

4<sup>e</sup> année. — N° 172.

L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE  
TÉLÉPH : Berrière : 39-61, 39-62.

LE NUMÉRO : 30 CENTIMES

(ABONNEMENTS : France : Un an : 15 fr. Étranger : 22 fr.)

2 Mars 1918.

ADMINISTRATION ET RÉDACTION : 30, Rue de Provence  
MAGASIN DE VENTE : 13, rue Rossini, Paris.

# J'ai vu...



FOP. 47

## UNE TRINITE REDOUTABLE

De gauche à droite : LE LIEUTENANT MORNET, COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT; M. PPIOLET, COMMISSAIRE DE POLICE DU CAMP  
RETRANCHÉ DE PARIS; LE CAPITAINE RAPPORTEUR BOUCHARDON, DEVANT QUI PASSENT LES TRAITRES ET LES DÉFAITISTES.

(Copyright by L'Édition Française Illustrée, Paris, 1918.)





LE PRÉSIDENT DU CONSEIL AUX ARMÉES: SUR LE FRONT D'ALSACE M. CLEMENCEAU FÉLICITE LA SŒUR DE CHARITÉ T... DE SON DÉVOUEMENT A NOS BLESSES.

M. CHARLES HUMBERT EST A LA SANTÉ

Le château de Mesnil-Guillaume où le sénateur de la Meuse fut arrêté.



Charles Humbert en tenue de capitaine.



C'était un des princes de cette "République des camarades", dont M<sup>e</sup> Salles affirmait qu'elle n'était point morte que M. Charles Humbert, sénateur de la Meuse, ancien directeur du *Journal*, et ancien vice-président de la Commission de l'Armée. La main de la justice s'est appesantie sur lui et le voici, à son



M. Charles Humbert.

tour, inculpé "d'intelligences avec l'ennemi". L'émotion du public qui voyait en lui l'auteur d'une campagne patriotique — un peu tapageuse, — fut considérable. Cette arrestation paraît être la conséquence logique du procès Bolo, où il comparut déjà, semble-t-il, moins en témoin qu'en accusé.



Charles Humbert au procès Bolo.



*J'ai vu...*

AMOUR... AMOUR... QUAND TU NOUS TIENS!...



Léon Faure

Comme la Catherine et la Marion des vieux chants populaires qui expriment avec une naïveté si fine les audaces du premier amour chez les jeunes filles, c'étaient deux midinettes de Lyon, Milles T... et L..., qui, déguisées en soldats, s'en étaient allées rejoindre leur fiancé aux armées d'Italie. Vêtues de la capote bleue, les jambes dans des molletières, leurs cheveux cachés sous le casque, elles

avaient tout simplement pris un train de permissionnaires qui rejoignaient leur régiment. Mais, hélas ! comme leurs camarades français, les gendarmes italiens sont sans pitié. A la première gare frontière ils reconnurent la supercherie. Sans trop de mauvaise humeur, les deux pauvrettes descendirent de leur wagon... et n'allèrent pas plus avant. Les voici qui s'expliquent avec la maréchaussée transalpine.



LA SEMAINE MARITIME

La marine britannique a enregistré quelques pertes importantes : le 21 janvier 1917, torpillé et coulé en Méditerranée orientale le vapeur armé Louvain commandé par le capitaine de frégate M. G. Easton : 7 officiers et 217 marins ont péri. Cette perte succède à un mois de distance à la disparition dans les mêmes parages, le 30 décembre, du transport Aragon commandé par le capitaine de vaisseau Bateman, et d'un destroyer d'escorte; puis le 31 janvier, de la perte de l'Osmanich de la flotte auxiliaire commerciale, commandé par le capitaine de frégate Mason et détruit par une mine flottante. D'autre part le sous-marin E-14, commandé par le capitaine de frégate Geoffroy S. White, ayant pénétré dans les Dardanelles pour attaquer le Goeben échoué à la pointe de Nagara a été détruit par les Turcs.

Par contre le radiotélégramme allemand qui, d'après la Gazette de Francfort, annonçait qu'un grand navire anglais avait coulé sur une mine à l'embouchure du Forth est un bruit tendancieux qui ne repose sur aucune réalité.

Les Américains ont d'autre part enregistré le premier torpillage dont leur flotte de transport ait été victime depuis des mois qu'elle amène des troupes d'un continent à l'autre : dans la nuit du 5 février, au large de la côte d'Irlande, le transport Tuscania de l'Anchos Line, ayant à bord 113 officiers et 1917 soldats, plus 16 officiers de marine et 181 marins, a été torpillé par un sous-marin ennemi : 2235 personnes ont été sauvées, 166 ont disparu. Certains faits donnent à penser que le sous-marin agresseur, violemment attaqué par les destroyers accourus à la rescousse, a pu être détruit sur place. Le résultat le plus immédiat de cette attaque a été une recrudescence immédiate des engagements dans l'armée américaine.

Le 5 février des forces navales britanniques ont attaqué et bombardé les établissements militaires et les chantiers maritimes d'Ostende; deux avions allemands envoyés en reconnaissance au cours de ce bombardement ont été abattus par le feu des pièces britanniques.

Le 7 février, au cours d'une cérémonie extrêmement simple et particulièrement émouvante, le Président de la République, accompagné de M. Georges Leygues, ministre de la marine, a remis au détachement des canonniers marins le drapeau que la municipalité de Toulon en accord avec la Ligue Maritime Française offrait à ces braves dont l'héroïsme à Verdun, sur la Marne, sur la Somme est la digne réplique de l'héroïsme des fusiliers marins sur l'Yser et à Dixmude.

Pendant la nuit du 8 février la marine britannique a perdu un contre-torpilleur, le Boxer, coulé en Manche par suite d'une collision.

Le 10 février des hydravions de la marine italienne ont survolé l'Adriatique, atteint la côte dalmate, passant le canal et la presqu'île de Sabbioncello malgré le feu intense de l'artillerie autrichienne anti-aérienne; et après avoir bombardé avec une efficacité évidente les ouvrages militaires de l'île Curzola, sont rentrés indemnes à leurs bases.

L'activité maritime ne s'est ralentie chez aucune nation; bien au contraire il semble qu'elle s'intensifie.

Ainsi les lignes de navigation britanniques et françaises faisant le trafic dans l'Atlantique septentrional viennent de constituer un conseil commun qui siégera à Paris. Une société de constructions navales française s'est constituée sous le nom de « Société Normande de Constructions navales », et une société nouvelle « La Méditerranée » se charge d'assurer le service côtier Cette-Marseille-Gênes, tandis que sous le nom de « Chargeurs d'Extrême Orient » une compagnie nouvelle s'est formée pour l'exploitation de nos eaux asiatiques.

L'Angleterre de son côté a commencé l'exploitation de nouveaux chantiers de constructions et de réparations qui, sous le titre de Whitehall Dockyards Limited, a un capital de 100 000 livres.

L'Italie qui, avant la guerre, comptait huit chantiers de grandes constructions maritimes, en compte quinze aujourd'hui qui, disposant de soixante cale environ, pourraient fournir actuellement une centaine de grands cargos.

Les Etats-Unis ont réparti 132 chantiers de constructions maritimes en six zones et une activité fébrile s'y manifeste. M. Daniels, secrétaire du département de la Marine a pu annoncer que la quille du premier bâtiment de type nouveau pour la chasse aux sous-marins avait été posée vingt jours après la signature du contrat, et que les chantiers intéressés promettent, une fois le programme de constructions bien en train, de livrer un bâtiment de ce type par jour.

En même temps les Alliés afin d'intensifier le rendement du trafic par l'Atlantique ont transféré de commun accord la direction de ce trafic à un comité de contrôle récemment formé, et qui comprend MM. P. A. J. Franklin, H. H. Raymond, directeur du port de New-York et sir Connop Couthrie, représentant et

directeur des transports anglais aux Etats-Unis. En France les deux torpilleurs Lausquenet et Mamchuck viennent d'être portés à l'ordre de l'armée pour avoir, tout en assurant le sauvetage des passagers et de l'équipage d'un bateau torpillé, obligé le sous-marin ennemi à émerger et l'avoir coulé sous leur feu.

Enfin, le 11 février, des torpilleurs italiens ont coulé près de Fiume un steamer ennemi et le 12 février, un sous-marin italien torpillé près de l'île Lussin un vapeur autrichien.

