



J'ai vu...

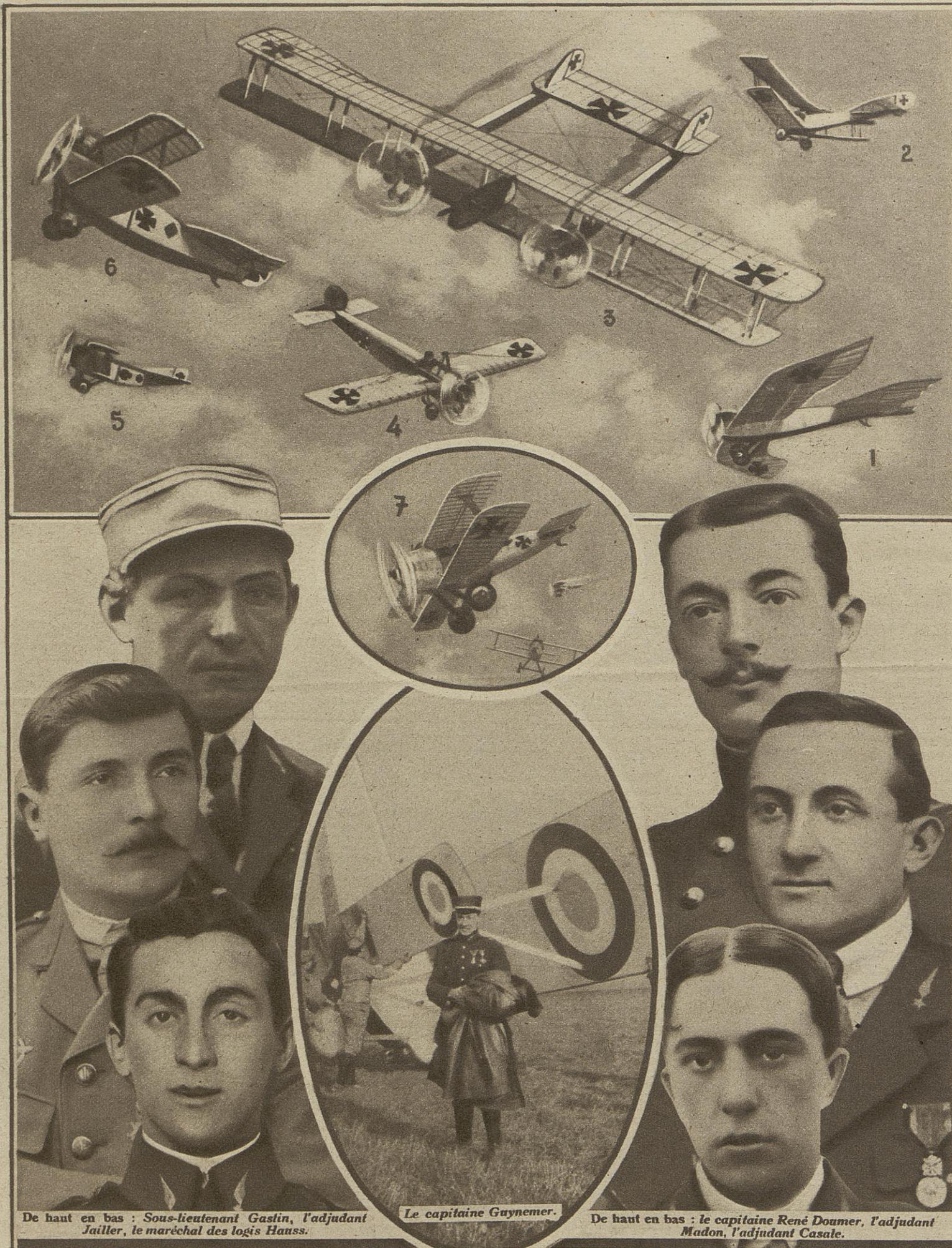


Le drachen
et son tracteur

POP 44

LES TRANSFORMATIONS DE L'AVION DE GUERRE ALLEMAND.

1. Taube 1914 : 80 H. P., 74 milles à l'heure; 2. Biplan début 1915 : 100 H. P., 90 milles; 3. Biplan triplace Fritz, été 1915 : 160 H. P., 90 milles; 4. Fokker, printemps 1915 : 150 H. P., 110 milles; 5. Halberstadt, fin 1916 : 220 H. P., 110 milles; 6. Petit biplan, fin 1916 : 220 H. P., 150 milles; 7. Biplan Roland, le dernier, le plus puissant.



De haut en bas : Sous-lieutenant Gaslin, l'adjutant Jailler, le maréchal des logis Hauss.

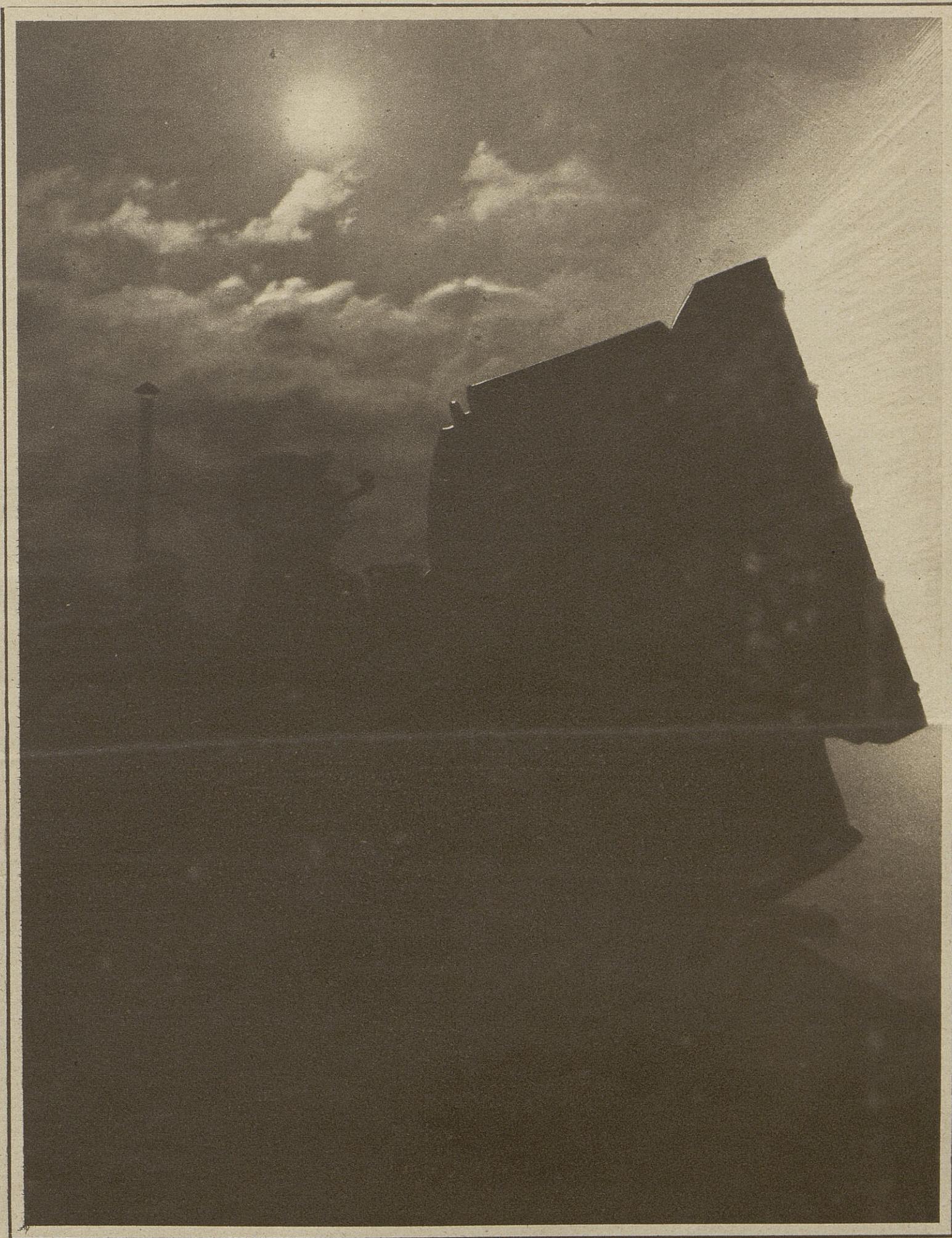
Le capitaine Guynemer.

De haut en bas : le capitaine René Doumer, l'adjutant Madon, l'adjutant Casale.

LES DERNIERS "AS" DU COMMUNIQUE

Chaque jour s'allonge la liste glorieuse de nos " chasseurs " de l'air et de leurs splendides exploits. Tous brûlent de surpasser Guynemer, l'« as des as », à qui le président de la République a remis dernièrement la croix de Saint-Georges et son troisième galon, qui fait peut-être de lui, le plus jeune capi-

taine de l'armée française. A l'heure où nous mettons sous presse, le dernier " as " du communiqué, c'est le capitaine René Doumer, fils de l'ancien président de la Chambre. Et si, l'un des derniers cités, le maréchal des logis Hauss a trouvé une fin héroïque, sa mort a déjà été vengée plusieurs fois.



LA CLARTÉ SOUDAINE DANS LA NUIT : LE PROJECTEUR DANS LA TRANCHÉE

Rien n'égale, pendant l'action, la féerie tragique d'un champ de bataille la nuit. Tandis qu'au loin le canon gronde, trouant l'horizon de jaunes lueurs, des fusées multicolores montent vives ou lentes dans le ciel. Chacune a son langage précis : appel à l'artillerie, indications de troupes en marche, etc., etc. Mais voici que l'une d'elles vient de signaler que, sur un point,

des bataillons ennemis rampent à travers les fils pour nous surprendre. Aussitôt, les projecteurs se mettent de la partie. Un énorme jet de lumière a surgi de l'ombre et fouille minutieusement le terrain signalé. Les artilleurs aux aguets le noient sous un déluge de feu. Des cris déchirants... Puis tout se tait... tout s'éteint... La nuit, pour un instant, reprend ses droits.

