharmacies. La demi-boîte, franco, 6 fr. 60; la grande boîte, franco, 11 fr. Envoi sur le front.



PAGÉOL est sans pitié pour les gonocoques, hôtes indésirables des voies urinaires.

Préparé dans les Laboratoires de l'Urodonal.

Spécifique des maladies de la femme

Arrête les hémorragies,
 Supprime les vapeurs,
 Guérit les fibromes non chirurgicaux.

Toute femme doit faire chaque mois une cure de FANDORINE



Etabl. Chatelain, 2, r. de Valenciennes, Paris. Le flacon, fco 11 fr.; fl. d'essai, fco 5 fr.

FANDORINE

80 % des femmes ne sont pas satisfaites de leur santé.

A partir de 40 ans, la femme s'engraisse par suite d'insuffisance glandulaire.

Seule l'ophtalmologie (Fandorine) peut la guérir et lui conserver une taille normale.

Communication : Académie de Médecine (13 juin 1916).

Globéol

et l'anémie

Convalescence
Surmenage
Tuberculose
Anémie
Maladies des nerfs.

Tonique vivifiant, abrège les convalescences, augmente la force de vivre.

Etabl. Chatelain, 2, r. de Valenciennes, Paris et toutes pharmacies. Le demi-flacon, fco, 4 fr. Le flacon, fco, 7 fr. 20; les 3 flacons, fco, 20 francs.



Le GLOBEOL est un extrait total du sérum sanguin et des globules rouges débarrassés de leurs enveloppes. (Extrait emprunté au sang de chevaux florissants de santé.)

Reminéralise les tissus.
 Nourrit le muscle et le nerf.

Communication à l'Académie de Médecine du 7 juin 1910.

Sauvée par le GLOBEOL

L'OPINION MÉDICALE :

« Le sang étant le véritable milieu intérieur respiratoire et, d'autre part, la toxine tuberculeuse étant nettement hémolysante, l'anémie complique et masque volontiers les maladies de poitrine. Elle intervient pour vieler les échanges et aggraver l'infection générale. Le Globéol, par l'apport de fer physiologique et de ferments oxydants, stimule et redresse la sanguification, sans avoir les inconvénients des ferrugineux qui favorisent la fièvre, les états congestifs et les crachements de sang. » Docteur REGNIER,

Ancien interne des Hôpitaux de Paris, Ex-chef du Laboratoire d'Electrothérapie de la Charité.

« Loin d'abattre la pression, il faut au contraire soutenir le cœur surmené de l'artério-scléreux, par le Globéol, qui lui transfusera un sang pur, un sang jeune, un sang en pleine activité. C'est la seule façon de parer à l'asystolie fatale qui suit l'hypersystole, comme toute phase de suractivité est suivie d'une période de dépression. » Professeur FAIVRE,

Professeur de clinique interne à l'Université de Poitiers.

GYRALDOSE

Hygiène de la Femme

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 chaude donne la solution parfumée que la Parisienne a adoptée pour les soins de sa personne, matin et soir.

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



Préparée dans les Laboratoires de l'Urodonal et présentant les mêmes garanties scientifiques.

Etabl. Chatelain, 2, r. de Valenciennes, Paris, et toutes pharmacies. La boîte, fco, 5 fr. 30; les 4, fco, 20 francs; la grande boîte, fco, 7 fr. 20; les 3 boîtes, fco, 20 francs.

VAMIANINE

Dépuratif intense du sang, non toxique

Avarie, Tabes, Maladies de la Peau



Etablissements Chatelain, 2, r. de Valenciennes, Paris, et toutes pharmacies. Le flacon, franco, 11 francs.

Vamianine jugule l'avare et empêche toutes les manifestations.

Brochure sur demande.

LA FRANÇAISE DANS LA SOCIÉTÉ DE DEMAIN

Une enquête auprès de nos lecteurs

QUESTIONNAIRE

1. — La femme peut-elle, doit-elle jouer dans la société un rôle égal à celui de l'homme ?
2. — Y a-t-il des carrières libérales ou des professions dont elle doit être écartée ? Lesquelles et pourquoi ?
3. — La femme doit-elle voter ?
4. — La femme doit-elle être éligible ?
5. — Y a-t-il quelque chose de changé dans les relations sentimentales de l'homme et de la femme depuis la guerre ?
6. — L'homme souhaite-t-il que sa compagne reste au foyer ou l'aide par son travail à subvenir aux besoins du ménage ?
7. — Quelle est l'opinion de la femme à cet égard ?
8. — Le travail de la femme rapproche-t-il ou éloigne-t-il les époux ?
9. — Rend-il les mariages plus nombreux ou plus rares ?
10. — Le travail de la femme porte-t-il atteinte à la maternité ?
11. — L'éducation des enfants en souffre-t-elle ?
12. — Convient-il que la femme ait autant de liberté que l'homme ?
13. — La femme considère-t-elle la protection de l'homme comme un leurre qui annihile sa personnalité ?

RÉSUMÉ

- Quel rôle le Français désire-t-il que la Française remplisse dans la vie familiale et dans la vie sociale ?
- Quel rôle la Française désire-t-elle remplir à l'avenir dans la vie familiale et dans la vie sociale et que demande-t-elle à son compagnon ?

Prière d'indiquer très lisiblement ses nom et prénoms et, après avoir répondu en une seule phrase à chacune de nos questions, en rappelant son numéro d'ordre, de faire un résumé d'ensemble en un maximum de quarante lignes.



N'est-il pas juste que dans chaque foyer qu'il a contribué à sauver de la ruine et de la honte de la défaite soit placée l'image de celui qui, par sa claire vision et son énergie, a aidé à vaincre les Allemands ?

Beaucoup ont eu cette idée et le statuaire Auguste Maillard a exécuté, pour l'Etat et le département de la Seine, le

BUSTE DU MARÉCHAL FOCH

C'est la copie demi-grandeur de cette œuvre d'art que le « Pays de France » met en vente dans ses bureaux, 6, boulevard Poissonnière, au prix de **15 francs**.

LE PAYS DE FRANCE

CHRONIQUE DE LA SEMAINE

du 5 au 12 Avril



INSI que nous l'avons annoncé succinctement dans notre précédente chronique, le gouvernement allemand s'est enfin décidé, quoique avec mauvaise grâce, à exécuter les conditions de l'armistice en ce qui concerne le passage des troupes destinées à la Pologne. Il résulte des engagements pris à cet égard par les plénipotentiaires de l'ennemi que les divisions du général Haller, qui ne sont d'ailleurs qu'une fraction de l'armée des alliés, peuvent se rendre en Pologne : 1^o par Danzig, Stettin et Königsberg ; 2^o par voie ferrée de Coblenz à Kalisz, à raison de dix trains par jour. De ces deux moyens, la voie ferrée serait certainement préférable, parce que plus courte et n'offrant pas, au moins en principe, les mêmes aléas qu'une traversée de la mer du Nord et de la Baltique. On voit, par la carte ci-contre, quelles seraient les principales étapes du voyage à travers l'Allemagne : Giessen, Cassel, Halle, Eilenbourg, Cottbus, Lissa, Kalisz. Par Stettin et Königsberg, les troupes polonaises devraient également faire usage, quoique sur un moindre parcours, des voies ferrées allemandes, pour arriver jusqu'à leur pays.

Mais si les Allemands sont en somme forcés de laisser passer sur leur territoire ou dans leurs ports les troupes polonaises, il leur reste toujours la ressource de contrecarrer une opération aussi compliquée que celle-là, par le seul fait de ne la point faciliter. Et tel est peut-être bien le fond de leur pensée ; car à peine la convention était-elle signée que leurs journaux officiels commençaient à tâter le terrain en parlant de l'éventualité d'une grève des cheminots dont, à la date du 9, on n'avait pas d'autres nouvelles.

Ayant fini, grâce à l'union de leurs efforts, par réduire les Boches, les alliés entendent maintenant faire en commun la guerre à d'autres redoutables ennemis du genre humain : la tuberculose, la malaria, l'avarie, l'alcoolisme et quelques autres fléaux de non moindre importance. Dans ce but, un certain nombre de leurs savants se sont réunis à Cannes, en un congrès qui s'est ouvert le 1^{er} avril sous la présidence de son organisateur M. Davison, chef de la Croix-Rouge américaine.

On peut dire de ce congrès qu'il est le premier acte de la fondation de l'Internationale de l'Hygiène, dont le but a été défini par M. Davison : assainir le monde, enrayer la maladie et la souffrance, et développer dans tous les pays les moyens capables de concourir efficacement à l'amélioration du genre humain.

A ce congrès, les spécialistes les plus qualifiés ont échangé leurs vues et leurs vœux en matière d'hygiène générale ; les enseignements tirés de la guerre ont tenu une large place dans ces communications. Il sort de leurs travaux un programme de lutte mondiale contre les maladies, programme dont l'exécution sera confiée aux Croix-Rouges de chaque pays, qui recevront les directions nécessaires d'une sorte de bureau international. À vrai dire, il existe déjà un « Office international d'hygiène publique » qui a été fondé en 1908 à Paris et dont le fonctionnement est assuré par les grandes puissances. Le rôle de cet organisme est de renseigner les gouvernements sur tout ce qui se rapporte aux maladies infectieuses ; mais il n'a aucune relation avec le public.

L'institution dont le congrès envisage la création sera à la disposition de tout le monde : elle renseignera, elle éduquera et aidera directement les populations. Puisque les gens ne viennent pas à l'hygiène, l'hygiène désormais ira à eux. Les Croix-Rouges, qui ont si méritoirement travaillé pendant la guerre, trouveront là à employer les trésors de dévouement qui leur restent à dépenser.

L'ensemble des travaux, des conceptions et des vœux du congrès de Cannes sera, trente jours après la signature de la paix, soumis au congrès international des sociétés de la Croix-Rouge à Genève, qui aura la mission d'en poursuivre la réalisation.

Les savants qui représentent les nations alliées au congrès de Cannes se sont illustrés par leurs travaux, par leurs découvertes. Citons : pour la France, les professeurs Roux, directeur de l'Institut Pasteur, qui a été élu président ; Widal et Rist ; pour la Grande-Bretagne, sir Arth. Newsholme, le colonel Cummins, sir Ronald Ross, qui a élucidé le rôle des moustiques dans la malaria. Les Etats-Unis sont représentés par les docteurs Welch, Biggs et Strong ; l'Italie, par les professeurs Marchiafava, Castellani, Bartianelli.

La France doit une reconnaissance particulière à la Croix-Rouge américaine, qui n'a pas attendu que le congrès réuni par son chef à Cannes lui indique les moyens d'être utile à nos populations. Elle s'est spontanément attachée à rendre aux habitants de nos campagnes, de nos petites villes, tous les services imaginables. Parmi les nombreuses œuvres qui nous constituent ses obligations, il faut signaler son « bureau des enfants » qui, en dix-huit mois, a secouru au moins 250.000 petits Français, au moyen d'hôpitaux, de dispensaires, de crèches, d'organisations de toute nature, autant que par aide directe ; et qui, de plus, a doté 500 enfants de « parrains » américains.

