

LE PAYS DE FRANCE



Organe des
ETATS
GÉNÉRAUX
DU
TOURISME



Abonnement pour la France ... 15 Frs

G. Mazel

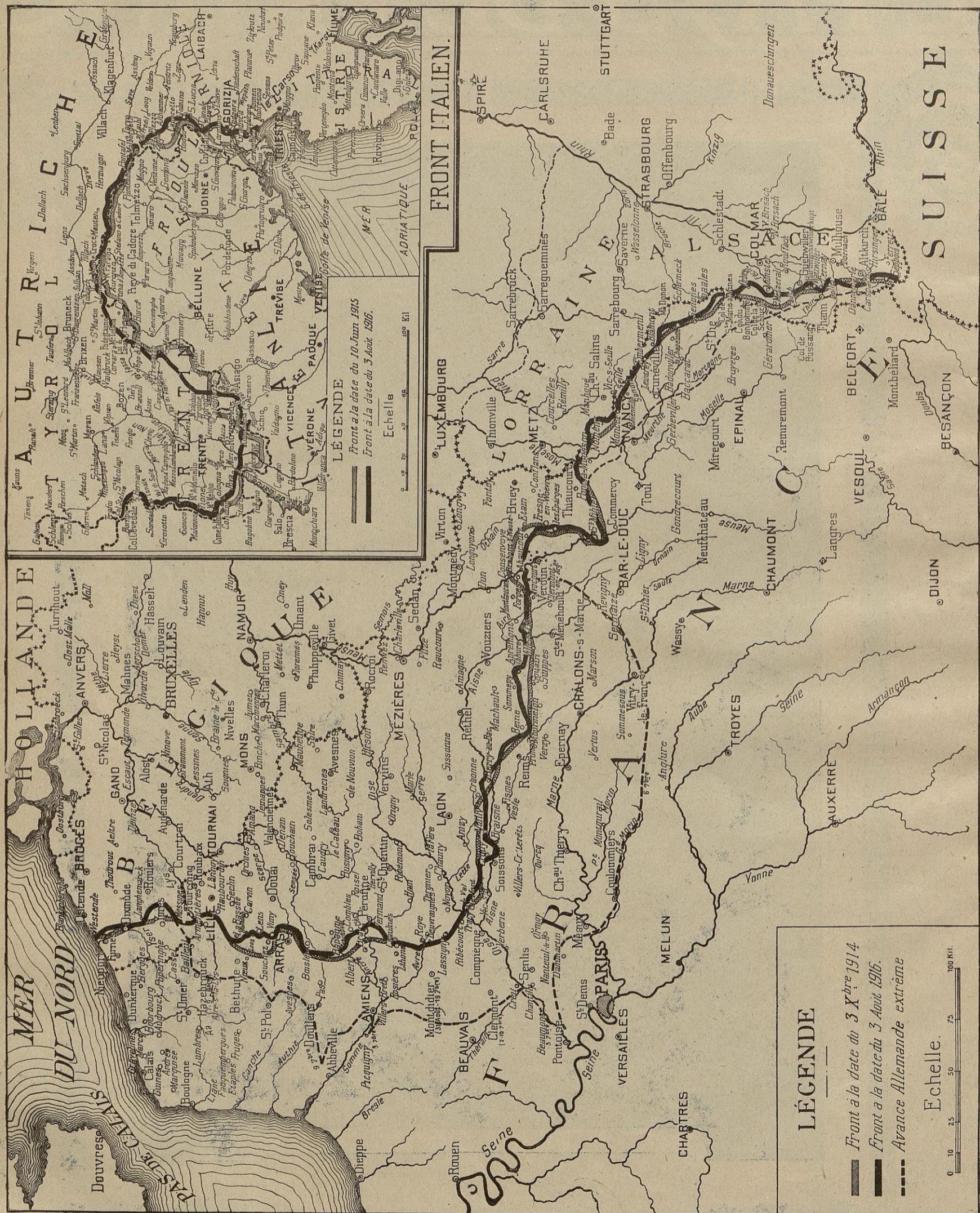


Édité par
Le Matin
2, 4, 6
boulevard Poissonn
PARIS



Abonnement pour l'Etranger... 20 Frs

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916



LE FRONT OCCIDENTAL (d'après les Communiqués officiels)

LA SEMAINE MILITAIRE

DU 27 JUILLET AU 3 AOUT

NOUS venons d'entrer dans la troisième année de guerre. A cette occasion, le Président de la République a adressé aux soldats de France une lettre magnifique dans laquelle, après avoir récapitulé les pages d'histoire qu'ils viennent d'écrire avec leur sang, il leur exprime la gratitude que le pays leur a vouée et la confiance que leur courage sublime nous donne à tous en la victoire finale et définitive sur l'ennemi de toute civilisation et de toute paix.

Le général Joffre a, de son côté, témoigné à nos troupes dans un ordre du jour son admiration et sa foi en leur triomphe. M. Lloyd George, ministre de la guerre de la Grande-Bretagne, et sir Douglas Haig, généralissime de nos alliés en France, se sont faits les interprètes de leur nation et de leur brillante armée, en adressant à la nôtre des témoignages analogues.

Enfin, le Tzar a proclamé une fois de plus que l'intention du peuple russe et de son souverain est de lutter avec les alliés jusqu'à la victoire.

Le premier jour de cette semaine ne fut marqué, en Picardie, que par une grande activité de l'artillerie sur le front britannique. Les Allemands continuent à user largement d'obus à gaz asphyxiants ou lacrymogènes. Quant à nous, ce jour-là, nous faisons quelques progrès à l'est d'Estrées.

Le 28, nos alliés engagent une nouvelle grande action contre les positions allemandes du bois Delville, d'où ils les chassent après un dur combat, en leur faisant 161 prisonniers. Le bois Delville est dès lors complètement aux Anglais : ils ne veulent pas rester sur ce succès et poursuivent leur avance dans le village de Longueval, qu'ils reprennent en entier, et les abords de Pozières, où ils font 48 nouveaux prisonniers. La situation du bois Delville et de Longueval donne aux Anglais une situation très forte sur le plateau de Ginchy. Près de Neuve-Chapelle, les Boches réussissent à mordre sur le bord de quelques tranchées britanniques ; ils sont aussitôt repoussés ; au nord-est de Souchez, nos alliés ravagent à coups d'obus la première ligne de tranchées ennemis.

Le 28, l'ennemi fait contre nos tranchées de Lihons, au nord de Chaulnes, une démonstration qui est repoussée.

Le 29, comme il fallait s'y attendre, les Allemands font plusieurs tentatives pour reprendre le bois Delville : ils subissent de grosses pertes sans résultat. Leur retour à la charge n'empêche pas nos alliés de progresser aux abords du bois Delville, au nord et au nord-est de Pozières. Activité habituelle de l'artillerie.

Le 30, reprise de l'offensive par nos troupes en liaison avec l'armée britannique. Le beau temps nous avait permis de parfaire une de ces préparations d'artillerie sans lesquelles aucune action ne saurait plus être engagée. Notre action commune s'est exercée sur un front d'environ 10 kilomètres, bordant le secteur compris entre la Somme et un mamelon qui domine au Nord le village d'Hardécourt et qui porte la cote 139. Les Allemands que nous attaquions étaient établis le long du chemin de fer de Combles à Cléry. Ils avaient mis à profit les répits relatifs de ces derniers jours pour accumuler les défenses sur ces positions. Le village de Maurepas, notamment, est organisé en citadelle protégée par de forts ouvrages avancés. Notre infanterie enleva d'assaut la principale des positions défendant le village ; l'avance réalisée dans cette opération varie entre 300 et 800 mètres. Notre nouvelle ligne de front était jalonnée à partir de l'ouest de Guillecourt, par la lisière du village de Maurepas, le bois de la station de Hem à 400 mètres au nord-est de la voie ferrée, la carrière au nord de ce bois et la ferme de Monacu. Toutes ces positions sont d'une importance qui explique l'acharnement des Allemands pour les reprendre. Le bois de Hem nous assure la maîtrise sur le ravin au fond duquel passe le chemin de fer avant d'arriver à Combles, sur le chemin de Hem à Maurepas et à Combles ; il borde la route d'Albert. Quant à la ferme de Monacu, sa possession facilite les communications entre les principaux groupes de nos troupes, en les raccourcissant de 16 kilomètres.

L'attaque menée par nos alliés a embrassé l'ensemble de leur front, depuis Pozières jusqu'au nord d'Hardécourt. Ils font des progrès appréciables à l'est du bois Delville et près de la ferme de Waterlot.