LITTÉRATURE DE GUERRE

Depuis le commencement de la guerre, le maître Yves Manchonnet avait renoncé à écrire : il y avait renoncé totalement. Il prétendait son esprit trop absorbé par la lecture des communiqués et aussi par les indiscretions des séances secrètes pour se prêter au travail de l'enfantement littéraire. Pendant deux ans passés, il n'avait pas écrit un mot, et il faut constater que personne n'avait eu l'air de s'en apercevoir. Mais quand il vit que ses confrères avaient moins de scrupules et se montraient les plus éhontés littérateurs de la guerre, il se décida brusquement à donner au public le fruit de ses longs mois de réflexion. Mais de n'avoir plus travaillé longtemps, il s'aperçut brusquement que c'était un véritable supplice de s'asseoir devant une table et de salir du papier blanc.

Il écrivit deux ou trois paragraphes, puis les ratura, découragé, avant de les déchirer. Mais il avait signé un traité, il fallait du texte à son éditeur, et comme tout de même cet observateur n'était au fond qu'un écouteur, il passa des journées avec un petit carnet à la main pour noter tout ce qu'il entendait.

Le hasard nous a fait trouver le petit carnet égaré dans une voiture et nous avons la bonne fortune de pouvoir donner à nos lecteurs la primeur des meilleures pages d'un volume qui ne paraîtra peut-être jamais.

Le stratège.

— Pourquoi, s'il y avait eu depuis le commencement de la guerre, dans un camp ou dans l'autre, un chef qui ait eu le quart des idées que j'ai, nous serions peut-être battus, mais la guerre serait finie...

Ma concierge.

— Pourquoi donc que mon mari est clairon dans les garde-voies, sur le front, à Châteauroux, et que le locataire du premier est resté chez lui?... Oui ! oui ! vous dites comme ça qu'il est infirme ; je ne dis pas non, mais alors il n'a qu'à payer son terme !

Dans le métro.

M^{me} DODES. — Moi, madame, je ne suis pas de celles qui ont fait des provisions, c'est une honte que d'accaparer, mais chaque fois que j'achète un kilo de sucre, j'en mets une livre de côté. C'est de l'économie.

M^{me} PIPEAU. — Et vous avez bien raison ! et si un jour j'ai besoin de sucre, c'est bien certain que je vous en demanderai !

Gosses.

— Moi, papa, il a une fourragère !
— Ben vrai ! il n'y a pas de quoi se vanter d'avoir un père dans les tringlons !

La petite amie.

Elle sanglotte.
— Quinze jours sans lettres ! quinze jours sans un signe de vie ! et il est dans un secteur calme. Et je sais bien qu'il va bien par les Barman qui ont des nouvelles par le père de son cousin. C'est à croire que je ne compte pas pour lui ! C'est bête la vie ! Un homme que j'adorais et qui brusquement, sans raison, ne nous envoie plus un mandat... qu'est-ce qu'il va prendre à sa prochaine permission !

Sagesse.

— Moi, si j'avais eu des fils, je leur aurais dit :

— Ne vous embusquez pas, faites votre devoir, mes enfants. Votre mère est prête à tous les sacrifices !... et je leur aurais acheté à chacun une usine de guerre.

Au marché : distraction.

— Combien le beurre ?
— Cinq francs.
— Et les œufs ?
— Cinq francs la douzaine.
— Et vos petits poulets ?
— Cinq francs la pièce ! (Un silence.)
— Et votre fille ?
— Cinq francs.
— Mais non, madame, je vous demande de ses nouvelles.

Vieux messieurs.

— Ils sont bien tranquilles dans les tranchées de première ligne. D'abord, ils n'ont pas à craindre l'artillerie ; à quinze mètres des Boches, ils voisinent et ne se font pas de mal.

— Oui ! au fond, la tranchée de première ligne, c'est le filon.

— C'est pourquoi j'ai tenu à ce que mon fils reste dans les autos. Il est dans un quartier général très dangereux et les avions boches qui passent tout le temps pourraient bien un jour ou l'autre leur faire du mal.

Poilus.

— Tu as des nouvelles de chez toi ?
— Oui, deux lettres arrivées ensemble. Dans la première ma femme me dit qu'elle s'ennuie de moi, dans la deuxième elle me dit que son petit cousin l'auxiliaire vient de partir à Salonique. (Philosophe.) Au fond, c'est la première lettre que j'ai reçue qui doit être la deuxième.

Bribes.

— Quelqu'un de très bien placé pour être renseigné m'a dit que la guerre finirait beaucoup plus tôt qu'on ne croit.

— Heu ! heu ! moi, je ne vous donne pas des renseignements en l'air. Et vous seriez bien étonné si je vous nommais la personnalité dont je les tiens. Elle m'a dit que les Russes ne seraient vraiment prêts que dans trois ans !

— (Violemment.) Eh bien, mon cher, nous écraserons les Allemands sans les Russes. Voilà tout !

Réflexion d'un diplomate.

— Quand, à la fin d'un dîner, tous les convives se mêlent de faire de la politique étrangère, c'est tout à fait à la louange de la cave du maître de la maison.

Nouveau riche.

— On croit que je n'ai qu'à sortir mon portefeuille et à étaler des billets. Je vous jure que je n'ai pas plus de quinze louis sur moi.

— Voyons ! vous m'avez dit vous-même avoir gagné cinq cent mille francs l'année dernière.

— C'est entendu ! mais je les ai placés !

Confidences.

— J'ai su par un neutre qui revenait d'Allemagne qu'à Munich, les habitants en étaient réduits à manger leurs chiens.

— Pourvu qu'ils n'aient pas trop de chiens, mon Dieu !

En se réchauffant.

— Croyez-vous ! je me suis donné un

mal inouï pour faire rentrer 5 tonnes de charbon dans ma cave et maintenant il faudrait que j'en cède à ma belle-sœur qui n'en a pas ! Elle n'avait qu'à faire comme moi : se débrouiller ! La réussite, dans la vie, c'est pour le plus malin !

Le chauffeur de taxi.

— Voulez-vous me conduire à la gare de Lyon ?

— Ça n'a rien à faire ; j'vas déjeuner à Levallois !

— Je vous en prie ! je suis blessé ! je peux à peine marcher ! Soyez compatissant.

— Je ne vous dis pas que vous ne soyez pas intéressant, mais que voulez-vous, ça n'empêche pas que c'est l'heure de mon déjeuner.

A l'hôpital.

— Les gaz, on a beau dire, c'est un sale truc. Y a que Bichat qui s'en a réchappé. Bichat, c'était le cuisinier de la 16^e, un type qui toussait qu'on pensait tous les jours qu'il serait évacué le lendemain matin. Eh bien, un jour, il a pris les gaz et on s'est dit comme ça, que Bichat n'en reviendrait pas. Eh bien, il en est revenu, mon vieux, et la preuve c'est qu'il est mort d'un éclat dans le ventre un mois après... C'était tout de même pas la faute des gaz.

Au théâtre.

— On ne vient pas, bien sûr, au théâtre pour s'amuser !

— C'est pour passer le temps.

— C'est pour ça qu'il vaut mieux voir des pièces gaies qui ne vous rappellent pas tout le temps que c'est la guerre...

— Tout le monde a ses chagrins.

— Tout le monde a ses deuils !

— Pour échapper à tous ses ennuis, il n'y a encore qu'un bon vaudeville !

(A suivre.)

ROBERT DIEUDONNÉ.

DU SANG DANS LA MER DU SANG DANS LA MER DU SANG DANS LA MER DU SANG DANS LA MER

Par

GERARD BAUER



GERARD BAUER

GERARD BAUER

L'Auteur de

DU SANG DANS LA MER

C'est dans le prochain numéro de *J'ai vu* que nous commencerons la publication de notre nouveau roman *Du sang dans la mer*, l'œuvre dramatique et documentaire de Gérard Bauer. C'est un épisode poignant de la guerre sous-marine allemande.

FERMETURE
19 heures.

LES BUREAUX DES P. T. T.
Afin d'économiser la lumière et le chauffage, ils sont fermés à 19 heures.

FERMETURE
18 heures.

LES GRANDS MAGASINS
Dès 17 heures 45, les étalages sont rangés pour que la fermeture ait lieu à 18 heures.

LES FIACRES, CHERS
Les taximètres blancs et rouges : tarif n° 2.

L'HEURE D'ÉTÉ
Il faut se lever, et se coucher une heure plus tôt.

LE MENU DES DEUX PLATS
(Ordonnance du 10 février 1917)
1 potage ou hors-d'œuvre.
2 plats (dont un seul de viande).
1 fromage.
1 dessert.
Ni glace, ni entremets.
Chaque menu ne peut comporter que 4 sortes de hors-d'œuvre : un plat d'œufs au choix, 2 plats de poisson, 3 plats de viande et 3 plats de légumes.

DERNIER DÉPART
au terminus,
22 heures.

LES MÉTRO ET TRAMWAYS
Sauf les jours de théâtre, le métropolitain et les tramways sont arrêtés à 22 heures.

Lundi, mardi, mercredi,
vendredi.
RELACHE

LES SPECTACLES
Jusqu'à nouvel ordre, les théâtres, concerts et cinémas ne jouent que les jeudi, samedi et dimanche en matinée et soirée.

ATTENTION
Suppression de trains.

LES CHEMINS DE FER
Pour accélérer le ravitaillement, des trains de voyageurs ont été supprimés.

FERMÉE
mardi et mercredi.

PÂTISSERIES ET CONFISERIES
Plus de gâteaux les mardi et mercredi pour économiser lait, sucre et farine.

La Petite Girondaise
PAIN RASSIS
SUCRE
LAIT
PÉTROLE
CHARBON

Le charbon et le pétrole sont rares ; le lait et le beurre sont taxés ; la carte de sucre accorde 750 grammes par tête ; on ne peut plus vendre que du pain rassis, mélange de blé, de maïs et de froment. Enfin les journaux quotidiens n'ont plus que deux pages les lundi et jeudi.

LE GAZ
1 mètre cube par jour

LES PETITES PRIVATIONS DE M. PRUDHOMME EN 1917

Qui eût pu le croire? Le Français si peu discipliné, si frondeur, accepte sans murmurer toutes les petites privations qu'on lui demande depuis quelque temps. Il faut pouvoir tenir jusqu'au bout : aussi doit-on économiser les denrées alimentaires! Il faut faire marcher nos usines de munitions : réservons-

leur donc le plus de charbon possible! Non seulement Joseph Prudhomme ne regimbe pas, mais il obéit en riant. Ne sait-il pas que de l'autre côté, chez l'ennemi, Michel, le paysan allemand qui, lui, grince des dents, voudrait bien pouvoir mettre deux plats sur sa table, au lieu d'être privé de tout.