Cependant que les Allemands continuent de s'acharner sur les bateaux neutres et, en ce moment, principalement espagnols, coulant après le Giralda, le 7 février le Sebastian et ensuite le 11 février Céférino, ces trois bâtiments battant pavillon espagnol; le Céférino a été torpillé à 300 milles du port d'Orchillas.

Quant à la marine de pêche hollandaise, ayant été frappée par l'Amirauté allemande d'une interdiction de travailler dans certaines zones voisines des côtes néerlandaises, elle a vu le chiffre des affaires du marché au poisson d'Ymuiden tomber de 36 902 355 florins avant l'interdiction en 1916 à 13 793 678 florins en 1917 après l'interdiction.

KERBONN.



Le débarquement des soldats blessés ramenés de Salonique.

LES BRAVES GENS

Les sauveteurs du port des Genêts (Gironde)

Il est, le long des côtes de France, depuis Gravelines et Dunkerque jusqu'au delà de Bayonne toute une vaillante population, tout un peuple de pêcheurs et de marins, qui, s'ils ne sont pas partis à bord des navires de guerre ou même des bateaux de commerce qui assurent le ravitaillement du pays, n'en multiplient pas moins les actes d'héroïsme et de dévouement, lesquels sont d'autant plus méritants qu'ils restent presque toujours anonymes et parfois ignorés.

A titre d'exemple, nous donnons ici les rapports adressés à ses chefs pour être transmis à la Société Centrale de Sauvetage des naufragés par le brigadier des douanes Jacques Sangernia. Celui-ci, attaché au poste des Genêts, sur la côte Atlantique, au sud de l'estuaire de la Gironde relate les incidents qui marquèrent le sauvetage de deux vapeurs les 28 mars et 27 mai 1917. Nos lecteurs apprécieront la simplicité de ce récit où ne paraît aucune fausse modestie et qui dénote chez son auteur une belle abnégation.

« Le vapeur Morild I, de Christiania, était coulé le 28 mars par un sous-marin allemand; l'amerrissage de deux embarcations détachées

du vapeur, se fit en face le kilomètre 38 distant d'environ 3 kilomètres de notre poste, celui-ci se trouvant en retrait de 500 mètres du point de la côte situé au kilomètre 35 500. L'une arriva à son port, la deuxième fut chavirée plusieurs fois par les lames. Sur tous les hommes qui la montaient, quatre sont restés cramponnés à la quille et ont pu rejoindre la terre au moyen de la corde du bâton plombé que je leur ai porté et qui était attachée au hâle à bord tenu par le garde forestier Bonnet et par l'ouvrier à la dune Dijean qui s'étaient avancés dans l'eau jusqu'à mi-corps.

Deux autres qui s'étaient mis à la nage, pris de congestion, près de couler ont été ramenés à terre, un par le quartier-maître Jonison, détaché à Contant (commune de Hourtin) aidé par le résinier Brière fils, l'autre par ma femme Elisabeth Sangernia. Ceux-ci, comme d'ailleurs ma femme se sont avancés dans l'eau et ont été assez heureux pour saisir les naufragés malgré les lames. D'autre part et en même temps, M<sup>me</sup> Mayzou, M<sup>lle</sup> Bonnet, le retraité des forêts Martin et le soldat Meyres du 144<sup>e</sup> de ligne en permission ont aidé les naufragés à sortir de la première embarcation dont le débarquement avait été rendu difficile par l'état de la mer. »

« Quelques semaines plus tard, le 27 mai 1917, les sauveteurs du poste des Genêts, pour qui se jeter au milieu des flots déchainés semble être un geste banal, arrachent à la mort l'équipage du vapeur La Pérouse échoué à la côte. Et le brigadier Sangernia, dont la femme a reçu une médaille de sauvetage du ministre de la marine pour le sauvetage du Morild I, libelle ainsi son rapport »

« Le 27 mai, le La Pérouse, trois-mâts de la Société générale d'armement de Nantes s'échouait par vent d'ouest à grains et forte mer à 10 kilomètres du poste des Genêts.

L'échouement serait dû à la confusion qu'on fit à bord des feux de Hourtin et de la Coubre. Le sauvetage fut mouvementé et très long par suite de l'état de la mer. Il commença à 2 heures du soir le 27 pour finir le 28 à 5 heures du soir.

Une grosse aussière amenée à terre pour servir de va-et-vient par le second du bord débarqué avec quatre matelots dès la première heure de l'échouement, ne put servir, étant trop lourde et restant au fond de l'eau. A une heure du soir, le va-et-vient fut établi au moyen du hâle à bord qui fut porté à bord du navire par le second, monté dans le petit canot et halé par l'équipage; un second cordage, amarré sur l'arrière de l'embarcation, servant de hâle à terre. Le va-et-vient étant établi, six hommes s'embarquèrent dans le canot que nous halions à terre, lorsqu'il fut chaviré par une grosse lame; un de ces hommes put être ramené au navire par un de ses camarades resté à bord et y fut hissé complètement évanoui.

Munis de ceintures de sauvetage, sauf les deux matelots Pierre Canté et Jean Burel qui n'en avaient pas, le quartier-maître Jonison, de l'aviation de Contant et moi qui n'avais gardé que ma chemise comme vêtement, nous nous mîmes aussitôt à l'eau pour porter secours aux cinq autres. Afin d'avancer plus loin, je m'étais attaché à la corde du bâton plombé que tenait le préposé Castaing lequel s'était avancé dans l'eau le plus loin possible. Un des cinq naufragés fut saisi et amené à terre dans un triste état par les marins Canté et Burel et par le quartier-maître Jonison; il fut aussitôt soigné et réconforté par ma femme.

Je fus moins heureux, car étant à deux ou trois mètres d'un autre, prêt à le saisir, je fus culbuté et roulé par une lame; bien que m'étant remis aussitôt, il me fut impossible de saisir le malheureux qui avait disparu ainsi que les trois autres.

Je restai dans les lames plus d'une demi-heure avec les autres sauveteurs mais nous ne pûmes ramener aucun des autres naufragés qui avaient disparu définitivement.

(A suivre.)



## TONNAGE CONSTRUIT

Il est vrai qu'il y a eu, en outre des pertes assez élevées du fait d'accidents de mer; mais elles ont été en partie récupérées par le tonnage ennemi capturé. En vue d'abrèger, nous ne reproduisons pas ici les chiffres qui furent soumis au Parlement.

Qu'il nous suffise de dire que les alliés et les neutres se trouvaient dans une situation de tonnage sensiblement égale à celle du début de la guerre quand s'ouvrit l'année 1917.

Mais, à partir de ce moment, la question brusquement change de face, la guerre sous-marine s'intensifie dans de grandes proportions au point que, fut-il dit à la tribune, si les pertes de l'année entière doivent continuer sur le pied des quatre premiers mois, elles atteindront le chiffre de 7 500 000 tonnes, la récupération prévue pour la fin de ladite année n'étant alors que de 4 850 000 tonnes. D'ailleurs, le ministre, admettant que ces prévisions du bureau Veritas au sujet de la construction peuvent être exagérées et ne pas se réaliser, n'hésite pas à réduire de 2 millions de tonnes l'estimation de ce Service, ce qui conduit au 1<sup>er</sup> janvier 1918 à une perte d'environ 4 500 000 tonnes sur un tonnage global évalué, comme on l'a vu plus haut, à 40 000 000.

« Peut-on croire, vraiment, que cette diminution de tonnage est de nature à nous empêcher de vivre? Peut-on croire, vraiment, que la menace de blocus des ports alliés, comme le mot a été prononcé par les Allemands, est réelle et se réalisera? Pour ma part, je ne le crois pas. »

Ainsi s'exprimait le représentant du gouvernement devant la Chambre.

En définitive, d'après ce qui précède, le déficit entre le tonnage construit et le tonnage coulé, pour les alliés et les neutres, s'élevait, à ne considérer que la seule année 1917, à 4 millions et demi de tonnes; autrement dit, il se chiffrait, au début de l'année 1918, par un peu plus du dixième du tonnage d'avant-guerre.