Le 31 juillet, nos alliés avancent quelque peu sur le plateau au nord de Bazentin-le-Petit. Toute la journée, sur la partie française de ce front, les Allemands multiplient les attaques contre le bois de Hem et la ferme de

Monacu, autour de laquelle la lutte est opiniâtre. Après des fluctuations sans importance des éléments engagés, ils sont repoussés avec de fortes pertes.

Du 31 juillet au 1^{er} août et le 1^{er} août, pas d'autre action que celle de l'artillerie sur le front britannique. Nous enlevons, au sud de la Somme, une tranchée entre Estrées et Belloy-en-Santerre : nous y faisons une soixantaine de prisonniers.

Le 1^{er} août, au nord de l'Avre, attaques répétées en vue de nous enlever, après bombardement violent, nos positions dans la région de Lihons ; l'ennemi est repoussé.

Le 2 août, les Anglais progressent dans les tranchées ennemis à l'est de Pozières : l'ennemi ne réussit pas à leur reprendre l'ouest du bois des Foureaux et il bombarde violemment le bois des Trônes. Quant à nous, opérant au nord de la Somme, entre le bois de Hem et la ferme de Monacu, nous enlevons un ouvrage puissamment fortifié, âprement défendu. Au sud de la rivière, une attaque dans la région d'Estrées nous donne une tranchée allemande au nord-ouest de Denécourt : les contre-attaques sont repoussées.

Du 2 au 3 août, l'artillerie de nos alliés en Picardie est fort occupée à riposter à celle de l'ennemi : ce dernier profite de la nuit pour essayer de reprendre le bois Delville ; par quatre fois, on le repousse ; il ne revient pas à la charge. Le 3 se passe en luttes d'artillerie sur le front britannique : quelques progrès des Anglais au nord de Bazentin-le-Petit. Dans notre secteur, nous repoussons des attaques sur Monacu et le bois de Hem et, au sud de la Somme, sur nos positions au sud d'Estrées.

A Verdun, nos troupes, prenant à leur tour l'offensive avec un courage qu'on ne pourra trop admirer, réalisent de sérieux progrès.

Le 28 juillet, nos feux brisent une attaque dirigée contre nos positions de la rive droite de la Meuse, à l'ouest de Thiaumont.

Le 29, même rive, échec et pertes sérieuses de l'ennemi dans une tentative contre nos redoutes dans le ravin au sud de Fleury. Nous nous élargissons en enlevant quelques tranchées au nord de la Chapelle-Sainte-Fine et les environs de Thiaumont. Sur la rive gauche, autre échec pour l'ennemi dans son attaque contre la côte 304. Sur les deux rives, bombardement intense.

Le 30 voit les Allemands revenir à la charge contre la redoute dans le ravin au sud de Fleury ; ils recommencent aussi contre nos positions à l'ouest de Thiaumont : autant d'échecs. La région de Fleury, le bois de Vaux, le bois Fumin, Vaux-le-Chapitre est bombardée sans discontinuer.

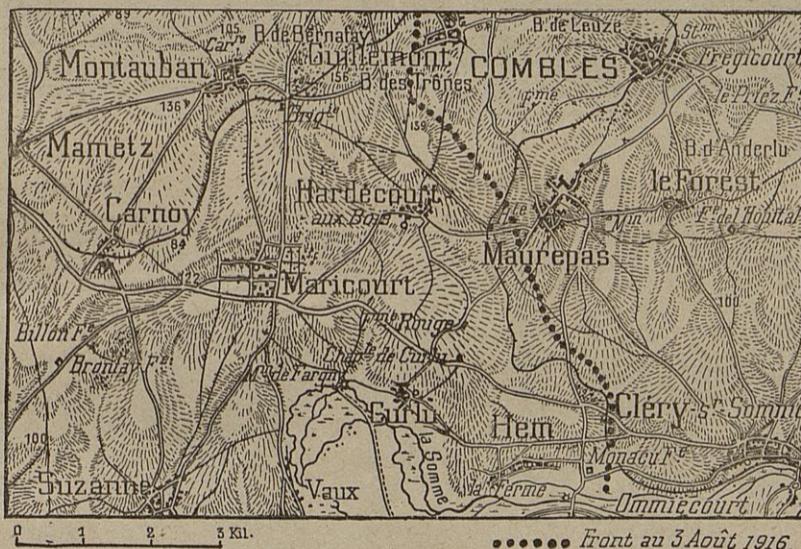
Le 31, rive gauche, les Allemands ne peuvent faire aboutir une attaque sur les pentes Nord-Est de notre côte 304, Rive droite, ils ne sont pas plus heureux dans la partie Ouest du bois de Vaux-le-Chapitre qu'ils essaient d'enlever à la grenade. Mais nous progressons un peu au sud-ouest de Fleury et y faisons des prisonniers.

Du 31 juillet au 1^{er} août, rive droite, la région de Thiaumont, le bois Fumin, la Laufée reçoivent en masse des obus de gros calibre. C'est la préparation d'une attaque que les Boches prononcent enfin le 1^{er} août sur nos ouvrages à l'ouest et au sud de Thiaumont : leur élan se brise sur notre résistance. Nos contre-attaques nous font progresser au sud de Thiaumont. Autre insuccès allemand sur le front de Vaux-le-Chapitre-le Chesnois.

Le 2 août, la lutte sur le front Vaux-le-Chapitre-le Chesnois se propage jusqu'au sud de Damloup ; l'émission de gaz suffocants permet à l'assaillant de gagner un peu de terrain dans le bois de Vaux-le-Chapitre et au Chesnois : partout ailleurs, sur la rive droite, il est repoussé. Nous-mêmes avons effectué plusieurs attaques depuis la Meuse jusqu'au sud de Fleury où nous avons enlevé deux tranchées et d'autres ouvrages.

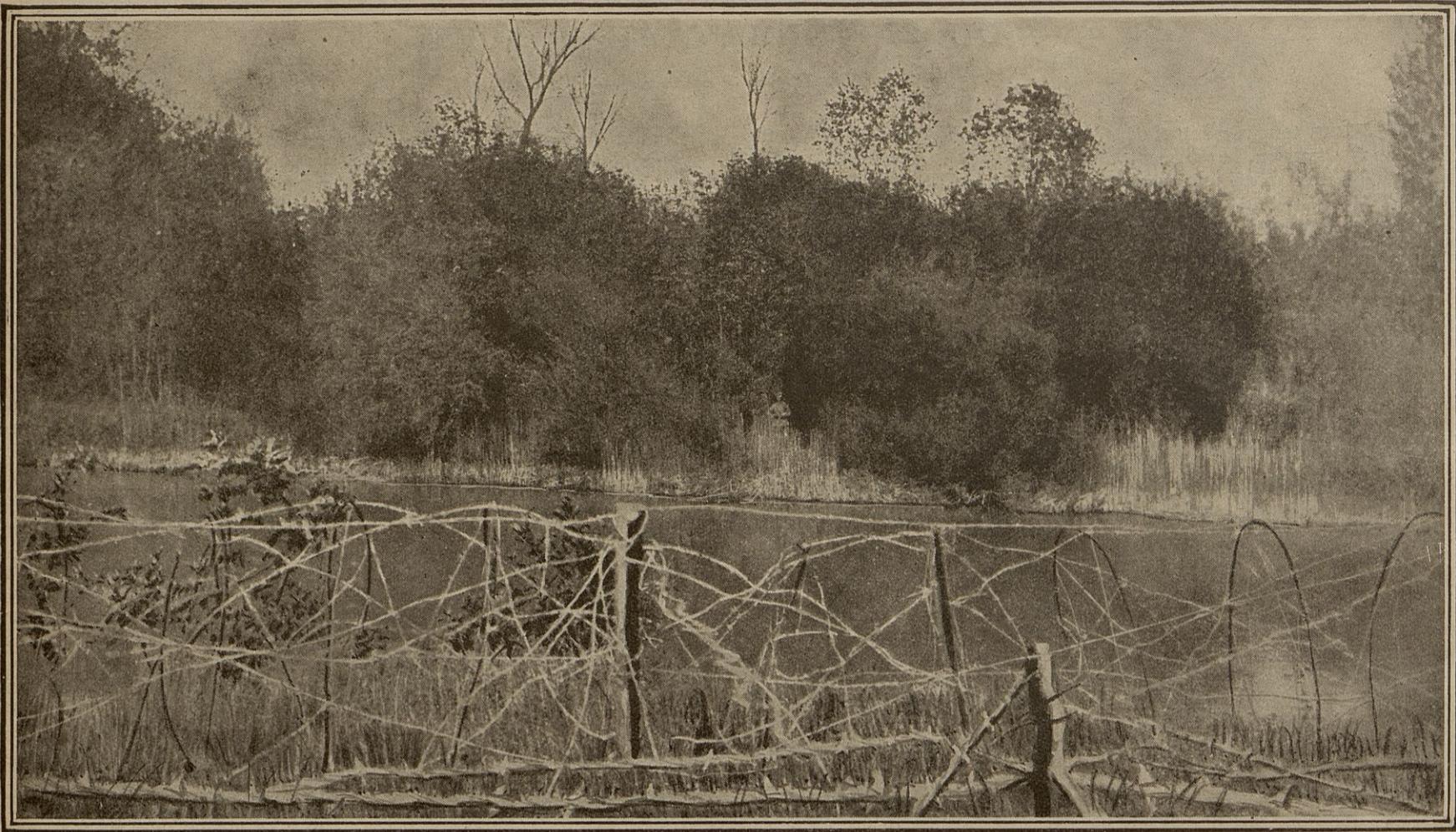
Le bombardement de nos positions continue. De même sur la rive gauche, où nos lignes du Mort-Homme sont particulièrement visées par l'artillerie.