J'ai vu.



LES GUETTEURS DU PORT DE NEW-YORK

Les dépêches américaines annoncent que toutes les précautions ont été prises pour protéger les ports des États-Unis contre les sous-marins allemands, en cas de guerre. Un grand filet d'acier a été tendu à l'entrée du port de New-York, et pas un pirate ne pourrait s'aventurer à franchir cette redoutable

barrière sans se faire prendre dans les mailles comme un vulgaire poisson. Un chenal reste cependant ménagé pour permettre aux navires de commerce de rentrer en toute sécurité dans le port. Aussi des guetteurs sont-ils postés aux endroits dangereux pour guider, par signaux à bras, les pilotes à travers la passe.

“ JE PASSE DIX-SEPT JOURS A BORD DU “ MOEWE ”

Par le lieutenant Paul BERTOLOTTI, second du trois-mâts français “ NANTES ”.

Un officier de la marine marchande française. M. Paul Bertolotti, lieutenant à bord du trois-mâts “ Nantes ”, a fait ici, pour les lecteurs du “ J'ai Vu ”, le récit de l'angoissante captivité qu'il subit durant dix-sept jours sur le pirate

DEPUIS l'anéantissement de la division Von Spee aux Falklands, la piraterie allemande ne s'était guère fait sentir au delà des côtes européennes.

Il y avait lieu de croire qu'à jamais les océans étaient purgés des grands readers teutons. Il n'en était rien, hélas !

Le 4 décembre dernier, dans l'Atlantique nord, un vapeur belge était arraisonné par un reader allemand ; le vapeur possédait un laissez-passer qui lui permit de reprendre sa route.

Dès cette époque, le boche fut signalé dans tous les ports et aux navires possédant la T. S. F. avec sa base d'opérations présumée.

Du 4 au 12 décembre, sept navires devenaient la proie du corsaire ; les vapeurs : *Mount-Temple*, *King-Georges*, *Giorgie*, *Voltaire*, *Snooden-Range*, le schooner *Newportland* et un vapeur norvégien chargé pour les alliés, étaient simultanément coulés et leurs équipages faits prisonniers.

Vers le 12 décembre, le vapeur anglais *Yarrowdale* fut à son tour arrêté et réquisitionné pour le transport (en terre neutre, racontaient les Allemands) des équipages prisonniers. Quatre cent quarante hommes furent, paraît-il, embarqués à son bord, mais l'Amirauté anglaise apprit beaucoup plus tard qu'ils avaient été conduits en Allemagne.

Dès que le *Yarrowdale* se fut éloigné avec sa malheureuse cargaison, le reader reprit sa marche, en quête d'autres victimes. Mais sa base d'opérations devenait dès lors dangereuse pour sa sécurité.

Il piqua donc au sud (du moins c'est ce que l'on suppose) et rencontra sur sa route, le 13 décembre, le vapeur anglais *Saint-Théodore* allant de Norfolk à Savona avec un chargement de 7 000 tonnes de charbon.

C'était une bonne prise. La mer était grosse et les opérations du pirate ne purent s'effectuer que deux jours après. Une partie de l'équipage du *Saint-Théodore* fut transbordée sur l'allemand et l'autre employée aux travaux du bord, et les deux navires reprirent leur marche, côte à côte.

Le 18 décembre, le vapeur anglais *Dramatist*, allant de San-Francisco à Liverpool avec un chargement de conserves alimentaires, explosifs, etc., et possédant la T. S. F., fut sommé de stopper et de cesser immédiatement toute communication télégraphique. Puis son équipage fut fait prisonnier, une grande quantité de conserves et instruments de toutes sortes envoyés sur l'allemand et le navire coulé. Cela dura une dizaine d'heures. Pendant les huit jours qui suivirent il n'y eut aucune autre victime.

LE PIRATE EST EN VUE

Ici, je m'étends plus longuement sur une perte qui me touche plus particulièrement, et qui fera mieux comprendre la manière d'opérer du corsaire. Il s'agit de la prise du trois-mâts français *Nantes* appartenant à la Société générale d'armement de Nantes.

Nous avons quitté Iquique (Chili), le 9 septembre, à destination de Londres, avec un chargement de 3 400 tonnes de salpêtre. Nous ignorions absolument la présence en Atlantique de navires allemands.



Le lieutenant du “ Nantes ”, M. Paul Bertolotti.

Nos risques, par conséquent, ne devaient commencer, à notre point de vue, qu'à notre arrivée près des côtes européennes. Notre traversée s'annonçait très heureuse ; nous avions passé l'équateur le 18 décembre et, à la date du 26, nous étions par 12°27' Nord et 34° 01' Ouest (Greenwich), avec 78 jours de mer, en plein alizés de Nord-Est, assez frais, marchant à une vitesse de huit nœuds, cap au nord.

A 10 heures du matin, nous apercevons un vapeur, très loin, à bâbord derrière. Rien d'extraordinaire à cela. Vers le 15 décembre, nous avions déjà signalé un paquebot italien se dirigeant vers l'Europe.

Nous ne nous occupons donc plus de ce vapeur, quand, à 11 h. 30, nous nous apercevons qu'il se dirige à grande vitesse sur nous et qu'il n'est plus qu'à environ trois milles.

A ce moment-là, il hisse le pavillon anglais !

allemand “ Moewe ”, après que celui-ci eut envoyé son navire au fond de la mer. A l'appui de sa dramatique relation, M. Bertolotti nous communique les émouvantes photographies qu'on voit ci-contre et qu'il prit au péril de sa vie.

Nous hissons le nôtre accompagné de notre numéro, et nous attendons.

Pas longtemps ! car son pavillon est remplacé presque immédiatement par un autre, son véritable, celui du pirate !

Un seul cri sort de toutes nos bouches : « C'est un boche ».

Par pavillons, il nous intime l'ordre de stopper et nous informe qu'il va envoyer à notre bord une de ses embarcations.

Lui-même stoppe près de nous, à 200 mètres à peine, et l'on voit à son bord le fourmillement blanc de tout son équipage.

Nous manœuvrons pour prendre la panne. Un armement de baleinière boche arrive à bord, armé jusqu'aux dents.

La plupart de ces hommes causent l'anglais ou le français.

Ordre nous est donné de prendre notre bien personnel et ils commencent leur perquisition, s'emparant de tout ce qu'ils jugent bon d'emporter : pièces en cuivre de toutes sortes, conserves alimentaires, boissons fines, animaux vivants (porcs et poules), chronomètres, baromètres, montres, instruments nautiques, cartes, pavillons, lingerie, etc.

Cela dure une heure et demie environ. Tout leur butin s'amoncele dans leur embarcation qui a déjà fait plusieurs voyages, transbordant en même temps une partie de notre équipage et son bagage.

A ce moment-là, le *Saint-Théodore* rejoint le corsaire ; la présence de ce navire nous surprend : nous en aurons l'explication peu après.

Il est une 1 h. 30 quand la dernière embarcation quitte le *Nantes*, emportant, outre le butin, le capitaine et les officiers.

En arrivant sur le pont du reader, nous sommes immédiatement photographiés, puis nos bagages fouillés et descendus dans un faux-pont demi-obscur et sans air qui sera désormais notre prison.

L'AGONIE DU “ NANTES ”

Capitaine et officiers demeurent sur le pont afin d'assister aux derniers moments du *Nantes*. Il est 2 heures... A 200 mètres, notre navire est encore là, tout blanc sous la grande clarté du soleil tropical.

A ce moment, les derniers pirates quittent son bord, s'en éloignant rapidement après y avoir placé trois bombes.

Alors, lentement, il s'incline sur bâbord, s'enfonçant quelque peu de l'arrière ; la mer envahit son pont en s'y jouant comme sur une grève.

Il s'incline ainsi de 40 à 50°. A une seconde explosion, une de ses vergues hautes tombe et des débris de pont sautent en l'air.

Comme un oiseau blessé, il semble vouloir se redresser et reprendre son essor ; mais le coup reçu est mortel !

Brusquement son avant s'enfonce dans les flots et, sous un angle de 30° environ, en l'espace de dix secondes, le navire entier disparaît.

La mer se referme sur lui, toute d'écume où flottent quelques épaves.

C'est alors que nous nous sentons seuls — pauvres épaves nous aussi — et que notre cœur se serre.

Le reader reprend sa route, suivi toujours de son dépôt de charbon le *Saint-Théodore*.

Il nous emporte comme de vulgaires colis dans l'obsession du cauchema

Nous deux - signés, officiers du trois-mâts français "Nantes" et du quatre-mâts français "Fosnic" coulés en mer par un corsaire allemand artificiellement conformes et pris à l'abri des photographies et l'article ci-joint

Le Secout Cap. du Nantes - Le Secout Cap. de l'Horizon

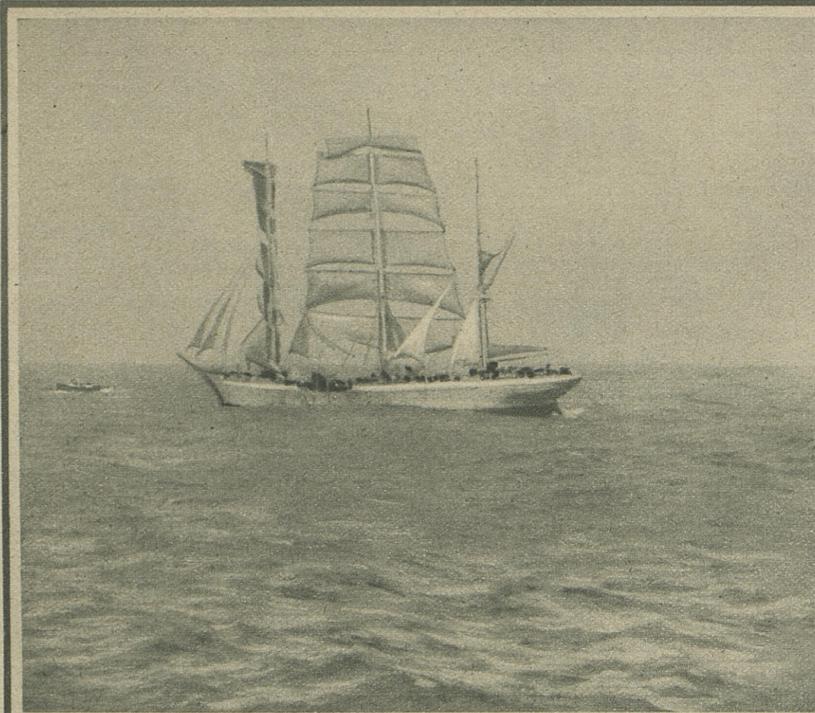
En Pierre - J. J. J. J.

