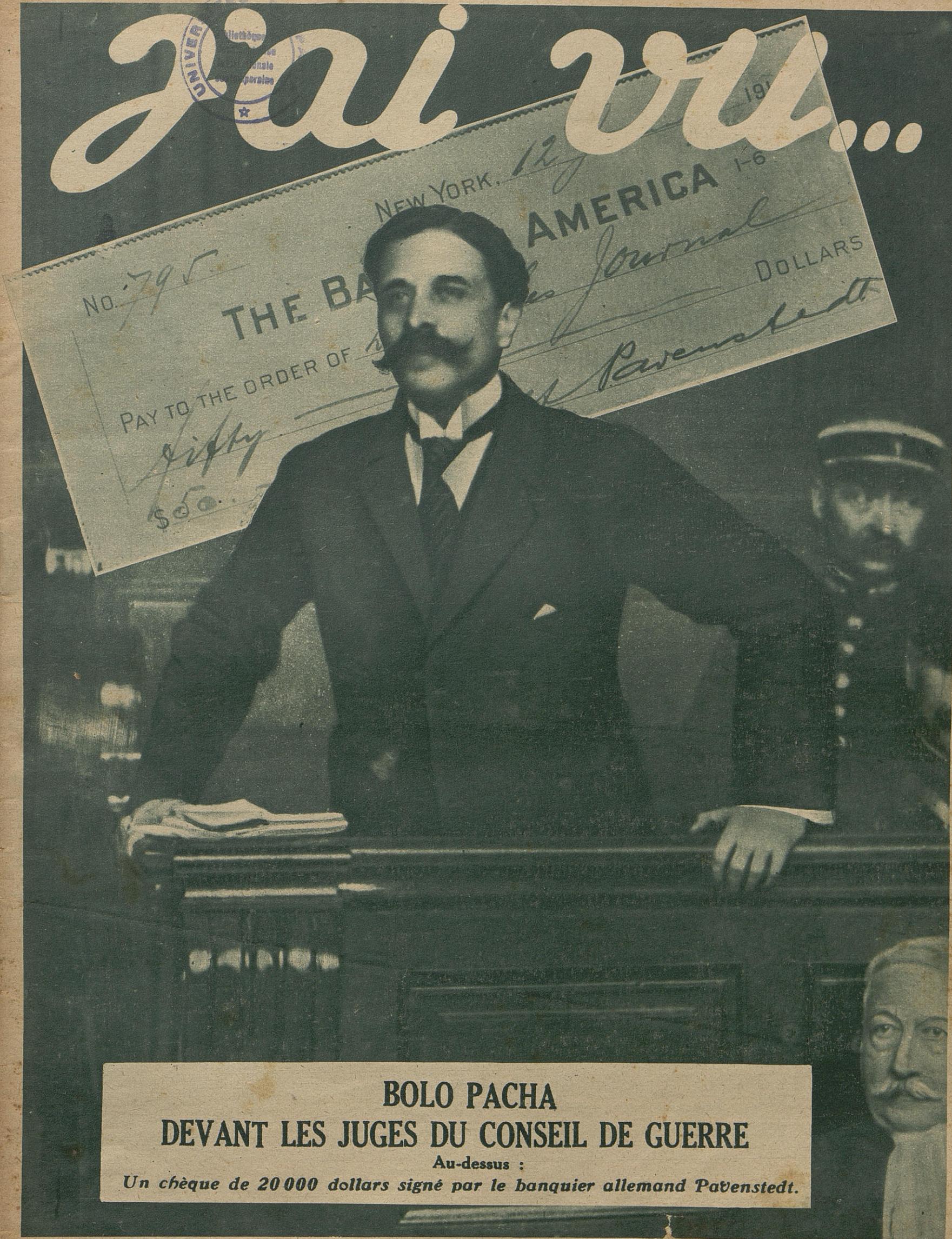


# J'ai vu...



**BOLO PACHA**  
**DEVANT LES JUGES DU CONSEIL DE GUERRE**  
Au-dessus :  
Un chèque de 20 000 dollars signé par le banquier allemand Pavenstedt.

FOP.47

*J'ai vu.*

PARIS SE PROTÈGE CONTRE LE RETOUR DES GOTHAS



Il convient de dire que l'accumulation de tous les moyens dont on peut disposer ne peut assurer l'inviolabilité du ciel. L'avion ennemi aura toujours des chances d'échapper au barrage mouvant d'une défense aérienne. Néanmoins, il est des précautions bonnes à prendre, et plusieurs ont déjà été réalisées. L'un de

ces moyens les plus efficaces serait d'entourer Paris d'une nappe de lumière et d'un véritable mur d'obus à mitraille que d'innombrables batteries anti-aériennes tireraient sans discontinuer pendant la durée du raid. En attendant, on s'occupe de protéger les monuments et les œuvres d'art dont les Parisiens sont si fiers.

*J'ai vu.*  
QUATRE DESSINS DE GUERRE



« PHAÉTON » SUR LE FRONT.  
Canadien calmant son cheval pendant un bombardement aérien.



LE RETOUR DES GRANDS BLESSÉS EN FRANCE.  
Une arrivée de grands blessés à Lyon, d'après Lucien Jonas.

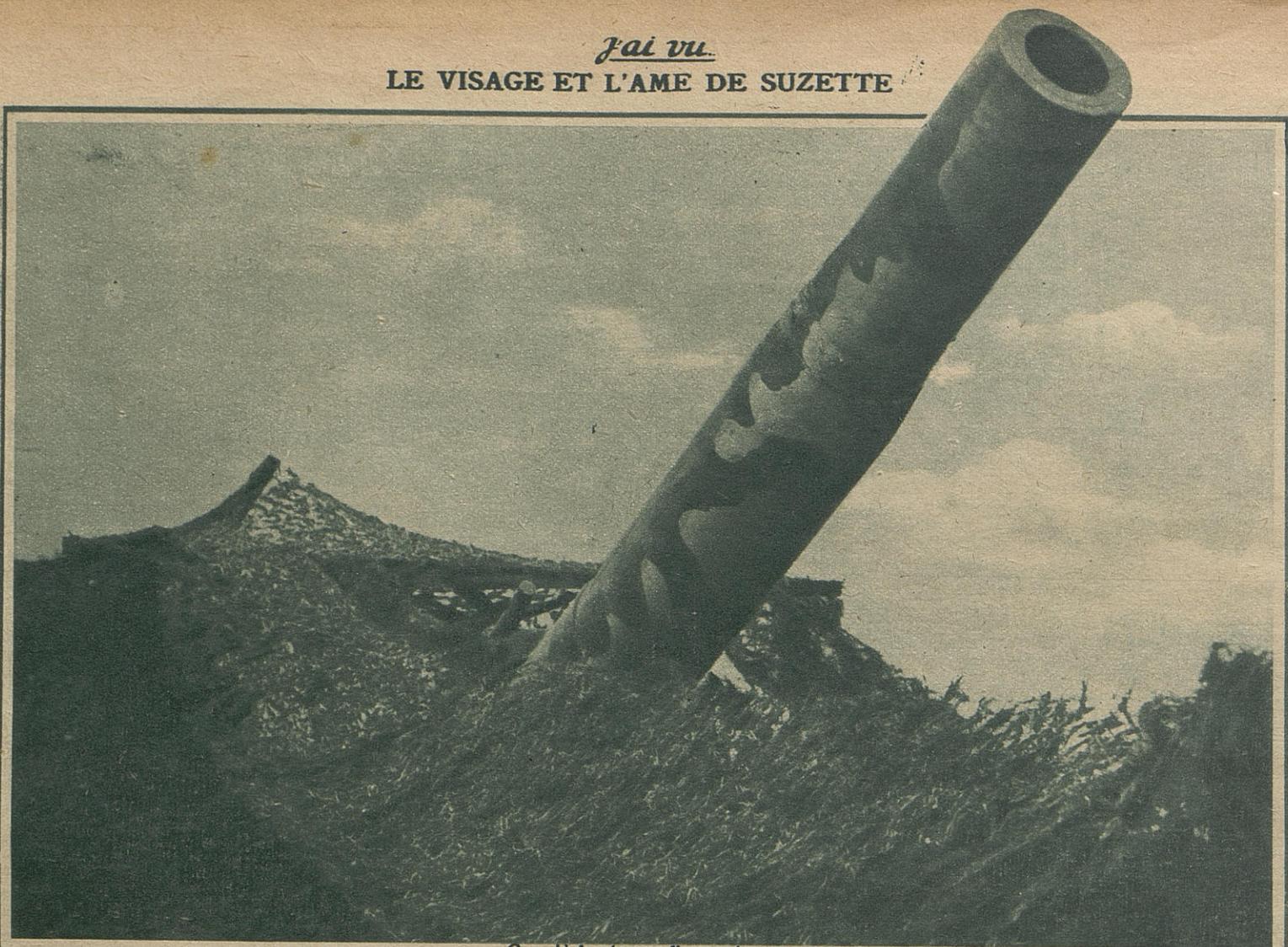


SUR LE FRONT DES FLANDRES.  
La bataille à coups de boules de neige en attendant les Gothas.



LES ENVOYÉS DE KRYLENKO.  
Allemands recevant les premiers parlementaires maximalistes.

*J'ai vu.*  
LE VISAGE ET L'ÂME DE SUZETTE



*Ce qu'à la rigueur l'ennemi peut voir.*



*La plate-forme et les servants invisibles sous le camouflage.*

Suzette est une redoutable pièce d'artillerie à longue portée que ses servants ont ainsi baptisée en l'honneur de la marraine de l'un d'eux. Mais Suzette a un défaut : elle aime à se maquiller et comme on peut le voir sur la photographie supérieure elle ne veut pas que les aviateurs ennemis poussent l'indiscrétion jusqu'à la voir telle qu'elle est. Une "voilette" masque son visage ne laissant passer que le bout de son nez... mais quel nez ! Par contre, pour ses amis, Suzette montre son âme à nu et autour d'elle, comme elle adore les grosses "dragées", trente artilleurs qui font penser à Gulliver lorsqu'il était à Brobdingnag s'évertuent à calmer son insatiable gourmandise.

# L'HISTOIRE

# DU "REQUIN"

Ce navire français, qui porte avec une rude verdeur, malgré son grand âge, le nom du plus redoutablement armé parmi les poissons de proie, — le *Requin*, est bien une manière d'ancêtre dans notre temps où les constructions navales se renouvellent avec une vitesse extraordinaire. C'est même le doyen de la flotte française, car, né en 1878, il est tout bonnement octogénaire.

Quarante ans ! Un cuirassé de quarante ans ! A la veille des hostilités, on le regardait avec un peu de pitié. Que faisait donc ce vétuste blindé dans les cadres actifs d'une flotte moderne où, à dire d'experts, un navire de vingt ans est un bâtiment bon pour la réforme ? Dédain si universel que le brave *Requin* ne figurait plus que pour la forme dans ces annuaires illustrés publiés par toutes les marines du monde à titre d'aides-mémoire pour leurs officiers.

Et voici qu'en date du 4 janvier 1918, une information maritime officielle nous apprend que : « ... pour reconnaître les longs services de guerre du *Requin* », le capitaine de frégate qui le commande est proposé pour le grade supérieur, des officiers du bord pour la Légion d'honneur, des officiers mariniens et un quartier-maître pour la médaille militaire, de nombreux marins pour la Croix de guerre...

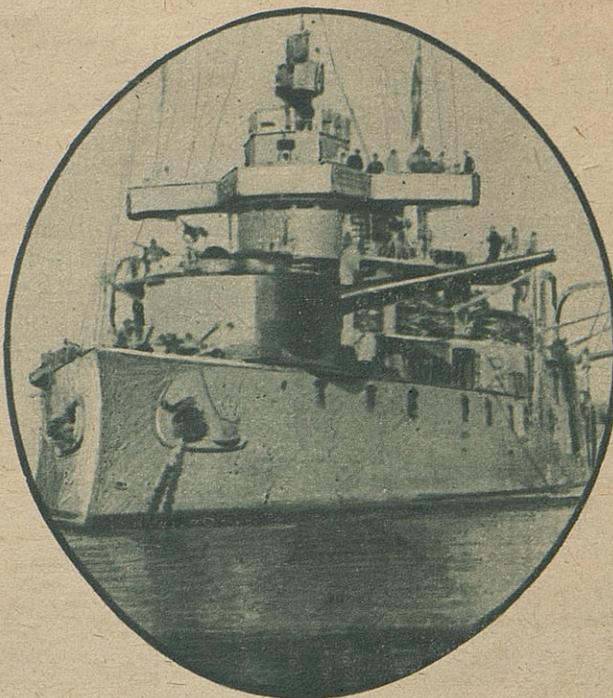
« Bâtiment sans valeur militaire », disaient les annuaires de 1914. C'est vraiment on l'avouera, le *sic transit gloria mundi* renversé. Prêt à être rayé des listes de notre marine, le *Requin* attendait le jour imminent de son désarmement. Mais une autre heure, bien inattendue pour le vieux navire, sonna avant celle-là : ce fut l'heure de l'appel aux armes, le 2 août 1914.