◆ ◆ ◆

Il va de soi que les Allemands ont eu connaissance de tous ces chiffres, qu'ils les ont supputés de mille manières, et le moins instruit des écoliers d'une classe de huitième à Francfort ou à Munich a pu faire ce calcul simple que si la perte de 4 millions et demi de tonnes, admise pour 1917, s'était maintenue depuis le début de la guerre, elle aurait atteint, à la fin de 1918, le chiffre global de 20 millions de tonnes.

C'était le triomphe de la Germanie!

Or, Dieu merci, non seulement il n'en a pas été ainsi dans le passé, mais l'avenir s'annonce sous des auspices relativement favorables.

Et, en effet, depuis l'époque où furent prononcées devant le Parlement les paroles

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

## TONNAGE COULÉ (1)

résumé de l'Angleterre que nous ne pouvons, nous l'avons dit, fixer, mais que, d'après les considérations précédentes, nous croyons pouvoir, sans optimisme, évaluer à 1 million et demi de tonnes par an.

L'addition des seules productions des chantiers américains et anglais donne donc 6 millions de tonnes qui suffisent à combler la plus grande partie du vide créé par le trou des 5 millions et demi de tonnes que l'on peut prévoir comme susceptibles d'être coulées en 1918 mais qui, nous l'espérons, ne le seront pas, car la guerre sous-marine semble entrée maintenant dans une phase de décroissance.

◆ ◆ ◆

Peut-être n'est-elle que temporaire, en tous cas, d'après nos calculs, le déficit, au cours de toute l'année 1918 ne dépasserait pas 1 million et demi de tonnes ce qui est loin du chiffre de 4 millions et demi envisagé pour 1917 et encore n'avons-nous tenu compte, car les autres sont minimes, que de la seule production des deux grandes puissances tenant la tête pour l'importance de la construction des navires.

Telle est en somme la situation.

N'est-il pas vrai de dire que les éléments d'appréciation que nous venons de fournir sont plus éloquents que les discours à grand orchestre du grand chancelier germanique?

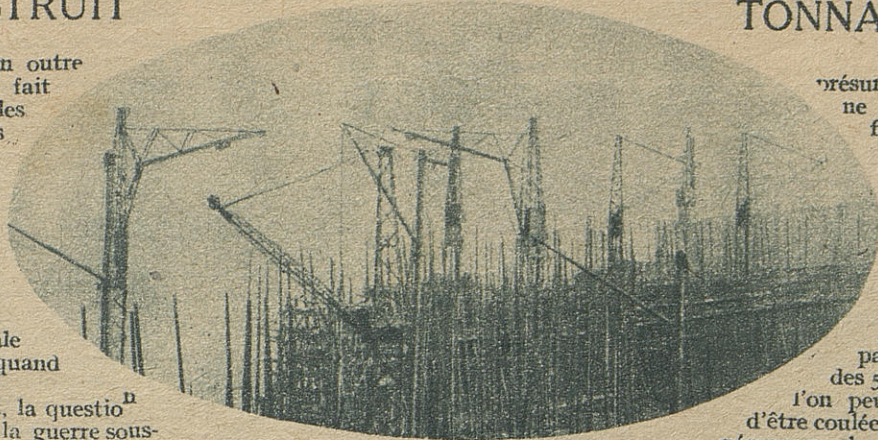
Sans doute, la situation est sérieuse, très sérieuse même; elle réclame toute notre attention, et les chiffres ci-dessus mettent en relief l'effort énorme de construction à réaliser pour y faire face; mais ils nous montrent, en même temps, la possibilité de cet effort et la valeur absolument indiscutable des statistiques parle plus clairement à l'esprit que la creuse phraséologie du comte Hertling; elles viennent appuyer les affirmations de M. Lloyd George qui, le 25 novembre dernier, en recevant une délégation des employeurs et des employés maritimes, s'exprime en ces termes:

« Les Allemands savent que notre étroitesse est mortelle; ils tâchent de la desserrer et ils essaient maintenant de nous atteindre dans ce qu'ils considèrent comme notre point le plus vulnérable, c'est-à-dire nos communications sur mer: ils n'y réussiront jamais! »

◆ ◆ ◆

Malgré les difficultés de l'heure présente, c'est aussi notre opinion ferme, étayée du reste sur les arguments solides exposés plus haut, que le péril de la guerre sous-marine, si menaçant à un moment donné, finira par être définitivement écarté, et il le sera grâce à l'action commune des alliés dont tous les efforts se sont aujourd'hui mis pour atteindre ce but suprême, en s'inspirant de cette idée maîtresse qu'il faut construire, encore construire, construire toujours.

Amiral DE KÉRILLIS.



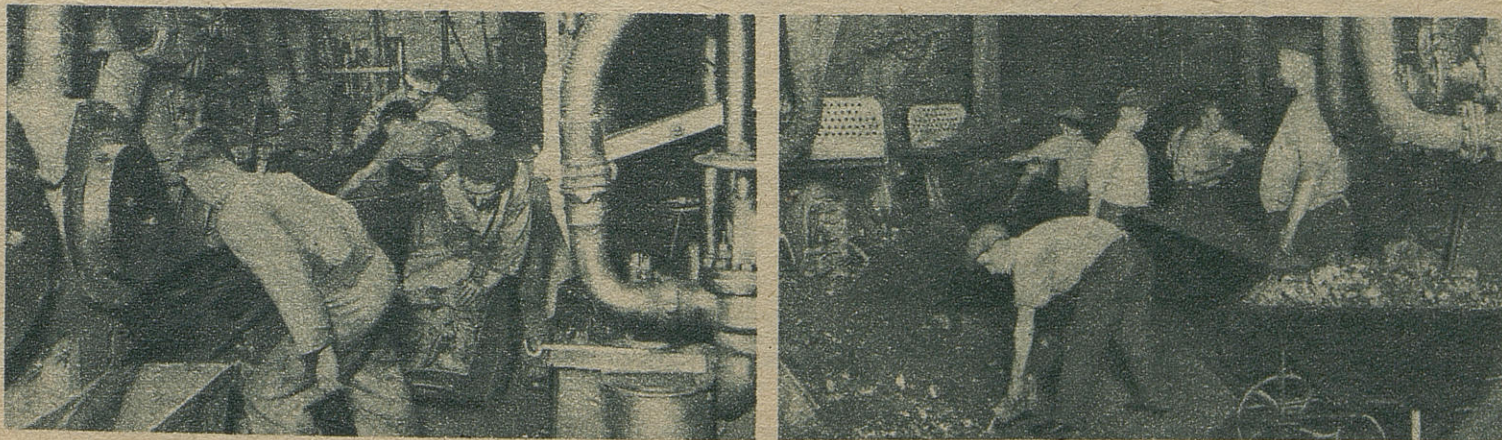
Dans un de nos ports, navires en construction.

citée plus haut, une importante donnée a été portée à la connaissance du public: les journaux de New-York ont annoncé et récem-



La construction d'un navire de charge.

ment confirmé que les chantiers américains seraient vraiment en état de construire 4 500 000 tonnes en 1918. Admettons donc ce nombre comme exact et ajoutons-y l'appoint



L'essai des machines à bord d'un nouveau navire de commerce.



## PIÈGE A SOUS-MARIN (1)

(Suite et fin.)

Les obus tombaient au milieu de l'équipage. A ce moment, on pouvait retirer les périscope de la « coupole ». On annonça un destroyer au delà de Saint-Bride's. Et les obus de ses quatre canons se mêlaient à ceux que nous envoyait le steamer-citerne.

Ce type de destroyer pouvait faire 30 nœuds à l'heure et transporter des canons de 4 pouces de calibre.

L'ordre fut donné : « Tournez dans une course ouest ».

Les canonnières étaient tellement assourdis par le bruit de leurs propres canons qu'il était absolument impossible de diriger leur feu par la parole. Le steamer était maintenant si loin qu'on ne pouvait plus le bombarder, aussi l'attention fut toute entière fixée sur le nouvel ennemi. Ce n'était pas un destroyer du type courant, mais un sous-marin destroyer, environ deux fois plus grand que le sous-marin ordinaire, mais de même vitesse.

A ce moment, le second mécanicien annonça qu'il pouvait réparer la « coupole » endommagée : les espérances reprenaient au delà de toutes les prévisions.

— Feu ! Marchez 4 à gauche.