Le Lieutenant du Nantes - Le Lieutenant de l'Horizon

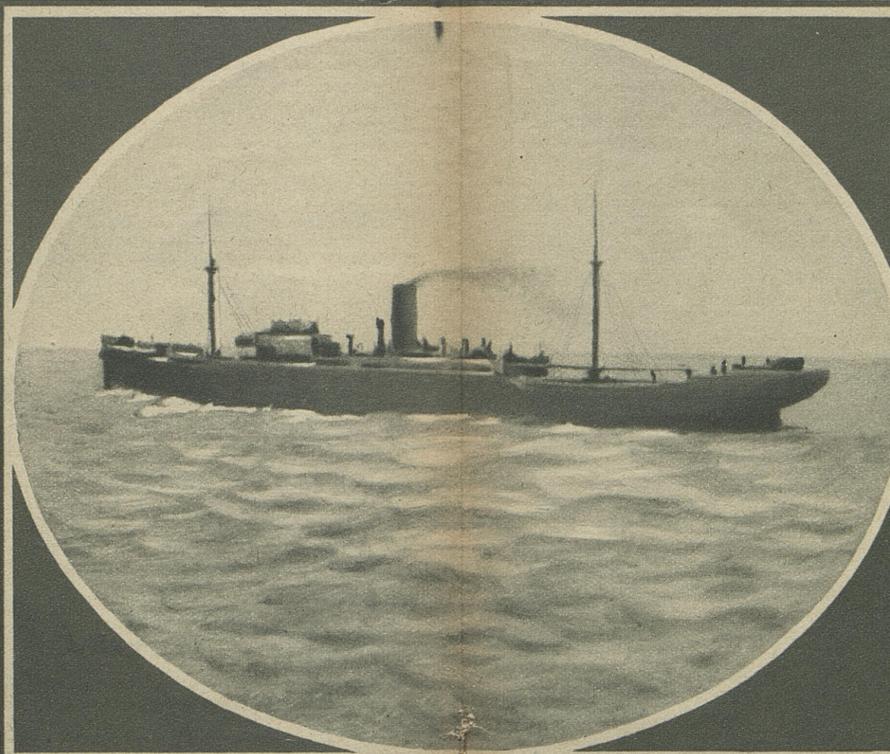
Paul Bertolotti - J. J. J. J.

Le Secout Cap. du Nantes - Le Secout Cap. de l'Horizon

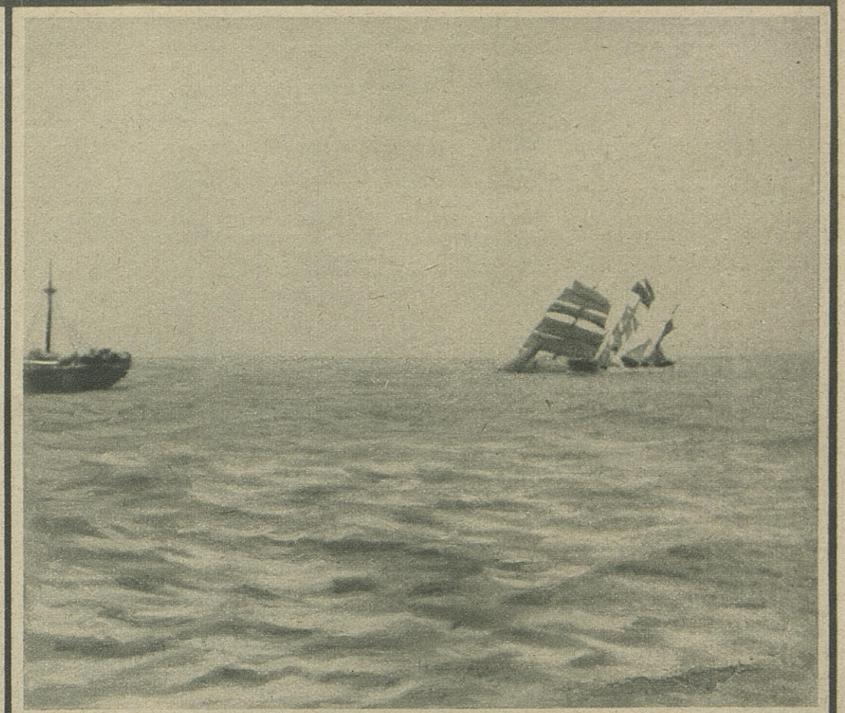
Ceux qui ont signé le procès-verbal du crime.



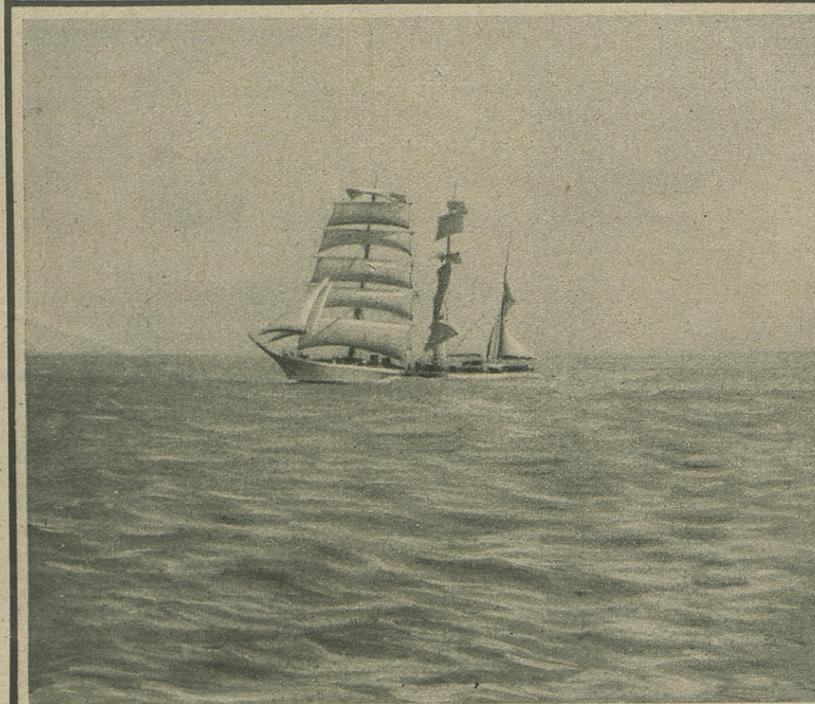
Les pirates viennent de quitter le " Nantes " après avoir transporté l'équipage et le butin dans la petite baleinière que l'on voit à gauche du bateau.



Le croiseur-corsaire " Mæwe " truqué, camouflé, sème la terreur dans le Sud-Atlantique.



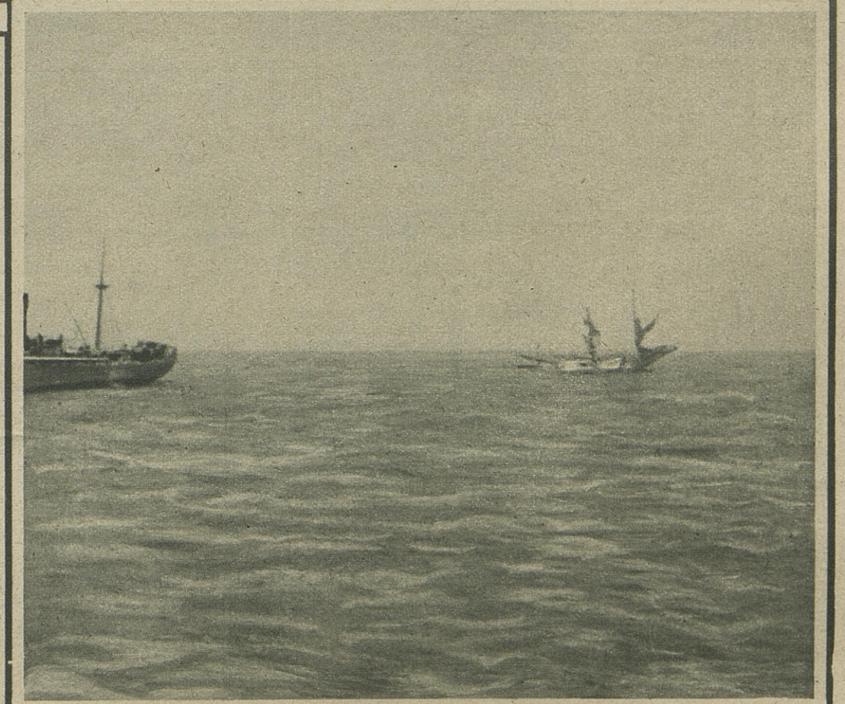
Seconde explosion : une des vergues hautes tombe ; des morceaux de pont sont projetés dans les airs.



Une première bombe vient d'exploser : le navire s'incline sur le bâbord, s'enfonçant quelque peu de l'arrière.



L'équipage du croiseur-corsaire " Mæwe " photographié à son retour en Allemagne.



Troisième bombe. Brusquement l'avant s'est enfoncé dans les flots et en 10 secondes tout le navire a disparu.

QUATRE PHASES (1, 2, 3, 4.) DE L'AGONIE DU TROIS-MATS FRANÇAIS " NANTES " COULÉ PAR LE CORSAIRE ALLEMAND " MÆWE ", LE 18 DÉCEMBRE 1916

(Photographies prises du pont de " Morbée " par le lieutenant du " Nantes " Bertolotti, auteur du récit.)