Dans la région de Verdun, nous avons à enregistrer de gros succès pour clore cette revue. Outre que nous avons repoussé partout les rageuses contre-attaques des Allemands, le 3 août, nos vaillants soldats ont repris en totalité le village de Fleury, enlevé en des attaques successives toutes les tranchées comprises entre Thiaumont et Fleury jusqu'au sud-est de l'ouvrage de Thiaumont et les abords de la côte 320. Enfin ils ont repris la plus grande partie du terrain que nous avions perdu au Chesnois. Le total des prisonniers valides faits par nous dans la région de Fleury s'élève du 1^{er} au 3 août au moins à 1750.



LA RÉGION DE MAUREPAS

DEVANT LES RÉSEAUX DE FILS DE FER



Cette photographie peu banale, prise sur les bords de l'A..., représente une sentinelle allemande, dont les camarades occupent le taillis voisin. C'est à la troisième tentative que notre opérateur put obtenir un cliché satisfaisant.

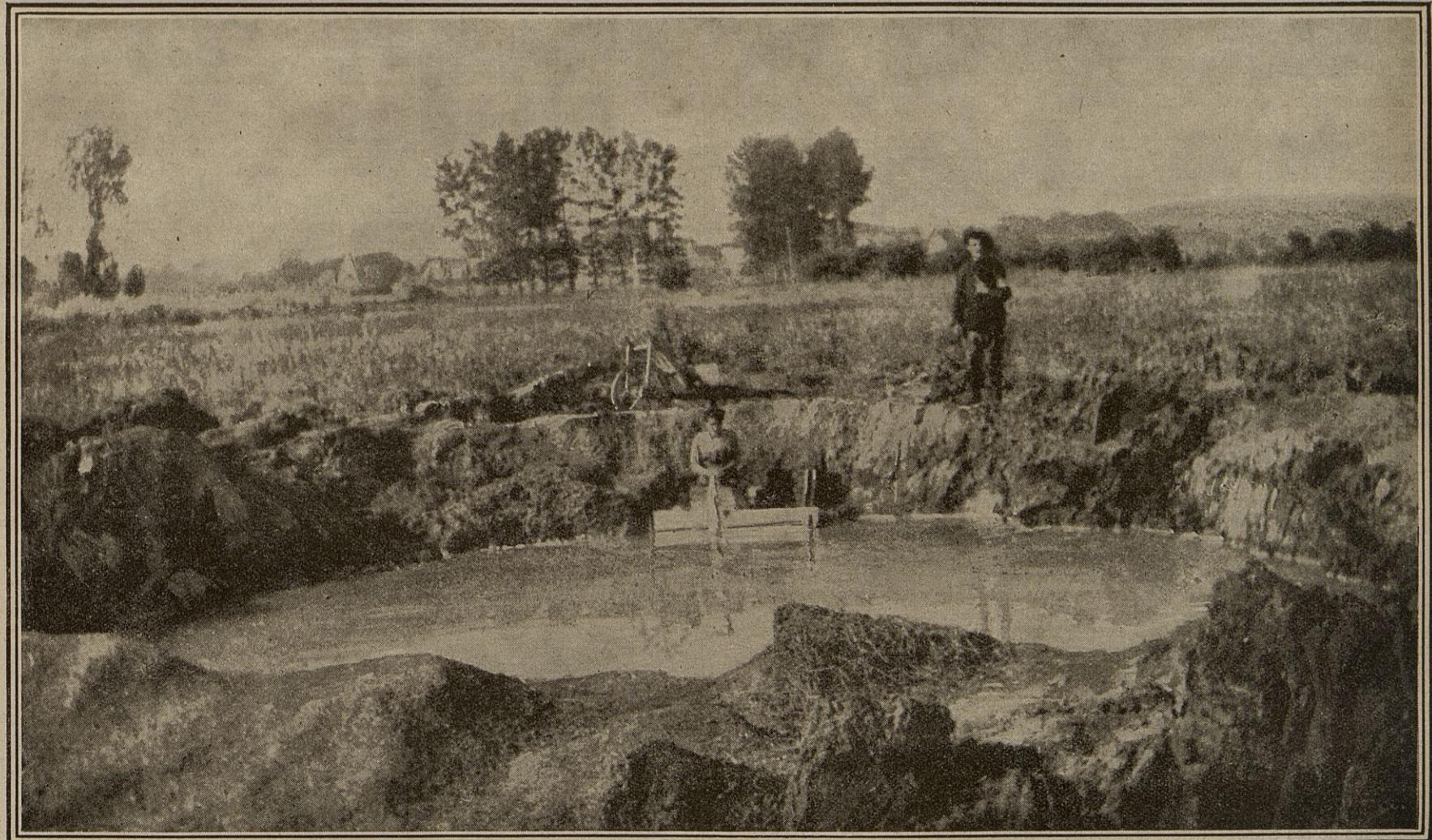


L'attaque a été décidée ; les derniers préparatifs ont été faits ; maintenant il s'agit de pratiquer une brèche dans les fils de fer qui défendent la tranchée contre l'ennemi afin que nos soldats puissent passer ; des cisailleurs, recouverts d'une espèce de cagoule peinte en jaune et en vert qui les dissimule aux regards des Boches, se glissent sous les fils de fer pour les couper ; l'opération, très périlleuse d'ailleurs, se fait avec succès et nos poilus pourront bondir vers l'ennemi.

LA GUERRE EN PICARDIE



Les voitures de la Trésorerie, accompagnées de leur escorte, arrivent sans se presser. Leur lenteur fait pester le poilu qui les attend avec impatience, non pas tant pour la solde qu'elles apportent que pour les lettres et les colis venant du pays.



Si le soldat français est débrouillard, sa ménagère ne l'est pas moins. Celle-ci, au lieu de porter son linge au lavoir, très loin du hameau, tire parti de l'excavation qu'une marmite allemande a ouverte dans le sol et que les pluies ont remplie d'eau. Elle fait sa lessive dans cette mare aussi tranquillement que si les Boches avaient déjà repassé le Rhin. Ainsi, de la mer du Nord aux Vosges, on voit renaitre la vie. Le paysan de France reprend possession pas à pas de la terre reconquise par ses enfants.

Le tunnel sous la Manche

« Ah ! si nous avions le tunnel sous la Manche ! »

Voilà bien des années et des années que nous entendons retentir cette exclamtion, proférée tantôt par des Français, tantôt par des Anglais.

Mais jusqu'à juillet 1914 ceux qui la prononçaient avec la plus vive expression de regret ne pensaient généralement qu'à leur utilité personnelle. Ils avaient souffert ou ils craignaient de souffrir de ce mal atroce que les Anglais appellent *sea-sickness* et les Français *mal de mer*. Et ils raisonnaient comme avait fait la reine Victoria, répondant, lorsqu'on lui parla pour la première fois du projet de tunnel entre la France et l'Angleterre : « Vous pouvez dire à l'ingénieur français que, s'il réussit à faire cela, je lui donne ma bénédiction en mon nom personnel et au nom de toutes les ladies de l'Angleterre. »

Depuis août 1914, la phrase a un tout autre sens, un sens bien plus grave, bien plus élevé, le sens d'un regret bien autrement cuisant.