La France attaquée avait besoin de tous ses enfants et de toutes ses armes ; et le branle-bas de combat mit le *Requin* sur pied de guerre comme il faisait pour tous les hâteurs de la flotte française, jeunes cuirassés, croiseurs modernes, torpilleurs, sous-marins, toute cette belle marine que le vieux bâtiment.



La Turquie s'est jointe aux Empires centraux ; elle annonce, ou du moins les Allemands annoncent en son nom, qu'une irrésistible armée germano-turque, traversant le désert sinaïque et violant la neutralité fixée par l'acte constitutif de la Compagnie Universelle du canal de Suez, va se ruer sur l'Égypte et conquérir la terre des Pharaons. Il faut barrer la route à cette invasion ; il faut fortifier, occuper le canal de Suez sur la ligne duquel on livrera bataille. Bataille malaisée sur cette étroite rue d'eau ; et justement le *Requin* est parfait pour une bataille de ce genre. C'est une véritable forteresse flottante. Sa marche est lente ? Qu'importe, il ne s'agit pas d'une course de vitesse ; il s'agit de tenir bon sous la grêle des coups.

Le 10 novembre 1914 le *Requin*, envoyé au canal de Suez, est mis à la disposition de l'Amirauté britannique. Il s'installe dans le grand chemin d'eau qui unit la Méditerranée à la mer Rouge, et prépare son action. Le 20 janvier 1915, les troupes de Djemal Pacha apparaissent prudemment, traînant avec elles tout un matériel, canons, chariots, wagons, barques de tôle pour



Le garde-côtes Requin.

et il prend dès lors part active à toutes les opérations effectuées contre ce littoral, blocus, reconnaissances, attaques. C'est ainsi qu'il coopère au bombardement d'Adalia. C'est ainsi que, encadré de dragueurs de mines et de patrouilleurs, il apparaît inopinément un beau matin d'hiver 1917 en face de Jaffa, et, de ses pièces de 274 millimètres et de 100 millimètres, exécute à bonne portée un tir de destruction contre les établissements militaires turco-allemands de la ville.

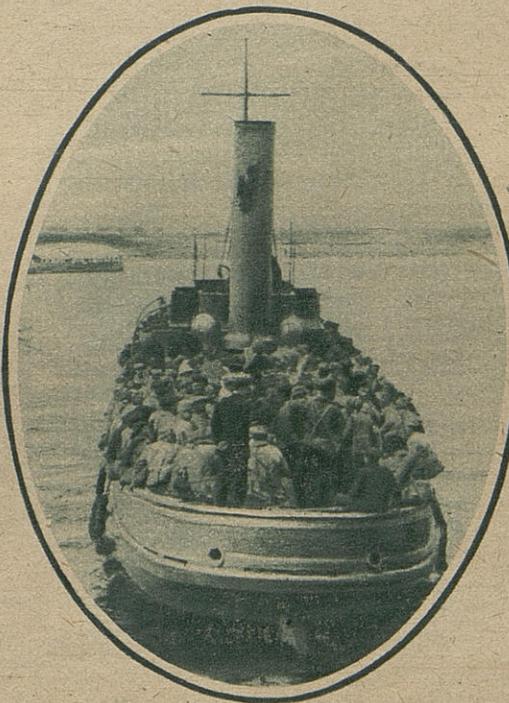


Quelques semaines après, en avril 1917, le *Requin* apparaît devant Gaza, attaque brusquement la forte batterie d'El-Arish avec laquelle il entame un violent duel d'artillerie ; il est canonné aussitôt, mais sans succès par les batteries turques, et à ce moment se voit attaqué par un sous-marin, à la torpille duquel il parvient à échapper.

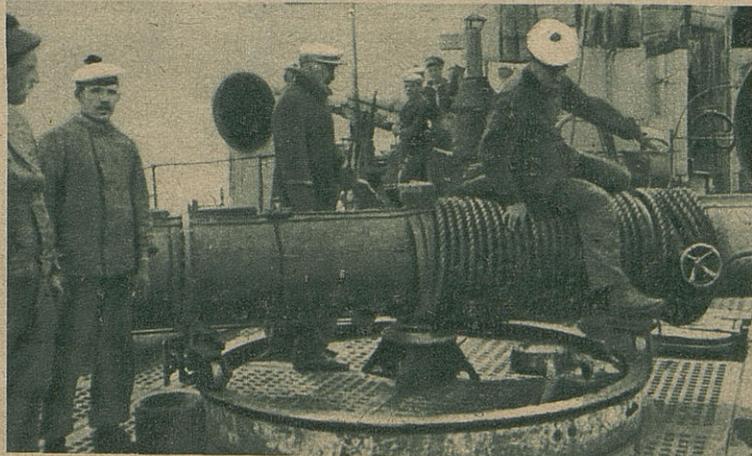
Enfin, le 1<sup>er</sup> novembre 1917, le *Requin* se conduit de la manière la plus brillante en secondant et soutenant de son feu l'assaut victorieusement mené contre Gaza par le corps expéditionnaire du général Allenby. Au cours de cette attaque le *Requin* engagé à courte portée avec les batteries turques essuie leur tir en un duel d'artillerie très vigoureusement mené et qui dure plusieurs heures. Touché à diverses reprises le vaillant cuirassé français voit les projectiles ennemis faire à son bord des ravages matériels, et lui causer en outre des pertes en tués et blessés dans son équipage ; mais il ne quitte point son poste d'attaque et poursuit néanmoins son tir avec efficacité pendant toute la durée de l'action qui se termine par la chute de Gaza aux mains de nos Alliés.

C'est à la suite de ce dernier fait de guerre que des récompenses ont été attribuées à l'équipage du vaillant bâtiment si adroitement et si courageusement manœuvré.

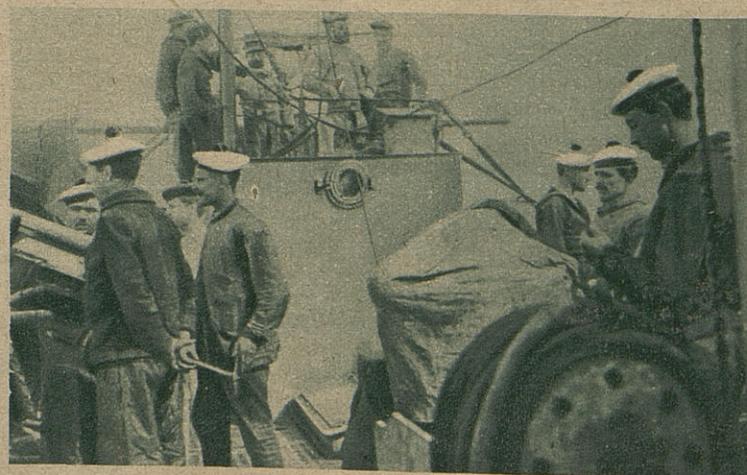
Enseigne G...



Débarquement dans une île des Echelles.



Un tube lance-torpilles.



Au poste de combat.

# DES MILLIARDS GISENT AU FOND DES MERS

## Peut-on les récupérer ?

Les trahisons de la mer et la piraterie des hommes ont, au cours des siècles, causé la perte de milliers et de milliers de navires. Carcasses ensevelies dans l'eau comme des sarcophages dans la terre, barques phéniciennes, vaisseaux grecs, galères romaines et carthaginoises, gondoles de Venise et galions d'Espagne, goélettes bretonnes et schooners britanniques, grands voiliers d'antan, transatlantiques d'aujourd'hui gisent pêle-mêle au fond des océans. Un grand nombre de ces navires étaient porteurs de cargaisons précieuses. Monnaies d'or et d'argent, or natif, or en barres, lingots, bijoux, joyaux, perles rares et pierres précieuses, on peut estimer à plusieurs milliards les valeurs qui ont été englouties.

Que de rêves ont fait naître ces trésors fabuleux ! L'espoir de les récupérer n'a jamais été abandonné par certains esprits aventureux. Et depuis deux cents ans on a vu risquer maintes tentatives pour reprendre l'océan les deux cent cinquante millions d'or ensevelis dans la baie de Vigo avec les galions du roi d'Espagne. Mais la mer est avare et jusqu'à présent elle n'a point voulu rendre ce qu'elle avait pris. Les galions de Vigo dorment toujours dans le lit d'or que la tempête leur donna.

Au lendemain des hostilités l'intérêt que les hommes portent à cette question du sauvetage des épaves sera plus vif que jamais. En effet, les crimes des pirates boches ont été, depuis trois ans, dix fois supérieurs aux trahisons de la mer en dix siècles. Leurs sous-marins, en torpillant les courriers postaux et les navires de commerce, ont jeté à la mer pour près de trois milliards d'or, d'argent et de valeurs bancaires.

La récolte en perspective est, à coup sûr, tentante, d'autant plus tentante que, d'après le droit international, les épaves découvertes en haute mer demeurent la propriété de ceux qui en ont opéré le sauvetage. Aussi des compagnies se sont-elles déjà fondées aux États-Unis ainsi qu'en Allemagne dans le but de rechercher le numéraire qui se trouve à bord des bâtiments coulés depuis le début de la guerre.

Ont-elles des chances de réussir ? Oui, disent les uns, non, disent les autres. Les premiers se souviennent de l'histoire des galions de Vigo. Les autres font un plus large crédit à l'esprit inventif des savants.

Actuellement, disent les partisans de la non réussite, on ne connaît qu'un système pour les sauvetages sous-marins : l'emploi des scaphandriers. Or les scaphandriers ne peuvent

descendre au-delà d'une certaine profondeur et leur séjour dans l'eau est très limité.

S'il est vrai qu'en rivière les scaphandriers peuvent fournir huit heures de travail par jour, à deux reprises différentes, en mer, ils ne peuvent guère séjourner sous l'eau plus d'une demi-heure quand ils descendent à une vingtaine de mètres et cinq minutes à peine quand ils sont à soixante ou soixante-dix mètres, profondeur maximum qu'il leur est possible d'atteindre. Encore, à cette profondeur, ces hommes gênés dans leurs mouvements par

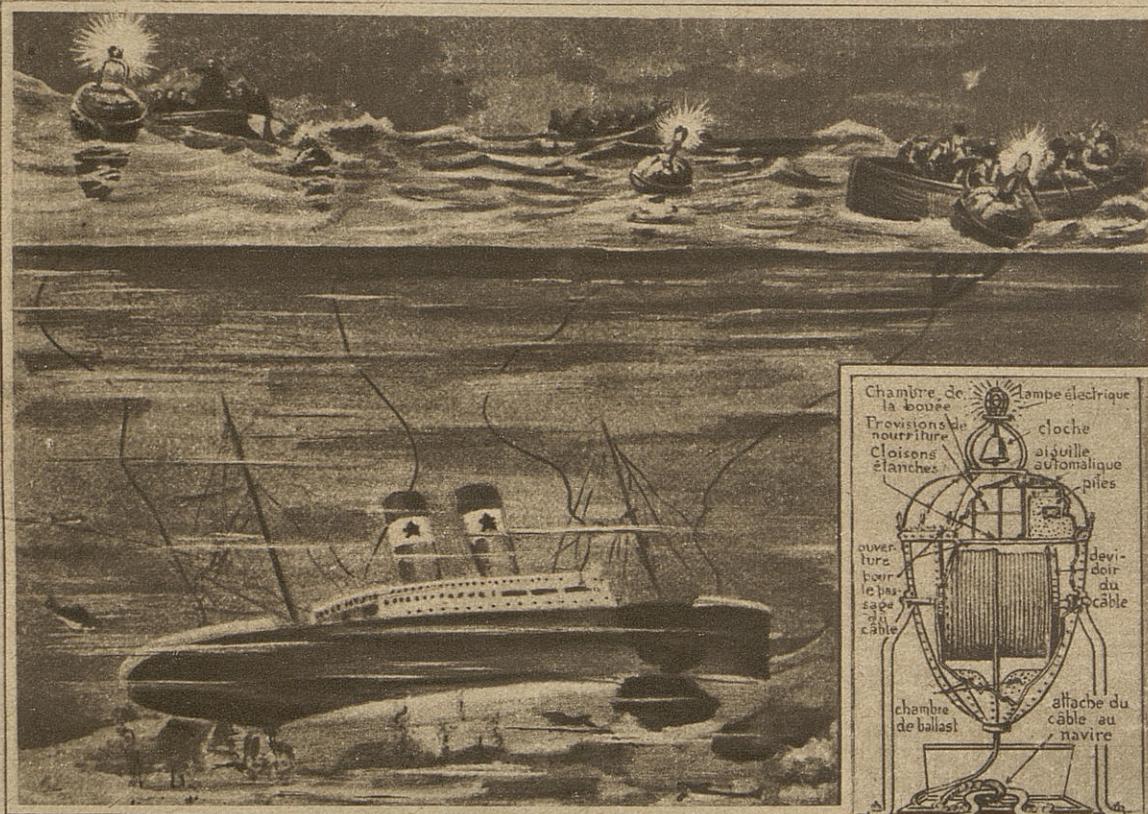
d'action et en peu de semaines tous les fonds seront cartographiés et la position des épaves nettement repérées.