Il n'est pas besoin d'insister pour que nos lecteurs apprécient toute la valeur documentaire des clichés que nous reproduisons ici. Ils ont été pris au moment précis où les pirates du

" Mæwe " viennent de quitter le " Nantes ". Après l'avoir pillé, ils ont placé trois bombes dans les cales. Par faveur spéciale (!), tandis que l'équipage du malheureux voilier est déjà descendu,

prisonnier, dans les soutes, les officiers ont été autorisés à rester encore un instant sur le pont du " Mæwe " pour assister à l'agonie de leur beau navire. Le " Nantes " se dresse là, à deux

cents mètres d'eux, encore indemne, droit comme un I, tout blanc sous la grande clarté du soleil tropical. Et dans quelques minutes, sous les coups des pirates, la mer va se refermer sur lui.

J'ai vu.

qui nous torture. Des factionnaires, armés de revolvers et de grenades à main, nous font descendre dans le faux-pont où nous rencontrons les équipages du *Saint-Théodore* et du *Dramatist*.

PRISONNIERS A BORD DU "MOEWE"

Ce faux-pont, compartiment étanche, n'est éclairé qu'à l'électricité et aéré par quatre manches à vent. Officiers et matelots y vivent en commun.

Il y fait une chaleur étouffante. Des tables et des bancs de poste sont dressés à chaque bord. Le couchage est composé de hamacs et de couvertures d'une saleté répugnante. Ce réduit a 20 mètres sur 12 et nous y végéons plusieurs jours au nombre d'environ trois cents.

La nourriture se composait, le matin, de confiture et d'un liquide prétentieusement qualifié de café, mais fait d'orge grillée; le midi, d'un ragoût quelconque ou d'une soupe de julienne; et, le soir, de thé et de graisse ou de beurre. Nous touchions néanmoins par jour et par homme environ 200 grammes d'un pain noir.

Nous ne voyions guère la lumière du jour, tout au plus une heure par jour en moyenne pendant laquelle nous n'avions pas assez d'yeux pour essayer de surprendre tous les secrets du navire.

Il n'y a rien d'un navire armé, à première vue, mais il ressemble en tous points au cargo-boat ordinaire. Sa cheminée s'abaisse ou s'élève à volonté d'au moins 1 m. 50. Sa mâture haute possède la même disposition.

Sous le gaillard, aux parois rabattables, il possède deux canons de sept pouces, et sur l'arrière du gaillard deux canons de cinq pouces; sur le pont avant deux tubes lance-torpilles et sur le pont arrière deux autres tubes; sur la dunette, un autre canon, de plus faible calibre, est recouvert par la tortue de la barre.

Au premier signal, les parois du navire se rabattent et découvrent tous ces engins.

Sur la dunette, il dissimule de petites mines qu'il peut lancer sur l'arrière afin de se protéger contre les navires mis à sa poursuite.

Sur le pont, la nuit, c'est l'obscurité la plus complète, et le reader s'en va, noir, à une vitesse de quinze nœuds, tel un vaisseau fantôme, à la recherche du paisible navire qu'il coulera sans merci, même avec son équipage, à la moindre résistance de celui-ci.

Tout à bord est disposé pour ne laisser apercevoir au dehors aucune lumière: les hublots sont fermés par des plaques de tôle mises en place à la tombée de la nuit. Chaque porte en s'ouvrant éteint, à l'intérieur, les lampes électriques qui se rallument dès que la porte se referme; et dans la cuisine, on ne trouve qu'une lumière diffuse, bleuâtre, que des rideaux épais empêchent d'apercevoir de l'extérieur. Les cuisiniers, afin de voir dans les marmites, y introduisent, en les allumant, des lampes électriques qu'ils éteignent avant de les ressortir.

Il me serait absolument impossible de fournir des renseignements précis sur les routes parcourues par ce navire allemand durant notre captivité. Nous ne connaissions notre situation géographique qu'à chaque arrivée de nouveaux prisonniers. Cependant, à force d'attention nous arrivions à connaître

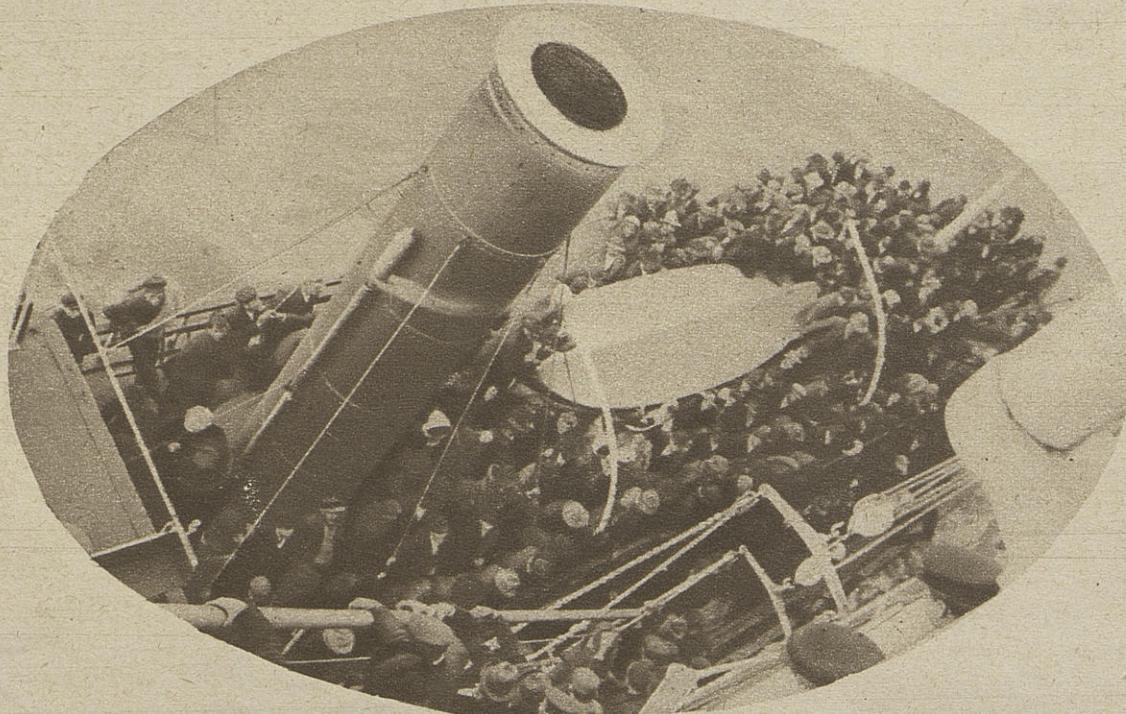
les quelques manœuvres exécutées sur le pont.

Le *Saint-Théodore* fut muni d'appareils de T. S. F. Le 28 décembre, il fut armé par le reader de deux canons de 65 mm, puis, ayant fait tout le jour et une partie de la nuit différentes provisions il disparut pour ne plus reparaitre. L'Allemagne possédait dès lors un nouveau pirate.

Le 2 janvier, le quatre-mâts *Asnières*, de la Société générale d'armement, était coulé dans les mêmes conditions que l'avait été le *Nantes*. Nous étions à ce moment-là par 3° 16' Nord et 29° 10' Ouest.

Le 5 janvier, un vapeur japonais, *Hudson-Maru*, fut capturé. Il allait de Cap-Town à New-York. Celui-là ne fut point coulé, mais des maletots Allemands furent envoyés à bord et il fut astreint à suivre le corsaire.

Le dimanche 7 janvier fut marqué par une nouvelle prise. Il était 9 h. 45 du soir quand une sonnerie retentit près de nous. Aussitôt les factionnaires fermèrent toutes les issues de notre compartiment étanche. Le navire avait augmenté de vitesse et nous entendîmes sur le pont et le long du bord le rabattement des parois et la mise en batterie des tubes lance-torpilles. Par une lucarne demeurée



RESCAPÉS D'UN VAPEUR TORPILLÉ A BORD D'UN CHALUTIER
Ce cliché n'a pas été pris par l'auteur de ce récit, mais il montre comment les passagers d'un paquebot torpillé sont recueillis à bord d'un chalutier accouru au premier signal du sinistre.

ouverte dans une des portes étanches, nous vîmes un factionnaire, revolver au poing, muni d'un masque et d'un appareil à gaz asphyxiants: tout cela nous était réservé, à notre moindre mouvement de révolte.

Quelques coups de sifflet retentirent, puis un coup de canon ébranla le navire qui stoppa presque aussitôt.

Alors à ce moment nous sentîmes la grandeur du danger couru, là, dans notre prison, dans l'impossibilité de fuir si, frappé à mort par quelque navire armé, le reader s'engloutissait dans les flots. Et nous demeurions comme figés, dans la même position, les uns près des autres, attendant, une mort terrible, dans notre prison d'acier.

A 3 heures du matin, le corsaire a de nouveau achevé son œuvre destructive: le vapeur anglais *Rudnorshire* a été coulé (sa perte est évaluée à 13 millions de francs). Son équipage vient grossir notre malheureuse colonie. Nous sommes alors par 8° 16' Sud et 33° Ouest, soit environ cent vingt milles de Pernambuco.

Le mardi 9, une alarme identique se produisit. Le vapeur anglais *Winich* est coulé et nous apprenons par son équipage la présence à quelques milles de navires de guerre anglais qu'il était chargé de ravitailler en charbon. S'ils nous rencontrent, nous sommes tous perdus!

Le reader continue sa route, braquant sur la mer ses jumelles puissantes. Dans la mâture,

sur les passerelles et même sur le pont, tous veillent, tous fouillent l'horizon en quête d'adversaires; et c'est cette veille continuelle, attentive et soutenue, cette attention sans relâche qui fait la force du corsaire.

Le 10 janvier, par 7° 37' Sud et 30° Ouest, le vapeur anglais *Netherby-Hull*, allant de Calcutta à Cuba avec un chargement de riz, est coulé à coups de canon.

Le nombre des prisonniers augmente rapidement. Les Boches songent enfin à se débarrasser de nous.

LE PIRATE NOUS DÉBARQUE

Le 12 janvier, par une mer plutôt houleuse, nous sommes transbordés avec nos bagages sur le navire japonais *Hudson-Maru*. Et à 10 heures du matin, nous avons la joie de voir s'éloigner le pirate.