Et il n'est personne en Angleterre qui ne regrette d'avoir négligé la phrase prophétique écrite dans le *Fortnightly Review* par l'illustre auteur de *Sherlock Holmes*, par le pénétrant romancier sir Arthur Conan Doyle, en 1913 :

« Les Allemands ont fait le canal de Kiel en prévision de la guerre. Notre réponse doit être le canal sous la Manche qui nous liera davantage à notre alliée la France. »

En réalité, depuis des années, depuis de trop longues années, tous les esprits sérieux en Angleterre aussi bien qu'en France sont d'accord sur les deux faits essentiels : la possibilité géographique, géologique et mécanique de construire et d'exploiter le tunnel, d'une part ; et, d'autre part, l'immense utilité pratique et économique d'une pareille construction et d'une pareille exploitation.

L'Angleterre sentait même si bien l'importance de l'afflux en voyageurs, en marchandises et en affaires nécessairement promis par ce tunnel que le journal satirique *Punch* n'hésitait pas à traduire les espérances britanniques sous cette forme humoristique. Le père Neptune apparaissant devant Albion lui disait avec amertume : « Regardez, madame, j'ai toujours été votre protecteur, et maintenant j'entends dire que vous avez l'intention de miner mon empire ! » A quoi l'Angleterre répondait : « Eh bien ! le fait est que je désire voir un plus grand nombre de mes amis et que je ne suis jamais très bien quand j'ai eu le mal de mer. »

Voir un plus grand nombre de ses amis, soit en allant les trouver chez eux, soit en les invitant à venir chez elle, tel était, en effet, le désir ardent de l'industrie anglaise.

Et ce désir n'est ni récent ni superficiel : il a quarante années d'existence et internationales officielles et il a été exprimé par les commissions nationales et internationales les plus qualifiées. En particulier le 30 mars 1876, la commission de six membres, trois Français et trois Anglais, qui déposa un projet en dix-huit articles « pour servir de base au traité à conclure entre la France et l'Angleterre relativement à l'entreprise du tunnel et du chemin de fer sous-marins », paraissait réellement avoir supprimé toutes les objections et résolu tous les problèmes.

Mais une opposition irréductible, depuis quarante ans, a toujours remis en question le principe même d'un travail sur la possibilité duquel tout le monde était pleinement d'accord. Cette opposition était militaire. L'état-major anglais affirmait que le tunnel serait une « voie d'invasion ». Il suppliait l'Angleterre de ne jamais ouvrir cette porte souterraine qui devait rompre au détriment de la Grande-Bretagne le « splendide isolement de ses îles défendues par les flots et par les escadres contre les envahisseurs possibles ». Il agitait devant les Anglais des spectres effroyables ; et, au détriment de la réalité elle-même, il montrait la ruée des armées d'invasion jaillissant hors d'un tunnel débouchant en plein territoire anglais.

En vain les promoteurs du tunnel démontraient-ils l'inanité de ce cauchemar ; en vain arguaient-ils de l'étroitesse du tunnel, de la facilité avec laquelle quelques mille kilos de dynamite l'eussent instantanément rendu impraticable ; en vain proposaient-ils de terminer aux deux extrémités le tunnel par un viaduc à l'air libre que quelques gros obus de navires eussent pu mettre en miettes au bout de trente secondes !

L'opposition militaire s'entêta, et la puissance de l'image évoquée fut toujours telle sur l'esprit de la foule que, par peur d'une irréalisable invasion, l'opinion officielle anglaise refusa toujours le tunnel pour ces raisons militaires.

C'est précisément pour des raisons militaires qu'elle regrette amèrement aujourd'hui l'inexistence de ce précieux engin.

Si le tunnel sous la Manche avait existé, si le chemin de fer sous-marin avait fonctionné en juillet 1914, quel gain prodigieux en eût tiré l'Entente ! La parole du vieux maréchal de Moltke eût été justifiée : « Il faut empêcher de faire le tunnel, lequel ne pourrait servir à attaquer l'Angleterre, mais serait funeste à l'Allemagne en cas de conflit. »

Funeste à l'Allemagne, certes, il l'eût été, par la rapidité, la sécurité qu'il eût données aux troupes britanniques. Se rend-on compte de l'aisance avec laquelle par cette sûre voie, à l'abri de tout, l'armée anglaise, l'artillerie anglaise, les munitions anglaises, les ravitaillements anglais eussent passé comme un flot inépuisable qui, nuit et jour, coule sans interruption ? Se rend-on compte de la prodigieuse économie de temps, d'argent, d'hommes qui eût été réalisée ?

Plus de ces transbordements lents et onéreux du chemin de fer anglais sur un bateau partant de l'Angleterre, puis de ce bateau, parvenu en France à travers mille périls de mer et de guerre (mines, sous-marins, brume, tempête), sur un chemin de fer français. Plus de ces retards incessants, plus de ces embûches de ports aux quais desquels cargos et paquebots attendent leur tour parfois durant des jours et des jours. Et, partant, libérés du souci de ce gardien-nage étroit, libérés de ce métier de chiens de troupeau, les trois quarts des

navires de guerre de l'Angleterre et de la France eussent pu être rendus à d'autres besognes.

« Ah ! si nous avions eu le tunnel sous la Manche ! » répète-t-on.

Regrets superflus : nous ne l'avons pas.

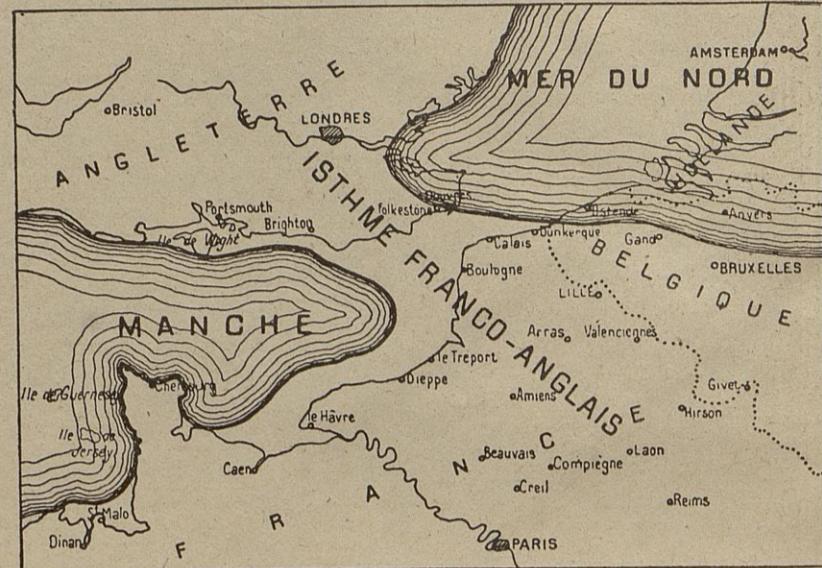
Mais puisque des malentendus quadragénaires sur sa construction ont empêché depuis 1876 que le tunnel sous-marin soit construit pour soutenir la guerre, est-ce une raison pour tarder à le construire afin de profiter de la paix ?

Certes non.

Et la Conférence économique des alliés a très heureusement posé la question avec une netteté et une précision d'excellente augure.

Aussi pourra-t-on et devra-t-on aller maintenant très vite.

La question administrative, géographique et technique est depuis longtemps résolue. Une société est investie, en France, de la concession, par une



L'ISTHME QUI RELIAIT L'ANGLETERRE ET LA FRANCE

loi ; un projet, dressé par M. Sartiaux, existe, projet étudié, poussé à fond, projet qui a sur tant d'autres un avantage : celui d'avoir été précédé de travaux, consistant en une galerie d'essai, prouvant nettement la possibilité de sa réalisation pratique.

Tout le monde est d'accord sur ce point ; et M. Fell prenait texte de cette constatation pour déposer récemment sur le bureau de la Chambre des communes la motion suivante : « La conduite de la guerre a montré les grands avantages qu'auraient retirés l'Angleterre et ses alliés de l'existence d'une voie ferrée sous la Manche ; et l'heure est venue pour le gouvernement d'approuver ce projet, afin que les travaux de construction puissent être commencés aussitôt après la guerre, dès que la main-d'œuvre nécessaire pourra être obtenue. »

La phrase est nette : « travaux de construction commencés aussitôt après la guerre. » C'est le plus bel éloge que l'on puisse faire du projet auquel a collaboré l'ingénieur français L. Breton, qui vient de mourir, projet définitivement arrêté par M. Sartiaux, ingénieur en chef du chemin de fer du Nord et administrateur de la Société française du tunnel sous la Manche.