Le régime des soviets vient d'être proclamé en Bavière par le Conseil central de Munich, et prétend absorber tout le pouvoir, envers et contre le gouvernement qui ne cesse pas pour cela de fonctionner, bien que le Conseil lui ait signifié sa destitution, mais s'est transporté à Nuremberg. Là, les Conseils d'ouvriers et soldats sont hostiles au bolchevisme. Le mouvement soviétique paraît avoir été l'aboutissement des tendances séparatistes d'une grande partie de la population : un de ses buts serait de soustraire au gouvernement d'empire les ressources économiques du pays, dont le gouvernement de Berlin a déjà fait état dans ses projets de restauration industrielle. Aussi le cabinet d'empire a-t-il déclaré qu'il ne reconnaissait pas la république soviétique et restait solidaire du gouvernement. La république des soviets, proclamée le 7 avril, paraît jusqu'à présent s'organiser sans causer aucun désordre : elle ne s'étend encore que sur la Bavière méridionale, mais il est vraisemblable que la Bavière du Nord ne tardera pas à se rallier aux soviets de Munich.

Les soviets de Munich se sont empressés de tendre la main à ceux de Moscou et de Budapest où le dictateur Bela Kun voit son pouvoir s'affirmer de jour en jour.

Dans le reste de l'Allemagne, la situation reste toujours confuse : c'est partout le désarroi et la crainte continue de voir les spartakistes rentrer en scène par quelque nouveau coup de force.

On a appris, le 8 avril, que les troupes alliées avaient dû évacuer Odessa dont les forces bolcheviks ont pris possession. La ville pouvait être défendue mais le manque de vivres a contraint le corps d'occupation à la retraite. Nicolaïeff aurait été également occupée par les gens des soviets, qui préparent un coup de force contre la Crimée, et seraient maîtres de l'isthme de Pérékop. Les généraux Humbert et Graziani sont envoyés en Orient pour organiser un front antibolchevik de la Baltique à la mer Noire.

NOTRE COUVERTURE

M. JULES CAMBON

M. Jules Cambon est né à Paris en 1845.

Il fut nommé en 1871 auditeur au Conseil d'Etat et trois ans après il était attaché au gouvernement général de l'Algérie. En 1878, il se vit désigner pour le poste de préfet de Constantine, qu'il conserva jusqu'en 1882, époque à laquelle il prit la préfecture du Nord. Il fut ensuite préfet du Rhône, de 1887 à 1891, et enfin revint en Algérie en qualité de gouverneur général, de 1891 à 1894.

Un peu plus tard, en 1897, le gouvernement de la République appela M. Cambon au poste d'ambassadeur à Washington, qu'il ne quitta qu'en 1902 pour prendre l'ambassade de France à Madrid, de 1902 à 1907. Il fut alors nommé ambassadeur à Berlin où il resta jusqu'à la guerre. Il était depuis octobre 1915 secrétaire général du ministère des affaires étrangères lorsque, en mars 1916, il fut appelé à siéger comme délégué au Conseil de guerre des Alliés dont il devint quelques mois plus tard, en décembre, le secrétaire général. Depuis lors, M. Cambon a été appelé au poste de conseiller des affaires d'Alsace-Lorraine.

L'Académie française a voulu compter parmi ses membres M. Cambon qui s'est hautement distingué comme diplomate, comme administrateur, comme écrivain ; elle l'a élu en mars 1918 en remplacement de M. Francis Charmes. M. Jules Cambon est grand-croix de la Légion d'honneur.

Le frère de M. Jules Cambon, qui est, lui aussi, un diplomate distingué, est actuellement ambassadeur de France à Londres.

LA NOUVELLE ROUTE DE L'ORIENT

Le livre fameux de Otto-Richard Tannenberg, *Gross-Deutschland*, « la plus grande Allemagne », devrait, encore en ce moment, être lu et relu. C'est dans un chapitre de ce livre, monument élevé à la folie allemande, que se trouve la phrase célèbre : « La guerre ne doit laisser au vaincu que les yeux pour pleurer. » Tannenberg énumère complaisamment les conditions auxquelles l'Allemagne victorieuse consentira à signer la paix avec la France abattue. Au nombre de ces conditions figure une indemnité de 35 milliards de marks. Sur ces 35 milliards, deux milliards — c'est toujours Tannenberg qui parle — sont destinés aux entreprises « d'expansion civilisatrice », spécialement à la construction de ports et de chemins de fer.

L'Allemagne a toujours placé au premier rang de ses préoccupations la construction et l'exploitation des voies ferrées. Quand la guerre a éclaté, elle n'était pas loin d'avoir réalisé son rêve du *Drag nach Osten* — la poussée vers l'Est. Complétant la mainmise sur l'Orient, elle projetait de joindre, par une ligne passant par Bagdad, le Bosphore au golfe Persique.

Les victoires alliées sont venues interrompre le rêve du Bagdad. Mais la défaite allemande doit comporter d'autres conséquences. L'Allemagne, avant la guerre, était maîtresse de la grande artère de l'Orient-Express, qui traversait l'Europe de part en part, de l'Ouest à l'Est. Ce n'est que parce qu'elle possédait déjà l'Orient-Express qu'elle a pu songer à le

du Danemark, de la Suède, de la Norvège. Ajoutez à cela l'établissement de tarifs spéciaux, qui assurent à l'expéditeur profit et rapidité, et vous reconnaîtrez sans peine que l'Orient-Express donnait à l'Allemagne la suprématie ferroviaire en Europe.

LE GOTTHARD

Non contente de posséder, dans l'Orient-Express, une incomparable artère Ouest-Est, ou mieux Ouest-Sud-Est, l'Allemagne était encore maîtresse d'une autre ligne, coupant la première presque perpendiculairement : la ligne du Gothard, qui traverse l'Europe occidentale du Nord au Sud. Par l'Orient-Express, l'Allemagne se rendait maîtresse de l'Orient. Par le Gothard, elle conquérait l'Italie et le bassin méditerranéen. C'est encore la carte qui viendra à notre aide pour nous montrer l'importance du Gothard. Situé en plein cœur de l'Europe, le Gothard a ses points terminus, au Nord, à Zurich et à Lucerne ; au Sud, à Milan. Par Zurich, il communique avec Bâle, confluent de toutes les voies ferrées du bassin du Rhin, de la Hollande et de la Belgique, et aussi de plusieurs lignes françaises. Milan est la capitale industrielle de l'Italie. Par Venise, Bologne, Ancône, Milan mène à l'Adriatique. Par Gênes et Florence, on atteint Rome et l'Italie méridionale.

On sait avec quelle sollicitude l'Allemagne a « couvé » la ligne du Gothard, qui devait, dans ses secrètes pensées, être l'instrument de



TRACÉ DE LA LINIÉE PROJETÉE POUR RELIÉR L'ATLANTIQUE A L'ORIENT

prolonger à travers l'Asie Mineure, créant ainsi une route de l'Inde dont le trafic lui apparaissait, avec raison, comme formidable.

L'ORIENT-EXPRESS

Qu'est-ce que l'Orient-Express ? Il suffit de jeter les yeux sur une carte d'Europe pour se rendre compte de l'importance d'une pareille voie ferrée : Paris à Constantinople, à travers la France, l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Bulgarie. À travers l'Allemagne surtout ; à travers les pays amis de l'Allemagne. De Paris à Constantinople, le rail de l'Orient-Express se développe sur une longueur de 3.084 kilomètres, dont 2.321 se trouvent en pays ennemi : 665 kilomètres en pays allemand, 939 en Autriche, 333 en Bulgarie, 384 en Turquie. Le parcours français, de Paris à la gare frontière d'Avricourt, ne comporte que 410 kilomètres de rails !

L'Orient-Express est donc une ligne presque entièrement allemande. Après avoir traversé l'Alsace et touché Strasbourg, elle s'engage en Allemagne méridionale, par Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Munich, Salzbourg. Vienne et Budapest sont traversés, puis Belgrade, Nich, Sofia et, de là, Constantinople par Philippopoli et Andrinople. Un autre coup d'œil sur la carte, et l'on reconnaît vite que l'Orient-Express, coupant l'Europe en deux, est la grande, l'unique voie du trafic international.

Et quel trafic ! Voyageurs et marchandises doivent, bon gré mal gré, adopter son parcours. De tous côtés, comme des tentacules, viennent s'y nouer les artères secondaires. Munich, Vienne, Budapest sont des « noeuds » de voies ferrées, qui donnent à l'Orient-Express leurs apports. Tous les grands ports du Nord, Hambourg d'abord, sont, par leurs voies particulières, tributaires de l'Orient-Express. Les marchandises affluent de la Hollande,

la germanisation de l'Italie. Bismarck prit une part active aux premiers pourparlers qui devaient aboutir au percement du grand tunnel de 15 kilomètres, qui met en communication les deux versants de la montagne. Avec l'Orient-Express et le Gothard, l'Allemagne tenait en tutelle l'Europe presque tout entière, dont elle s'assurait le trafic. Gênes devenait la rivale de Marseille. Les marchandises américaines, qui adoptaient la voie de Hambourg, descendaient en Suisse et en Italie par le Gothard, ou par ses affluents.

LE NOUVEL EXPRESS INTERALLIÉ

Telle était la situation quand s'ouvrirent, en août 1914, les hostilités. Telle elle est encore aujourd'hui, au lendemain de la victoire. L'Allemagne, par ses deux grandes lignes de l'Orient-Express et du Gothard, est incontestablement maîtresse du trafic européen. Une si désastreuse situation ne peut laisser indifférents les pays de l'Entente. À l'Orient-Express qui traverse l'Europe de l'Ouest à l'Est, au Gothard qui le coupe du Nord au Sud, il faut opposer quelque chose. Il faut changer la route de l'Orient, de telle façon que les richesses qu'elle draine, au lieu d'aller s'accumuler dans les caisses allemandes, viennent s'ajouter à nos richesses à nous. Il n'existe pas de raison majeure pour que le trafic des marchandises venant d'Amérique se fasse par Hambourg, au lieu de s'effectuer par Bordeaux, Saint-Nazaire ou Brest, si la voie ferrée peut les attendre dans l'un de ces derniers ports, ou dans tel autre port de l'Océan.

Interrogeons toujours la carte d'Europe. Si, au lieu d'un Orient-Express qui, partant de Paris, file sur Munich, Vienne et Budapest, nous possédions une voie ferrée qui, partant toujours de Paris, atteigne Lyon, puis Turin et Milan, et s'en aille ensuite, par Trieste, vers Belgrade,

Bucarest et Odessa, le problème serait résolu. L'Allemagne et ses pays amis seraient délaissés. Plus de trafic allemand : un trafic allié, à travers la France, l'Italie, la Serbie, la Roumanie, aboutissant à la mer Noire et à la Russie qui, il faut l'espérer, redeviendra notre alliée forte et vivante.

Lyon deviendra, par cette voie nouvelle, le centre auquel aboutiront, avant d'entrer en Italie, les voies partant de Bordeaux, de Saint-Nazaire, de Brest, de Londres, de Bruxelles. Quant au nouvel Orient-Express, au lieu de suivre le tracé Londres, Calais, Paris, Strasbourg, Munich, Vienne, Budapest, Belgrade, il passerait par Londres, Calais, Paris, Lyon, Milan, Belgrade et enfin Constantinople. Le parcours serait en longueur favorable au nouvel Orient-Express : 1.936 kilomètres au lieu de 2.057 kilomètres, avec cinq heures d'économie de temps : quarante-quatre heures et demie dans l'express allemand, trente-neuf heures seulement dans l'express allié.