Pour sa sécurité, il a donné l'ordre au capitaine japonais de ne faire route sur terre qu'à la tombée de la nuit, et, à 6 heures du soir, nous mettons le cap sur Pernambuco où nous arrivons quatre jours après au nombre de 281. Cent un Indous restaient sur l'Allemand pour aider aux travaux d'entretien et à la manœuvre du bord.

Quel était le nom du corsaire? D'où venait-il? Autant de questions demeurées sans réponses!

Nous vîmes, durant notre séjour à bord, le nom de *Vineta* inscrit sur différents objets du bord; mais, selon toute probabilité, ce nom ne figurait que pour nous égarer. Sur leurs bonnets, les matelots portaient les noms de différents navires. A notre point de vue, le reader n'était autre que le *Mæwe*, bien connu déjà.

C'est un navire de 6 à 7 000 tonnes commandé par un officier de grande valeur, paraît-il, qui, j'en suis assuré, vendra chèrement sa vie le jour où il

se trouvera en présence d'un navire de guerre ennemi.

Malheur alors aux pauvres prisonniers (1). Souhaitons que les circonstances leur permettent de se sauver et d'être recueillis et qu'à jamais les mers soient débarrassées du *Mæwe* et de son compagnon le *Saint-Théodore*.
PAUL, BERTOLOTTI.

(1) Les Allemands obligeaient les équipages naufragés à signer un acte par lequel ils s'engageaient à ne plus servir en aucune manière la cause des Alliés.

UNE SEMAINE DE GUERRE : du 14 au 20 février.

MERCREDI 14 FÉVRIER. — Les Russes s'emparent de Voranka, en Bukovine.
— Bombes sur Dunkerque, Nancy et Pompey.

JEUDI 15. — Arrivée à Paris de M. Gérard, ex-ambassadeur des États-Unis à Berlin.
— Succès anglais près de Gueudecourt.

VENDREDI 16. — L'Allemagne libère les marins américains du *Yarrowdale*.
— Attaque allemande repoussée à Massiges.
— Mort d'Octave Mirbeau.

SAMEDI 17. — Le Sénat français vote la révision des exemptés et des réformés.
— Les Anglais arrivent aux portes de Miramont.

DIMANCHE 18. — Mort du peintre Carolus Duran.
LUNDI 19. — Le président de la République se rend sur le front de Lorraine.

MARDI 20. — Les États-Unis envoient un mémorandum sur la guerre sous-marine à l'Autriche.
— Nouvelle note de l'Entente à la Grèce.

J'ai vu...



LES PIEDS DE LA PAWLOWA ONT DONNÉ DES MILLIONS A NOS BLESSÉS

On sait l'admirable artiste qu'est cette femme à la beauté sans rivale. On sait aussi maintenant quel est son grand cœur. Elle est, pendant la guerre, l'artiste la plus sollicitée pour les spectacles au profit des œuvres de secours à nos blessés : car chaque fois, en effet, qu'elle paraît sur la scène c'est le triomphe,

et c'est aussi le "maximum". Jamais, quoique souvent sa fatigue soit extrême, elle ne dit "non" à un généreux appel. Elle sait que chacun de ses pas soulage une infortune. Aussi danse-t-elle inlassablement pour la joie de nos blessés. (En médaillon :) Deux Américaines dont la bonté égale celle de la Pawlowa.

LES ASTRES ET LA GUERRE (1)

Et la leçon s'applique aux astrologues. Evidemment, chaque planète trouble ses voisins dans leur marche; mais, quand on étudie les calculs auxquels a dû se livrer notre grand Le Verrier pour affirmer l'existence d'une planète qui dérangeait un tant soit peu la trajectoire d'Uranus, on comprend que nulle planète ne saurait jeter des perturbations appréciables sur la boule roulante où se traînent les représentants de l'humanité.

Toutefois, parmi les mondes proches du nôtre, il en est deux qui, par leur grosseur ou leur voisinage, semblent échapper à la règle générale. Ces deux astres sont le Soleil et la Lune dont les actions combinées amènent sur notre planète les plus curieux effets. Contentons-nous aujourd'hui d'exposer les influences solaires.

Les effets du Soleil sont plutôt indirects. C'est à sa qualité d'astre de feu que nous devons rapporter les forces mises en jeu.

Baigné de ses fécondants effluves, jour et nuit notre globe aspire la lumière et la chaleur du Soleil; mais cette source calorifique, pratiquement inépuisable, est loin d'être constante. Il y a vingt ans que je clame cette vérité.

Pour moi, le Soleil est comparable à une ardente fournaise dévorant en quatre années le combustible qui l'alimente. Puis le foyer s'atténue pendant les sept années suivantes, après quoi les mêmes phénomènes se répètent.

La vie entière d'un astronome ne suffit plus pour étudier les manifestations de la vie du Soleil: nuages incandescents portés à une température de 6 000 degrés; ouragans terribles couvrant des surfaces mille fois supérieures à celle de la Terre et provoquant l'apparition périodique des taches solaires; explosions formidables qui englou-

tiraient en un instant des centaines de planètes comme la nôtre.

Toutefois, ce rayon de lumière émané de la fournaise en ébullition ne nous apporte pas seulement le reflet des combats épiques entre les éléments déchaînés: Protée aux formes incessamment changeantes, il recèle en son sein toute la gamme des radiations, depuis celles qui éclairent jusqu'à celles qui échauffent, qui électrisent, qui vivifient et qui fécondent.

Sous cette mécanothérapie naturelle et savante, la Terre vibre à l'unisson de la harpe solaire; la mince pellicule sur laquelle rampe le microbe humain est secouée de frissons convulsifs. Tous les onze ans, les aurores polaires redoublent d'intensité et déploient leurs majestueuses draperies au-dessus des pôles glacés de notre planète; l'aiguille magnétique s'affole et nos boussoles perdent le Nord; les gaz intérieurs soulèvent l'écorce terrestre, les volcans s'allument, les cyclones sillonnent les mers; nul atome, nul être vivant ne peut se soustraire aux forces mystérieuses.

* * *

Mais là ne s'arrête pas la vie du Soleil: tous les trente-trois ou trente-cinq ans, une fièvre ardente se déclare au sein de son atmosphère fulgurante; la chaleur portée à son comble évapore nos océans; bientôt les pluies redoublent, de toutes parts on signale des inondations: notre climatologie semble bouleversée pour un temps, alors que ses changements sont périodiques.

Devant de tels faits, ce serait folie de croire que l'être humain peut échapper à l'influence des convulsions solaires. Notre organisme est beaucoup plus sensible que ne le supposaient les physiiciens d'autrefois.

Le flux électrique émané du Soleil doit donc influencer notre système nerveux et, en fait, j'ai souvent constaté que nombre de personnes, les enfants surtout, sont plus

irritables aux moments des phases de suractivité solaire. Le nombre des punitions dans les collèges est toujours plus élevé au moment des perturbations magnétiques causées par les troubles des enveloppes solaires. Ces influences inconscientes se traduisent, chez certains sujets, par une recrudescence de nervosité, exercent sur les tempéraments malades des effets complexes: oppressions, accès de goutte ou de rhumatisme, crises de colère, etc.

Allons plus loin: ne serait-il pas légitime de voir, dans l'exaspération des forces en action sur le Soleil, la cause de la tension nerveuse qui domine parfois nos actes diplomatiques? celle aussi qui pousse les peuples les uns contre les autres dans des luttes sanglantes et sauvages?

Il y a mieux, et c'est une observation que j'ai communiquée à qui voulait l'entendre longtemps avant la guerre actuelle, aussi bien dans mes articles que dans mes conférences: plus une nation se rapproche de l'animalité et moins elle est susceptible de réagir sur les phénomènes de l'instinct ou de l'inconscience. Étudiez l'histoire contemporaine et vous verrez qu'aux deux fois où, en l'espace d'un demi-siècle, les Allemands ont mis le feu à l'Europe, il y eut, avec les grandes crises solaires, des coïncidences remarquables.

La guerre de 1870 est arrivée peu après le grand maximum d'activité solaire commencée en 1867; celle de 1915 n'a pas suivi de très loin les convulsions électriques du Soleil commencées ces années dernières. Longtemps avant 1913, après Agadir et le Maroc, les esprits avertis sentaient qu'une guerre était « dans l'air ».

Si ma thèse est exacte, la Science aura démontré une fois de plus à quel niveau d'abaissement moral conduit la Kultur allemande.

Abbé TH. MOREUX,

Directeur de l'Observatoire de Bourges.

(1) La première partie de cet article, que nous terminons aujourd'hui, a paru dans notre dernier numéro (N° 119).

L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE
PARIS, 30, rue de Provence, 30, PARIS

Chez les Toubibs

En seize pages dont huit en couleurs

LA BAÏONNETTE :: :: LE :: ::
PREMIER ILLUSTRÉ
SATIRIQUE FRANÇAIS

FAIT, CETTE SEMAINE, UNE INCURSION CHEZ LES TOUBIBS

Ce Numéro spécial que tout le monde voudra
conserver est complètement illustré par :

JEAN VILLEMOT, Capitaine, Légion d'Honneur, Croix de Guerre.
GUS BOFA, Soldat de 2^e classe, Médaille Militaire, Croix de Guerre.
Texte de MAC ORLAN Soldat de 1^{re} classe, 2 fois cité à l'Ordre de l'Armée.

Chanson inédite de J. FURSY

Le numéro : 25 centimes

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CE NUMÉRO : 300 exemplaires sur beau vélin
grandes marges, numérotés. 260 exemplaires seulement, numérotés de 41 à 300,
ont été mis dans le commerce

L'Exemplaire. 3 fr.

Collection complète de LA BAÏONNETTE
en 6 volumes cartonnés.

Le volume (franco France). 4 fr.