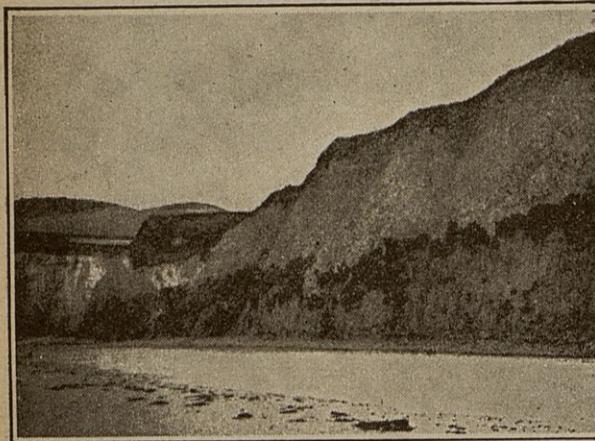
Le progrès et l'admirable précision des études géologiques dans la dernière partie du XIX^e siècle ont fourni à ce projet l'assiette solide sur laquelle il a pu être échafaudé avec des précisions capables de stupéfier les esprits peu au courant de ces études, — encore que certains travaux, comme la construction des tunnels sous-fluviaux du métropolitain, aient habitué le grand public à ce genre de technique.

En réalité, il n'y a pas moins de raisons d'accepter et d'envisager le problème de passer sous un bras de mer aussi étroit que le Pas de Calais qu'il n'y en a de passer sous une montagne comme le Mont-Cenis, le Gothard ou le Simplon. Il faut seulement trouver, vérifier et suivre une couche de terrain susceptible de garantir au tunnel une imperméabilité radicale et complète contre les infiltrations d'une part, contre les éboulements d'autre part.

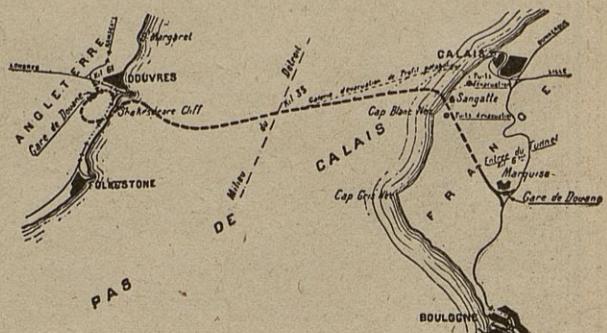
Or cette couche existe dans le Pas de Calais. Lorsque eut disparu la mer cénonmanienne, c'est-à-dire à l'époque miocène, un isthme solide pendant de longs siècles unit la France et l'Angleterre. Rongé peu à peu par les érosions des deux mers qui l'enserraient, cet isthme a peu à peu fondu, devenant un détroit. Ce détroit continue d'ailleurs à s'élargir : les courants rivaux de la Manche et de la mer du Nord élargissent le channel, le Pas de Calais. Cette usure est lente d'ailleurs : vingt mètres par siècle sur chacun des deux rivages, au total quarante mètres. C'est en somme assez peu de chose : le Pas de Calais a juste quarante mètres de largeur en plus qu'au temps où Bonaparte le contemplait du camp de Boulogne. Ceci n'est donc pas pour apporter une gêne dans les calculs de travaux, car, suivant les calculs les plus autorisés, il aurait fallu quarante mille ans pour amener le détroit à ses dimensions actuelles.

Peut-être peut-on se demander si cette érosion des falaises riveraines se produit également sur le fond de la mer, et si la violence des courants alternatifs et la brutalité des renversements de marée ne produisent pas une usure du fond, un creusement du chenal. La question ne paraît pas devoir être posée ; cette usure du fond doit être, elle aussi, assez minime pour ne pas inspirer de craintes et peut-être, en outre, est-elle contrebalancée par l'afflux de dépôts provenant des érosions riveraines.

Ce fond a été l'objet d'études extrêmement sérieuses. Les deux falaises



LA COUCHE DE CRAIE QUI ENVELOPPE LE TUNNEL



LE TRACÉ DU TUNNEL

opposées sont de composition absolument parallèle ; le Français Thomé de Gamond, l'Anglais sir John Hawkshaw, de 1855 à 1875, par une série de recherches et de sondages s'entrecoupant et se contrôlant réciproquement, ont commencé une enquête minutieuse tendant à étudier le fond de manière à constater si ce fond était, comme les falaises à leur base, un composé à la fois très résistant et très imperméable de craie et d'argile. Cette grande étude a été reprise de 1876 à 1877 par les deux ingénieurs géologues Potier et de Lapparent, dont sept mille coups de sonde, donnés avec un appareil spécial, ont prouvé la réalité de l'hypothèse tout à fait favorable au projet.

Parmi les couches géologiques ainsi déterminées, les explorateurs ont reconnu une couche de craie argileuse grise qui ne contient aucun silex, qui est parfaitement homogène et ne laisse place à aucune fissure, couche qui possède une épaisseur moyenne de 60 mètres environ et qui est apparue comme formant un lieu de passage particulièrement favorable.

Les travaux d'expérience immédiatement entrepris ont été menés sur une assez grande échelle. A Sangatte, il a été creusé sur le rivage, et jusqu'à 60 mètres au-dessous du niveau de la mer, un puits à grand diamètre. Du fond de ce puits est partie une galerie mesurant 2 m 14 de diamètre, galerie qui fut poussée sans aucune difficulté et sans aucun inconvénient sous le lit de la mer jusqu'à 1.840 mètres du rivage. Tout un outillage — usine, deux machines à vapeur de 300 HP, des compresseurs d'air, des puits d'épuisement — fut installé, préparé et est depuis lors resté en excellent état.

Le seul problème consiste à suivre méticuleusement le centre de cette couche de craie grise argileuse, sans sortir de cette sorte de gaine naturelle protectrice dans laquelle le futur tunnel sera creusé en toute sécurité, comme un tube enveloppé de sa muraille imperméable. D'après les calculs les plus autorisés, le tunnel devra partir assez loin de la côte d'un point situé au-dessus du niveau de la mer, et plonger assez profondément, car au centre du détroit, il se trouvera, pense-t-on, à environ 95 mètres au-dessous du niveau de la mer.

La rapidité de ce profil pouvait présenter de graves inconvénients au temps où l'on ne connaissait d'autres moyens de transport que la traction à vapeur. L'emploi de la traction électrique simplifie énormément la question ; et les travaux du métropolitain de Paris ainsi que les expériences qui en découlent donnent à ce sujet de très intéressants renseignements.

D'autre part, quelle que soit l'imperméabilité du tunnel, il est pratiquement impossible d'éviter les infiltrations d'eau. Il a donc fallu envisager l'épuisement des eaux susceptibles de s'accumuler au centre de cette immense courbe. Une galerie d'écoulement, indépendante du canal lui-même, partira de la côte et, contrairement au tunnel, sera plus élevée en son centre qu'en ses extrémités. Pour cela, cette galerie, au lieu de partir de 60 mètres et de descendre à 95 mètres en son milieu, partira à ses deux extrémités de 120 mètres et remontera vers le milieu du détroit, formant un dos d'âne. Ce dos d'âne, en son point culminant, rencontrera le tunnel en sa courbe descendante maximum et recueillera toutes les eaux errantes qui auront pu s'y introduire. Ces eaux naturellement tomberont dans la galerie et descendront vers les deux rivages où des pompes d'épuisement les hisseront à la surface du sol, assurant ainsi l'épuisement permanent du tunnel.

Cette combinaison ingénieuse est d'une réalisation très simple et très pratique.

La galerie d'écoulement, commencée la première, servira en outre de rameau d'étude et d'expérience et permettra de tracer la galerie principale à coup sûr sans rien craindre.

Naturellement il a fallu se livrer à une série de calculs extrêmement précis pour préparer les avant-projets du travail. On considère qu'avec les méthodes

Or, dans le projet de M. Sartiaux, concerté avec M. Fox, de la gare française à la gare anglaise, la distance sera de 60 kilomètres dont 53 kilomètres en tunnel. Ce qui donne une dépense globale de 400 millions environ. Il faut remarquer que pour ce prix on aura non seulement le creusement à effectuer, mais aussi le transport à la plus proche extrémité du tunnel, par conséquent à 27 kilomètres lorsqu'on arrivera au centre, le percement ayant lieu par les deux côtés à la fois, d'une masse énorme de déblais. Cette masse, au total, pour les 53 kilomètres, atteindra environ 4 millions de mètres cubes et on compte que, pour terminer percement et déblaiement, il faudra environ quarante-huit à cinquante-cinq mois, soit quatre ans à quatre ans et demi.