Tel est, dans ses grandes lignes, le projet de remplacement de l'Orient-Express allemand par l'express interallié. Reste à indiquer la solution pratique, ou plutôt les solutions — car il y en a plusieurs. Tout récemment, la Commission technique du ministère des travaux publics chargée d'étudier cette grave question la résumait en ces quelques lignes. L'express interallié ne traverserait que les pays de l'Entente, à l'exclusion des empires centraux, touchant donc l'Angleterre, la France, la Suisse, l'Italie, la Yougo-Slavie, la Roumanie, la Grèce et Constantinople. Une branche de l'express interallié partirait de Londres, l'autre de Bordeaux, ou de l'un des ports de l'Ouest ; elles se rejoindraient à Turin, et la ligne continuerait par Milan, Venise, Trieste, Laybach, Belgrade, Bucarest et Odessa. A Belgrade, un embranchement irait jusqu'à Nich et bifurquerait, d'une part vers Constantinople, de l'autre vers Athènes. Sur une grande partie de ce long parcours, les voies ferrées existantes sont en bon état. A partir de Trieste, elles sont vraisemblablement très endommagées. Elles sont coupées à Nich, mais les réparations ne prendraient pas plus de trois à quatre mois.

L'INTÉRÊT DE L'ENTENTE

La ligne nouvelle servirait à la fois notre commerce d'importation et d'exportation. Avant la guerre nous achetions en Allemagne pour plus d'un milliard de francs, principalement du charbon, des machines et des produits fabriqués. L'Atlantique-Mer Noire — c'est ainsi que s'appellera le nouvel express interallié — en facilitant le transport vers l'Ouest européen des matières premières que renferme le riche sous-sol russe — la Russie reviendra vite, nous en sommes assurés, à la civilisation et au travail — spécialement dans la région du Donetz, ouvrirait à nos industries des branches d'activité nouvelles qui remplaceront les productions allemandes. Songeons qu'en 1913, nous n'achetions en Russie que pour 260 millions de marchandises, le quart des produits allemands importés chez nous.

Le nouvel express interallié, s'il favorisait nos importations, exercerait aussi une utile influence sur notre commerce extérieur. Nos exportations en Italie atteignaient à peine 300 millions, en Russie 85 millions, en Roumanie 35 millions, tandis que l'Allemagne y déversait, on peut dire à jet continu, ses produits manufacturés. C'est tout un champ à exploiter.

C'est l'intérêt de la France de mettre en exploitation le nouveau réseau. C'est aussi l'intérêt de l'Italie, qui, avant la guerre, achetait en Allemagne pour plus de 650 millions par an, sans compter 300 millions à l'Autriche-Hongrie. Voilà un milliard qu'il nous faut enlever au commerce allemand. L'Atlantique-Mer Noire permettrait à nos alliés italiens de développer leurs affaires avec l'Orient. La Serbie, la Bulgarie, la Roumanie, la Grèce, le Monténégro, la Turquie se fournissaient presque exclusivement en Allemagne. C'est sur les marchés d'Italie qu'ils pourraient désormais aller chercher ce qui leur est utile.

La Serbie — ou, pour parler plus exactement, la Yougo-Slavie — n'a pas moins d'intérêt que la France et l'Italie à la mise en exploitation du nouveau réseau interallié. Elle achetait, avant les hostilités, en Allemagne pour 47 millions, en Autriche pour 31 millions, très peu en Angleterre, en France et en Italie. Ses débouchés étaient minimes, tandis qu'avec la voie nouvelle ils deviendront importants. Ses exportations en Italie n'étaient que de 4 millions, celles en France de 3 millions. Tous ces chiffres doivent changer, aussi bien dans l'intérêt des alliés que dans l'intérêt de la Serbie — ou du nouvel Etat yougo-slave.

Plus considérable est l'intérêt de la Roumanie, dont les céréales, les pétroles et les bois peuvent se diriger par les nouveaux rails. Elle vendait déjà pour 260 millions à la Belgique, pour 150 millions à la France et à l'Italie. Elle achetait par contre pour 180 millions à l'Allemagne et pour 140 millions à l'Autriche. Cela fait environ 730 millions qui désormais rouleront sur les rails de

l'express interallié, sans parler de l'augmentation probable du trafic.

LE SUISSE-OcéAN

Ici se place la grosse question de la Suisse qui, tout en n'étant pas traversée par la voie nouvelle, est cependant appelée à en bénéficier. La Suisse, par son trafic, tant marchandises que voyageurs, n'a pour le moment de relations qu'avec la mer du Nord et ses ports d'un côté, avec la Méditerranée et Gênes de l'autre. Elle ne communique pas avec les ports de l'Océan. Cependant Berne est presque aussi près de Bordeaux que d'Anvers, et beaucoup plus près de Bordeaux que de Hambourg. Par Lyon, l'express interallié fournirait à la Suisse la communication avec l'Océan qui lui manque aujourd'hui. Cette communication s'établirait par le Suisse-Océan, partie ouest de la nouvelle ligne Atlantique-Mer Noire.

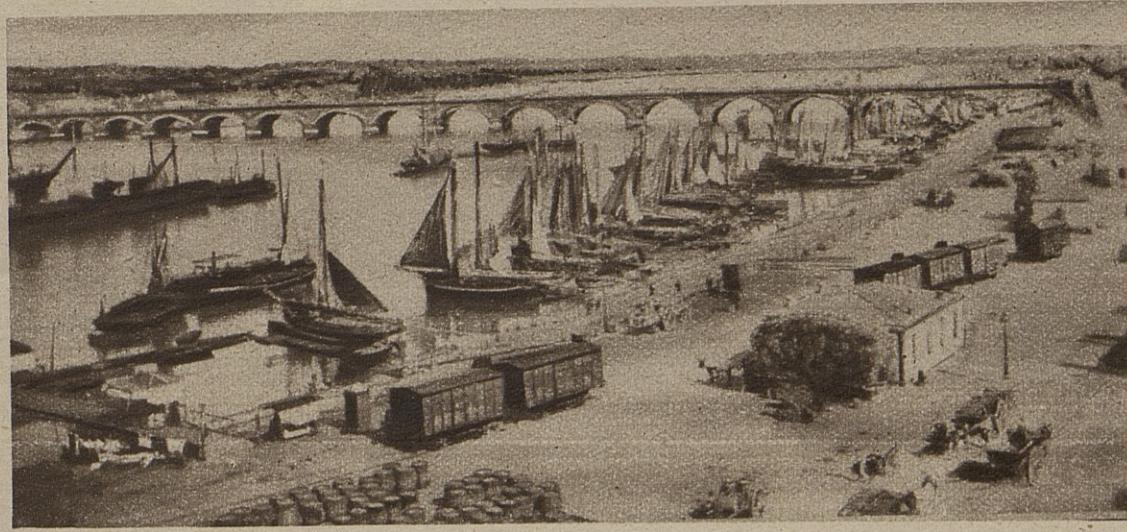
L'importance du Suisse-Océan a été admirablement définie par M. Mange, directeur de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, dans le remarquable rapport qu'il a adressé à l'Association nationale d'Expansion économique. La Suisse fait avec l'Amérique de considérables échanges. En 1913, la Suisse a importé d'Amérique et des autres pays d'outre-mer 694.000 tonnes ; elle a exporté en ce même pays 151.000 tonnes. Aux Etats-Unis, écrit M. Mange, la Suisse fournit principalement les produits de l'industrie laitière, les produits de l'industrie textile, les produits de l'industrie mécanique, les couleurs (notamment l'aniline), les produits de l'industrie des métaux précieux (montres), et enfin les cuirs et peaux. Elle importe d'Amérique du blé, de l'avoine, du maïs, du riz, des semoules, des farines, du pétrole, de la benzine, des huiles, du coton, etc. De tout ce mouvement, moins d'un tiers passait par la France.

La ligne Suisse-Océan mettrait en communication directe nos voisins avec l'Amérique. « Le Suisse-Océan, écrit encore M. Mange, est un projet d'amélioration des communications entre la Suisse et la côte de l'Atlantique pour permettre et faciliter la circulation entre ces deux régions des voyageurs, des produits commerciaux et industriels et surtout favoriser le transit à travers la France entre la Suisse et l'Amérique, transit actuellement dévolu surtout aux voies de Hambourg, Rotterdam et Anvers qui sont allemandes en totalité ou en partie. »

Nous voici renseignés, et sur l'Atlantique - Mer

Noire, et sur le Suisse-Océan, branche ouest du réseau de l'express interallié. Tous deux sont destinés à combattre le trafic allemand par l'Orient-Express, la ligne du Gothard et les voies adjacentes. Ce qu'il nous faut poser nettement aujourd'hui, — et c'est là la seule face du problème que nous ayons voulu examiner, — c'est l'urgence de ramener à nous le trafic accapré par ce qui fut autrefois « les empires centraux ». La décision s'impose. Agissons. Créons la nouvelle route de l'Orient.

MAXIME VUILLAUME.

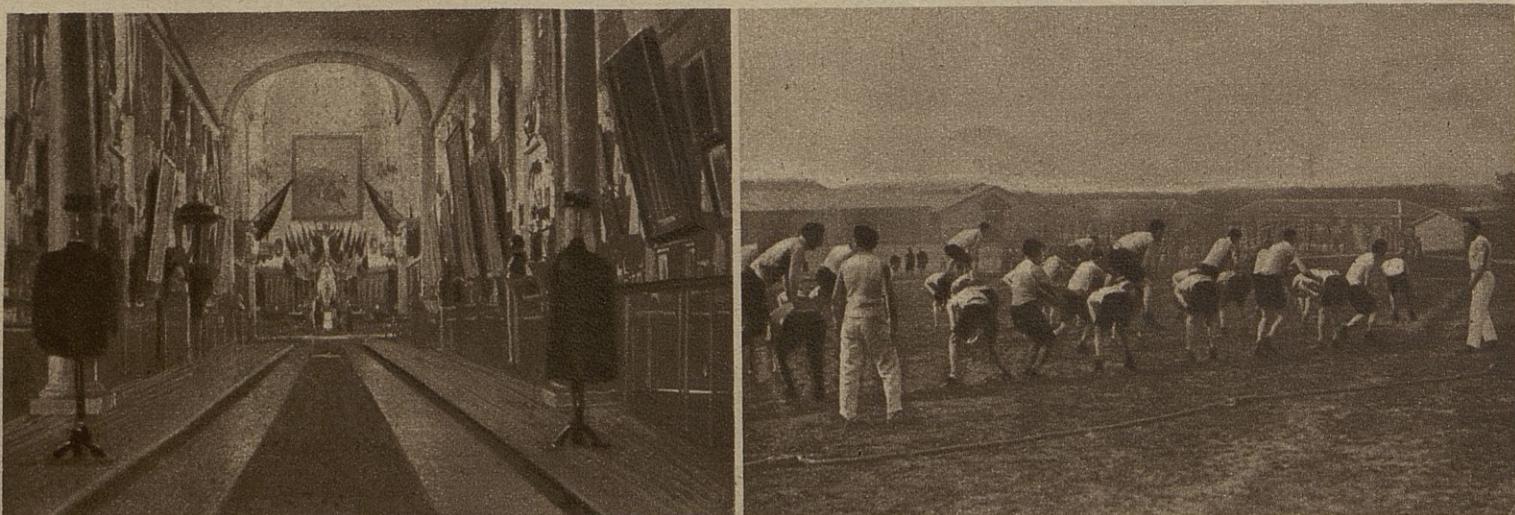


LE PORT DE BORDEAUX D'OU PARTIRA UNE DES LIGNES PROJETÉES.