Aussitôt les colonnes d'eau élevées par les obus, furent arrêtées par la targe, et l'ennemi commença à essayer d'éviter nos coups en prenant une course en zig-zag.

Tout à coup, une colonne de fumée noire s'éleva de sa superstructure. Un coup ! puis 'un autre ! Alors l'ennemi tourna et se dirigea en dehors de la zone de feu, suivant le sillage du sous-marin.

Tout à notre bord fut réparé, les munitions placées en ordre près des canons, et notre sous-marin attendait la nuit, comme Wellington à Waterloo. Le capitaine pensait en effet que bientôt apparaîtraient des destroyers qui forceraient le sous-marin à plonger. Les antennes du télégraphe sans fil furent réparées afin de pouvoir intercepter les messages T. S. F. de l'ennemi. On ne put rien enregistrer ; sans doute un coup heureux avait-il détruit leur appareil.

Les officiers de l'équipage qui n'étaient pas occupés étaient debout sur le pont, fumant et échangeant leurs impressions, leurs expériences, leurs rêves.

Le soleil tombait là-bas à l'horizon. La chasse avait duré trois heures. Tout à coup, des obus éclatèrent près du sous-marin. Le « destroyer » tentait une nouvelle attaque.

— Les hommes aux canons !

Une fois de plus le canon eut l'honneur du combat. Les obus se succédaient avec rapidité. Quelquefois, il y en avait jusqu'à trois partant ensemble.

Les coups arrivaient à l'endroit marqué, et le navire ennemi prit aussi une course en zig-zag et cessa le feu. Une heure plus tard, il avait entièrement disparu dans l'obscurité.

Plus tard, dans la grande chambre, on échangeait ses opinions. Certes nous avions eu une veine extraordinaire. Sans cela l'histoire aurait pu avoir une fin très différente...

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

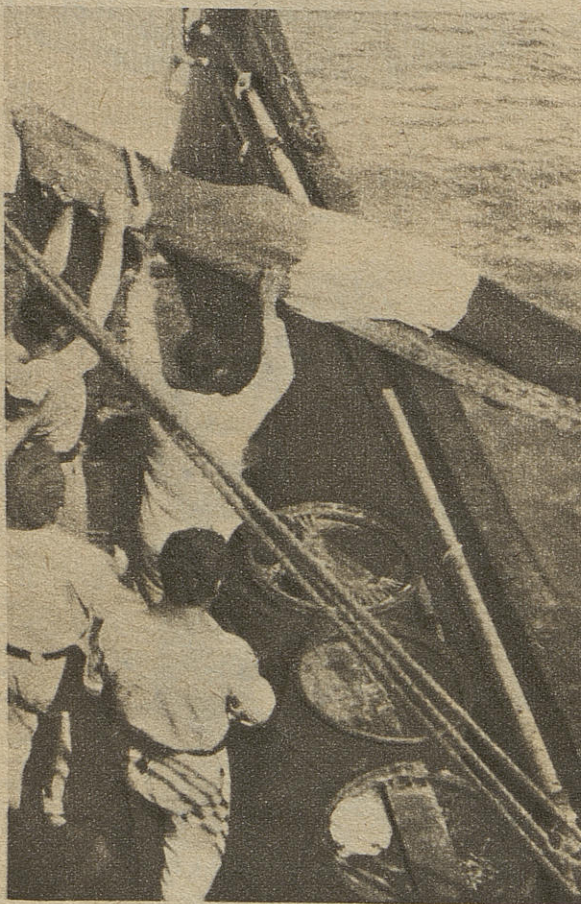
## LA GLORIEUSE AVENTURE DU SOUS-MARIN FRANÇAIS "CIRCÉ"

Le 24 mai 1917, le sous-marin *Circé* croisait dans l'Adriatique, en plongée, le long de la côte autrichienne.

Croisière maussade et monotone que connaissent bien tous les matelots des sous-marins français affectés à ce service : sur cette mer jadis si peuplée de navires, jadis si mouvementée d'allées et de venues, la guerre a fait le vide ; les gros bateaux d'Autriche restent

chez eux à l'abri des digues, des filets, des mines, des batteries ; plus de commerce, partant plus de vie ; ni navires de guerre, ni navires marchands, sauf ceux qui se glissent hâtivement de port en port derrière la filière protectrice des îles, des îlots, des récifs innombrables du littoral dalmate. Par contre les unités des flottilles, torpilleurs et sous-marins, sortent de Cattaro, de Pola, et tentent de venir faire des raids ou se mettre en embuscade vers les régions où les marines alliées de France, d'Angleterre, d'Italie couvrent la mer de leurs navires de guerre et de commerce.

Et nos sous-marins ont cette rude mission



A BORD. — On jette à la mer enveloppé d'un linceuil tricolore le corps d'un marin mort au feu.

de guetter ces sorties clandestines, et, en dépit des filets surnois, des champs de mines inconnus, des mille embûches que l'ennemi accumule, change, modifie sur tous les points importants de sa côte, — d'interdire si possible ces raids imprévus. Veilles épuisantes, d'une monotonie effroyable, au milieu des pièges divers et mortels, parmi des périls sans cesse transformés, dans le mystère d'une œuvre qui doit avant tout rester rigoureusement secrète en ses détails. Chasse sans merci d'un gibier rare, agile, difficile à atteindre, car l'eau transparente de la mer dalmate, l'air sillonné d'avions, le littoral hérissé de de cailloux et de batteries, sont les alliés de nos ennemis ou mieux encore leurs serviteurs fidèles...

Devant Cattaro, l'arsenal au triple bassin naturel intérieur, le 24 mai 1917, en plongée, le *Circé* croise lentement et attend... Quoi ? L'inconnu. Ce qui peut surgir, sur l'eau, sous l'eau, en l'air...

Seul à la surface de la mer le périscope du sous-marin français affleure, presque invisible : et la marche est si lente que ce périscope dessine à peine sur les houles assoupies une très légère ride...

Et voici l'inconnu...

C'est dans l'air qu'il se manifeste...

Duchesne qui veille au périscope aperçoit dans le ciel sans nuages un tout petit point noir qui se déplace avec une extrême rapidité : un avion.

Cela c'est la mauvaise rencontre, s'il en fut jamais. Contre cet oiseau de haut vol, le sous-marin est en désagréable posture, car la bombe d'avion lâchée du haut des airs

est un engin gênant pour le petit navire tapi entre deux eaux. Un seul moyen subsiste : plonger si profondément que l'avion ne voie plus le sous-marin. Mais l'eau de l'Adriatique est d'une limpidité déconcertante et pour devenir invisible, il faut plonger très bas.

Le lieutenant de vaisseau de Cambourg, qui commande le *Circé*, estime que l'avion est encore trop haut et trop loin pour avoir dépisté le sous-marin sous sa cuirasse d'eau. Il décide d'attendre encore avant de plonger plus profondément, car, après tout, cet avion n'est peut-être pas seul...

Non... Il est accompagné ! et par quelle compagnie ! Un sous-marin en surface qui apparaît naviguant paisiblement pour gagner le large sous cette protection aérienne. Comme son commandant, l'équipage du *Circé* frémit de joie : un pirate en surface vient s'offrir à ses coups.

Mais la compagnie augmente encore ; et cette fois le compagnon est bien désagréable : c'est un torpilleur qui garde le sous-marin sur l'eau, comme l'avion le garde en l'air. Bon chien fortement endenté et rapide qui court, va, vient, retourne et repasse, à droite, à gauche, devant, derrière, nettoie la route que suit ce sous-marin, tandis qu'en haut, tout en haut dans le ciel, l'oiseau trace des cercles et ausculte du regard l'épaisseur des eaux. C'est une veille bien faite.

Tant pis, le commandant et son équipage veulent « avoir » ce sous-marin, malgré ses gardiens et leur vigilance. Comment ! parce qu'il est accompagné de deux estafiers, ce pirate passerait paisiblement devant eux ? s'en irait là-bas dans les eaux du sud afin de torpiller ou de canonner des bateaux alliés ? de continuer la série des exploits sanglants dont ce requin d'acier a déjà dû prendre sa part, en ses précédentes sorties ? Des camarades, des passagers, des femmes, des enfants sont en péril parce que cet ennemi sort de chez lui !