Ni la flore sous-marine, ni la vase, ni les sables mouvants ne pourront entraver l'œuvre de recherches des sous-marins, car ils seront dotés de balances de Hughes, très sensibles, qui indiqueront où se trouvent les masses de métal. L'épave, une fois découverte, il ne sera pas difficile d'en faire la relève au moyen de caissons d'acier.

A la vérité, de pareilles hypothèses paraissent singulièrement hasardeuses. Elles sont, en tout cas, fort prématurées.



Par contre, la méthode inventée par M. E.-T. Jones, un électricien américain, pour marquer l'emplacement où git un navire torpillé paraît très ingénieuse. Voici, d'après l'*Electrical Experimenter* de janvier dernier, en quoi elle consiste : on dispose sur tous les navires marchands huit ou dix bouées, semblables à celles qui sont reproduites dans le dessin ci-contre. A l'intérieur de ces bouées un câble en fil d'acier très mince est enroulé sur une



Le système des bouées lumineuses imaginé par l'électricien américain E. T. Jones pour marquer l'emplacement des navires coulés.

le costume dont ils sont revêtus et qui, avec ses accessoires, représente un poids total de 80 à 85 kilogrammes, ne peuvent-ils travailler aussi librement qu'en rivière ou par un petit fond.



La plupart des bâtiments engloutis reposant par des fonds de quatre-vingts à cent mètres au moins, il est à craindre que les trésors qu'ils recèlent en leurs flancs soient pour longtemps encore inaccessibles à ceux qui veulent les repêcher.

— Le sous-marin, cause de tant de désastres, disent les partisans de la thèse opposée, sera le meilleur instrument employé pour le sauvetage des navires coulés. Sans doute un grand nombre de navires gisent à des fonds de cent mètres et plus. Sans doute les sous-marins actuels ne peuvent sans danger descendre à des profondeurs dépassant 40 ou 50 mètres. Mais la science progresse à pas de géant : ce qui est impossible aujourd'hui sera sans doute réalisable demain. Est-il vraiment des difficultés insurmontables qui empêchent de construire des sous-marins pouvant descendre à 300 mètres au-dessous du niveau de la mer ? Le problème, à la vérité, est beaucoup moins difficile qu'il n'apparaît au premier abord.

Des sous-marins, construits pour les grandes profondeurs, dotés de puissants phares, pourront explorer le fond des océans. Chaque sous-marin aura à battre un certain champ

bobine mobile. Lorsque le navire coule, la bouée, elle, remonte à la surface, entraînant avec elle le câble qui se déroule au fur et à mesure. Afin d'éviter que les câbles soient coupés par les pirates, un dispositif spécial empêche la bouée de remonter immédiatement à la surface. Un autre dispositif non moins ingénieux, allume automatiquement la lampe électrique qui est fixée au sommet de la bouée.

Si le navire torpillé ou naufragé, dont la position est ainsi repérée, n'a pas sombré à des profondeurs trop grandes, on peut immédiatement procéder au sauvetage de sa cargaison ou à son propre renflouement.

A. DERNÉE.

### LES BELLES CITATIONS

Sont cités à l'ordre de l'armée :  
Le torpilleur d'escadre Bouclier ;  
Le lieutenant de vaisseau Richard, commandant le Bouclier.

« Ont donné un bel exemple d'énergie offensive, au cours d'une attaque de nuit par un sous-marin. »

Un témoignage officiel de satisfaction est accordé au trois-mâts goélette *Saint-Antoine-de-Padoue*. (de Pécamp) pour l'attitude énergique et disciplinée de son équipage lors d'une attaque de sous-marin.

C'est le troisième témoignage que reçoit ce navire

LA SEMAINE MARITIME

La guerre sous-marine a donné lieu dans le courant de janvier à un certain nombre d'informations intéressantes tant françaises qu'étrangères.

D'abord les chiffres de pertes se sont présentés sous un aspect un peu différent des précédents pour la semaine finissant le 12 janvier à minuit :

Mouvements des ports.	Entrées.	Sorties.	Transit total.
Angleterre .....	2.106	2.184	4.290
France.....	793	751	1.544
Italie.....	294	209	503
Total.....	3.193	3.144	6.337

Navires torpillés.	Au-dessus de 1600 tx.	Au-dessous de 1600 tx.	Pêcheurs.	Total.
Angleterre .....	6	2	2	8
France.....	5	1	1	7
Italie .....	0	2	0	2
Total .....	11	5	3	17

D'autre part le Comité des ingénieurs du Conseil national de recherches de Washington vient de publier une notice destinée à servir de base aux recherches de ceux, qui, parmi les marins ou les inventeurs, voudraient contribuer par leurs inventions à la lutte contre les sous-marins.

Cette notice résume d'une manière fort claire tout ce qui est actuellement connu sur les caractéristiques, les méthodes de navigation, les usages d'agression, les armes offensives et défensives des sous-marins allemands. D'après cette notice, dans laquelle une certaine part est laissée aux probabilités et aux inconnus, les Américains pensent que, en général, les sous-marins allemands de type courant donnent de 14 à 18 nœuds en surface et environ 10 nœuds en plongée, que leur rayon total d'action doit varier entre un minimum de 5 000 milles et un maximum de 8 000 milles suivant la vitesse réalisée en moyenne 10 à 11 nœuds. Ils supposent que les croisières de ces navires durent en moyenne de trente à trente-cinq jours. A leur avis, le temps maximum exigé par la plongée est de trois à quatre minutes, la profondeur maximum d'immersion 60 mètres, la profondeur ordinaire de marche en plongée 15 à 30 mètres. Donner un coup de périscope à la surface pendant une plongée réclamerait quinze à trente secondes, ce laps de temps comprenant la montée du périscope, une observation rapide et la rentrée de l'engin.

Les données concordent assez avec les renseignements que fournissent soit l'expérience pratique, soit les documents allemands eux-mêmes : par exemple les journaux des Empires centraux viennent de publier des récits copieux sur la croisière d'un sous-marin allemand qui, sous les ordres du commandant Kophanel, vient d'effectuer la croisière Allemagne-iles du cap Vert et retour, ce qui, au total, donne 5 000 milles en ligne directe en principe, et 6 000 milles en fait à cause des détours probables dus à la navigation même et aux actes d'attaque du navire contre un certain nombre de bâtiments rencontrés en route. Cette distance de 6 000 milles pour fixer ces idées par un renseignement tangible représente la distance de Brest à New-York et retour.

Enfin le 21 janvier à la Chambre des Communes, sir A. Cooper a demandé pourquoi les sous-marins britanniques n'opéraient pas dans les eaux allemandes alors que les sous-marins ennemis opéraient dans les eaux alliées : le Dr Mac-Namara, secrétaire particulier de l'Amirauté a répondu : « Les conditions régnant dans le voisinage des ports ennemis sont complètement différentes de celles régnant dans le voisinage des ports britanniques. L'absence complète de trafic dans les ports allemands de la mer du Nord rend possible l'usage de barrages très étendus de mines, et d'un autre côté, l'énorme trafic dans les ports britanniques nous impose la nécessité absolue de maintenir libres de mines les approches de ces ports. »

A titre d'épisode particulièrement émouvant il convient de citer de manière spéciale le fait que voici, remis en valeur par les récompenses accordées cette semaine à quelques marins au patrouilleur français le Golo-II. Ce bateau atteint par une torpille coule dans un délai assez bref. Le matelot télégraphiste Patu qui lance l'appel au secours, resta à son poste jusqu'à la dernière seconde, si bien qu'il est entraîné au fond de l'eau par le remous. Il se dégage, remonte à la surface et aperçoit à quelques mètres de lui un radeau sur lequel se trouve l'officier en second. Il nage vers ce radeau, et avant d'y prendre place pour se sauver lui-même, il rend compte à l'officier en second : « Le signal est passé. » Puis il se hisse à bord...

KERBONN.

COMMENT CONDUIRE LA GUERRE SUR MER?

(Suite.)

De même le public, simpliste par essence, ne peut saisir l'infinie complexité de la campagne maritime, ne peut s'imaginer l'inouï mouvement des navires qui parcourent les mers en quantités prodigieuses : on parle dans la presse de ceux qui périssent, mais on ne parle jamais de la nuée de ceux qui arrivent intacts, qui repartent, reviennent et repartent encore pour revenir à nouveau. Navette redoutable dont vivent littéralement les pays de l'Entente, arrière et front, armées, usines et civils.

Ces navires, ces centaines, ces milliers de navires fissent sur les mers une sorte d'énorme réseau aux mailles mobiles et vivantes. Dans ce réseau les sous-marins allemands, partant de leurs ports anciens de la métropole comme Wilhelmshafen ou Hélioland et de leurs ports nouveaux des régions envahies comme Zee-

système, trouvent impossible de marches aux côtés d'une génération plus jeune ayant grandi dans une atmosphère de découvrir et de révolutions professionnelles...

L'appréciation était nette et le jugement catégorique ; la formule était simple sous son apparence diplomatique et signifiait : rajeunissement des cadres et méthode de guerre nouvelle. D'ailleurs le même article continuait en ces termes :

« De récents incidents avaient conduit le pays à penser, sans savoir ce qui clochait, que tout n'allait pas très bien dans l'Amirauté et dans la flotte elle-même. L'opinion prévalait que des mains libres et une tactique plus agressive eussent eu des résultats très différents... Nos jeunes marins ont la conviction qu'ils peuvent complètement maîtriser le péril sous-marin s'ils ont la liberté d'action qu'on ne leur a jamais accordée jusqu'à présent. Nous partageons leur confiance. En tout cas, on devrait leur donner les éléments leur permettant de courir leurs chances. »

Ces idées énoncées dans le calme Times ne pouvaient manquer d'attirer l'attention dans tous les pays belligérants ; allant plus loin, le Daily News du même jour écrivait ceci :

« De récents incidents ont fait naître dans l'esprit public le sentiment que notre stratégie navale avait été insuffisamment énergique... Pour que l'Amirauté regagne la confiance complète qu'elle a perdue en partie, il est nécessaire qu'on procède à d'autres changements que celui qui vient d'être annoncé aujourd'hui. »

Aussitôt beaucoup de personnes, en Angleterre et en France, se sont imaginé que les flottes de ligne alliées, tenues jusqu'ici en expectative, allaient brusquement passer de la défensive sur laquelle elles se tiennent, à une offensive immédiate.

Offensive contre quoi?

Pas contre les navires de surface, puisque les puissances Centrales ont garé et maintiennent garées en des ports profondément retirés ces grosses unités de surface, lesquelles se sont montrées seulement au combat naval du Jutland, ou au cours des opérations dans les eaux de la Baltique.

Offensive contre les eaux territoriales, les côtes, les ports de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Turquie? Beaucoup l'ont pensé et le pensent encore.

Violabilité ou inviolabilité des côtes ennemies, tel est donc le problème qui se pose, une fois de plus. Deux écoles ici sont en présence : « L'inviolabilité des côtes allemandes, dit l'une, est un mythe, un épouvantail sans aucune consistance, un attrape-nigaud : il faut attaquer vigoureusement les ports au fond desquels se terrent les escadres ennemies ; il faut les forcer, les détruire, et par ce même moyen, détruire les nids où se cachent les sous-marins germaniques, où ils se ravitaillent. Attaquons, attaquons ; il y aura des pertes évidentes, mais nous serons les maîtres des rivages ennemis. »

Thèse évidemment séduisante, et au premier abord riche en promesses fécondes ; mais les adversaires de cette opinion répondent par des arguments également impressionnants : « Attaquer, soit ; mais attaquer quoi ? et attaquer comment ? Les tentatives des cuirassés pour forcer les Dardanelles, des sous-marins pour forcer Pola et Cattaro, constituent des leçons qui ne furent pas sans amertume. Wilhelmshafen et Cuxhaven sont beaucoup mieux défendues, par les combinaisons mêmes de la nature et par l'industrie des hommes, que les ports autrichiens et que les détroits turcs. Pour un résultat médiocre et très incertain, on risque de diminuer la puissance d'une force navale maîtresse des mouvements ennemis. Et les seuls bombardements ne donnent guère de résultats pratiques ultérieurs... »

GEORGES TOUDOUZE.