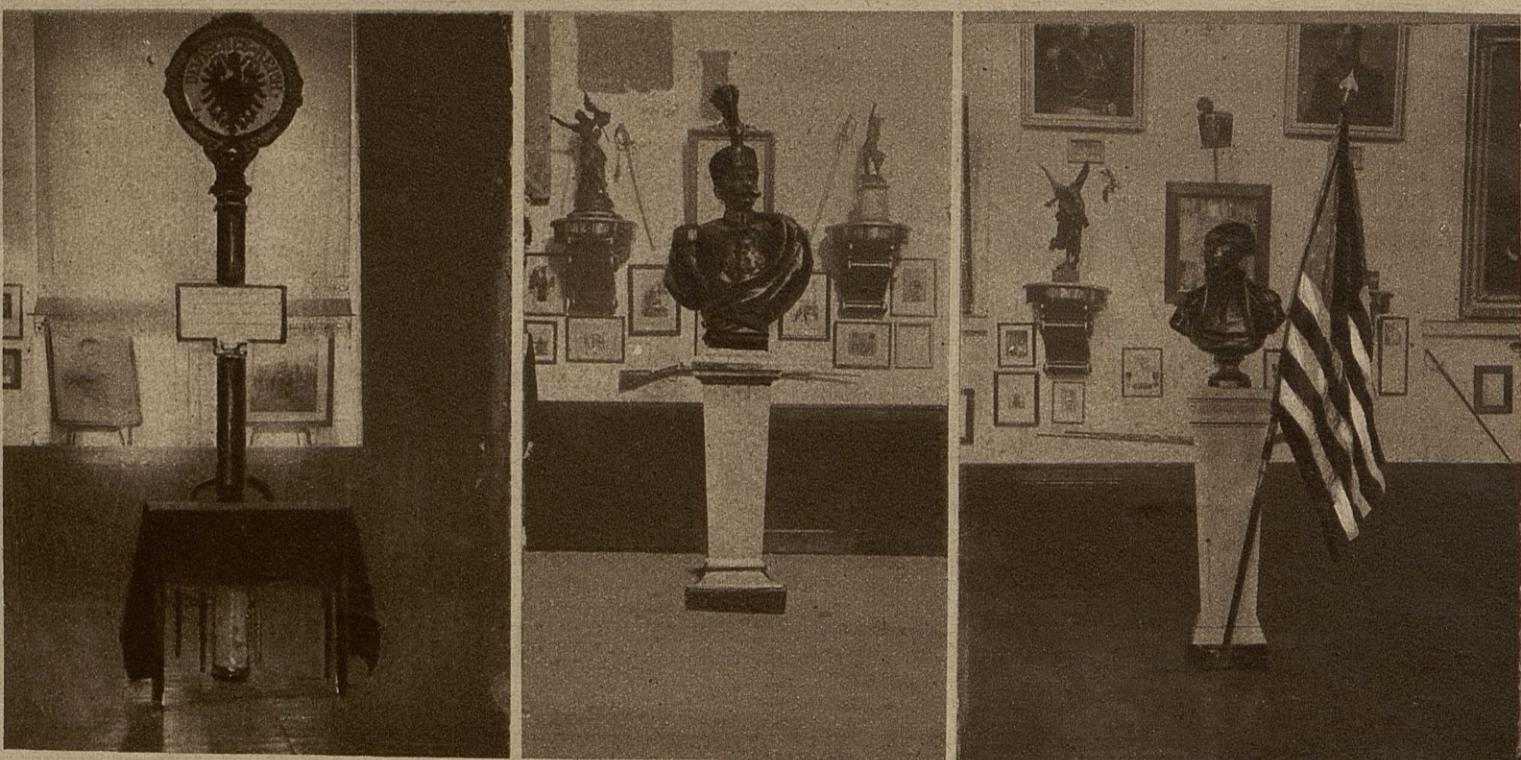


LE PORT D'ODESSA OU ABOUTIRA UN EMBRANCHEMENT DE LA LIGNE.

LA VISITE D'OFFICIERS ALLIÉS A L'ÉCOLE DE SAINT-CYR



Les visiteurs ont pu admirer le « Musée du Souvenir » où la direction de l'Ecole conserve pieusement différents objets et documents rappelant les grands jours de Saint-Cyr ou ayant appartenu à des Saint-Cyriens renommés. Beaucoup de ces souvenirs ont trait à des épisodes glorieux de notre histoire. C'est ce musée que l'on voit à gauche. A droite, nos Saint-Cyriens exécutent devant les représentants des armées alliées des exercices de gymnastique.



A gauche, c'est un poteau-frontière allemand que les poilus du général Jubin avaient arraché et enfoui dans le sol, et qu'ils apportèrent plus tard en France. Au milieu, on reconnaît le buste d'un des plus brillants élèves de Saint-Cyr, le roi Pierre Ier de Serbie, qui est fier d'être sorti de cette école, et qui se battit vaillamment parmi nos troupes en 1870. A droite, le buste de La Fayette accompagné du drapeau américain.



Les représentants militaires des quatorze délégations alliées sont allés le 4 avril visiter l'Ecole spéciale militaire de Saint-Cyr. Ils ont été reçus par le général Tannant, commandant l'établissement. Après avoir parcouru les différents services de l'Ecole et passé en revue les quatre cents élèves officiers, ils ont assisté à des exercices qui les ont vivement intéressés. On voit ici nos Saint-Cyriens faire aux officiers alliés la démonstration de notre canon de tranchée.

LES DÉLÉGUÉS DANS LES RUINES D'ARRAS



Il ne reste de la cathédrale que la façade. Dans le médaillon, M. Venizelos assis sur des décombres laisse errer ses regards sur la campagne dévastée. Quel est le délégué qui, après avoir vu de tels spectacles, ne reconnaîtrait pas à la France le droit de réclamer le maximum de réparations ?



Les membres de la Conférence ont voulu se rendre compte par eux-mêmes des dommages commis par les Allemands dans nos départements du Nord. Une délégation est allée les visiter et a constaté que toutes les descriptions qui en ont été faites sont au-dessous de la réalité. De Lens, d'Arras, de Cambrai, la délégation a rapporté des impressions ineffaçables. Ici, les délégués sont à Arras, devant les ruines de l'Hôtel de Ville dont il ne reste qu'une partie du beffroi.

REMISE DES FANIONS DU "PAYS DE FRANCE" AUX ESCADRILLES AMÉRICAINES

SPLENDIDE ET ÉMOUVANTE MATINÉE A L'OPÉRA-COMIQUE



C E fut plus qu'un succès, ce fut un triomphe. Cette manifestation d... laquelle se trouvaient réunis le patriotisme et l'art lyrique restera un souvenir inoubliable pour tous ceux qui y participèrent ou eurent le honneur d'y assister.

Dès une heure de l'après-midi, le samedi 12 avril, la place Boieldieu, où se trouve situé l'Opéra-Comique, était envahie par une foule nombreuse qui voulait acclamer nos « as » victorieux et les brillants aviateurs des escadrilles américaines, convoqués pour recevoir des mains de nos héros les fanions du *Pays de France*.

La salle est bondée : les toilettes élégantes se mêlent aux uniformes constellés de croix et de médailles. Dans l'avant-scène de droite, M^e Wilson, toute gracieuse, ne cessera d'applaudir les « as » des deux nations et les artistes de l'Opéra-Comique ; dans les loges, au balcon ou à l'orchestre : M^es House, Lansing, Benson, M^e Benham, fille de l'amiral ; M. Daniels, ministre de la marine américaine ; le général Patrick, directeur des services de l'aviation américaine ; l'ambassadeur des Etats-Unis et M^e White ; le général Duval, directeur de l'aéronautique au G. Q. G. ; le colonel Pujo, son adjoint ; le colonel Dhé, directeur de l'aéronautique au ministère de la guerre ; le colonel Girod, député ; M. Gaston Menier, sénateur ; le colonel américain Gros ; Boghos-Nubar pacha, président de la délégation arménienne, etc.

Le président de la République s'était fait représenter par le commandant Féquant, de sa maison militaire.

A 1 h. 30, le rideau se levait sur la *Coupe Enchantée*, ce délicieux opéra-comique du maître Gabriel Pierné, le célèbre compositeur dont la présence au pupitre du chef d'orchestre fut l'occasion d'une superbe ovation. Jamais M^e Yvonne Brothier, Renée Camia, Alavoine, MM. Allard, Azéma, Mesnæcker, Berthaud, Bellet et Bourgeois ne furent plus en voix. Le livret de M. Emile Matrat et l'œuvre de M. Pierné obtinrent un joli succès.

Après un entr'acte de quelques minutes, pendant lequel, au foyer du public, les spectateurs eurent la facilité de saluer les héros de l'air, américains et français, les échos de la magnifique marche *Sambre-et-Meuse* électrisent la salle : le rideau se lève et un spectacle unique s'offre aux yeux des invités. Devant un décor, brossé pour la circonstance, représentant la baie de New-York avec la statue de la Liberté, sont placés en carré, sur la scène, tous les « as » de l'aviation française et américaine. Voici les chasseurs Fonck, Nungesser, Madon, Heurteaux, de Romanet, de Chalus, Lecoq de Kerlan ; les observateurs ou bombardiers Dagnaud, héroïque mutilé ; Moraglia, Peyrimhoff, Petit, d'Abrantès, Vuillemin, etc.

Minute d'enthousiasme et d'émotion : la salle applaudit à tout rompre.

M. Stéphane Lauzanne, rédacteur en chef du *Matin*, dans un speech, prononcé en anglais, où il a mis tout son cœur et son éloquence, dit les sentiments de la France pour les soldats d'Amérique venus combattre pour elle :

« — Nous avons tous pensé, déclare M. Stéphane Lauzanne, que, en souvenir des premiers aviateurs américains, un gage de notre gratitude et de notre admiration devait être remis à l'armée américaine. Le *Pays de France*, lui, pensa que le plus joli gage serait quelque chose qui viendrait des femmes de France. Ce quelque chose est là, sur cette table : ce sont de petits drapeaux qui ont été brodés par des femmes de France et qui vont être remis aux représentants de toutes les unités aériennes de l'armée américaine... »

Général Patrick, c'est très peu. Ce ne sont que quelques petits morceaux de soie ; mais, sachez-le, dans ces petits morceaux de soie, les femmes du pays de France ont mis toute leur âme avec tout leur cœur. »

Au nom de l'armée américaine, le major général Patrick remercia les femmes de France de la pensée qui inspira leur geste :

« — L'idée leur est venue, idée vieille comme le temps, mais combien belle ! que celui qui, sur le champ de bataille, porterait quelque gage façonné par des mains tendres et aimées, serait par cela même protégé du danger et capable d'efforts plus grands pour que l'ennemi ne puisse jamais tenir ses mains en esclavage. C'est avec cette pensée qu'elles ont brodé ces bannières, et chaque point

d'aiguille est une prière de donner, à ceux auxquels elles sont destinées, la force et le courage qui mènent à la victoire du Droit et de la Justice. »

La distribution des fanions suit aussitôt les discours. Un aviateur français prend le fanion, se dirige vers le chef de l'escadrille à qui il est destiné, salue militairement, lui remet le trophée : cordiale poignée de mains ; c'est simple, élégant et infiniment touchant.