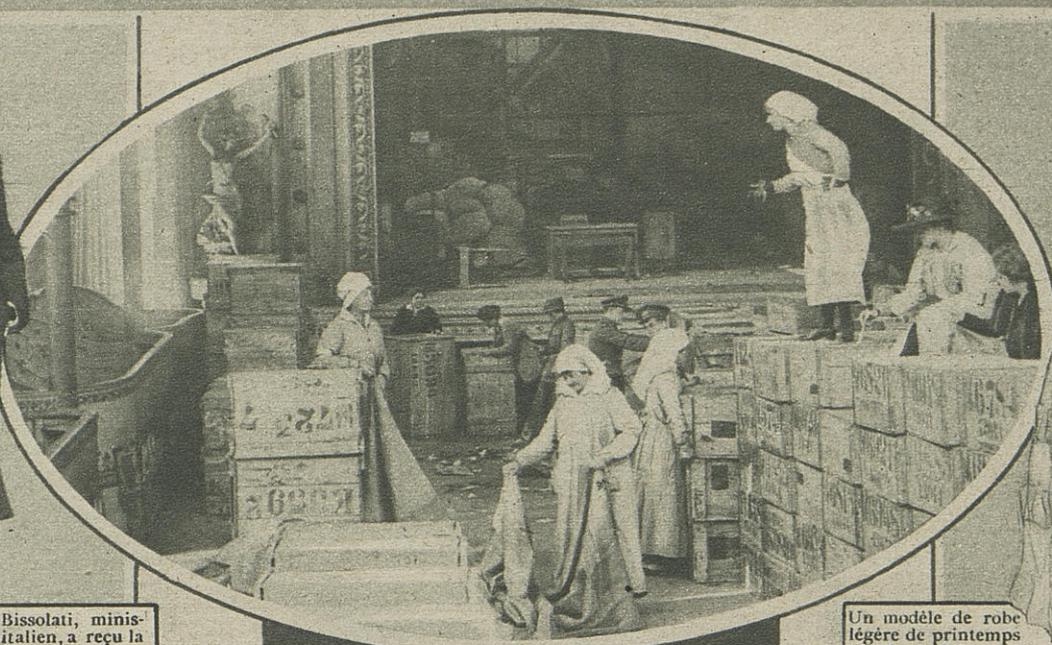
du Dr. Proc
inventeur du
sérum Oro.
repatronné
GUS BOFFA.

J'ai vu...

EN MARGE DE LA GUERRE



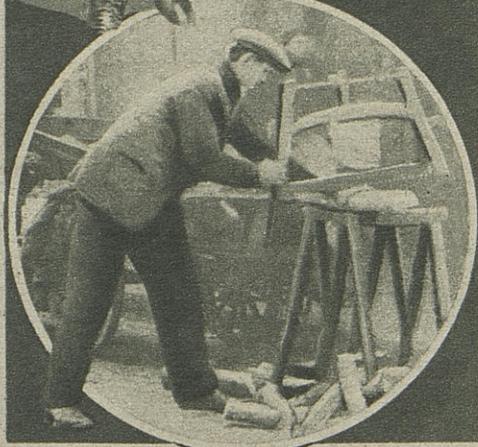
M. Bissolati, ministre italien, a reçu la Croix de guerre.



L'Alcazar d'Été de Paris a été transformé en dépôt par la Croix-Rouge américaine.



Un modèle de robe légère de printemps (dessin de Col.).



Un scieur de bois en pleine rue pendant la crise du charbon à Paris.



M. Gérard, ex-ambassadeur des Etats-Unis à Berlin (à droite) prend congé de M. Sharp (à gauche), ambassadeur à Paris le 20 février 1917, à la gare d'Orsay.



Une des dernières photographies du peintre Carolus Duran (à gauche) qui vient de mourir. Le prince Roland Bonaparte lui donne la main.



Octave Mirbeau, qui vient de mourir.



L'amiral anglais Poore (+) en mission en France.



M. Whitlock, ministre des Etats-Unis à Bruxelles.



A l'hôpital de Bonnelles installé dans le château de la duchesse d'Uzès.



La duchesse d'Aoste, cousine du roi d'Italie et princesse de France, qui depuis le début de la guerre soigne les blessés, visite un hôpital sur le front italien.



Mgr Ginisty, évêque de Verdun, a fait une conférence sur la résistance victorieuse de la ville.

Le 70^e anniversaire du savant américain Edison

L'ACTION ALLEMANDE AUX ÉTATS-UNIS⁽¹⁾

Pour atteindre son but, le comte Bernstorff n'était pas homme à s'embarrasser de scrupules. Sa situation officielle ne le gênait pas. Il considérait que tout lui était permis, à condition de ne jamais fournir de preuve matérielle de ses agissements personnels. Malgré son habileté et son audace, il s'était mis autrefois dans un mauvais cas. En 1906, premier secrétaire de l'ambassade allemande à Londres, il avait été surpris dans des visites indélicates faites aux arsenaux britanniques, et dans un espionnage plutôt grossier qui, des milieux militaires, financiers et journalistiques, était monté jusqu'à la Cour. Le gouvernement anglais l'avait invité à quitter la Grande-Bretagne. La leçon avait servi. M. Bernstorff avait appris à « se couvrir » et à « cacher le bras ». Il conserva, du comité Dernburg, deux hommes, qui, malgré leur situation officielle, pouvaient, s'ils étaient découverts, être renvoyés sans grands risques et être remplacés le lendemain : le capitaine von Papen et l'attaché naval, le capitaine Boy-Ed. Les deux duretés avaient été autrefois accrédités auprès de certaines puissances d'Europe et discrètement priés aussi d'aller exercer ailleurs leur trop gênante activité.

Le trio commença son œuvre. Le 18 février, le blocus sous-marin allemand avait prétendu créer, autour des côtes franco-anglaises de la mer du Nord, une véritable zone d'horreur ; une zone de terreur analogue, décidèrent-ils, devait désormais envelopper la vie intérieure des États-Unis.

Dès le 13 juin, au lendemain même du départ de M. Dernburg, sous l'instigation d'agents allemands, des grèves éclatent à la fabrique d'armes de Bridgeport (Connecticut), appartenant à la compagnie Remington. La Compagnie n'est pas seulement menacée dans sa production normale, mais dans les travaux de construction qu'elle poursuit ; les ouvriers, monteurs des charpentes en fer, présentent des revendications singulières, puis les mécaniciens, puis les maçons poseurs de briques. Des circulaires sont distribuées en même temps aux ouvriers de Saint-Louis pour les exciter à saboter les munitions. Des incendies éclatent dans diverses manufactures d'armes. Un Allemand tente de faire sauter les ateliers Peabody. Des tentatives ont lieu pour provoquer la grève générale des inscrits maritimes. Des bombes sont découvertes sur des vapeurs anglais chargés de munitions, le *Bankdale* et le *Lord Erin*.

Le 20 juin, des symptômes d'agitation gréviste se manifestent dans les ouvriers du port de New-York, qui prétendent empêcher le chargement des munitions destinées à l'Europe. À Bayonne, où se trouvent les vastes usines de la Standard Oil Co., des meetings ont lieu qui procèdent du même esprit. Des étrangers suspects parcourent le Delaware et le Massachusetts ; des poudreries sautent ; des lettres de menace, portant la signature d'un mystérieux « Pearee », sont adressées aux contremaîtres d'usines dont les sympathies vont aux Alliés.

Le 3 juillet, a lieu l'attentat contre M. Pierpont Morgan, dont la banque a accepté la mission de défendre en Amérique les intérêts financiers anglo-français et dont les sympathies pour la France et l'Angleterre sont universellement connues. Un Allemand, nommé Holt, pénètre dans sa résidence d'été et le blesse grièvement à coups de revolver. Le même jour, une explosion formidable manque de faire sauter le Capitole de Washington. Holt est encore le coupable. Le surlendemain, on retrouve son cadavre dans la cour de la prison, au pied de la fenêtre grillée de sa cellule, qui est à 20 mètres de hauteur. Comme pour l'espion allemand Kupferle, parti d'Amé-

rique pour espionner en Angleterre, qu'on arrête et qu'on trouve mort dans sa geôle mystérieusement, on fait courir pour Holt le bruit d'un suicide. Mais personne n'explique, ni comment Holt a pu scier les barreaux extérieurs de sa cellule, ni comment il s'est auparavant procuré la dynamite destinée au Capitole.

Le 7 juillet, une bombe met le feu au vapeur *Minnehaha*, de la Compagnie américaine Atlantic-Transport. Une grande quantité d'explosifs est à bord.

Le 12 juillet, deux incendies éclatent presque en même temps à bord du cuirassé américain *New-York* et du contre-torpilleur *Warrington*. Ce n'est plus la marine de commerce des États-Unis qui est visée par les malfaiteurs allemands, mais aussi la marine de guerre. D'autres incendies surviennent à Philadelphie et à Boston, dans des dépôts d'huile et de pétrole.

Le 14 juillet à Bayonne (New-Jersey), la grève, qui a commencé dans les usines de la Standard Oil (trust du pétrole), prend des proportions sanglantes. Des émeutes ont lieu ; les grévistes tirent sur la police, qui tire à son tour sur les grévistes ; il y a des morts de part et d'autre et de nombreux blessés.

Le 16 juillet, nouvel incendie à bord du cuirassé *New-York*. Le même jour, les directeurs de trois usines de Cleveland, qui expédient aux Alliés des munitions de guerre, sont avertis d'un complot tramé par les Allemands pour faire sauter à la dynamite leurs magasins généraux. Ces usines sont la Peerless Motor, la Car Company, la White Company. Une quatrième usine, la Steel Wire Company, reçoit dans la soirée les mêmes avertissements. Gardés avec soin, ces établissements échappent heureusement à la destruction.

Le 21 juillet, la grève éclate dans les fabriques d'armes de Bridgeport et, comme à Bayonne, des émeutes sanglantes s'ensuivent.

Le 22 juillet, un incendie se déclare à bord d'un superbe dreadnought en achèvement à New-York ; un autre menace de détruire les cuirassés *Alabama* et *New-Jersey*.

Le 26 juillet, explosion à bord du vapeur *Cragside*.

Le 28 juillet, l'Autrichien Baly tente de pousser à nouveau à l'émeute les grévistes de Bayonne.

Le 1^{er} août, grève à l'usine Masséna de New-York.

Le 3 août, grève aux usines annexes de la compagnie Remington à Utica.

Le 6 août, on découvre à temps une organisation allemande qui a mission de détruire tous les monuments nationaux des États-Unis.

Le 10 août, une première tentative a lieu contre l'usine Hadley à Wilmington (Delaware), qui fabrique des poudres.

Le 12 août, un train transportant 3 200 kilogrammes de dynamite saute sur la ligne de San-Francisco.

Le 16 août, on arrête une partie des ouvriers des usines allemandes Oreinstein, Arthur Koppel and Co de Philadelphie, qui s'étaient embauchés dans des fabriques de locomotives, destinées à la Russie, avec mission de les saboter.