(La fin au prochain numéro.)



LE CONSEIL NAVAL INTERALLIÉS QUI EUT LIEU RÉCEMMENT A LONDRES

De gauche à droite, assis : Vice-amiral Sims (Etats-Unis) ; vice-amiral De Bon (France) ; sir Eric Geddes (Grande-Bretagne) ; vice-amiral Thaon di Revel (Italie) ; contre-amiral Funa Koshi (Japon) ; sir Rosslyn Wemyss (Grande-Bretagne).

Au second plan : Contre-amiral Freemantle (Grande-Bretagne) ; captain Twining (Etats-Unis) ; contre-amiral de Lostende (France) ; captain Créase (Grande-Bretagne).

brugge et Ostende, cherchent à faire le plus de déchirures possible, rongeurs acharnés que pourchassent infatigablement les patrouilleurs aussi acharnés que les pirates.

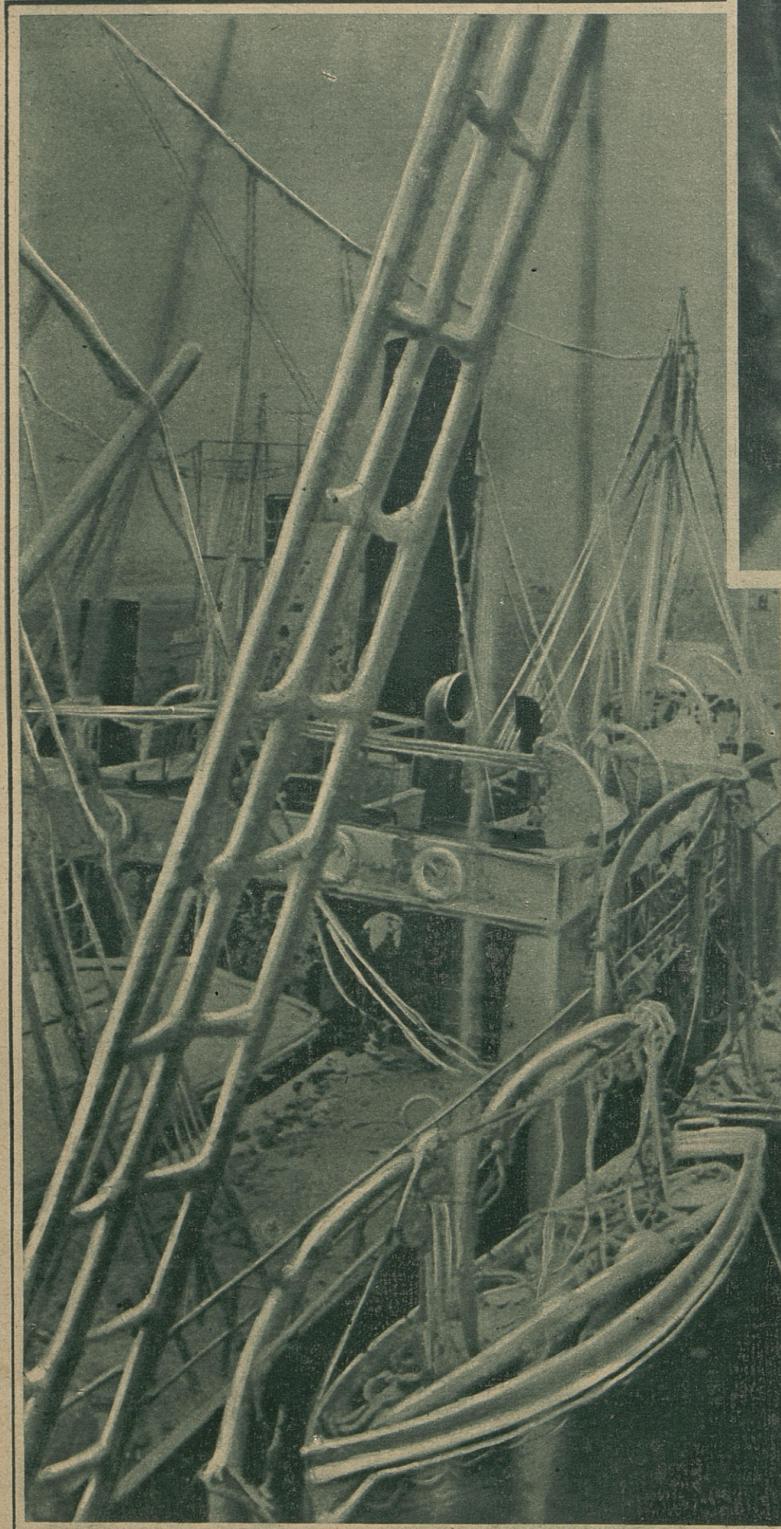
Puis de part et d'autre, puissances formidables qui s'observent, se guettent, se surveillent, prêtes à profiter de la moindre défaillance, de la moindre imprudence, les armées navales retranchées derrière leurs barrages mobiles ou fixes attendent une heure qui jamais encore n'a sonné, l'heure de la bataille décisive à l'issue de laquelle suivant le mot de l'amiral Breusing, « le vainqueur ramènera dans ses ports les débris de sa flotte et le vaincu ne reverra pas un seul de ses navires. »

Cette heure est-il possible et serait-il profitable de la faire sonner de force ? Voilà la question qui vingt fois a été posée qui à nouveau se pose au moment où l'amiral Wemyss remplace l'amiral Jellicoe au moment où la puissance pesante de l'armée navale américaine renforce d'un élément magnifique la puissance énorme de l'armée navale anglo-franco-italienne.

III. — CE QU'ON POURRAIT FAIRE

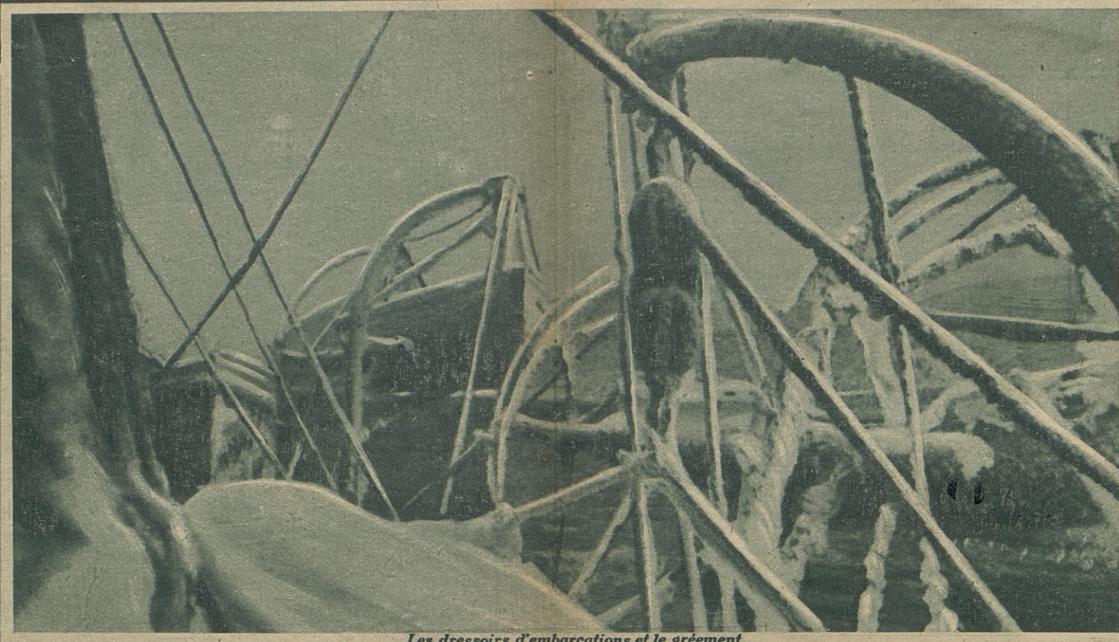
Le 17 décembre 1917, le Times — organe classique de l'opinion pondérée en Angleterre, — à propos du départ inopiné de l'amiral Jellicoe, remplacé par l'amiral Wemyss, écrivait : « La nomination de sir Rosslyn Wemyss aux fonctions de premier lord de la mer, implique des changements considérables non seulement dans le personnel de l'Amirauté, mais aussi dans le plan des opérations. Il n'est pas surprenant que des hommes dont l'expérience et le caractère se sont formés d'après l'ancien

LES MARINS ANGLAIS FONT AUSSI LA GUERRE AU MILIEU DES GLACES ARCTIQUES



*Un navire britannique recouvert de glace.*

Une des tâches de la marine britannique, et peut-être la plus rude de toutes, est celle qui consiste à surveiller les régions glaciales du Cercle Arctique. La présence des navires anglais dans la mer du Nord et dans l'Océan Glacial est indispensable pour plusieurs raisons dont la principale