Les héros de l'aviation américaine sont longuement acclamés.

L'émotion devient intense lorsque M^e Alavoine entre en scène avec un drapeau américain et, d'une voix chaude et colorée, chante devant une salle debout et pieusement recueillie la *Bannières Etoilée*, cet hymne américain sous le rythme duquel tant de braves alliés, luttant pour le droit et la liberté, sont morts au champ d'honneur.

Rappelée, M^e Alavoine dut chanter une seconde fois l'hymne national américain acclamé de nouveau par toute la salle.

Puis ce fut le tour du plaisir des yeux avec le *Ballet de Marouf*, de M. Henri Rabaud, ce délicieux divertissement du 3^e acte réglé par M^e Mariquita et dans lequel M^e Sonia Pavloff et M. Holtzer se montrent artistes incomparables. M^es Dugué, Luparia, Pernot, Teyssière, Bugny, Andrée, les coryphées et les dames du ballet de l'Opéra-Comique fournirent, dans ce chef-d'œuvre de la musique française, un ensemble remarquable.

Le spectacle devait se terminer par *Catallera Rusticana* chantée par la grande cantatrice M^e Raymonde Visconti, mais la belle interprète de *Thaïs* à l'Opéra, et de la *Tosca* et *Louise* à l'Opéra-Comique, blessée assez sérieusement au cours d'une répétition, n'a pu prêter son concours à notre belle fête, et c'est *Paillassé*, de Leoncavallo, qui remplaça l'œuvre de Mascagni.

La belle œuvre du maître italien, dirigée par le grand musicien Paul Vidal, comportait une interprétation d'élite. M^e Saiman, qui chantait Nedda ; MM. Marcelin et Lafont dans les rôles de Canio et Tonio, recueillirent de longs bravos mérités. MM. Berthaud, Deloger, Pujol et Fenier furent justement applaudis.

Enfin, pour clore cette merveilleuse représentation, la *Marseillaise*, chantée superbement par M. Audoin, avec les chœurs et l'orchestre de l'Opéra-Comique, fit, de nouveau, frissonner d'enthousiasme les invités du *Pays de France* réunis à cette manifestation, qui restera unique dans son genre et pour laquelle MM. Albert Carré et Isola frères, les distingués directeurs de l'Opéra-Comique, auxquels nous adressons ici un hommage reconnaissant, ont permis, grâce au choix de leur répertoire et à la qualité des artistes l'interprétant, de réaliser un spectacle de tout premier ordre.

A 5 h. 30, les invités quittaient la salle, ravis d'avoir assisté à cette manifestation : pour tous il y avait eu un moment pathétique quand, au milieu de ces élégances, une vision guerrière avait surgi : sur la scène, aux fauteuils d'orchestre et de balcon, les deux cent trente et un soldats américains de l'air, hommes robustes, au regard clair, agitant les fanions brodés avec tant de soin.

Venus d'un seul élan pour défendre la viselle Europe contre la barbarie organisée, après avoir entendu siffler les shrapnels, ils sentaient maintenant et plus que jamais la douleur, le charme et la poésie de l'âme féminine française.

A côté des donatrices parisiennes, un grand nombre de donatrices n'avaient pas hésité à venir de la Haute-Loire, du Finistère, de la Gironde, de la Haute-Saône, de l'Yonne, de l'Aube, etc. Elles éprouveront une légitime fierté en reconnaissant leurs fanions et en les voyant salués par d'unanimes acclamations reconnaissantes.

En quittant la salle de l'Opéra-Comique, Nungesser, notre brillant « as », nous dit combien ses camarades et lui étaient heureux que des Françaises leur eussent donné une nouvelle occasion de témoigner à leurs camarades de combats aériens l'admiration qu'ils éprouvaient pour eux.

On avait espéré que les aviateurs américains s'envoleraient dimanche sur Paris, nos fanions flottant à leur fuselage ; mais le mauvais temps a empêché cette sortie.

CLAUDE ORCÉ.

MR. CHASNE

UNE REMISE DE DÉCORATIONS A SOFIA

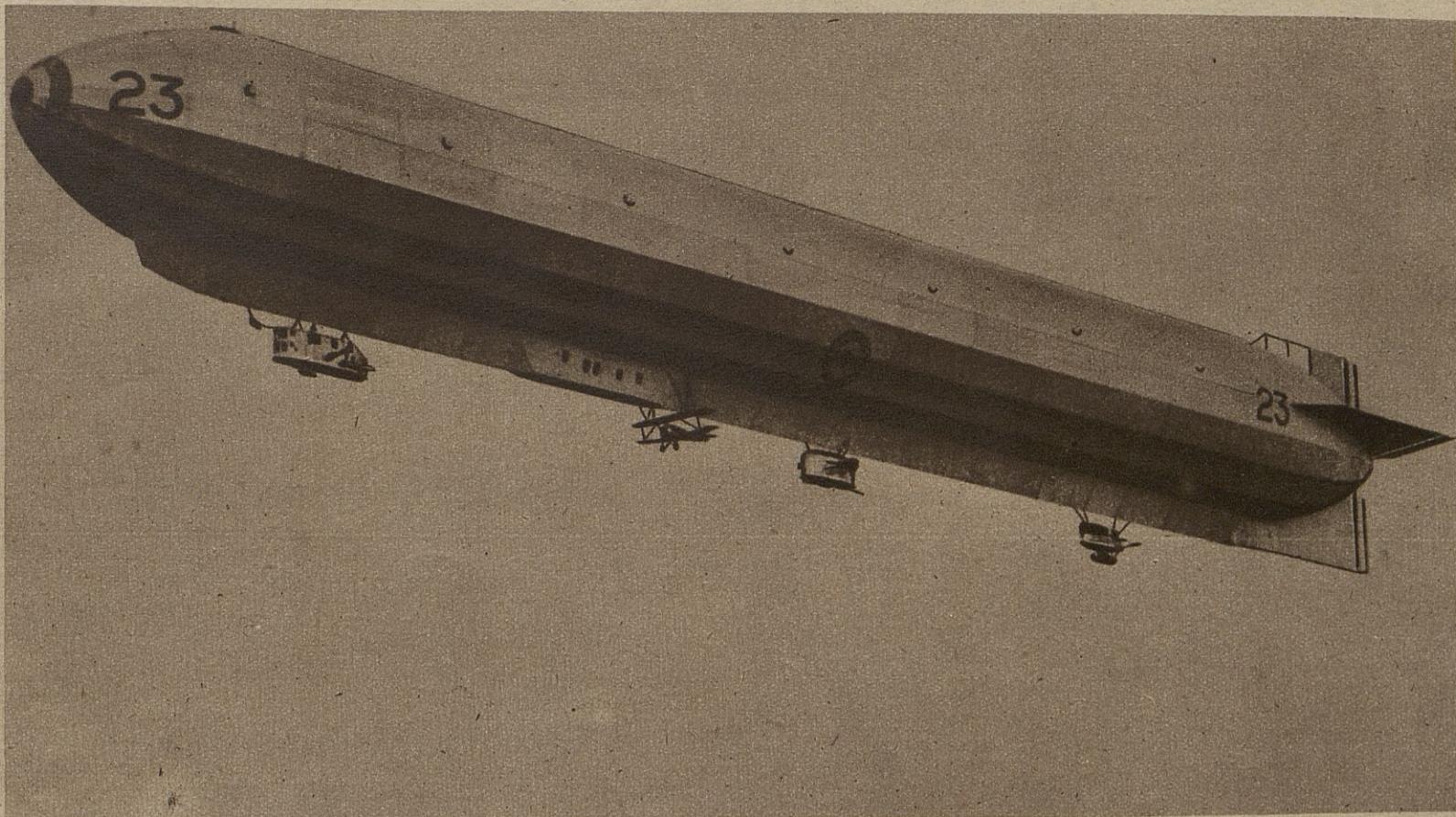


Les nouveaux décorés sont aussi fiers de la poignée de main que, sur le front des troupes, leur donne le général, que de la décoration qu'ils viennent de recevoir. Dans le médaillon, on voit le général Chrétien décorant un officier italien du corps interallié d'occupation.