Maintenant se pose la grosse question : le tunnel paiera-t-il ? Les 400 millions ainsi engagés, et qu'il sera prudent de porter à

500 pour tous les travaux accessoires nécessaires, seront-ils productifs ?

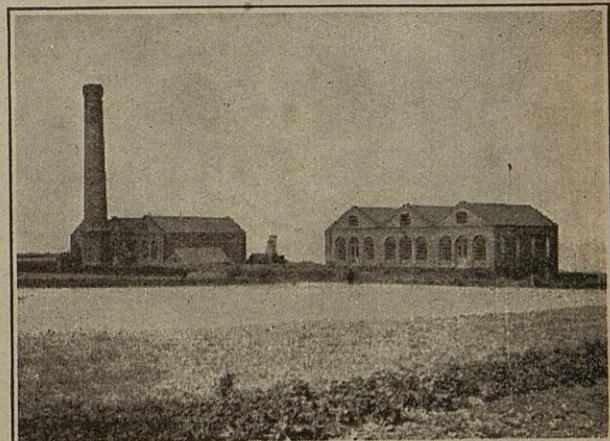
Oui, affirment les promoteurs, et très productifs : ils donneraient, dit-on, une trentaine de millions de revenu annuel, soit plus de 8 pour cent.

On estime en effet que la traversée du tunnel se fera en quarante minutes pour les trains de voyageurs pesant 400 tonnes environ et en une heure et demie pour les trains de marchandises pesant 900 tonnes. On pense que dans chaque sens pourraient passer une moyenne de vingt à vingt-quatre trains de voyageurs par jour et autant de trains de marchandises. En fait, le chiffre de quinze trains par jour paraît un peu faible, celui de trente trains un peu fort. M. Sartiaux, faisant entrer en ligne diverses considérations d'ordre technique, en arrive à penser que le tunnel pourrait donner passage à 10 millions de voyageurs par an et à 10 millions de tonnes de marchandises dans le même laps de temps. On ira de Paris à Londres en cinq heures et demie et, partant le matin de l'une de ces deux villes pour l'autre, on sera de retour chez soi le soir même après avoir fait toutes ses affaires.

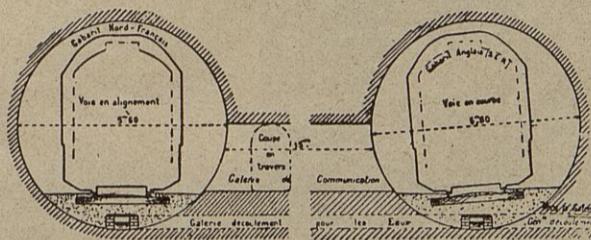
Quant aux marchandises, il est évident cependant que le fret lourd, le charbon par exemple, ne cessera point d'emprunter la voie de mer : or le charbon constitue une part extrêmement importante du trafic franco-anglais : 10 millions de tonnes sur un total de 13 millions de tonnes de marchandises. Et ce trafic est beaucoup moins considérable en valeur qu'on ne le pense généralement : de 1902 à 1912, il a augmenté seulement de 3,6 par an, passant de 2.371 millions à 3.227 millions : un peu plus de 3 milliards de francs ! C'est bien peu de chose si l'on songe qu'avec les chiffres donnés par M. Sartiaux pour le tunnel, on arrive à un transit de 10 millions de tonnes par an, et que certains même prédisent la possibilité d'arriver à un total de 40 millions de tonnes par an.

Il y a donc là de quoi développer largement et utilement nos relations économiques avec nos alliés et voisins : les 10 millions de tonnes de charbon continueront à voyager par mer, il serait trop coûteux de les faire passer par le tunnel. Mais les 3 millions de tonnes de marchandises restantes peuvent se doubler, se tripler, se quintupler au meilleur bénéfice de l'Angleterre et de la France.

Il ne faut pas oublier que l'Angleterre importe une masse formidable de produits alimentaires. Plus peuplée que la France mais moins grande, l'Angleterre loge 45 millions et demi d'habitants sur un territoire qui atteint tout juste 314.628 kilomètres carrés. Aussi lui faut-il faire venir du continent

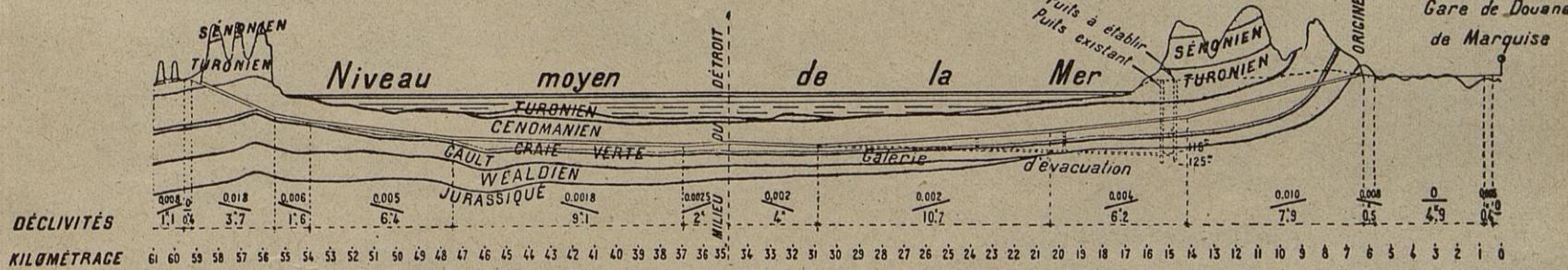


L'USINE DE SANGATTE



COUPE TRANSVERSALE DES DEUX GALERIES DU TUNNEL

ANGLETERRE PROFIL EN LONG DU TUNNEL FRANCE



actuelles il faudra assurer le passage quotidien de 1.200 travailleurs au minimum et la sortie de 4.000 tonnes de déblais représentant le travail d'extraction d'une journée.

Depuis tant d'années que le projet est en prévision, les progrès de la mécanique, les systèmes nouveaux de perforation, de déblaiement, les méthodes de creusement avec cimentation et congélation ont fait de tels pas que l'on peut réduire au minimum ces difficultés et le délai du travail.

La galerie d'écoulement est prévue pour un diamètre de 3 mètres environ. Le tunnel lui-même présenterait deux galeries circulaires, parallèles et indépendantes, séparées l'une de l'autre par 15 mètres de muraille naturelle laissée intacte, avec simplement tous les 100 mètres un rameau de communication. Chacune des deux galeries aura environ 6 mètres de diamètre.

Bien entendu, la question chiffres a fort inquiété les promoteurs du projet. Des sommes un peu fantaisistes avaient été fixées *a priori* : 125 millions, disaient les uns ; 250 millions, affirmaient les autres. Séduits par la nouveauté du projet, par son audace, les ingénieurs américains offraient de construire le tunnel à forfait pour des sommes modiques.

En fait, il faut tabler sur une dépense de construction qui atteindra le prix assez fort de 8 millions par kilomètre. Pour avoir un point de comparaison, on peut rappeler que les tunnels du métropolitain valent 1.500.000 francs à 2 millions le kilomètre.

ou des colonies 2 millions de tonnes de maïs, 215.000 tonnes de beurre, 120.000 tonnes de fromage, 6 millions de tonnes de blé, 150.000 tonnes de pommes de terre, 215.000 tonnes de lard et de jambon, 150.000 tonnes de viandes diverses, 415.000 tonnes de bœuf, 270.000 tonnes de mouton, 400.000 tonnes de riz, suivant les calculs de M. Leroy-Beaulieu ; en tout, au moins 10.000.000 de tonnes de produits alimentaires. Une bonne partie de ces produits empruntera le sol français et la voie de fer sous-marine.