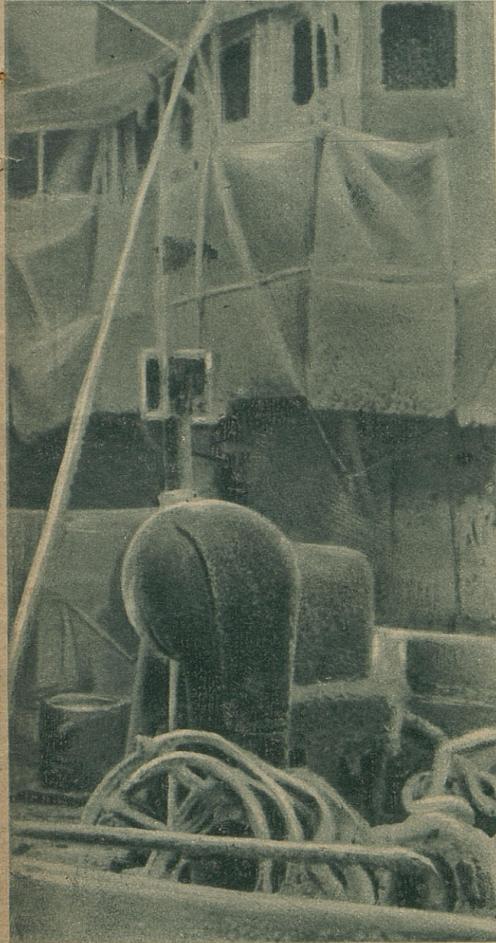


*Les dressoirs d'embarcations et le grément.*



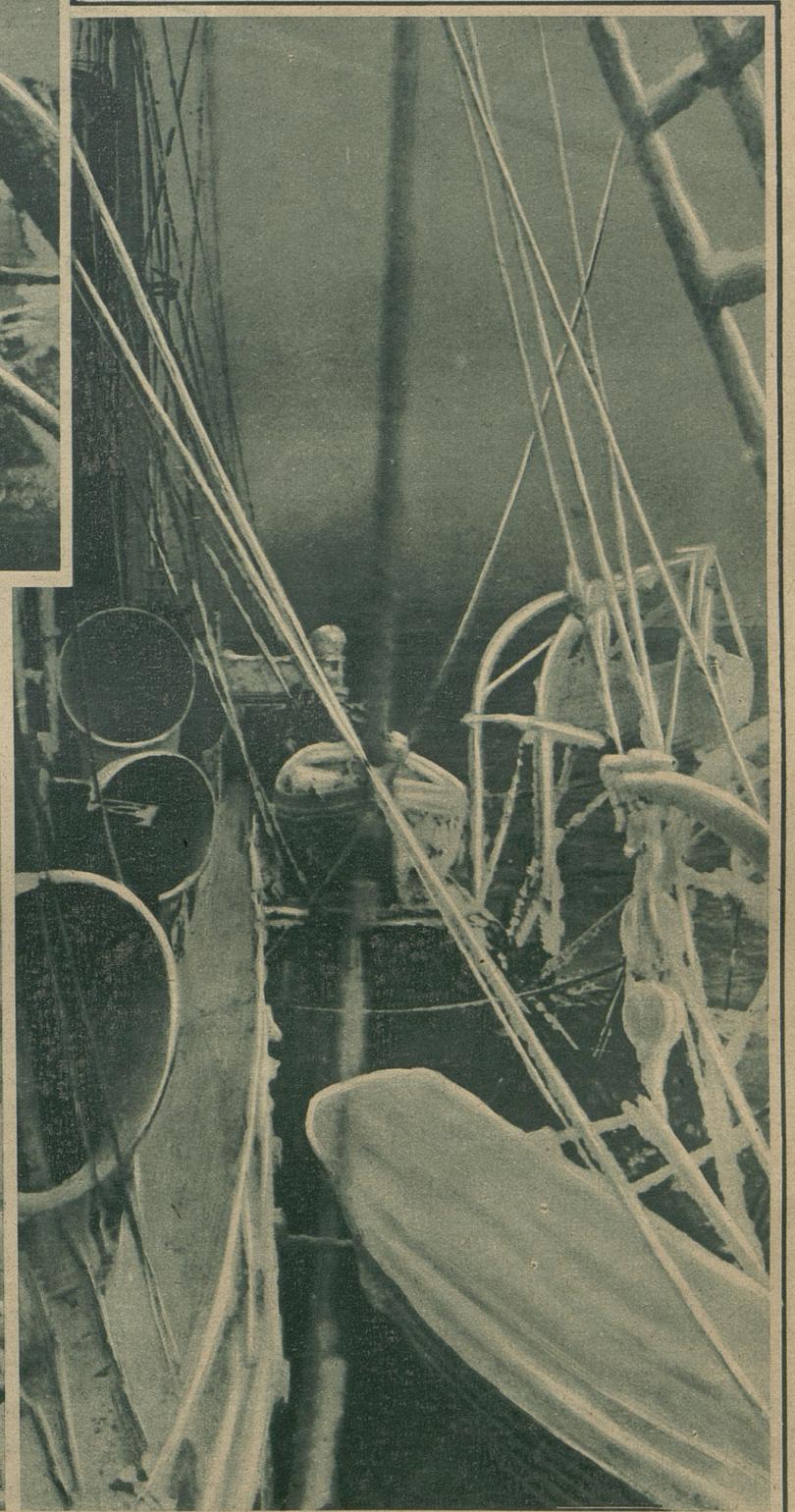
*La baleinière en portemanteau.*

est de rendre impossible le passage de la mer du Nord dans l'Atlantique des vaisseaux ennemis, lesquels pourraient, comme jadis le "Mœwe," longer les côtes septentrionales de l'Europe et gagner le nord de l'Islande. Cette zone renferme plusieurs des grandes routes du commerce de l'Eu-



*Le kiosque de navigation vu de l'avant.*

rope septentrionale, et c'est pour cela que, quelle que soit la rigueur de la température, elle nécessite une police active et une surveillance constante. Le froid rend la mission de nos alliés particulièrement pénible : la neige et les glaces recouvrent leurs navires qui semblent revêtus d'une épaisse



*Les appareils et les voiles incrustés de neige.*

carapace blanche. N'importe ! Les marins anglais font tout leur devoir et, pas plus là-haut que dans les autres océans, les vaisseaux ennemis ne parviennent à rompre les mailles du blocus qui étroit les Empires centraux et qui les forcera un jour prochain à s'incliner devant le Droit.

## LA JEUNESSE

Les lignes que nous publions ci-dessous sont prises dans "Chasseurs de Boches", la nouvelle œuvre de Jacques Mortane. On sait depuis longtemps déjà que l'auteur fait autorité en la matière et qu'il s'est consacré à conter dans une langue claire et précise et qui ne veut d'autre parure que la beauté des faits, les prouesses de ces mousquetaires modernes que sont nos as. Homme de métier lui-même, ayant bien avant la

Autant Guynemer, délicat, élancé, menu, semblait un jeune étudiant échappé de la Faculté, autant Nungesser, robuste, trapu, athlétique, donne l'impression d'un champion passé maître dans le sport à la mode. Tous deux cependant ont un point commun : la volonté dans le regard, l'énergie du visage.

Nungesser est Parisien. Son père, commerçant à Saint-Mandé, n'a jamais voulu profiter des difficultés de la vie actuelle pour s'enrichir. Et le motif qui le fait agir est touchant.

— Si j'agis proprement, dit-il, si je reste honnête, Dieu me conservera peut-être mon garçon !

L'as aux deux réformes, qui avait été emmené par sa mère à Valenciennes dès son plus jeune âge, préparait l'École des Arts et Métiers lorsque des revers de fortune accablèrent les siens. Il décida alors de tenter la chance et d'aller gagner sa vie. Sa mère lui confia quelques économies. Nungesser partit à la conquête du monde avec cette audace qui est le propre de la jeunesse, mais qui lui valut plus tard tant de brillants succès.

Il s'associe avec un Allemand qui s'occupe d'affaires d'aviation. Un seul vol est réussi : celui des économies ! Il faut avouer que la victime s'est bien vengée des Boches.

Sans argent, honteux et déconfit, Nungesser veut triompher du mauvais sort : il part en Amérique, non sans goûter à plus d'un métier pour payer les frais du voyage. Il a un oncle à Rio-de-Janeiro auquel il va demander de le lancer dans l'existence. Hélas ! plus d'oncle à Rio ! Il était parti sans laisser d'adresse. Les désillusions s'accumulent. Le jeune homme a du ressort, heureusement. Il décide de ne plus compter que sur soi-même. Il va en République Argentine, varie les professions, pratique les sports, entre dans une maison de moteurs, court en automobile, fait de la course à pied, de la boxe.

Il revient même à ses premières et prochaines amours : il rencontre un Français avec lequel il organise des meetings d'aviation. La fortune commence à lui adresser d'encourageants sourires.

Il ne se laisse pas émouvoir par ces travaux d'approche. Comme le Don Juan confiant se laisse désirer par la femme qui l'a remarqué, Nungesser semble insensible. La fortune redouble d'efforts pour l'attirer à elle. C'est ainsi qu'il retrouve enfin son oncle, au moment où il n'avait plus besoin de lui. Mais l'instinct de la famille le rapproche de ce parent qu'il ne quitte plus. Il devient planteur, mène la vie de cow-boy, fait l'admiration de tous par ses qualités de cavalier et de tireur. Le lasso n'a aucun secret pour lui. Il vient à bout des chevaux indomptables, est renommé pour son adresse à abattre le vautour ou le puma.

Et cependant cette existence lui semble monotone : il désire avant tout faire de l'aviation. Il entre dans une fabrique et se met à construire. Il se prépare à...

Mais la guerre éclate !

Vite Nungesser rentre en France. Il fait une traversée mouvementée, a à peine le temps d'embrasser ses parents et s'engage.

Il part dans les hussards. Quelques jours après, il recevait la Médaille militaire !

♦ ♦ ♦

Avant de donner le récit de sa prodigieuse carrière, rappelons les motifs des récompenses et distinctions dont il a été l'objet :

« Nungesser, Charles-Eugène-Jules-Marie, brigadier au 2<sup>e</sup> régiment de hussards : le 3 septembre 1914, son officier ayant été blessé au cours d'une reconnaissance, le mit tout d'abord à l'abri ; puis, avec l'aide de quelques fantassins, après avoir mis les officiers qui l'occupaient hors de combat, s'em-



(croquis de Laks.)

« JACQUES MORTANE »  
l'auteur de Chasseurs de Boches.

para d'une auto et rapporta les papiers qu'elle contenait en traversant une région battue par les feux de l'ennemi. » (Médaille militaire.)

« 22 avril 1915. — Le commandant du groupe de bombardement n° 102 cite à l'ordre du groupe le maréchal des logis pilote Nungesser, sous-officier d'un allant et d'un entrain remarquables. A eu son avion fortement atteint les 15, 16 et 17 avril. »

« 12 juin 1915. — Le général commandant en chef cite à l'ordre du jour de l'armée l'adjutant Nungesser, pilote à l'escadrille V. B. 106 : excellent pilote d'un allant remarquable, se propose toujours pour les missions périlleuses. A réussi de nombreux bombardements de nuit et le lancement des plus lourds projectiles. »

« 30 juillet 1915. — Lettre de félicitations du général commandant en chef aux pilotes et bombardiers pour l'expédition accomplie le matin dans des circonstances difficiles. » (Copie remise à l'adjutant Nungesser qui a pris part avec succès à cette expédition.)

« 9 août 1915. — Ayant rencontré un avion ennemi au cours d'un essai d'appareil, n'a pas hésité à l'attaquer, l'a obligé à descendre, l'empêchant de rejoindre ses lignes et assurant ainsi la prise de l'appareil. »

« Rapport du 28 novembre 1915. — Félicitations : l'adjutant Nungesser a abattu ce matin un avion ennemi. Au cours d'un essai de mitrailleuse dans les lignes allemandes, il aperçut tout à coup un avion allemand au-dessus de lui. Il se dirigea immédiatement de son côté, réussit à se placer au-dessous de lui et déchargea une bande de mitrailleuse dans le fuselage de l'avion ennemi, lequel, atteint gravement, a piqué, est tombé en vrille, a pris feu avant le sol et s'est effondré. »

« Le chef du groupe porte à la connaissance de tout le personnel ce fait remarquable et félicite sincèrement l'adjutant Nungesser en le présentant comme un exemple de courage à imiter. »

« 4 décembre 1915. — Pilote détaché sur sa demande d'une escadrille actuellement à l'arrière, n'a cessé, depuis son arrivée, de rechercher l'occasion, volant jusqu'à quatre heures trente par jour malgré la rigueur de la température. Au cours de son dernier combat, a donné les preuves des plus belles qualités morales en approchant jusqu'à 10 mètres l'appareil qu'il poursuivait, essayant son feu sans répondre jusqu'au dernier moment. A réussi à abattre son adversaire dont l'appareil a pris feu et explosé devant les tranchées françaises. (Légion d'honneur.) »

« Proposition pour le grade de sous-lieutenant (14 avril 1916. — L'adjutant Nungesser est un brave et un remarquable exemple d'énergie physique et morale. Grièvement blessé dans un accident d'aviation, réformé n° 1, s'est réengagé, a refusé un congé de convalescence de trois mois et rejoint son escadrille le 29 mars. A, depuis cette date, fourni un effort intensif, se dépensant sans compter malgré son état. A volé dix-neuf heures en six jours, livré douze combats, forçant chaque fois ses adversaires à la fuite ; en a abattu au moins deux, ainsi qu'un drachen ; a eu à quatre reprises son appareil atteint par des balles ou des éclats d'obus. »

« 11 mai 1916. — Nungesser, sous-lieutenant à l'escadrille N. 65 ; le 25 avril 1916, a attaqué avec son courage et son sang-froid habituels un groupe de trois avions ennemis et en a abattu un qui est tombé sur les tranchées françaises. Le 27 avril, a abattu son cinquième avion au cours d'un combat livré seul contre six ; a eu ses vêtements et son appareil criblés de balles et, bien qu'ayant les organes essentiels de son avion atteints (moteur et commandes), a réussi à le ramener, donnant ainsi une fois de plus les preuves de la plus belle énergie et de la plus grande bravoure. »

« 10 juin 1916. — Sollicitant toujours les mis-

## DE NUNGESSER

guerre effectué des vols avec Leblanc et Garros, entre autres, Jacques Mortane se battit bravement à son poste comme engagé volontaire, à Verdun lors des ruées des masses allemandes et au cours de nombreux bombardements de nuit à longue distance. Il a vécu ces instants d'angoisse dont on se souvient toujours avec une émotion que rien ne peut altérer. On la sent passer dans tous les récits de Chasseurs de Boches.

sions les plus périlleuses et volant parfois jusqu'à sept heures dans sa journée, a réussi à abattre, le 11 mai 1916 son 7<sup>e</sup> avion allemand. Le 22 mai, s'est porté à l'attaque d'un drachen ennemi qu'il a fait descendre en flammes. »

« 15 juillet 1916. — Ne cesse de donner à tous les plus beaux exemples d'énergie et de bravoure. Le 22 juin, apercevant deux biplans de combat allemands croisant de conserve, n'a pas hésité à les attaquer, quoique étant seul. A forcé l'un à piquer précipitamment dans ses lignes et a abattu l'autre sur les tranchées ennemies où il s'est écrasé. »

« 14 août 1916. — N'a pas attendu d'être remis de nouvelles blessures pour reprendre sa place en escadrille. A recommencé à se dépenser sans compter, volant jusqu'à huit heures par jour. A abattu, le 21 juillet, son dixième avion ennemi. »

« 5 septembre 1916. — D'un allant inlassable, suivant jusque sur leur propre terrain les appareils ennemis s'il n'a pas réussi à les abattre. Le 25 août, a abattu son onzième avion. »

« 14 octobre 1916. — Pilote de chasse hors ligne, d'une ardeur magnifique, a abattu, dans la matinée du 27 septembre 1916, deux avions et un drachen allemands, ce qui porte à dix-sept le nombre des appareils ennemis détruits par lui. »

« 13 décembre 1916. — Merveilleux pilote de chasse faisant l'admiration de tous, a abattu, le 23 novembre 1916, son dix-huitième appareil ennemi. »

« 26 décembre 1916. — Voyant un avion anglais attaqué par quatre avions de chasse allemands, s'est lancé sur eux avec son courage habituel, a réussi à abattre le plus menaçant et a mis les autres en fuite. »