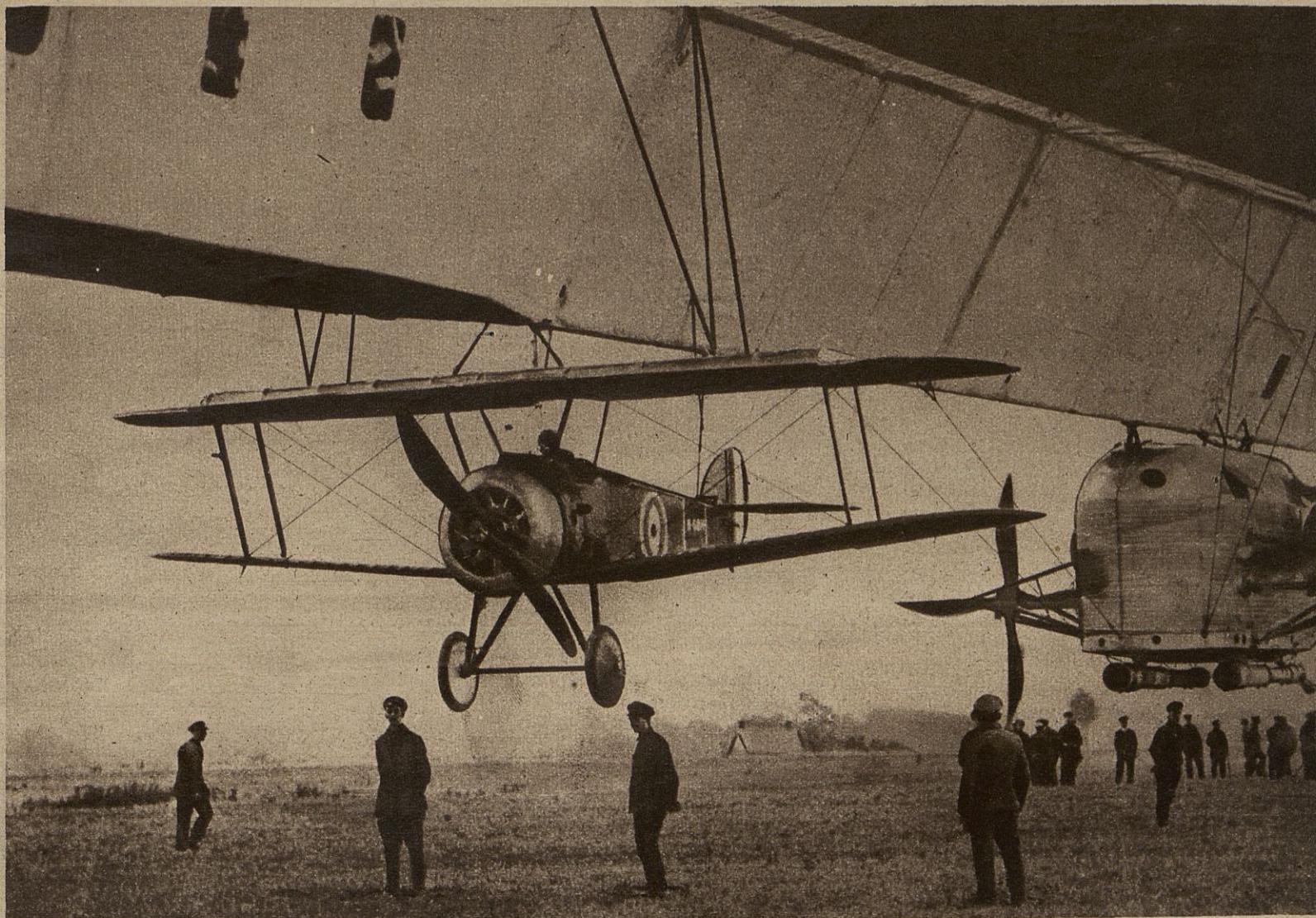


Récemment, à Sofia, la remise de décorations à des militaires du corps d'occupation a donné lieu à une cérémonie qu'une grande partie de la population était venue admirer. Un certain nombre de soldats des troupes d'Afrique ont reçu ce jour-là la récompense de leur bravoure. C'est le général Chrétien, commandant en chef des troupes alliées en Orient, que l'on voit dans cette photographie, écoutant la lecture des citations faite par un officier.

LE NAVIRE AÉRIEN ET SA CHALOUPE



A Londres, le 2 avril, s'est ouverte aux « Grafton Galleries », par les soins du service de l'aéronautique militaire, une exposition de photographies se rapportant uniquement à l'aéronautique et à l'aviation de guerre. Par les documents exposés là, le public peut se rendre compte de tous les perfectionnements apportés successivement aux appareils. On y remarque cette photographie d'un dirigeable portant, suspendu sous sa carène, un biplan qui peut être libéré à volonté.



Le biplan, monté par son pilote, est emporté par le dirigeable, sous lequel il est suspendu par un câble d'acier. Le moment venu, le pilote, au moyen d'un déclic, rend indépendant son appareil dont le moteur est au repos ; il met à la descente, pousse le contact ; l'hélice est mise en mouvement par la vitesse de la descente : elle entraîne le moteur. Le pilote se trouve dès lors dans les conditions ordinaires de vol. Les essais de ce dispositif ont donné satisfaction.



ECHOS



LE DOMAIN DE L'AIR

L'aviation et l'aéronautique ne sont pas choses de guerre seulement : elles tiendront dans la vie normale du temps de paix une grande place. Il y a lieu dès maintenant de s'occuper des conditions de réglementation du trafic aérien.

La chose est moins aisée que la réglementation du trafic maritime. En temps normal, les mers sont libres ; elles n'appartiennent à personne ; elles constituent un domaine où chacun va et vient à son gré. Il ne peut en être de même pour l'air, puisque celui-ci au-dessus des terres se trouve superposé à des domaines nationaux divers et qu'il peut être invoqué des objections à la libre circulation de tous dans ce prolongement du domaine national.

Plusieurs solutions sont possibles. On peut décider que l'air sera libre pour tous : ou bien on peut considérer l'atmosphère au-dessus de tout pays comme appartenant à ce pays, comme n'étant libre que pour les nationaux.

Enfin, on a envisagé une solution qui permettrait partout la libre circulation dans l'atmosphère au-dessus d'une certaine altitude. Si la guerre pouvait devenir impossible, la dernière solution serait la meilleure. Mais nous n'en sommes pas là et longtemps encore chaque nation tiendra à rester maîtresse dans sa part d'atmosphère.

Dans ces conditions, la liberté absolue des airs, au-dessus des terres tout au moins, est chose qui ne paraît pas devoir se réaliser dans un bref délai, étant donné surtout que, dans les conditions prochaines, l'aviation civile, en apparence purement commerciale ou touristique, constituera surtout un entraînement, une préparation à une aviation de guerre très développée.

LA CONGÉLATION DES MOTEURS D'AUTOMOBILE

Une étude systématique faite par le Bureau of Standards américain fait voir que le mélange réfrigérant nécessaire à l'automobile qui risque le moins de geler en hiver est une solution d'alcool dans l'eau. La proportion d'alcool varie, selon la température, de 10 à 50 %. Il faut ajouter un peu d'alcool de temps à autre à cause des pertes. Ce mélange est celui qui convient le mieux : il ne nuit ni au radiateur, ni au moteur, ni aux tubes en caoutchouc.

AVERTISSEURS DE TREMBLEMENTS DE TERRE

Ces avertisseurs sont simplement des animaux. Bien des fois on a remarqué qu'avant une secousse sismique des animaux avaient donné des signes manifestes d'inquiétude. Au Japon, terre classique des tremblements de terre, ce sont les faisans, très abondants, qui donnent le premier signal. Ils s'agitent, s'inquiètent et crient, et leur attitude, pour qui les connaît, est très significative et éloquente. Généralement leurs démonstrations précèdent de quelques minutes la secousse.

Un observateur a remarqué la même inquiétude chez de petits oiseaux tenus en cage. C'était un soir, au salon : tout était calme ; l'observateur lui-même était au repos, c'est-à-dire dans la meilleure condition pour sentir une secousse. Les oiseaux s'agitaient éperdument : c'était à croire qu'un rat, par exemple, les attaquait. Un instant après la secousse se produisait.

Est-ce à dire que les animaux aient un pressentiment de ce qui va arriver ? Nullement. Mais une secousse importante est presque toujours précédée de petites secousses faibles que les animaux sentent — surtout s'ils sont perchés — et qui les mettent en émoi. Dans d'autres cas, ce sont des poules qui ont annoncé les secousses. En pays sismique, l'agitation des animaux doit engager les humains à gagner le plein air pour ne pas risquer d'être ensevelis sous l'écroulement de la maison.



L'AZOTE ACTIF

Une conférence fort intéressante a été faite à Londres par M. R.-J. Strutt, le fils de lord Rayleigh, sur l'« azote actif ». Si l'on fait passer un courant d'azote raréfié par un tube où se produit une vigoureuse décharge électrique, puis dans un autre tube où nulle décharge ne se produit, on constate que dans ce dernier le gaz présente une lueur jaune brillante.

Cette luminosité, dans les circonstances favorables, persiste plusieurs minutes après cessation de la décharge. Le fait qu'elle ne peut être maintenue que par le passage de l'azote d'un état de potentiel élevé à un état de potentiel bas donne à penser que dans le second récipient on se trouve devant une forme spéciale d'azote.

Cette opinion devient une certitude quand on constate, avec M. R.-J. Strutt, que ce gaz soumis à la décharge électrique du vase de Leyde réagit en présence des hydrates de carbone gazeux en formant du cyanure d'hydrogène et en donnant des nitrides avec les vapeurs métalliques. Le cyanure d'hydrogène a pu être isolé et identifié chimiquement : la preuve de son existence est directe.

En présence de l'hydrogène ou de l'oxygène, l'azote actif ne réagit pas. Si de l'azote purifié par le chauffage prolongé à 300° centigrade sur le sodium est employé, la luminosité est invisible à travers le verre bleu, mais s'il existe un peu d'oxygène ou de ses combinaisons avec le carbone, une lueur bleu-violette se montre au contact des deux gaz. D'autres impuretés produisent le même effet que l'oxygène et l'effet manque si l'azote est pur. Les chimistes ne comprennent pas bien encore ce qui se passe et l'azote actif reste assez énigmatique.

SINGES DOMESTIQUÉS

Ne pourrait-on pas apprendre aux singes à faire des besognes utiles à l'homme et à remplacer la main-d'œuvre humaine ? Ainsi on s'est demandé si l'on ne pouvait pas dresser des singes à faire la cueillette du coton.

A ce propos, une revue étrangère cite un babouin qui avait été dressé à monter au cocotier et à faire tomber les noix de coco. Un voyageur anglais, M. W.-C. Sheldor, relate que les Malais, à Bornéo, utilisent de cette façon un macaque. On attache une corde aux reins de l'animal qui monte à l'arbre et qui se met en devoir de détacher les noix. Le surveillant juge-t-il la noix trop jeune encore, il tire un peu sur la corde : le macaque comprend et s'attaque à une autre noix. Si celle-ci paraît devoir être cueillie, le surveillant pousse un cri d'encouragement et le macaque la détache aussitôt.

LES NAVIRES EN CIMENT ARMÉ

Une publication maritime envisage les navires en ciment armé comme devant donner peu de satisfactions. Ils ne pourront pas, dit-elle, soutenir la concurrence des navires en acier, et la construction de ceux-ci va reprendre, la guerre n'étant plus là pour consommer tant de ce métal en projectiles. Le navire en ciment armé pèse trop lourd, et c'est pourquoi il ne devra pas réussir. Il sera trop désavantageux. Autrement il semble capable de tenir la mer. Il peut naviguer, mais « il ne rapporte pas ». Et dans les affaires, ce qui ne rapporte pas est condamné.

NUITS LUMINEUSES

L'Association astronomique britannique, par l'organe de sa section photographique, a fait observer, dans son rapport pour l'année finissant avec la fin de septembre 1918, que durant cette année le ciel a été remarquablement lumineux. On a pu, dit-il, lire l'heure à la montre en pleine nuit aux heures les plus diverses. Cette illumination n'était pas due à des projecteurs, ni à des aurores boréales, encore moins à l'éclairage par les villes qui était très réduit.

On constate le fait, mais la cause en reste mystérieuse.

LES RÉPÉTITIONS DE L'HISTOIRE

Quand, en 1844, on construisit une ligne d'essai de transmission de l'électricité en fils de cuivre entre Paris et Rouen, les savants se montrèrent défavorables à la tentative. Arago et Peltier déclarèrent à l'Académie des sciences que les fils de cuivre ne pourraient pas subir, sans se désagréger, un courant électrique prolongé : ils citaient même à l'appui de leur assertion des expériences auxquelles ils s'étaient livrés. Ces critiques, et aussi l'ignorance où l'on était, à cette époque, des moyens d'empêcher l'allongement des fils de cuivre, firent que ce métal fut proscrit pour les canalisations électriques aériennes. On lui préféra le fer et il fallut trente ans pour que l'on saperçût des avantages qu'offre le cuivre.

A l'heure présente, la même aventure se reproduit. Les mêmes objections sont faites à l'emploi de l'aluminium comme conducteur de courant. Nous aurions le plus grand avantage à ne plus acheter de cuivre à l'étranger et à utiliser notre propre aluminium pour en faire des fils conducteurs. Mais les savants se mettent en travers, ou du moins ils s'y mettent. Sans doute, ils voyaient bien l'avantage de la légèreté du fil d'aluminium. Mais ils assuraient que les fils casseraient et déclareraient qu'il n'en fallait pas faire usage. On ne les écoute pas, heureusement, et partout l'aluminium est utilisé comme conducteur et prend peu à peu la place du cuivre. Il y a et il y aura toujours des gens opposés à toute innovation.