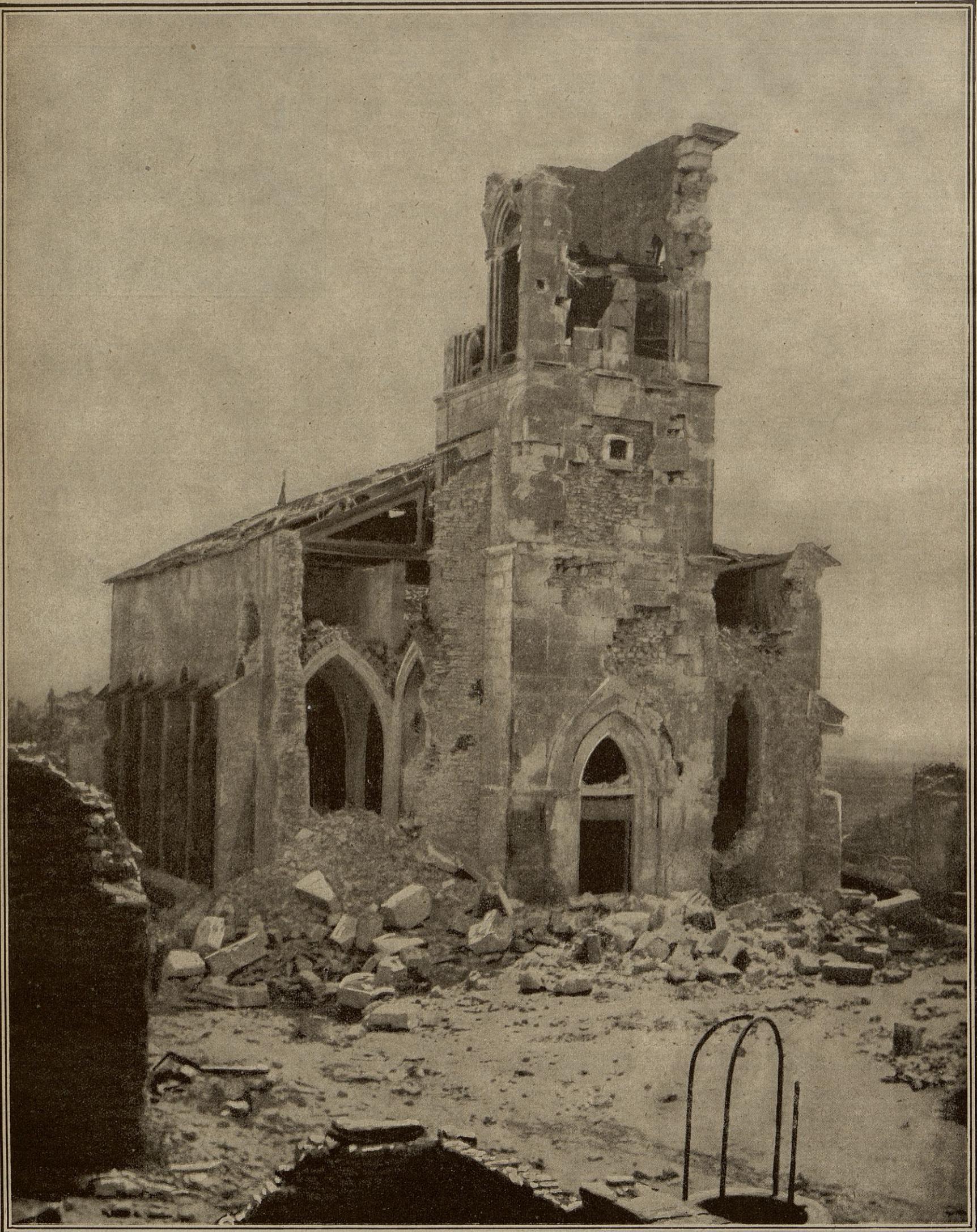
En outre, cette voie du tunnel servira à relier l'Angleterre par ligne directe sans transbordement à l'Europe centrale, à l'Europe balkanique, au port de Brindisi, terminus de la Malle des Indes.

A étudier le développement économique promis par le tunnel, on voit aisément qu'au point de vue strictement financier, l'entreprise sera avantageuse et qu'au point de vue général, elle promet un magnifique avenir d'expansion industrielle et commerciale.

Rien ne sert de regretter maintenant les erreurs de calcul qui nous ont privés de ce précieux engin, qui serait si utile pour la conduite de la guerre actuelle ; mais il serait impardonnable de ne pas profiter de la leçon et de négliger sa construction en vue de la grande renaissance dont la victoire définitive donnera le signal.

GEORGES-G. TOUDOUZE.

LES RUINES DE L'ÉGLISE DE LIMEY



Un réveil d'activité se remarque depuis quelques jours sur notre front de Lorraine : la canonnade reprend dans le secteur de Flirey, dans cette partie de la Woëvre où de vifs combats se sont livrés ; l'église de Limey en porte des traces douloureuses : le clocher est démolie, les voûtes sont crevées ; tout le village a également souffert du bombardement des batteries allemandes établies au bois de Mortmare, d'où elles dominent cette région qui a été si cruellement éprouvée par la rage de nos ennemis.

LA T. S. F. ET L'AVIATION



Au début de la guerre, les avions d'observation correspondaient avec nos lignes au moyen de la télégraphie optique ; certaines évolutions avaient une signification convenue. Aujourd'hui chacun d'eux est pourvu d'un appareil de télégraphie sans fil, qui lui permet de lancer des messages que recueillent des antennes, ainsi que le montre notre photographie. Dans le médaillon, un chef de poste, les récepteurs aux oreilles, enregistre la communication d'un avion.

L'HÉROÏSME DE NOS AVIATEURS



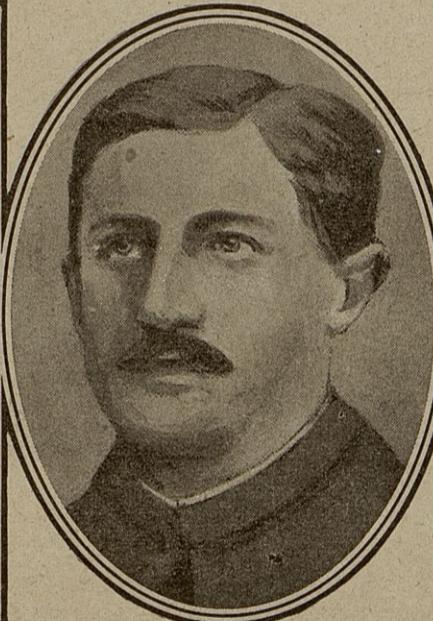
Le général Joffre félicite les trois aviateurs F..., L... et M..., qui, par leur habile manœuvre, forcèrent un albatros allemand à atterrir intact dans nos lignes dans la région de Verdun.



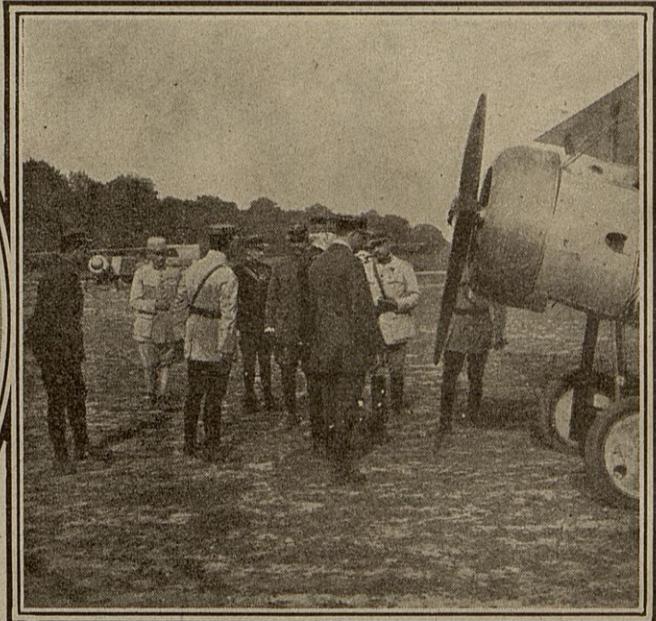
L'albatros que nos hardis aviateurs obligèrent à atterrir dans nos lignes, en lui trouant son réservoir et en blessant le pilote, deux de nos pilotes l'ont amené par la voie des airs à Paris.



Le général Joffre félicite le sous-lieutenant Guyenemer qui vient d'abattre, à Barleux, en Picardie, son douzième appareil allemand.



MAQUART de TERLINE
Maréchal des logis,
mort héroïquement à 24 ans.



Le général Joffre examine avec ses officiers le mécanisme de l'albatros allemand récemment capturé intact près de Verdun.