« Moins d'une heure après, a abattu un autre avion ennemi, portant ainsi le nombre de ses victoires à 20. »

« 15 janvier 1917. — Du secrétaire militaire du maréchal commandant en chef les armées britanniques en France au lieutenant-colonel de Bellaigue de Duphos, directeur des services de la mission. »

« Monsieur,  
« Me référant à votre lettre du 14 courant, j'ai l'honneur de vous informer que, par délégation spéciale de pouvoir de Sa Majesté le Roi, le maréchal commandant en chef a accordé la « Military Cross » au sous-lieutenant Charles Nungesser, escadrille N. 65, corps de l'Aviation française, en récompense des services rendus en venant en aide à un aviateur britannique le 4 décembre 1916... »

« Signé : W.-E. PEYTON,  
Major général, secrétaire militaire du commandant en chef. »

« 20 décembre 1916. — Le 20 décembre, a poursuivi loin dans ses lignes un avion ennemi, et, après l'avoir attaqué trois fois, a fini par l'abattre à faible hauteur, portant à vingt et un le nombre des avions qu'il a abattus. »

« 1<sup>er</sup> mai 1917. — Pilote incomparable, d'un courage et d'une énergie exceptionnels. Bien qu'en convalescence illimitée à la suite de graves blessures, livre bataille presque chaque jour à des avions allemands. Le 1<sup>er</sup> mai, a fait preuve d'un absolu mépris du danger en attaquant, à lui seul, six avions ennemis. En a abattu un, contraint un autre à atterrir désemparé et a mis les quatre autres en fuite. »

« 2, 3 et 9 mai 1917. — Officier d'une endurance, d'une audace et d'un sang-froid extraordinaires. Bien que souffrant encore de ses blessures, exécute des vols de chasse dont la durée totale atteint jusqu'à neuf heures par jour. A livré combat, le 2 mai 1917, à quatre avions ennemis et a obligé l'un d'eux à atterrir. Le 3 mai, a abattu son vingt-quatrième appareil ; le 9 mai, a remporté sa vingt-cinquième victoire en abattant un avion ennemi qui est tombé en flammes. »

« 25 juin 1917. — Pilote incomparable, ne cesse de faire preuve d'un allant magnifique. Le 26 juin 1917, seul contre six, a abattu coup sur coup deux de ses adversaires et mis en fuite les quatre autres. »

L'éloquence de ses merveilleux états de services ne rend compte cependant que très superficiellement des efforts fournis par le héros. Nous allons tâcher, en rappelant la façon dont Nungesser a triomphé dans la plupart de ses expéditions, de donner au lecteur une idée de la valeur et du courage déployés.

Jacques MORTANE.

## IMPRESSIONS D'ALSACE

Dans l'auto qui, de la gare de Belfort, m'emporte, sitôt descendu du train, vers l'Alsace reconquise, la forte parole de Thucydide que mon ami Georges Ducrocq a donnée pour épigraphe à son beau livre sur *les Provinces Inébranlables*, me revient à la mémoire :

« La patrie n'est pas un amas de villes et de maisons, des citadelles, des remparts ; la patrie est l'âme vivante de la cité et ce qui, dans le cœur des citoyens, reste du cœur des ancêtres. »

A quelle autre patrie cette parole, admirable de profondeur et de vérité, pourrait-elle plus intimement s'appliquer qu'à la patrie alsacienne ?

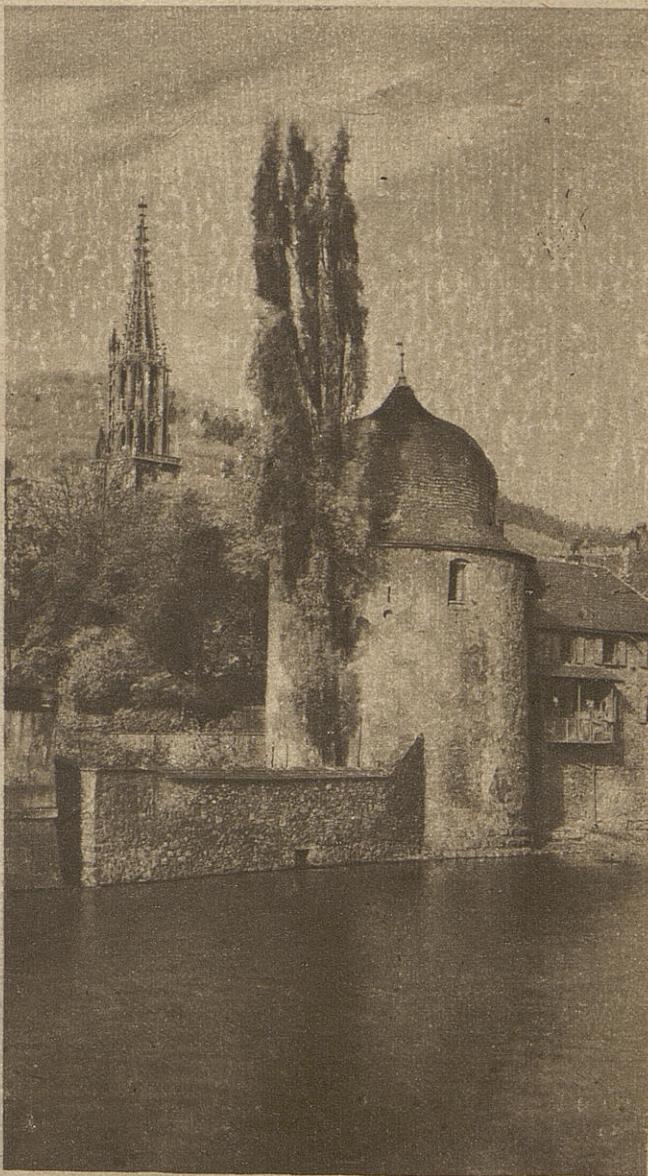
Il n'est, en effet, aucune des façons de sentir, de penser, de concevoir la vie, aucun des traits essentiels qui constituent la physionomie de leur personnalité collective, que les Alsaciens d'aujourd'hui n'aient pieusement conservés tels qu'ils les avaient hérités de leurs aïeux, rien qui ne soit resté dans leurs cœurs, par quoi et pour quoi, depuis que leur cité existe, a battu et s'est exalté le cœur de leurs ancêtres. Et jamais leur âme, malgré ses dernières épreuves, malgré les souffrances qui pendant près d'un demi-siècle l'ont meurtrie et déchirée, jamais leur âme n'a été aussi vivante.

Pendant près d'un demi-siècle, leurs maîtres sournois et tyranniques ont tout tenté pour les détacher de leur grande patrie, la France, insinuant qu'elle se désintéressait d'eux, qu'elle était définitivement résignée à leur perte, que si, d'ailleurs, le destin voulait un jour — ce qui était impossible ! — que l'Alsace fut réintégrée à la France, la France serait incapable de leur assurer des conditions d'existence aussi avantageuses que celles dont ils jouissaient « au service de l'Allemagne », ces entêtés d'Alsaciens qui se refusaient à connaître leur bonheur et à apprécier les sacrifices que la bonne, la généreuse, la maternelle Allemagne ne cessait de leur prodiguer pour les rendre heureux !

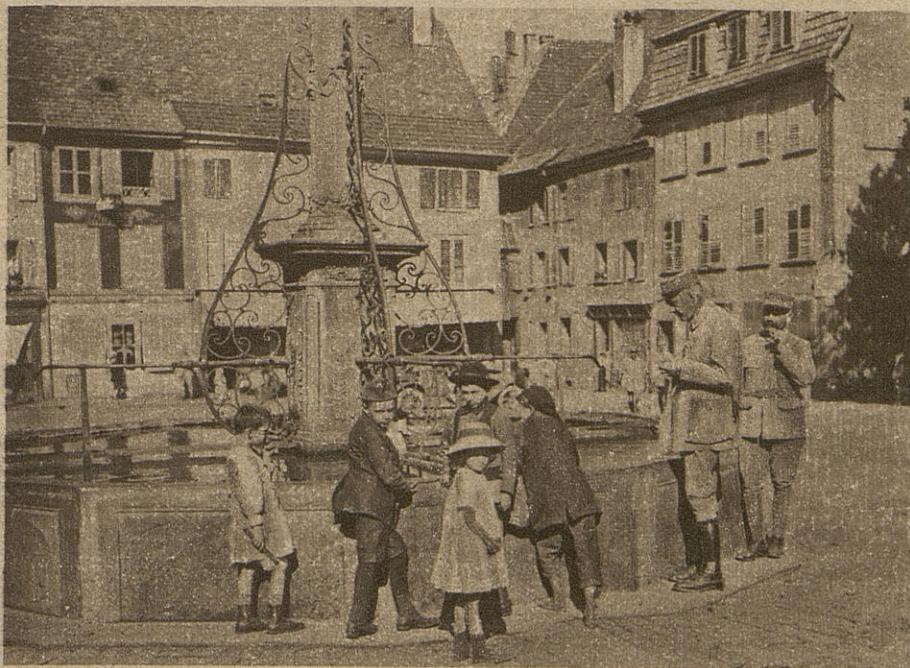
Or, tant par les rapports officiels que par le témoignage de tous ceux qui ont visité depuis le mois d'août 1916 les territoires reconquis, nous savons comment les Alsaciens ont accueilli leur retour à la France, avec quels transports de joie ils ont vu s'écrouler le mur de fer qui les isolait d'elle, combien ils se sentent, se savent, se proclament heureux d'être enfin délivrés du joug qui pesait si douloureusement à leurs épaules. Dire qu'ils sont redevenus Français serait leur faire injure. Qu'avaient-ils à le redevenir ? Ne l'étaient-ils pas de cœur et d'esprit ?

Je songe à tout cela et à mesure que l'auto se rapproche de l'ancienne frontière maintenant abolie, je me sens pénétré d'une indicible émotion.

Je regarde la carte étalée sur mes genoux : le bourg que nous venons de traverser s'appelle Romagny ; bientôt nous dépasserons Rougemont



*La Tour des Sorcières à Thann*



*Le caricaturiste alsacien Hansi sur la place du marché à Massevaux.*

et, deux kilomètres plus loin, franchirons le seuil de l'Alsace. Nous y voici : c'est fait.

Que n'ai-je pu descendre de voiture, m'agenouiller sur cette terre sacrée, l'étreindre et y poser pieusement mes lèvres ! Sourit qui voudra de ce que je vais dire : il me semble que l'air est devenu plus léger, plus pur, a une saveur plus délicate, plus tendre, que la lumière est autre, plus fine, plus subtile, plus douce à regarder, plus belle, qui se pose sur ces champs, sur les maisons de ces villages, sur ces eaux courantes, sur les montagnes qui ferment l'horizon, sur les arbres touchés par l'automne qui font à la route que nous suivons une somptueuse voûte d'or et de pourpre... que sais-je enfin ? je sens obscurément que je viens de vivre, en tout cas, une des minutes les plus solennelles de ma vie.

Comme je fais part de mes impressions au lieutenant G... qui m'accompagne, il me répond en fredonnant la chanson que chantaient vers 1860 les Français d'Alsace :

L'Alsace, notre patrie,  
Est belle à porter envie...

Il fait bon vivre en Alsace,  
Tout le monde sait cela !  
Il y a des champs et des vignes,  
Ce qui réjouit le cœur,  
Juhé !  
Ce qui réjouit le cœur !

On comprend bientôt pourquoi, comme dit la chanson, il fait bon vivre en Alsace.

Les paysages de ce coin d'Alsace où je ne vais passer, hélas ! que trois jours, ont vite fait de vous conquérir.

Ils sont accueillants et mesurés ; tout en eux s'équilibre et s'harmonise ; tout y apparaît, dès les premiers regards, humainement proportionné. Ils ne font point d'effort pour plaire ; leur séduction est due à leur sincérité et à leur absence de prétention. Rien d'excessif ici ni d'autoritaire ; pas plus de rudesse que de fadeur.

Ces montagnes ne nous écrasent point ; elles n'ont pas les allures agressives qui rendent intolérables à certains tant de sites alpestres, si vantés et si magnifiques soient-ils.

« C'est au printemps, me dit-on, qu'elles sont les plus belles. » Il se peut, mais j'en doute, à les voir, comme je les vois, vêtues de leur parure noire brochée d'or — le noir des sapins, l'or des hêtres et des frênes — dont le soleil légèrement voilé de ces journées d'octobre accroît encore la splendeur.