L'INTERÊT QU'OFFRE L'ALUMINIUM POUR LA FRANCE

L'aluminium, qui intéresse à divers points de vue, présente pour notre pays un intérêt tout particulier. On sait que le cuivre est le métal de l'électricité. Or nous n'en produisons que le dixième de notre consommation. En 1913, il nous fallait en importer 90.000 tonnes, nous coûtant environ 200 millions de francs.

L'aluminium nous permet d'économiser cette somme, ou du moins de ne pas l'exporter à l'étranger. L'aluminium remplace parfaitement le cuivre comme conducteur d'électricité. De tous côtés on le substitue au cuivre, parce que coûtant moins cher : des milliers de kilomètres de lignes aériennes ont été établies aux Etats-Unis, au Canada, en Norvège, en Bohie. L'économie est de 30 % à égalité de conductibilité. Bon nombre de compagnies de tramways, un peu partout, ont également adopté l'aluminium pour leurs câbles ; ailleurs l'aluminium prend une place importante dans la construction des machines électriques.

LES AMAS D'ETOILES

On sait qu'il existe en divers points du ciel des taches claires qui, au télescope, se montrent composées de quantités d'étoiles. A ces taches on a donné le nom d'amas d'étoiles. Ceux-ci sont fort étendus.

M. Harlow Shapley, un astronome américain, vient d'en étudier un, et il a constaté que les dimensions en sont telles que la lumière partie des étoiles situées à l'un des bouts de l'amas met 470 ans à parvenir à l'autre extrémité : 470 ans à 300.000 kilomètres à la seconde qui est la vitesse de propagation de la lumière.

Les amas les plus proches de la terre sont à 23.000 années-lumières : leur lumière met 23.000 années à nous arriver. D'autres sont plus loin, à 75.000 années-lumière ; 17 amas sont à plus de 90.000 années-lumière : il y en a un enfin, portant le numéro 7.006 du catalogue des nébuleuses, qui se trouve à 200.000 années-lumière environ. Cela représente : 1.893.400.000 milliards de kilomètres de distance.

La Loterie de New-City

La partie de poker terminée, nous laissâmes les cow-boys jouer au faro, ce rouge et noir du Far-West, et nous allâmes nous asseoir dans le fond du bar où le tenancier obèse et rubicond nous servit du whisky.



Yellow Jim, l'Homme à la Pépite.

City. Imaginez-vous qu'un Canadien, bien musclé mais sans emploi, est venu hier me proposer de le mettre en loterie !... Oui, en loterie, ni plus ni moins... Il m'a suggéré de vendre quelques milliers de billets que seules les femmes auront le droit d'acheter, et d'annoncer qu'il s'engage à épouser le numéro gagnant.

» L'idée n'était pas mauvaise. Elle plut au patron. Le contrat fut signé. Joë Merriman consentait par-devant *solicitor* à se laisser marier légalement avec la détentrice du billet qui sortirait de l'urne. Par contre, Morello lui verserait, le jour du mariage, 5.000 dollars à titre de prime.

» Le lendemain, d'énormes affiches étaient collées sur les murs de New-City. Elles étaient ainsi conçues :

AVIS AUX DAMES DE NEW-CITY (UTAH)

LOTERIE SENSATIONNELLE
DU
CIRQUE MORELLO

5 dollars le billet !

GROS LOT :
JOË MERRIMAN, ESQ.
(de Winnipeg).
28 ans. — 145 livres.
31 dents. — 1 m. 78.
Garanti sain de corps et d'esprit.

M. Joë Merriman sera exposé les 23, 24 et 25 mai, de 8 heures à 6 heures, devant la tente du cirque.

» Vous vous demandez quel pouvait bien être l'original qui s'offrait ainsi en loterie ? C'était, ma foi, un homme comme vous ou moi. Sans travail, sans un cent, paresseux de nature, il avait trouvé ce moyen de gagner quelques banknotes et de se marier sans effort. En somme, c'était un fataliste, peut-être même un sage. Deux jours plus tard, le 23 mai, à 8 heures, Joë Merriman s'assit dans un fauteuil sur l'estrade du cirque, tandis que les femmes de New-City s'approchaient en grand nombre. Jamais je n'ai observé spectacle plus bizarre. C'était même une chose dont l'étrangeté déconcertait.

Lily Whatmore,
charmeuse de chats-tigres.



Nous avions à nos pieds une foule qui s'accroissait sans cesse, une foule de femmes de tous les âges et de toutes les conditions. Elles causaient. Elles riaient. Elles s'agitaient.

» Les plus osées montèrent sur l'estrade pour voir de plus près le gros lot de la loterie. La première qui acheta un billet fut une petite rousse au nez menu, aux pommettes tachetées d'éphélides. Elle descendit en rougissant un peu et fut acclamée par les mâles qui, ça et là, se dressaient dans la cohorte féminine. D'autres femmes s'enhardirent. L'une toucha les biceps de M. Joë Merriman. L'autre lui retroussa les

lèvres sur les gencives, de même qu'on écarte les babines d'un cheval pour connaître son âge. Celle-ci palpa ses deux mains et scruta les lignes fatidiques. Celle-là flaira son crâne pour constater qu'il ne sentait pas le mouton. Puis, satisfaites sans doute, elles achetèrent des billets.

» Ce pendant, M. Joë Merriman impassible écoutait les quolibets des jeunes garçons ou les appréciations flatteuses des mégères assemblées.

» Son indifférence m'étonnait. Pourtant je remarquai qu'il tournait la tête vers le bureau des billets chaque fois qu'une femme payait cinq dollars. Il regardait fixement l'acheteuse. Il semblait graver dans sa mémoire les traits de toutes celles qui, deux jours plus tard, auraient une chance de le réclamer pour époux.

» Le lendemain, l'exposition continua. M. Joë Merriman me parut las et fatigué. Enfin, l'après-midi du dernier jour, Morello nous annonça que le tirage aurait lieu le soir même, au cours de la représentation. Notre manager était ravi. Il avait vendu 4.560 billets. Son bénéfice serait large.

» A six heures, M. Joë Merriman descendit de l'estrade et vint nous déclarer qu'il allait se reposer un peu avant de repartir en public.

» A sept heures cinquante, Morello entra dans les écuries. Il était pâle, nerveux, inquiet.

» — Avez-vous vu Merriman ? me demanda-t-il.

» — Non, Monsieur.

» — Impossible de trouver cette brute sanglante ! Que le diable l'emporte !

» J'appris bientôt que Merriman n'était pas rentré dans la loge qu'il partageait avec Tim Honey, le charmeur de najas. A huit heures trente, Morello courait d'un fourgon à l'autre, de loge en loge, de tente en baraque. Il jurait comme un gabier :

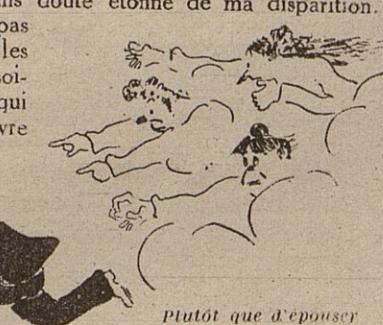
» — Si ce damné coquin ne revient pas avant neuf heures, je lui brûle la g...

» Mais la représentation commença et M. Joë Merriman ne revint jamais. Morello dut rembourser le prix des 4.560 billets vendus et quitter la ville en hâte afin d'éviter un lynchage complet et de sauver de l'incendie son matériel et ses tentes. »

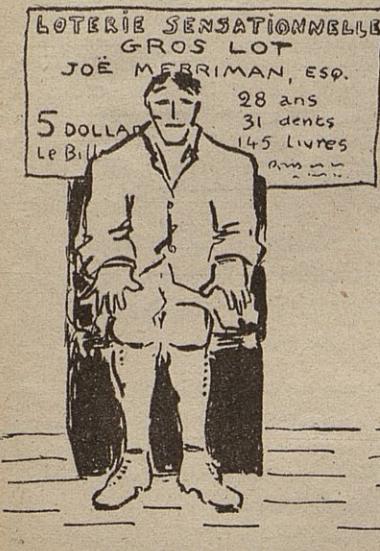
Yellow Jim se tut et avala un second verre de vieux whisky qui sentait bon la botte mouillée, le cresson et l'acide borique. Puis il continua :

— Well, my boy... je devine que votre curiosité n'est pas satisfaite. Vous voudriez savoir pourquoi M. Joë Merriman avait disparu ? Et parce que vous êtes un imaginatif, vous échafaudez des hypothèses romanesques ou baroques... La réalité fut plus simple. Quelques semaines après, Joë Merriman, qui avait eu pour moi quelque sympathie, m'écrivit du Klondyke et me donna la clef du mystère. Autant que je m'en souvienne, il s'exprimait ainsi :

« Cher Jim, vous vous êtes sans doute étonné de ma disparition. Je vais vous dire pourquoi je n'ai pas attendu le tirage de la loterie. Durant les trois jours de mon exhibition, j'avais soi-gneusement observé toutes celles qui achetaient des billets. Or, mon pauvre ami, elles étaient presque toutes laides, vieillies ou difformes. C'était ma faute ! Jamais je n'aurais dû me mettre en loterie dans l'Utah où chaque Mormon accapare à lui seul une demi-douzaine de jolies femmes... Qui me restait-il ? Les vieilles filles, les mal bâties, les cagney-ses, les beautés blettes, les faces ridées, les yeux bigles et les haleines fortes. Plutôt que d'épouser l'une d'elles, j'ai préféré perdre les 5.000 dollars de Morello et venir ici, où l'espérance de pépites merveilleuses me console de mon mariage manqué... »



MAURICE DEKOBRA.



Le gros lot de New-City.

AU 3^e CONSEIL DE GUERRE (Croquis d'audience)

Les récentes audiences du 3^e conseil de guerre ont été marquées par de vifs incidents entre l'accusation et la défense, aussi après l'une que l'autre. Ces croquis montrent, en haut à gauche, Ladoux puis Lenoir et Desouches. Le capitaine Mornet, d'un geste terrible, s'attaque à Humbert qui encaisse le coup tandis que M^e de Moro-Giafferi semble préparer la riposte. En bas, les avocats, M^e Aubépin et M^e de Molènes, ne perdent pas un mot du débat.

LE PAYS DE FRANCE offre chaque semaine une prime de 250 francs au document le plus intéressant

La prime de 250 francs attribuée au fascicule n° 234 a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au document paru à la page 14, médaillon représentant MM. Anatole France, de la Porte et Paul-Boncour devant le buste de Jaurès. Rappelons que pareille attribution est faite chaque semaine à la photographie la plus intéressante du fascicule en cours de publication.

La Crème **TEINDELYS**
donne un teint de lys

CRÈME
TEINDELYS

Conserve la fraîcheur de la jeunesse
Embellit, efface les rides

Poudre, 4 fr.; fl. 5 fr. — Crème, grand modèle, 9 fr.; fl. 10 fr. 70; petit modèle, 5 fr.; fl. 6 fr. 20. — Savon, 4 fr.; fl. 5 fr. — Eau, 10 fr.; fl. 13 fr. — Bain, 4 fr.; fl. 5 fr. — Lait, 12 fr.; fl. 15 fr.