Le *Circé* ne le laissera pas passer.

Que faire pour venir à bonne portée et frapper avant d'être frappé ? Car on sera frappé, il ne saurait y avoir de doute ; ce qu'il faut c'est tirer le premier, et tirer juste...

Faut-il régler le compte du torpilleur d'abord ? Non, car à bien le regarder ce torpilleur est un vieux « rossignol », un type démodé qui ne vaut guère le risque grave dont son torpillage menace les Français. En effet en voyant sauter à ses côtés son torpilleur, le sous-marin plongera aussitôt et comment le retrouver ?

Il vaut mieux braver à la fois avion et torpilleur, et taper tout de suite droit au but intéressant : le sous-marin.

De Cambourg et son second l'enseigne de vaisseau Reboul ont pris leurs dispositions, l'équipage est paré, les torpilles sont prêtes...

Le *Circé* se dirige doucement vers son ennemi...

A ce moment le torpilleur change de route, pique droit sur le sous-marin français... Un moment d'angoisse... Découverts?... Non... Fausse alerte... C'est une manœuvre de route... Là haut l'avion tourne toujours comme un épervier au dessus d'un guéret...

Le *Circé* continue son mouvement. Le sous-marin ennemi est maintenant tout proche, si proche qu'on voit dans le périscope les moindres détails, celui-ci entre autres : à l'arrière du kiosque de l'ennemi, un officier est assis, la tête entre ses mains...

Le sous-marin, l'avion, le torpilleur, — redoutable trio, — approchent encore... Le *Circé*, sous l'eau, se glisse doucement entre le torpilleur et le sous-marin.

De Cambourg ordonne de sa voix en apparence la plus tranquille :

— Tribord stop... Attention... Feu !... »

Un bruit sourd, grondement, râle et bouillonnement d'eau : la torpille est partie... Sauf de Cambourg au périscope, personne ne voit rien, ne peut rien voir... On attend...

Treize secondes s'écoulent... Il est 11 h. 21 minutes... une formidable explosion, secoue le *Circé*.

(A suivre.)

Georges G.-TOUDOUZE.



*J'ai vu.*

SUR LE GOUVERNAIL D'UN DES NAVIRES QUE L'AMÉRIQUE CONSTRUIT POUR L'ENTENTE



C'est là, pris dans un de ces formidables chantiers américains où nos alliés travaillent de toute leur énergie à nous assurer la victoire, le gouvernail de l'un de ces centaines de navires qui, chaque jour,

déversent dans tous nos ports du blé, des obus, des hommes. La grandeur de cette pièce gigantesque est pour ainsi dire mesurée par les hommes qui la surmontent et qui semblent des pygmées à côté d'elle.



*J'ai vu*

SUR LE FRONT ANGLAIS LES BOCHES TROUVERONT A QUI PARLER



(Cl. Section photographique de l'armée anglaise.)

A grand renfort de tam-tam et de grosse caisse, Hindenburg et Ludendorf, son complice, ont proclamé *urbi et orbi* qu'ils allaient déclencher sur le front occidental une offensive de grande

envergure. Ypres, Reims, Verdun, Nancy : quel sera l'objectif de la manœuvre? Nous l'ignorons encore. Les maîtres bluffeurs d'outre-Rhin l'ignorent peut-être autant que nous. Quoiqu'il en soit, s'ils

attaquent du côté de Verdun et de Nancy, nous sommes tranquilles : nos soldats sont là. Mais si l'offensive se déclenche sur le front anglais? Eh bien! que les Boches s'y frottent, ils trou-

veront certainement à qui parler. Jamais, en effet, il n'y eut d'armée plus forte, mieux ravitaillée et plus désireuse de tailler des croupières à l'ennemi que celle de nos vaillants alliés britanniques.





*Barraud se trouve en face de sept ou huit boches... Il était pris...*

## L'EXPLOIT DU CHASSEUR BARRAUD : PRIS PAR LES BOCHES, IL RAMÈNE PRISONNIERS DANS NOS LIGNES 3 OFFICIERS, 8 SOUS-OFFICIERS, 39 SOLDATS

**Le récit que nous publions ci-dessous nous a été communiqué par un de nos correspondants accrédité auprès du Haut Commandement. Il servira pour ainsi dire de préface à une série de pages écrites à la gloire de chacune des armes de l'armée française.**

Le 25, vers cinq heures du matin, le chasseur de 1<sup>re</sup> classe Barraud, de la 2<sup>e</sup> section, recherchait dans la tranchée des oubliettes son fusil qu'il avait perdu. Sa section était déjà partie pour aller occuper vers le hameau ouest de Chavignon.

En passant, le sous-lieutenant Tinseau lui fait des reproches de son retard et l'invite à aller rejoindre au plus vite sa section.

Après de vaines recherches, Barraud se décide à descendre du bois des Bousseux pour rejoindre sa section ; en passant, il prend une pelle de parc dans un dépôt d'outils boches, pour emporter quelque chose. En route, à mi-pente du bois des Bousseux, une rafale d'obus l'oblige à entrer quelques instants dans un abri dont il remarque la confortable installation. Continuant son chemin, il rencontre deux chasseurs de la 5<sup>e</sup> compagnie et leur demande s'ils savent où est sa compagnie. Ses camarades lui conseillent d'aller à Chavignon.

Il traverse Chavignon dans toute sa longueur ; près de la sortie nord il rencontre quelques chasseurs de la 1<sup>re</sup> compagnie qui lui indiquent que sa compagnie fait la liaison entre le 1<sup>er</sup> bataillon et le 158<sup>e</sup> régiment d'infanterie et se trouve à gauche du village, dans un hameau ; ils lui conseillent de prendre pour la rejoindre les vergers qui bordent la lisière nord du village, en se défilant derrière les arbres, car on reçoit quelques balles aux alentours de Chavignon.

Barraud suit leurs conseils. Après avoir erré quelque temps dans les vergers, il arrive à la route de Chavignon-Pinon où il voit un caisson démoli avec ses chevaux tués et quelques cadavres ennemis à côté. Il se dirige vers les ruines du hameau et y pénètre.

Il n'a encore rencontré personne depuis sa sortie de Chavignon quand il croit voir quelqu'un remuer autour de la maison la plus rapprochée du cimetière. Mais une rafale d'obus le fait déguerpir au plus vite des ruines ; il va chercher un refuge dans un trou d'obus dans un verger au sud du hameau.

Après un peu de repos, toujours porteur de sa pelle, il se remet en marche. Du bois des Bousseux, on lui envoie deux coups de fusil ; il se dirige alors sur le cimetière, qu'il longe, jetant de temps en temps un coup d'œil par dessus les brèches du mur, pour voir s'il n'est pas occupé.

Au bout du mur du cimetière, il rencontre un abri ; il appelle, l'abri était vide. Il pousse plus loin, il passe près d'une pièce de 210. Il va pour l'examiner lorsqu'il se trouve en face de 7 ou 8 boches qui étaient devant l'entrée d'un abri, près de la pièce.

Barraud laisse tomber sa pelle de stupeur. Il était pris, les Boches le font entrer dans l'abri.

Il se trouve entouré de 15 ou 20 hommes qui le font déséquiper, lui prennent son

livret et lui font subir un premier interrogatoire ; puis deux d'entre eux le font sortir de l'abri et le conduisent dans un second abri à plusieurs entrées, en contre-bas, près de la route.

On l'amène devant 3 officiers, dont un lieutenant, qui le questionne.

Pour éviter de leur répondre, Barraud leur déclare qu'il ne sait rien, qu'il est du 1<sup>er</sup> bataillon de chasseurs, venu spécialement de Paris pour attaquer et qu'il n'a vu le numéro d'aucune troupe. Il sait seulement qu'il y a avec eux des zouaves et beaucoup, beaucoup d'artillerie, comme les Boches doivent l'avoir remarqué.

Le lieutenant rend son livret à Barraud et lui dit qu'un sous-officier et un homme vont le conduire à Laon. C'est la captivité ! C'est ce que Barraud redoute le plus. Il objecte que s'il sort maintenant, les Français tireront sur lui et obtient de ne partir qu'au soir.