Et que les vallées qu'elles creusent ont d'intimité et de charme, de bonhomie et d'agrément avec ces villages égrenés au bord de la rivière et qui parfois se rejoignent presque, dressant vers le ciel les tours massives ou les flèches aiguës de leurs églises, avec ces vastes prairies,

ces vergers, ces champs plantureux, et ces usines qui ressemblent plus à de grosses fermes qu'aux mornes bâtisses industrielles de partout ailleurs, et ces routes qui, dans leur marche serpentine, tantôt à ciel ouvert, tantôt à l'ombre de beaux arbres, traversent et retraversent l'eau sur de vieux ponts, s'attardent et s'élargissent devant la mairie et l'église, se pavant au beau milieu des prés bordés d'aulnes ou contournent un monticule planté de vignes, offrant à tout instant, par leurs détours capricieux d'imprévus et plaisants aspects du même décor !...

Enfin, selon le joli mot de Carlos Fischer, Alsacien de vieille roche, « le paysage alsacien respire le sentiment », et voilà ce qui en fait le charme suprême. Car cela, c'est aux habitants eux-mêmes de cet admirable pays qu'il le doit ; cela, ce sont les générations qui, depuis des siècles, ont vécu dans cette nature qui l'y ont ajouté sans le savoir ni le vouloir, inconsciemment, lui créant son âme propre, pareille à la leur, souriante et fine, ordonnée et patriarcale, discrète et de bonne humeur.

Les ancêtres de ces hommes et de ces femmes que je vois aller et venir par les rues de ces villages, que je vois arrêtés sur le pas de leurs portes ou s'acquittant de leur besogne quotidienne dans les ateliers et les boutiques, que je vois former avec nos soldats venus au repos ou au ravitaillement des groupes souriants et affectueux, les ancêtres de ces Alsaciens de 1917 ont laissé partout, dans leur façon d'aménager la nature, de l'accueillir à leurs besoins, à leurs manières de vivre, leur empreinte ; et cette empreinte n'est à aucun degré, ni en quoi que ce soit, allemande. N'était l'aigle impérial qui timbre encore la gare ou le bureau de poste, rien n'indique ici que, quarante-quatre ans durant, la terre que l'on foule fut terre d'empire, et l'on chercherait vainement les traces de la domination exercée, du moins, en ce qui aurait nécessité, de la part de la population, un consentement, une adhésion volontaire. Les maisons de ces petites villes, de ces bourgs, de ces hameaux sont des maisons alsaciennes, et parmi celles-là mêmes que l'on sent de fraîche date, l'on n'en découvrirait pas une qui rappelle le style villageois allemand dont, l'autre jour, voyageant de Lausanne à Berne et de Berne à Zurich, je constatais, dans les cantons de la Suisse alémanique, combien féconde est l'influence. Rien ici de pareil : ce coin d'Alsace est resté tel qu'il était avant la domination. L'aspect extérieur du pays n'a pas plus changé que l'âme de ses habitants, et c'est avec la

même patience, la même ténacité, la même obstination jalouse qu'ils ont préservé l'un et l'autre de la contagion germanique. Témoignage émouvant de fidélité et d'attachement aux traditions, touchant exemple de droiture et de force morale qui nous permet de pénétrer plus avant dans le mystère de l'âme alsacienne...



Le capitaine S. G., maire de Thann, en compagnie de qui je visite la charmante petite ville, me conte deux anecdotes qui en disent assez long sur l'état d'esprit de ses administrés pour qu'il soit inutile d'y insister davantage.

Une brave femme est venue le trouver l'autre jour. Elle avait revêtu ses plus beaux atours, comme pour une noce ou un baptême, et son visage était rayonnant de joie et de fierté.

— Qu'est-ce qui me vaut le plaisir de votre visite ? lui demande monsieur le maire.

Alors, elle, d'une voix ferme :

— Je suis venue vous annoncer, monsieur le maire, que mon fils unique... vous le connaissez... il a eu dix-sept ans le mois dernier... eh bien ! je suis venue vous annoncer qu'il a décidé de s'engager pour la France.

« Ce n'est rien, cela... mais il fallait voir, me disait le capitaine S. G., il fallait voir l'étincelle qui brillait dans les yeux de cette femme, il fallait entendre le son de la voix de cette femme... Ah ! les braves gens, les braves gens ! »

Nous suivions les bords de la Thur ; c'était dimanche. Les enfants s'arrêtaient de jouer pour saluer le capitaine ; les vieux sur leur porte lui faisaient de la tête un signe amical. L'affectueuse déférence dont sont entourés là-bas nos officiers est une des choses les plus émouvantes qui se puissent imaginer.

Cependant, le capitaine S. G. reprenait :

— Il y a ici un vieux ménage d'artisans, un de ces vieux ménages humbles et fiers à la fois comme il y en a tant chez nous, qui ont toujours su, malgré leur médiocrité, porter la tête haute, ont peiné durement pour élever leur fils... et voici que le fils, au début de la guerre, a réussi à passer la frontière et s'est engagé dans l'armée française. Il vient de mourir au Tonkin, après s'être bravement battu en Champagne, en Flandre, partout.

« Alors, pour honorer ce fils d'Alsace comme il méritait de l'être, la mission militaire administrative a fait célébrer un service dans l'église de Thann.

« La cérémonie achevée, le chef de la mission entouré de ses officiers s'est avancé vers les deux pauvres vieux et leur a présenté ses condoléances.

« Et la femme, d'une voix qui ne tremblait pas, je vous assure, a prononcé cette phrase sublime :

— J'aime mieux le savoir mort là-bas, pour la France que vivant, de l'autre côté de la frontière, en Allemagne.



— Nous sommes trop heureux, me disait hier soir M<sup>lle</sup> B... qui appartient à une des plus vieilles et plus honorables familles de Massevaux ; nous sommes si heureux, depuis notre délivrance, que nous ne savons pas jouir de notre bonheur. Tout ce que nous avons souffert est oublié. Mais non... vous ne pouvez pas comprendre, vous ne pouvez pas imaginer ce que nous ressentons, ce que c'est pour nous que d'être redevenus Français, légalement, librement Français... non, vous ne pouvez pas savoir...



En route pour Saint-Amarin, l'auto fait un crochet jusqu'au cimetière de Moosch. Le crépuscule descend dans la vallée ; il n'y a plus d'autre lumière au ciel que les reflets d'or rouge qui illuminent encore les cumulus posés au faite des montagnes et laissent tomber sur le champ de mort, sur ces croix serrées, sur ces couronnes une étrange clarté d'apothéose. Des ombres vont et viennent dans les allées étroites : chaque vivant de la vallée a adopté une tombe, s'est chargé de l'entretenir, de la fleurir. Et avec quelle tendresse, avec quelle sollicitude ces vivants honorent ces morts ! Ils savent tout ce qu'ils leur doivent, tout ce que ces soldats qui dorment là leur dernier sommeil ont fait pour eux. Le mot du capitaine S. G. me revient à la mémoire : « Ah ! les braves gens ! » Oui, les braves gens ! »



Comme nous quittons Moosch, la nuit est presque tombée. Nous croisons des troupeaux qui rentrent à l'étable ; les clochettes tintent ; les fenêtres s'allument. A la façade de l'école, un drapeau tricolore remue doucement à la brise du soir ; tout ce qui reste de lumière au fond du firmament s'est réfugié entre ses plis.

GABRIEL MOUREY.

**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.

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

**NOS RELIEURS-CLASSEURS**

Pour conserver et classer les numéros de *J'ai vu* au fur et à mesure de leur apparition, nous avons fait établir des relieurs-classeurs dits "Relieurs Electriques", pouvant contenir les 26 numéros d'un semestre de cette publication. Ces "Relieurs Electriques", très pratiques et très élégants, recouverts en percaline bleue, avec inscription or et filets à froid, sont vendus :

3 fr. 50 dans nos bureaux ;

4 fr. 25 franco domicile (France seulement).

Les commandes doivent être accompagnées de leur montant et adressées à M. l'ADMINISTRATEUR DE L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE, 30, rue de Provence, Paris.

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

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

**Vient de paraître :**

HENRI DECOIN

## "JEPH"

ROMAN D'UN AS

Un volume in-18... .. 3 fr. 50

## PEU D'ADULTES Y ÉCHAPPENT COMPLÈTEMENT

A notre époque d'écart de régime, de vie sédentaire, peu d'adultes échappent complètement aux hémorroïdes, à l'eczéma ou autres affections prurigineuses de la peau.

Les hémorroïdes peuvent, au début, ne causer que de la gêne, mais si on ne les soigne pas immédiatement, elles entraînent de l'inflammation, des pertes de sang, peuvent s'ulcérer et deviennent une source d'affaiblissement et d'ennuis sans fin.

L'eczéma, l'herpès, le zona, le psoriasis, les démangeaisons et autres maladies de la peau, sont presque aussi insupportables que les hémorroïdes. Leurs causes sont nombreuses. Les plus fréquentes sont une nourriture trop échauffante, la constipation, le surmenage physique ou intellectuel.

**Traitement.** — Le traitement des hémorroïdes, de l'eczéma et des autres maladies de la peau demande beaucoup de patience et de persévérance. La première condition est que les intestins fonctionnent régulièrement, résultat que l'on obtient à l'aide d'un laxatif léger : une guérison définitive est en effet impossible tant qu'il existe de la constipation. Le malade devra suivre strictement un régime alimentaire simple, sain, se reposer et dormir le plus possible. L'inflammation, l'irritation produites par une affection de la peau disparaissent rapidement grâce à l'emploi de l'Onguent Foster. Il a une action adoucissante et cicatrisante sur la peau malade. C'est un excellent antiseptique. On peut l'employer sans crainte ; il ne se dessèche pas et ne disparaît pas trop vite. Il a radicalement guéri bien des cas d'eczéma rebelles depuis de longues années et préservé des milliers de personnes de l'opération des hémorroïdes. Il est également efficace contre le psoriasis, l'herpès, le zona, l'acné (points noirs), les boutons, les engelures et toutes les démangeaisons de la peau.

L'Onguent Foster est vendu 3 fr. 50 la boîte, 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-DESSUS DES LIGNES ALLEMANDES : HÉROÏSME ET ACROBATIE



Un exploit peu banal fut accompli par deux aviateurs pendant un raid au-dessus des lignes allemandes. On leur avait donné l'ordre de voler bas et ils furent soumis à une canonnade exceptionnellement dure jusqu'à ce qu'un obus, heurtant la machine, la fit glisser de côté et tomber. En vain le pilote essaya de relever son appareil,

la chute paraissait inévitable, quand la situation fut sauvée par l'observateur qui, avec un sang-froid extraordinaire, quitta son siège et, sur l'un des plans s'accrochant aux "cordes à violon" et aux haubans, il marcha jusqu'à ce que son poids rétablît à peu près l'équilibre. Alors l'aéroplane put, sans autre accroc, regagner nos lignes.

EN MARGE DE LA GUERRE.



Le docteur Mourier, le nouveau sous-secrétaire d'Etat du service de Santé.



Sur une plage normande, un hydravion du service de surveillance des côtes amerrit près de la plage; les enfants viennent le voir de près.



L'amiral italien Viale ancien ministre de la marine de 1914 à 1916 qui vient de mourir.



John L. Sullivan, le grand boxeur américain champion du monde vient de mourir. Il avait été battu par Corbett en 1892 à la Nouvelle Orléans.



L'inauguration à l'île Madère du monument élevé sur l'initiative de M. Vieira de Castro à la mémoire des marins des navires français Surprise Kangaroo et Dacia torpillés le 3 décembre 1916 en rade de Funchal.



A la Conférence du Labour Party de Nottingham: MM. Huysmans (1) et de Broekere, (2) Belgique, M. Renaudel (3) France.



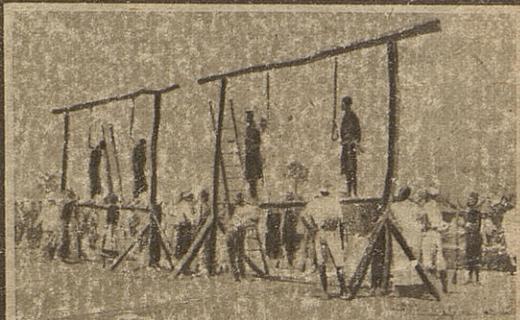
Dans un village de l'Aisne: les voiturettes du train de combat d'un régiment d'infanterie ravitaillant.



L'arrivée à Paris, du général Leman: Le glorieux défenseur de Liège harangue les mutilés belges qui l'attendaient à sa descente du train.



La population serbe d'un village macédonien, près d'Ochrida fuyant les bombardements des Bulgares.



TROIS SEMAINES DE GUERRE :

Du 16 Janvier au 5 Février.

MERCREDI 16 JANVIER. — Arrestation du député des Landes Loustalot.

JEUDI 17. — Arrestation du journaliste italien Hanau.

VENDREDI 18. — La Constituante russe tient séance.