Le 25 août, à Saint-Louis, des affiches sont apposées, signées de « patriotes » allemands, excitant la population ouvrière à détruire certaines voies de chemins de fer et certaines usines que l'on désigne nominativement.

Le 28 août, l'usine Hadley, objet d'un nouvel attentat, saute ; tous les bâtiments de la compagnie Du Pont Powder Co., qui en est propriétaire, sont détruits. La plupart des maisons des villages des alentours, de Meynard en particulier, subissent de gros dégâts. Il y a plusieurs morts et de nombreux blessés.

Le lendemain, 29 août, une bombe, chargée de dynamite, est placée contre la façade principale de la maison Maurice Coombs, qui fournit aux Alliés des avions. La force de l'explosion démolit les murs et M. Coombs ancien lieutenant dans l'armée française, échappe miraculeusement à la mort.

Enfin, le 31 août, un nouveau train trans-

portant de la dynamite saute à Pinole, près de San-Francisco, tuant le chauffeur, le mécanicien et quelques ouvriers.

Ce qu'il y a de plus surprenant, c'est que, dès les premiers de ces attentats, le Président Wilson a prié l'attorney general Gregory d'ouvrir une enquête. Or, le 19 août, M. Gregory en arrive à la conclusion que rien jusqu'à présent ne révèle aucun fait qui puisse donner lieu à une action judiciaire. Il ajoute que son enquête continue. C'est parce que les conclusions de M. Gregory produisent un effarement général, que le *New-York World* se décide à publier toute une série de documents, qui apportent de sensationnelles révélations. Preuve est fournie par ces documents que M. Hugo Schmit, agent général de la Deutsche Bank, M. Albert, agent financier de l'ambassade allemande, le capitaine Von Papen, l'avocat Lindhein, M. Schweitzer, le premier avocat conseil, le second chimiste de l'ambassade allemande, M. Carl Heyman, ancien agent général à Mexico de la Hamburg Amerika, sont les principaux instigateurs des troubles et des attentats.

Tandis que ces événements ont lieu à l'intérieur des États-Unis, sur mer les exploits des sous-marins continuent.

À la première note allemande, contenant les explications sur le torpillage du *Cushing*, du *Gulfight*, du *Falaba*, et surtout de la *Lusitania* — note qui est seulement remise le 30 mai par M. Bernstorff, à Washington, en réponse à la note américaine du 13 mai — le gouvernement de M. Wilson a, le 24 juin, fait succéder une deuxième note, qui rejette les explications allemandes et insiste pour l'adoption du point de vue des États-Unis. La discussion reste donc ouverte.

Mais le 28 juin, on apprend subitement que le paquebot *Armenian*, qui avait dans son équipage de nombreux matelots américains, a été torpillé par un sous-marin allemand au large des îles Scilly, à la pointe ouest du pays de Cornouailles (Angleterre). L'*Armenian* avait été construit à Belfast en 1895 ; il avait un déplacement de 9 000 tonnes et une vitesse de 14 nœuds. Le sous-marin l'attaque sans avertissement à la fois par obus et par torpille. Plusieurs Américains sont parmi les morts.

Le 9 juillet, le paquebot *Orduna*, de la Compagnie Cunard, faisant route de Liverpool à New-York, est surpris par un sous-marin allemand à 37 milles environ au sud de la côte anglaise, dans les parages de Queenstown. Plus de 200 passagers sont à bord, parmi lesquels 21 Américains. La torpille allemande manque son but et les obus qui suivent ne causent que des dégâts matériels. Grâce à sa vitesse, l'*Orduna*, qui est de construction récente, et qui jauge près de 16 000 tonnes, réussit à s'échapper.

Le 25 juillet, le vapeur américain *Leelanaw*, portant une cargaison de lin et allant d'Arkhangel à Belfast, est coulé à coups de canon par un sous-marin allemand. Les 29 marins qui montent le *Leelanaw* échappent à la mort et accostent aux îles Orcades.

Le 31 juillet, trois navires pétroliers américains, le *Portland*, le *Llama* et le *Vico* sont capturés par les Allemands et amenés à Swinemunde, port poméranien sur la Baltique.

Le 19 août, le paquebot *Arabic* de la White Star Line, parti de Liverpool pour New-York, est torpillé en plein jour à 9 heures et demie du matin, sans aucun avertissement, par un sous-marin allemand ; 423 personnes sont à bord, parmi lesquelles 26 passagers américains, dont deux périssent.

Enfin le 4 septembre, au large des rochers de Fasnet, le transatlantique *Hesperian*, allant de Liverpool à Montréal, et ayant à bord 314 passagers et 250 hommes d'équipage, est à son tour torpillé sans avertissement....

GABRIEL ALPHAUD.

(1) Cette page, d'une actualité si vive, est extraite de l'ouvrage capital de Gabriel Alpaud "L'acte allemand aux États-Unis". (Payot et Co., éditeurs.)

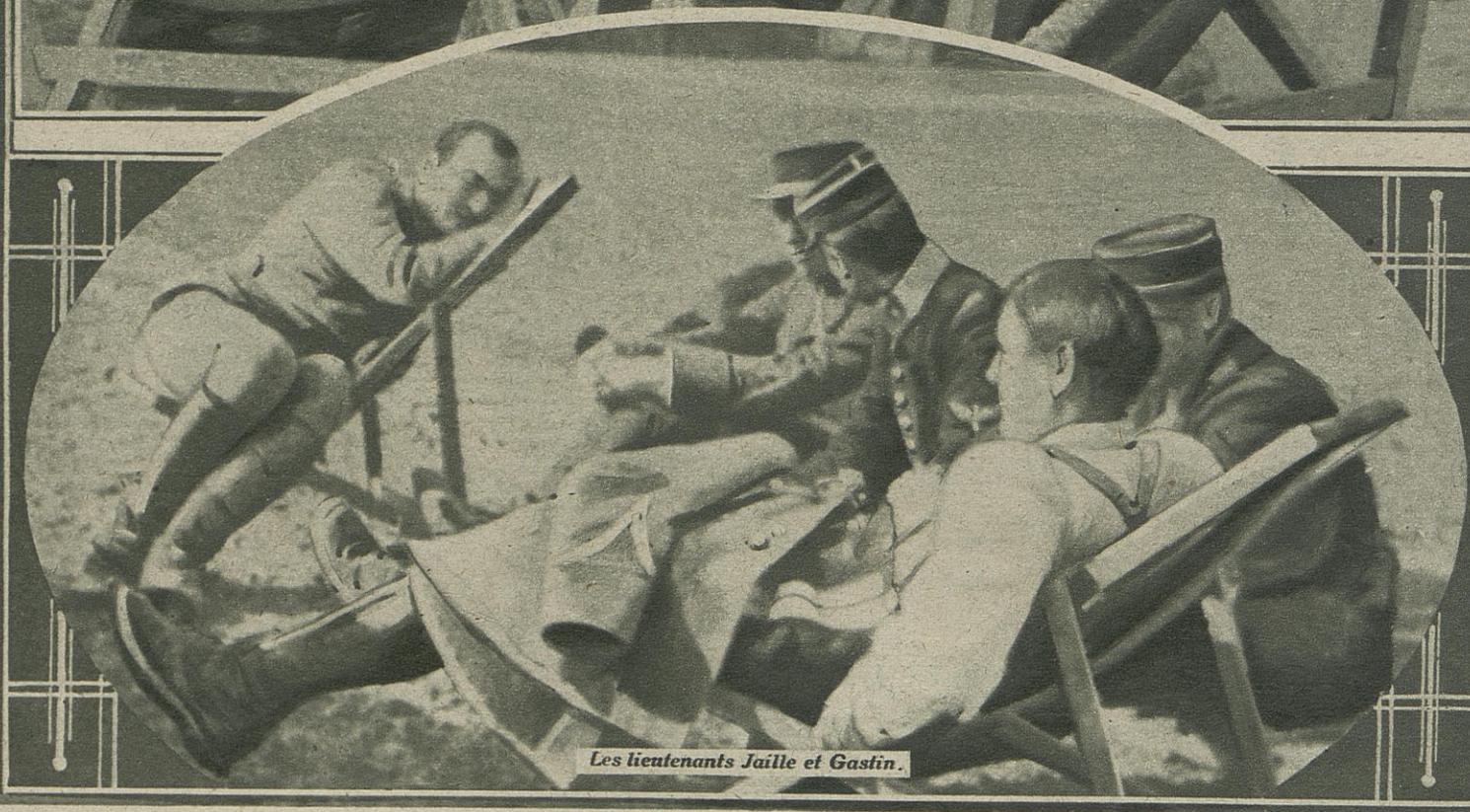


**LES AUTRICHIENS
ESSAIENT EN VAIN
DE REPENDRE GORIZIA**

On en a peu parlé, mais l'attaque autrichienne qui se déclancha dans les nuits du 5 au 13 février, sur le front de Gorizia, fut acharnée. L'attaque fut menée simultanément sur trois points : contre les pentes occidentales de Santa-Catarina, contre le saillant de Casa de Neprini et à l'est de Vertoihihi. Pendant deux jours, les troupes autrichiennes campèrent sur des éléments de tranchées qu'elles avaient conquis, mais au soir du 18 février les soldats du duc d'Aoste délogèrent l'adversaire. C'est donc un échec absolu pour les troupes de la double monarchie.



J'ai vu.



Les lieutenants Jaille et Gastin.

**EN ATTENDANT LE BOCHE :
LA SIESTE ET LA PARTIE D'ÉCHECS DES AS**

Tous les jours, à la même heure ou presque, un avion boche vient — est-ce un défi? — évoluer au-dessus du camp. Jusqu'à présent on l'a dédaigné. Mais aujourd'hui qu'il y a peut-être un peu plus d'électricité dans l'air, le lieutenant Boillot, que l'on voit ici au premier plan, et dont on sait la mort glorieuse

voici près d'un an, s'est promis d'aller lui dire un mot. Son avion tout à côté est prêt. En attendant le moment de prendre l'air, il s'intéresse à une partie d'échecs que le lieutenant Burgun, mort aussi glorieusement depuis, joue avec un observateur. A l'arrière-plan, le sergent Max Bruyère.