La journée se passe à causer. Barraud n'est pas embarrassé pour raconter des histoires. Les Boches, qui sont une trentaine dans l'abri, le traitent bien. Seuls, un adjudant et un vieux sous-lieutenant qui lui font mauvaise mine, lui inspirent de la défiance. Pour les amadouer, il leur offre un morceau de camembert qu'il a conservé dans une mûsette.

Mais Barraud n'avait pas encore trouvé le moyen de se tirer d'affaire. Il était dans la chambre qui forme l'entrée de la descente



*Barraud sur l'ordre de son commandant conduit ses prisonniers au général de division.*



## J'ai vu

de l'abri, assis sur un banc à côté des officiers, lorsque vers quatre heures, il se déclenche un violent tir d'artillerie, qui lui semble bien être un tir d'artillerie française. Il voit voler un avion très bas; c'est un avion français; il regarde dans la plaine et voit des vagues de tirailleurs qui débouchent de Chavignon (c'était le 31<sup>e</sup> bataillon qui attaquait Bruyères). Il prend tout de suite son parti. Il va jouer le tout pour le tout. Le lieutenant s'était remis à le questionner. Il le prend par le bras, lui montre les vagues du 31<sup>e</sup> et, d'un ton important, lui déclare: « Je ne vous répondrai pas; c'est vous maintenant qui êtes mon prisonnier. Moi pas aller à Laon mais vous aller à Paris. »

Le lieutenant se concerta avec le sous-lieutenant et l'adjudant, et Barraud s'aperçut à sa grande joie que son coup de théâtre a réussi.

On rentre dans l'abri. Les soldats boches se déséquipent avec empressement. Leurs gradés leur distribuent leurs vivres de réserve. Chacun d'eux met ses affaires dans un petit balluchon. Barraud assiste à ces préparatifs avec satisfaction. Pour les compléter, il fait coucher par terre des mitrailleuses qui étaient en position de tir, près de l'entrée de l'abri, braquées sur Chavignon.

Mais lorsqu'il veut emmener ses prisonniers, le lieutenant déclare à son tour qu'il ne veut pas encore partir, parce que l'artillerie tire toujours trop fort.

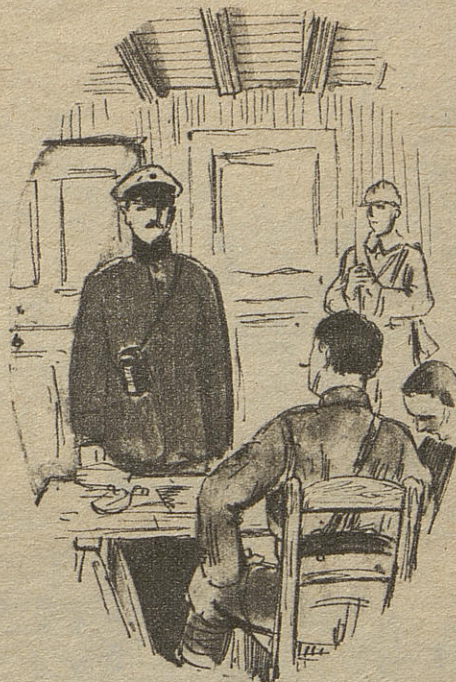
Après discussion, il est décidé que Barraud emmènera ses prisonniers au petit jour, le lendemain, de façon qu'ils soient à 5 h. 30 à 1 kilomètre sur le plateau, comme le désire le lieutenant.

La soirée se passe à causer amicalement; les Boches questionnent Barraud sur le prix des denrées en France, particulièrement du chocolat, du sucre, des confitures, sur le travail des officiers prisonniers.

Barraud fait les meilleures réponses possibles pour entretenir ses prisonniers en bonne disposition.

Le lieutenant lui déclare qu'il a un frère prisonnier à Poitiers et qu'il sera content de le revoir.

Vers huit heures, quelqu'un se présente



Le lieutenant boche interrogé reconnaît qu'il a été joué.

à l'entrée de l'abri, pose son fusil et demande « s'il y a quelqu'un là-dedans ». Les Boches qui craignaient l'arrivée de grenadiers français et avaient voulu à plusieurs reprises mettre Barraud de garde à l'entrée pour les préserver, l'envoient reconnaître l'arri-

vant. C'était le soldat Lanfrayd, de la 9<sup>e</sup> compagnie du 158<sup>e</sup> qui s'était égaré pendant la reconnaissance de l'après-midi et comme Barraud le matin, venait échouer vers l'abri occupé par les Boches.

Sur l'invitation de Barraud, Lanfrayd descend dans l'abri et est fort étonné de se trouver au milieu d'un tas de Boches.

Barraud le rassure, lui dit que ces boches sont ses prisonniers; qu'il en a cinquante et qu'il les emmènera le lendemain. Lanfrayd, peu convaincu, veut retourner à sa compagnie mais Barraud finit par le décider à passer la nuit avec eux.

Le 26, vers quatre heures du matin, Barraud et Lanfrayd se mettent en route avec leurs prisonniers; en traversant le bois des Bousseux, ils reçoivent quelques coups de fusils et sont obligés de parlementer avec les soldats du 158<sup>e</sup>. Ils se dirigent ensuite sur la carrière Montparnasse, car Barraud a le grand désir de montrer sa prise à son commandant et de lui raconter son histoire.

De là il prend la route de Vaurains, pour conduire, sur l'ordre de son commandant, ses prisonniers au général de division.

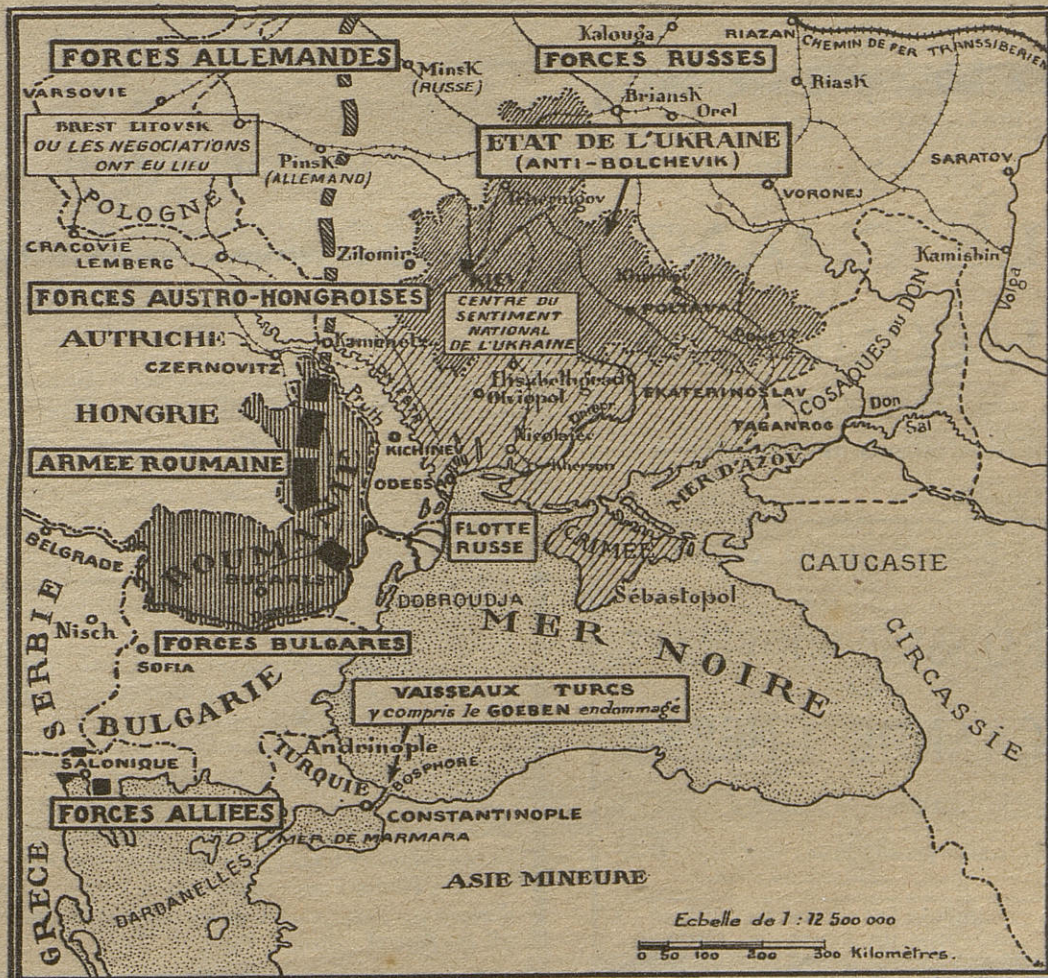
A Vaurains, des gendarmes veulent prendre livraison des prisonniers, mais Barraud ne veut pas y consentir. « Si vous voulez des prisonniers, allez en chercher, je vais vous donner l'adresse ». Après cette boutade, il continue sa route et parvient jusqu'au P. C. Lorette où il remet à l'état-major de la division ses prisonniers: 3 officiers, 8 sous-officiers, 39 soldats.