SAMEDI 19. — La reine Marie de Roumanie est élue membre correspondant de l'Académie des Beaux-Arts.

DIMANCHE 20. — Dans les Dardanelles, les Anglais coulent le Breslau et endommagent le Gaben.

LUNDI 21. — M. Malvy comparait devant la Haute-Cour.

MARDI 22. — M. Merlin devient gouverneur-général de l'Afrique Occidentale française.

MERCREDI 23. — Grèves sanglantes en Autriche.

JEUDI 24. — Discours de Czernin et de Hertling sur la paix générale.

— Réception de M. Bergson à l'Académie française.

VENDREDI 25. — Raids aériens sur Mannheim, Trèves, Thionville et Sarrebrück.

SAMEDI 26. — Troubles en Finlande.

DIMANCHE 27. — La Rada Ukrainienne proclame la République.

— Deux raids d'avions sur Londres, 47 tués, 169 blessés.

LUNDI 28. — La Haute-Cour vote un supplément d'information sur le cas Malvy.

MARDI 29. — Premier jour du régime des 300 grammes de pain à Paris.

— Prés d'As'ago, les Italiens font 2500 prisonniers.

MERCREDI 30. — Bombardement aérien de Paris: 53 tués, 202 blessés.

JEUDI 31. — Le comité de guerre interallié se réunit à Versailles.

VENDREDI 1<sup>er</sup> FÉVRIER. — Reprise des conférences de Brest-Litowsk.

SAMEDI 2. — Démission de M. Justin Godart sous-secrétaire d'Etat du service de santé.

DIMANCHE 3. — Incendie d'une fabrique de munitions à Moulins, 23 tués, 60 blessés.

LUNDI 4. — Bolo-Pacha comparait devant le Conseil de guerre.

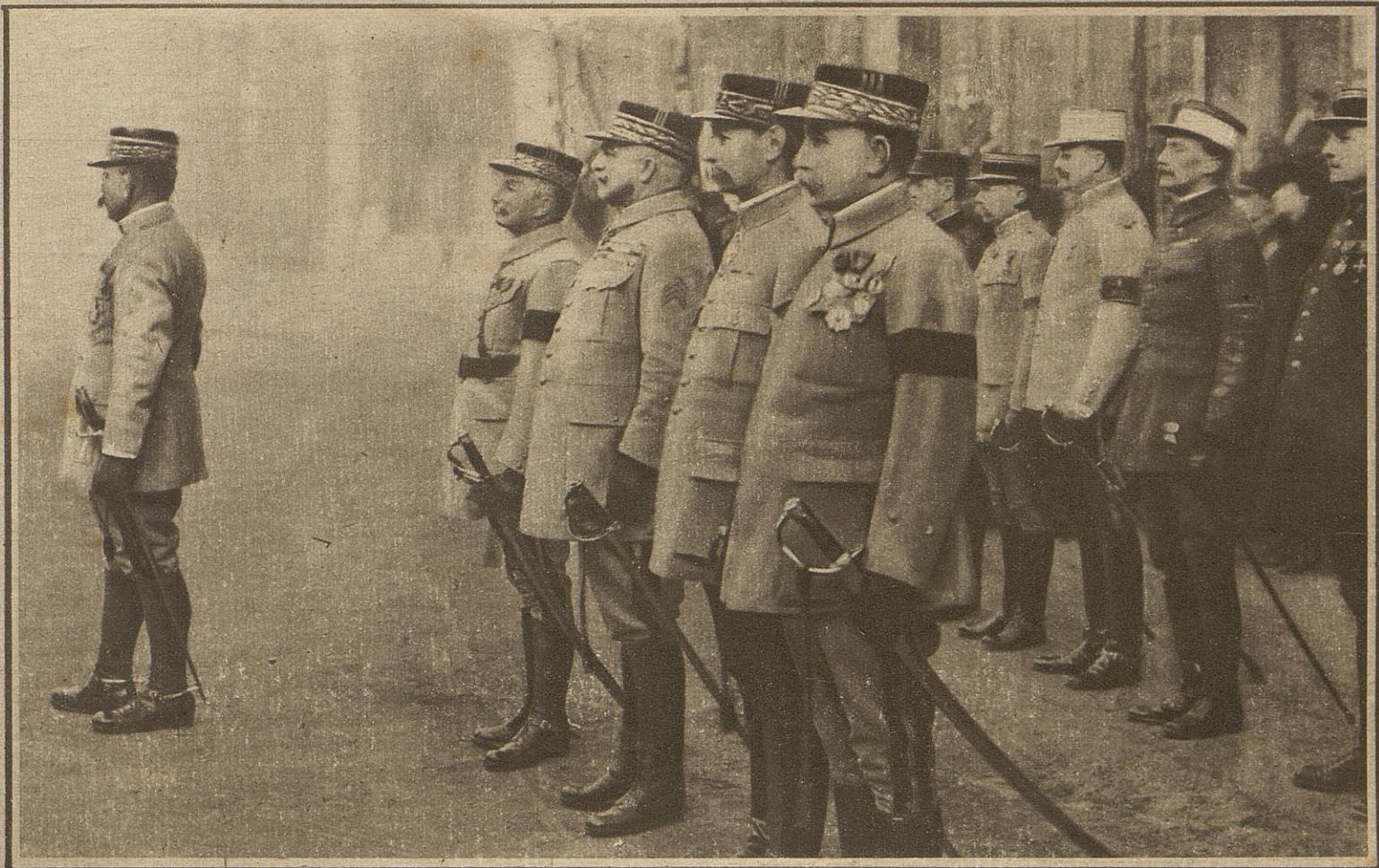
— Nouveau bombardement aérien de Venise, Padoue Mestre.

— Le docteur Mourier nommé sous-secrétaire d'Etat du service de santé.

MARDI 5. — En Ukraine, les troupes de la Rada écrasent les maximalistes et auraient pris Krylenko.

*Fai vu.*

## CINQ GÉNÉRAUX DÉCORENT DES BRAVES



A l'une des récentes prises d'armes du Grand Palais cinq généraux qui tous se sont illustrés sur le front étaient réunis pour remettre des décorations à des officiers et à des soldats. C'était avec le général

Dubail, gouverneur de Paris, que l'on voit en avant du groupe, les généraux Gollet, Pollachi, Lacotte et Malesset. Et, parmi les décorés, le général Julien reçut la croix de commandeur de la Légion d'honneur.

# Pagéol

Energique antiseptique urinaire



Préparé dans les Laboratoires de l'URODONAL et présentant les mêmes garanties scientifiques.

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



### L'Opinion médicale :

« Au point de vue simplement pratique, Pagéol a sur les balsamiques, et le santalol en particulier, une supériorité marquée. Alors que ceux-ci ne sauraient être que des adjuvants qui ne pourraient aucunement avoir la prétention de supprimer les lavages et les injections urétrales pour les hommes, le Pagéol administré seul constitue à lui seul une médication complète. »  
« la pagéolisation »

Dr MALDÉS,  
de la Faculté de Médecine de Montpellier  
Lauréat de l'Université

Etablissements Chatelain, 2 rue Valenciennes, Paris. La double-boîte, franco 6 fr. 60. La grande boîte, franco 11 fr.

# GYRALDOSE

pour les soins intimes de la femme



Excellent produit non toxique, décongestionnant, antileucorrhéique résolutif et cicatrisant. Odeur très agréable. Usage continu très économique. Assure un bien-être réel.

Etabliss. Chatelain, 2, rue de Valenciennes, Paris. La grande boîte, franco 7 fr. 20 les 3 boîtes, 20 fr.

— Oui, cher docteur, grâce à la GYRALDOSE et à vos bons conseils je ne connaîtrai plus ces affreuses souffrances

### L'OPINION MEDICALE :

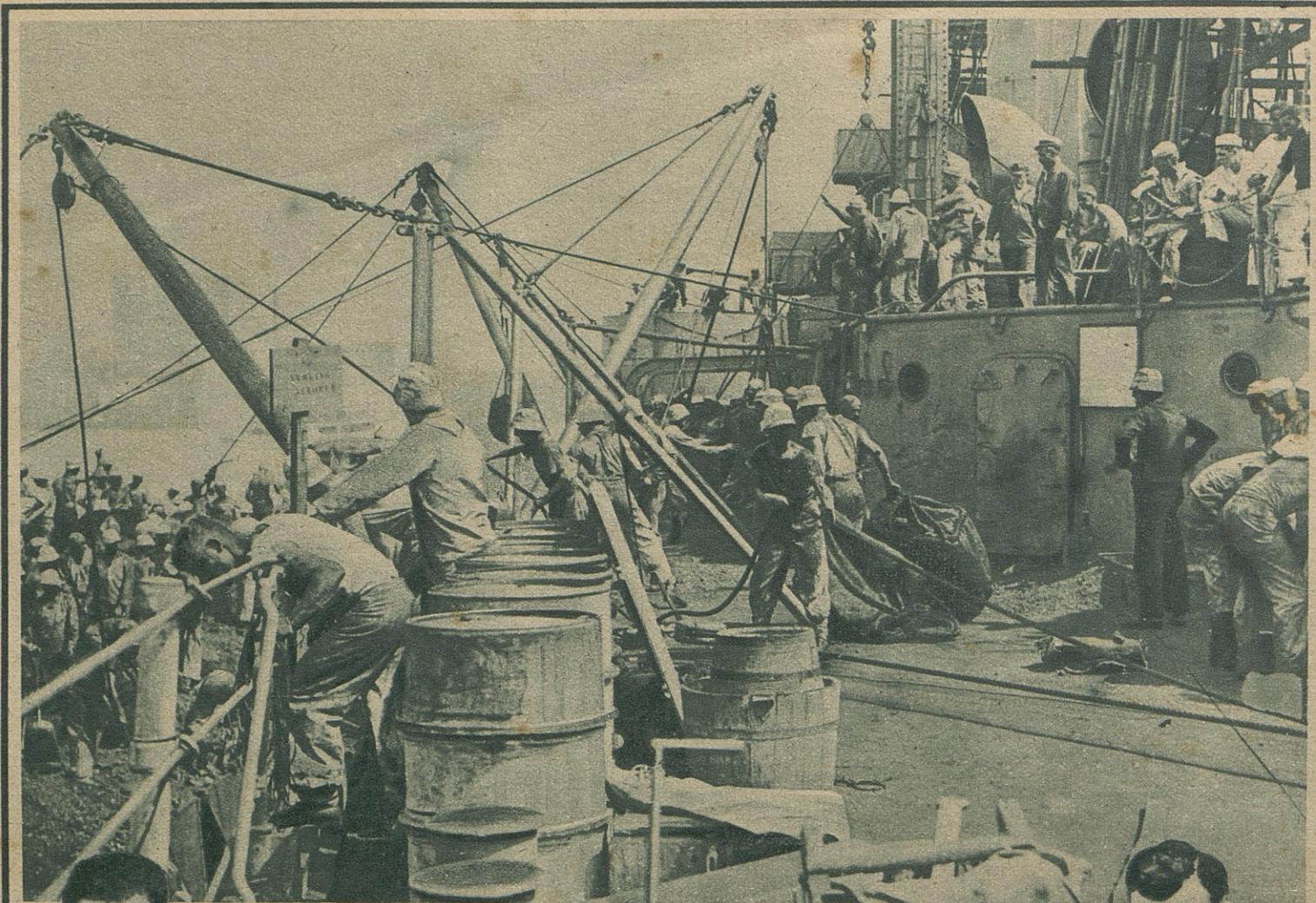
« En résumé, nos conclusions, basées sur les nombreuses observations qu'il nous a été permis de faire avec la Gyraldose, font que nous conseillons toujours son emploi dans les nombreuses affections de la femme, tout spécialement dans la leucorrhée, le prurit vulvaire, l'uréthrite, la métrite, la salpingite. Dans ce cas, le médecin devra se rappeler l'adage bien connu : « La santé générale de la femme est faite de son hygiène intime. »

Dr HENRI RAJAT,

Dr ès sciences de l'Université de Lyon, Chef du Laboratoire des Hospices Civils, Directeur du Bureau Municipal d'Hygiène de Vichy.

*J'ai vu.*

500.000 SAMMIES SERONT BIENTOT EN FRANCE



*En rade de Charlestown, le " Georgia " fait son charbon.*



*Une alerte à bord d'un transport américain : Sammies endossant leurs vêtements de sûreté.*

Devant la commission sénatoriale de l'armée, M. Baker, secrétaire d'Etat pour la guerre, a déclaré que les États-Unis auront 500 000 hommes en France dans les premiers mois de 1918. C'est dire avec quelle activité sont poussés les transports de troupes américaines. Malgré les périls inévitables d'une longue traversée, les sous-marins allemands ne peuvent entraver le passage des paquebots bondés de soldats.