Aucun envoi contre remboursement.

Produits scientifiques pour l'hygiène rationnelle de la peau (épiderme et derme).

ARYS
3, rue de la Paix
PARIS

Un jour viendra

Parfum troubant pénétrant et captivant

**Extrait
Lotion
Poudre
Eau**

Le flacon de Lalique : 30 fr.
Franco contre mandat-poste de 33 fr.
Le flacon réclame 16.50

UN JOUR VIENDRA...

ARYS, 3, rue de la Paix, Paris. Toutes Parfumeries et Grands Magasins

NOS CONCOURS

CONCOURS N° 50 (en 12 séries)

**1.200 fr. de Prix dont 600 fr.
en espèces**LE TESTAMENT (3^e Série)

Ligne

Un vieux maniaque a placé dans son coffre, à côté des valeurs qui forment une partie de son héritage, une somme de 7.453 fr. 70 de monnaies diverses neuves ; ces monnaies sont placées en piles de différentes hauteurs et chaque pile est constituée par une monnaie unique.

Il y a douze piles ; ces piles représentent donc douze monnaies différentes. Le maniaque s'est contenté d'indiquer dans son testament, par des lignes noires, la hauteur très exacte de chaque pile.

Il lègue cette somme à celui de ses héritiers qui sera capable de dire le premier quelle somme et quel genre de monnaie sont représentés par chaque ligne.

Ces pièces sont toutes françaises ; l'or, l'argent, le nickel et le bronze sont représentés.

TROISIÈME QUESTION

N° 3 Quelle est la somme représentée par la ligne n° 3 ?

LES RÉPONSES DEVONT NOUS PARVENIR EN UNE SEULE FOIS, APRÈS LA PUBLICATION DE LA DOUZIÈME SÉRIE.



LISTE DES PRIX :

1 ^{er} PRIX	250 fr.	4 ^e PRIX	50 fr.
2 ^e "	150 "	5 ^e "	25 "
3 ^e "	75 "	6 ^e au 10 ^e PRIX ..	10 "

100 Souvenirs d'une valeur de 6 fr.

La Pochette Surprise

du "PAYS DE FRANCE"

5.000 Prix **50.000 Francs**

Nous rappelons à nos lecteurs que les numéros des pochettes attribuées n'existent plus ; nous leur recommandons, en conséquence, de ne plus les demander.

Les bénéficiaires des pochettes doivent, quand ils réclament leur prix, joindre à leur lettre le bon placé dans la pochette, ainsi que l'enveloppe numérotée ; ces pièces justificatives sont absolument nécessaires pour le retrait du prix attribué.

Ils doivent nous envoyer également les frais d'expédition de leur prix.

Voici l'énumération des prix en regard desquels se trouve la somme due pour les frais d'envoi :

PRIX EN ESPÈCES: Frais de mandat correspondant au montant du prix.

Montres	0.40	Services aluminium	0.40
Colliers de perles	0.40	Gobelets	0.40
Bagues	0.40	Fume-cigares et cigares	0.25
Jumelles	0.50	Appareils photographes	1.00
Porte-plume réservoirs	0.40	Fusils	1.30
Blouses lingerie	0.40	Stylograph	0.40
Vases Méran	1.00	Porte-crayon argent	0.25
Morceaux de musique	0.40	Pots à fleurs	0.70
Boîtes dentifrice	1.25	Boîtes parfumerie	1.25
Colis ménage	1.25	Trousse rasoir	1.25
Rasoirs mécaniques	0.40	Flacons de parfumerie	0.50
Nécessaires chaussures	0.70	Jeux	1.35

AVIS IMPORTANT

Les gagnants qui n'auront pas réclamé leur prix dans un délai de TRENTÉ JOURS à dater de la publication des résultats seront déchus de leurs droits.

Pochette Surprise

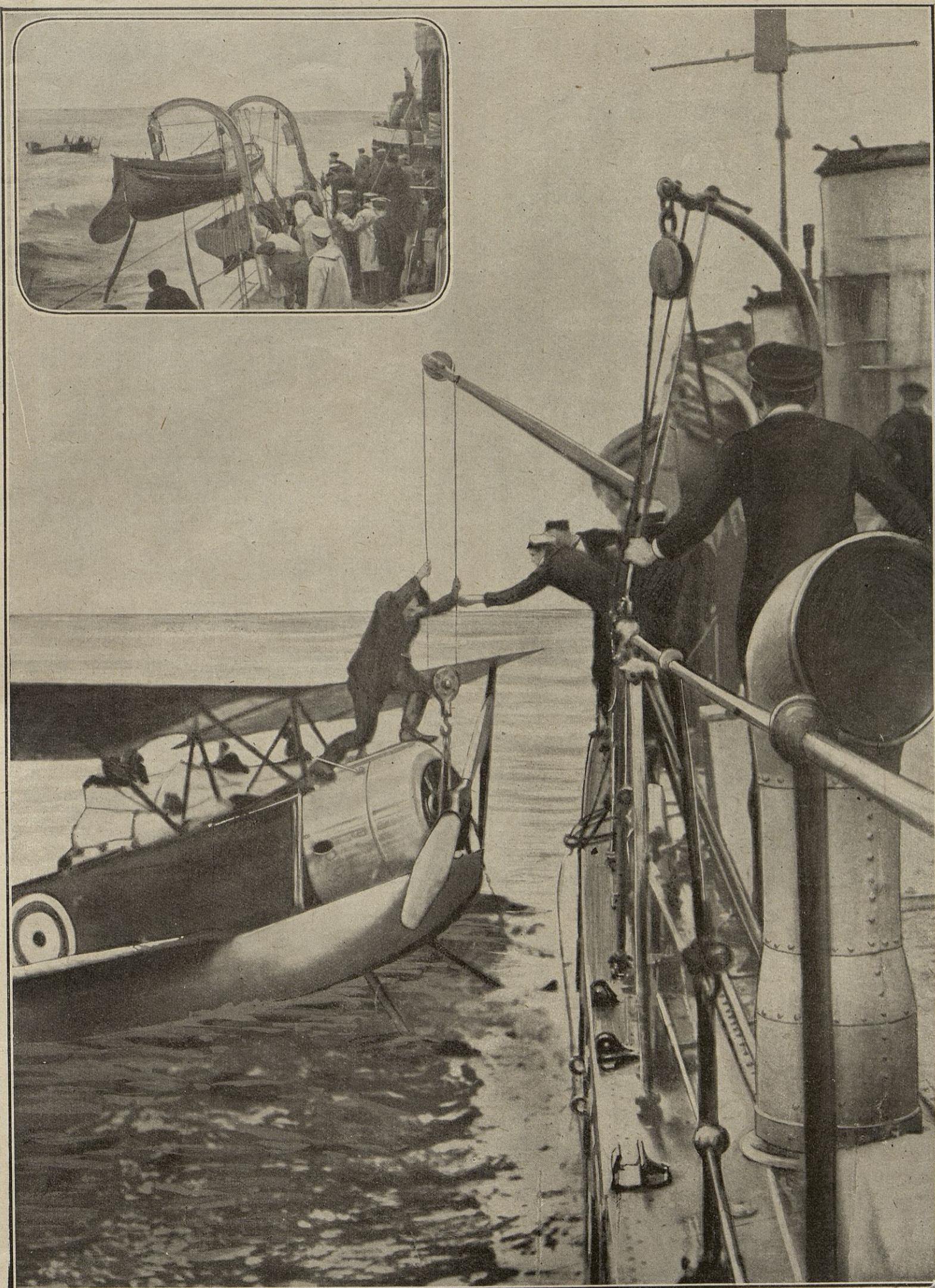
BON N° 35^e Série

A découper et à coller sur le bulletin de demande.

CONCOURS N° 50 (3^e Série)**BON DE CONCOURS**

A découper et à coller sur la feuille de concours.

REPÊCHAGE D'UN HYDRAVION PAR UN DESTROYER



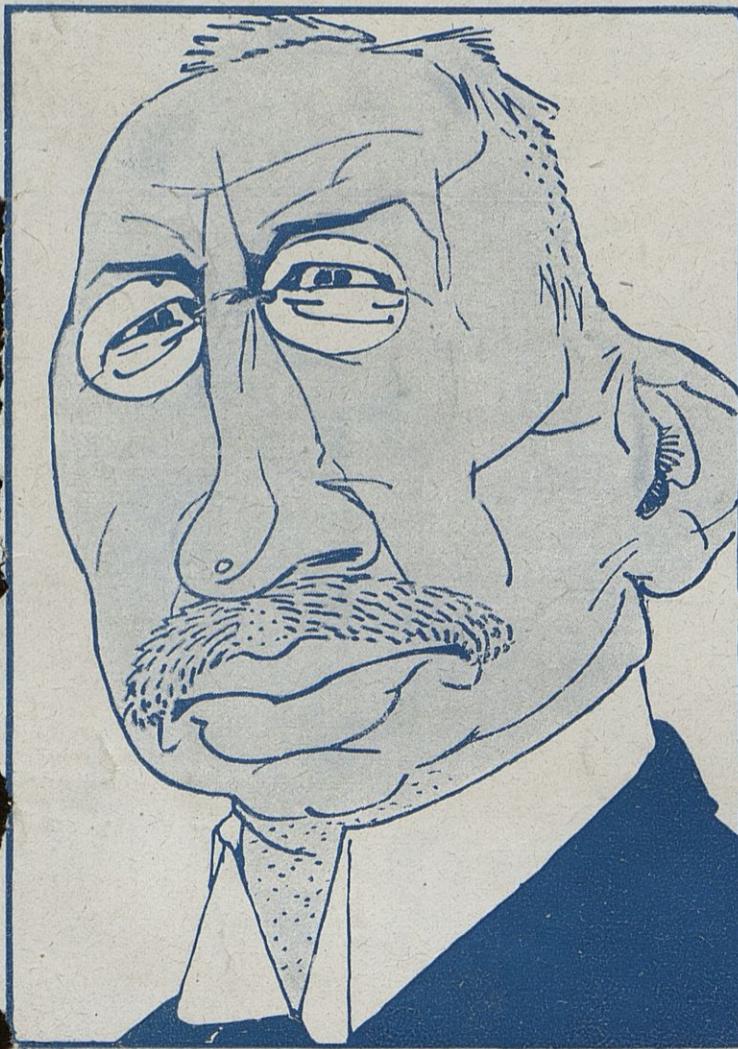
Lorsque l'armistice fut signé, on venait de mettre en service dans la marine britannique des navires destinés spécialement, d'une part à combattre les avions ennemis, d'autre part à recueillir les aéroplanes et hydravions anglais égarés ou tombés en mer. Ces navires étaient pourvus d'appareils appropriés et ne servaient qu'à cette double mission. Voici un de ces sauveteurs embarquant un hydravion, représenté dans le médaillon au moment où il vient d'être reconnu.



Général EICHORN
Commandant des forces spartakistes.



RADEK
Agitateur spartakiste.



Theodor WOLFF
Directeur du Berliner Tageblatt.



Maximilien HARDEN
Directeur de la revue Zükunft.