Le général, commandant la division, félicite chaudement Barraud et Lanfrayd de leur capture.

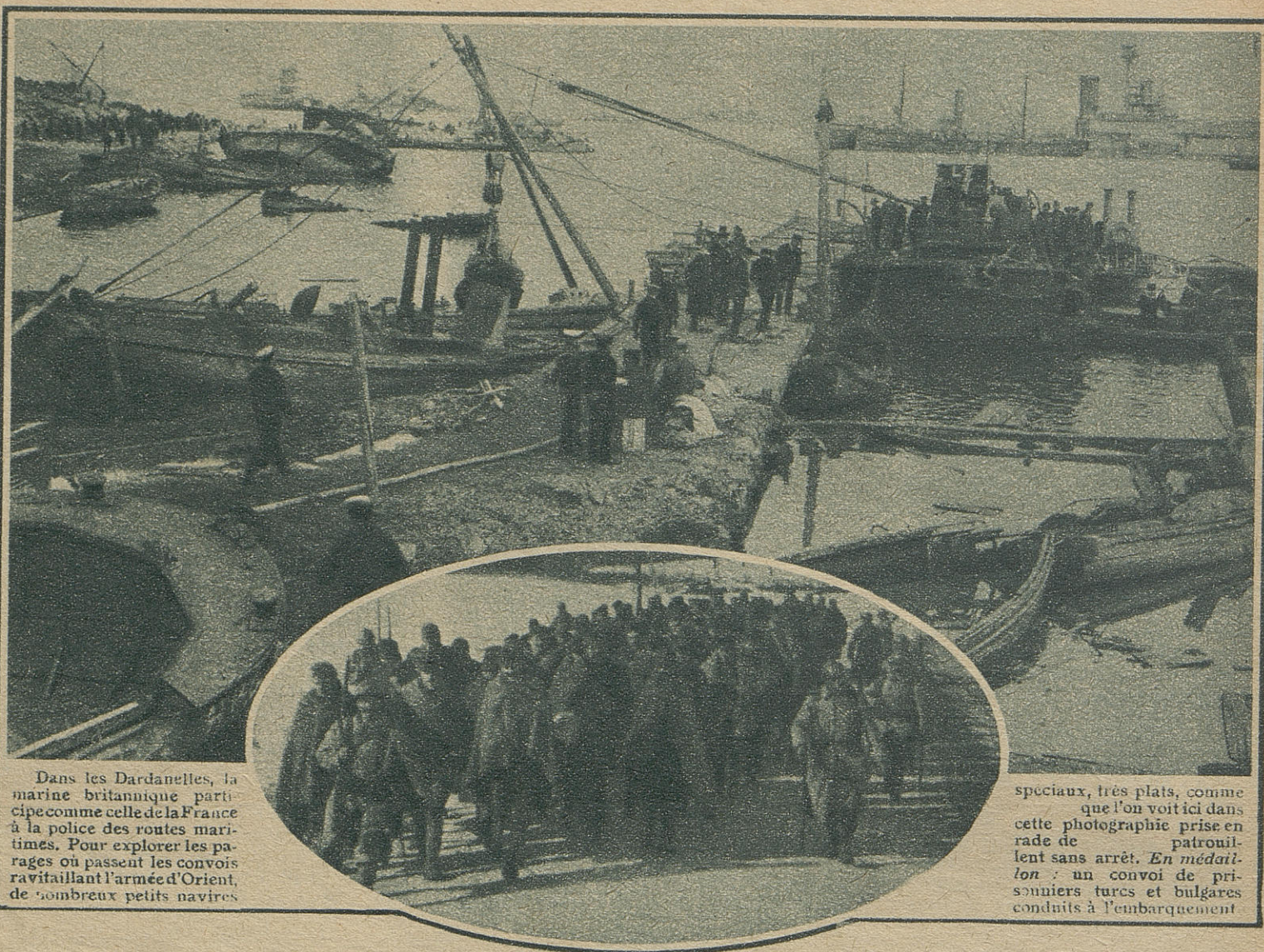
Le lieutenant boche interrogé confirme le récit de Barraud. Il reconnaît avoir été joué par lui et pour s'excuser dit que Barraud était moins bête qu'il n'en avait l'air. C'était une bien pitoyable excuse.

### LA SITUATION DE LA ROUMANIE QUE PEUT-ELLE FAIRE?

Le 9 février, des télégrammes allemands annoncèrent au monde entier que l'Ukraine venait de signer la paix avec les Empires Centraux. On peut dire qu'en France tout au moins — où nous sommes si mal informés de ce qui se passe au dehors — cette nouvelle provoqua une stupéfaction douloureuse. Dans quelle situation cette paix inattendue, désastreuse en elle-même allait-elle par surcroît placer la Roumanie dont la fidélité aux puissances de l'Entente s'était tant de fois manifestée et dans les circonstances les plus tragiques? Comme l'indique notre carte, la position des armées roumaines vis-à-vis des armées ennemies, est en effet extraordinaire. Elles constituent un noyau de forces totalement « en l'air », sans lignes de retraite, sans bases même de ravitaillement. Que va-t-elle faire et que peut-elle faire? Tout ce que l'on sait à l'heure où nous mettons sous presse, c'est que le cabinet Brătianu, au loyalisme si pur, a démissionné, et qu'un nouveau ministère s'est constitué sous la présidence du général Averescu. Est-il vrai que l'Allemagne lui a envoyé un ultimatum, et que suivant sa coutume de faire alterner les offres et les menaces, elle lui propose la Bessarabie, qui d'ailleurs ne lui coûte rien, si elle consent à déposer les armes? C'est là la dernière rumeur. Quels éclaircissements demain apportera-t-il à cette situation pleine d'angoisses?







Dans les Dardanelles, la marine britannique participe comme celle de la France à la police des routes maritimes. Pour explorer les parages où passent les convois ravitaillant l'armée d'Orient, de nombreux petits navires

speciaux, très plats, comme que l'on voit ici dans cette photographie prise en rade de patrouillent sans arrêt. En médaillon : un convoi de prisonniers turcs et bulgares conduits à l'embarquement

*Vient de paraître :*

PIERRE MAC ORLAN

# LE CHANT DE L'ÉQUIPAGE

Roman d'Aventures

Illustrations de GUS BOFA

Un volume in-18. ... Net. 4 fr.

DOCTEUR LUCIEN-GRAUX

# LES FAUSSES NOUVELLES DE LA GRANDE GUERRE

TOME PREMIER

Un volume grand in-16 ... 6 fr.

(Le tome second paraîtra le 1<sup>er</sup> mars).

L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE  
30, Rue de Provence, Paris.

Pour conserver les numéros de *J'ai vu*... procurez-vous notre RELIEUR ELECTRIQUE, 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 livre N° 98. GRATIS.

*Vient de paraître :*

Jacques MORTANE

## CHASSEURS DE BOCHES

Un volume in-18 ... 4 fr.

## 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 3 fr. 50 la boîte ou six boîtes pour 20 fr., plus 0 fr. 40 d'impôt par boîte, chez tous les pharmaciens, ou franco par la poste. H. Binac, pharmacien, 25, rue Saint-Ferdinand, Paris.



*J'ai vu.*

AU MATCH DE RUGBY NÉO-ZÉLANDE CONTRE ARMÉE FRANÇAISE



Ce fut une grande manifestation sportive que celle qui mit aux prises, le dimanche 17 février, au Parc des Princes, l'équipe néo-zélandaise avec l'équipe militaire de l'U. S. F. S. A. Une foule énorme assistait à cette rencontre. A la première mi-temps, match nul. A la seconde les Français marquèrent un essai et les Néo-Zélandais un

autre qu'ils transformèrent en but. Parmi les principaux joueurs français, Strohl, le lieutenant de Feysac, Thievry, Fellonneau; pour les Anglais: Murray, capitaine, Fogasty, Wilson et Ryan. On voit ici, au centre, les équipes rivales. A noter que le coup d'envoi fut donné par miss A. I. Godley, fille du général en chef de l'armée néo-zélandaise.



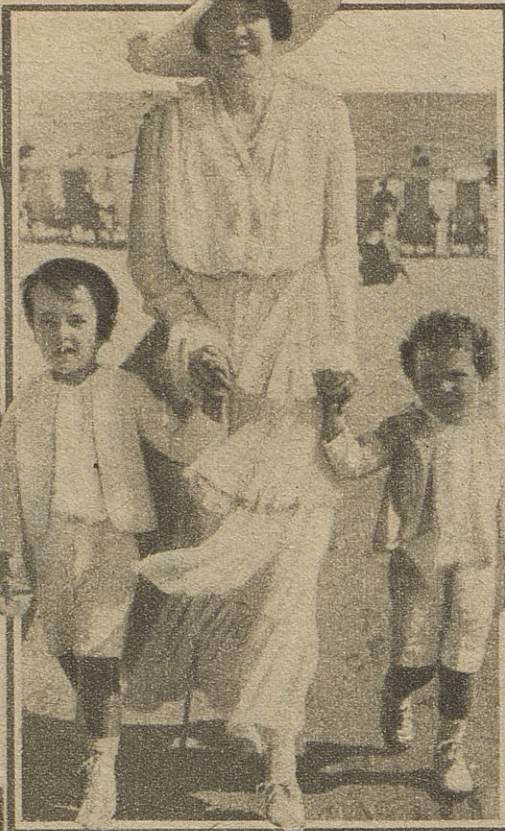
J'ai vu.

EN MARGE DE LA GUERRE



GOTHAS ET GOLGOTHA

« Ne leur pardonnez pas, mon père, car ils savent ce qu'ils font ».



Miss A. G. Vanderbilt qui a versé une somme énorme à l'œuvre de nos blessés de guerre.



RESTAURANTS DE GUERRE

— Garçon, pourquoi le menu est-il en deuil ?  
— Le patron est mort hier.  
— Bien, vous ne me servirez pas de viande de porc avant 15 jours.



Mlle de Caillavet publie une œuvre remarquable préfacée par Anatole France.



Miss Jordan, dont le profil a été choisi pour illustrer les billets de banque américains; il y avait 22 000 candidates.



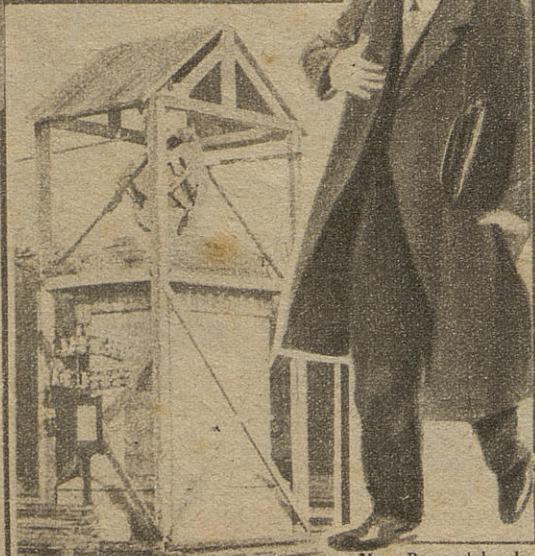
Le blé de l'Ukraine, que les soldats russes mettent ici en gerbes, va maintenant nourrir les Allemands.



Le G<sup>ral</sup> sir Robertson (à droite) succède au G<sup>ral</sup> sir Henry Wilson dans le poste de chef d'état-major de l'armée britannique.



Nos soldats en Italie : un de nos régiments, drapeau en tête, défile dans la petite ville d'Assolo.



Paris protège ses œuvres d'art contre les gothas : L'abri des fameux chevaux de Marly.

M. Renaudel, le leader socialiste, D<sup>r</sup> de l'Humanité, se rendant au conseil du parti socialiste.



Sur le front d'Italie, le général Fayolle, commandant les troupes françaises transalpines, décore le G<sup>ral</sup> italien Angelotti.



M. Vandervelde, ministre d'Etat belge, P<sup>r</sup> du bureau socialiste international, à la sortie du congrès.



L'armée anglaise en Italie. — Descendu des premières lignes, Tommy goûte la douceur de vivre.



J'ai vu.

## L'ŒUVRE DES BOCHES EN AMÉRIQUE : L'INCENDIE DE PORT-NEWARK



Le feu prit mystérieusement sur une barque chargée de tonneaux d'huile qui vint s'amarrer de nuit dans le port. Il y avait là, à côté de 150 navires d'acier en construction, d'immenses approvisionnements pour les armées alliées. Bientôt tout flamba et la violence du

feu fut telle que des tonneaux de plomb se transformèrent en ruisseau de métal en fusion. On voit ici, dans la fumée de l'incendie qui met comme un rideau opaque sur la rade, les navires du port essayer de circonscrire le fléau. Vingt-cinq suspects furent arrêtés.

## URODONAL



— Vous souffrez des reins ? Prenez de l'URODONAL et vous serez rapidement soulagé.

### L'OPINION MÉDICALE

« De nombreux maîtres ont démontré l'utilité de l'Urodonal et ses précieuses propriétés et la nécessité de ce médicament dans la lutte contre la rétention urique est devenue une sorte d'axiome médical. Mais l'emploi de ce produit dans le cas dont nous venons de parler sera non moins heureux et donnera des résultats non moins favorables. Je connais tel confrère qui, autrefois, à chaque fin d'hiver, souffrait semblablement pendant plusieurs semaines et se voyait forcé de réduire notablement la somme de son travail. Il s'épargne maintenant cette petite crise grâce à l'usage d'Urodonal pris à dose de trois cuillerées à soupe, quotidiennement, pendant un mois ou six semaines »

Dr A. STIÉVENARD,  
Professeur d'hygiène à la Centrale d'Éducation,  
Ex-Médecin assistant des hôpitaux de Bruxelles.

Établissements Chatelain, 2, rue de Valenciennes, Paris  
et t<sup>es</sup> ph<sup>ies</sup>. Le flac., fco, 8 fr. les trois flacons fco, 23 fr. 25

## FANDORINE

### et l'Obésité

Hémorragies  
Retour d'âge  
Fibromes  
Migraines  
Vapeurs



Toute femme obèse doit prendre de la FANDORINE

80 % des femmes ne sont pas satisfaites de leur santé

À partir de quarante ans, la femme s'engraisse par suite d'insuffisance glandulaire ; seule l'opothérapie (Fandorine) peut la guérir et lui conserver une taille normale.

Dans leurs mémoires : les docteurs POULLIER, professeur agrégé à la Faculté de Lyon ; RIANZA, ex-interne des Hôpitaux de Paris, ancien chef de laboratoire d'électrothérapie de la Charité de Paris ; M. GMAUD, de Reims ; J. VALÉRIAN, de la Faculté de Médecine de Lyon, médecin gynécologue, conseillent la FANDORINE contre l'obésité des femmes.

Établissements Chatelain et toutes pharmacies, 2, rue Valenciennes  
Paris. Le flacon de Fandorine, fco 11 fr., flacon d'essai fco 5 fr. 30.



*J'ai vu.*

TROTSKY A CONSOMMÉ LA TRAHISON :  
LA POIGNÉE DE MAIN SYMBOLIQUE AUX DÉLÉGUÉS ALLEMANDS



C'en est fait. Lenine et Trotsky capitulent devant les Empires Centraux. Les événements se sont donc déroulés selon l'évolution même qu'on pouvait prévoir. La désorganisation de l'armée ne permettait à la Révolution russe aucune résistance et elle a trahi la cause de la Liberté dans le monde. On sait quel en est le prix, c'est la remise de la Pologne, de la Lithuanie, de la Courlande à la discrétion de

l'Allemagne et c'est, par dessus tout, l'abandon de la formule du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes. Vraiment Trotsky n'est pas difficile.