Le 27 juillet, l'aviateur de Terline attaqua un appareil allemand qui survolait Châlons. Il venait d'ouvrir le feu, lorsque sa mitrailleuse s'enraya. On le vit alors foncer sur l'adversaire, le culbuter et l'entraîner dans sa chute. Les deux appareils brisés par l'abordage tombèrent dans nos lignes, à très peu de distance du front, avec les corps sans vie de leurs pilotes. L'allemand était monté par deux aviateurs. A gauche, les débris de l'avion français; à droite, ceux de l'albatros.

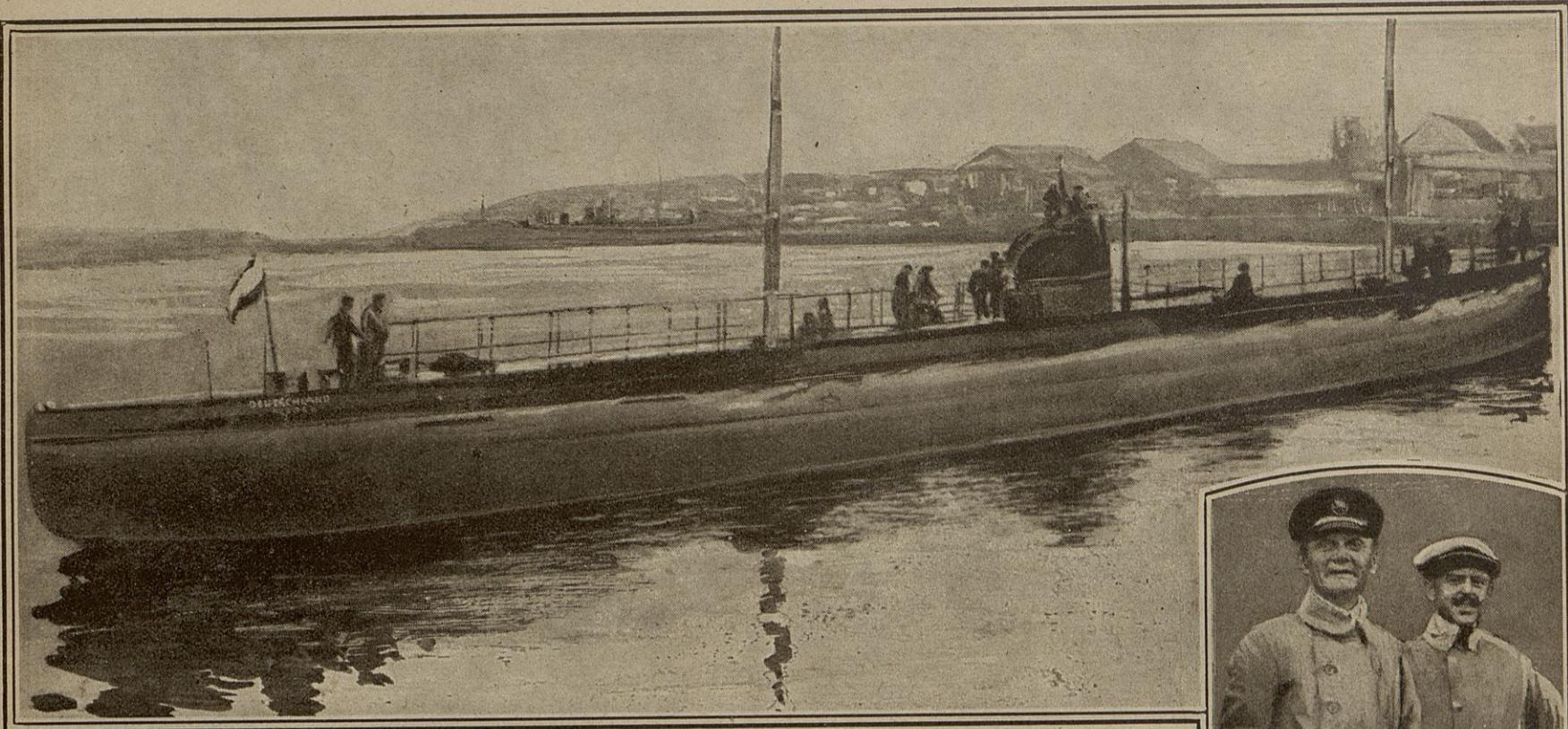


UNE CHASSE PEU BANALE



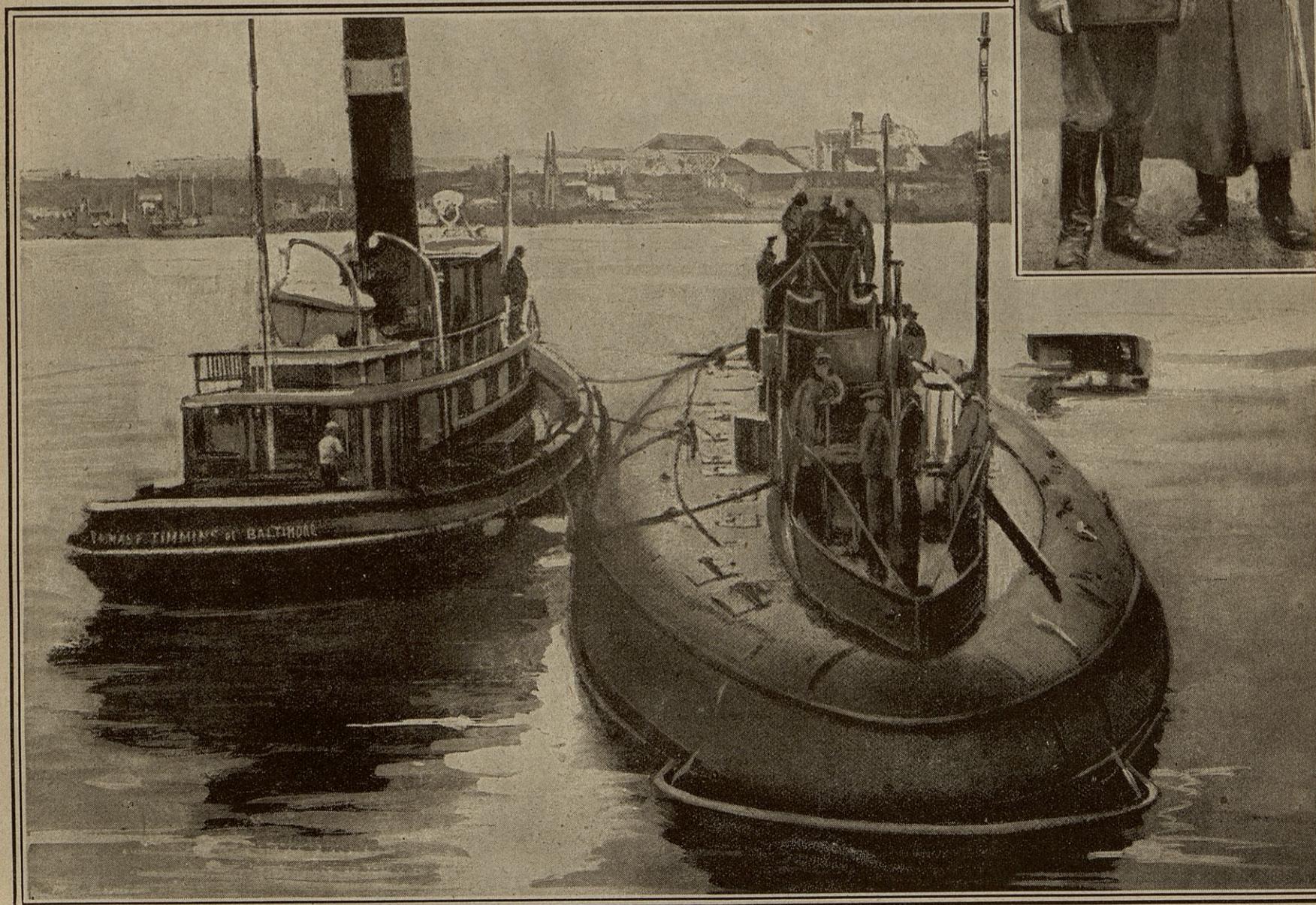
Chasser le Boche ou l'oiseau de proie, c'est tout un ; sauf, toutefois, que le premier est autrement malaisant que le second. Ainsi un de nos aviateurs, de retour d'une reconnaissance sur les lignes ennemis, apercevant un vol de milans se précipita sur eux à toute hélice, les pressant de vitesse : l'un de ces oiseaux de proie resta accroché, les ailes brisées, dans les tendeurs de l'appareil. Dans le médaillon, on le voit encore en vie, menaçant du bec son vainqueur.

LE "DEUTSCHLAND" A BALTIMORE



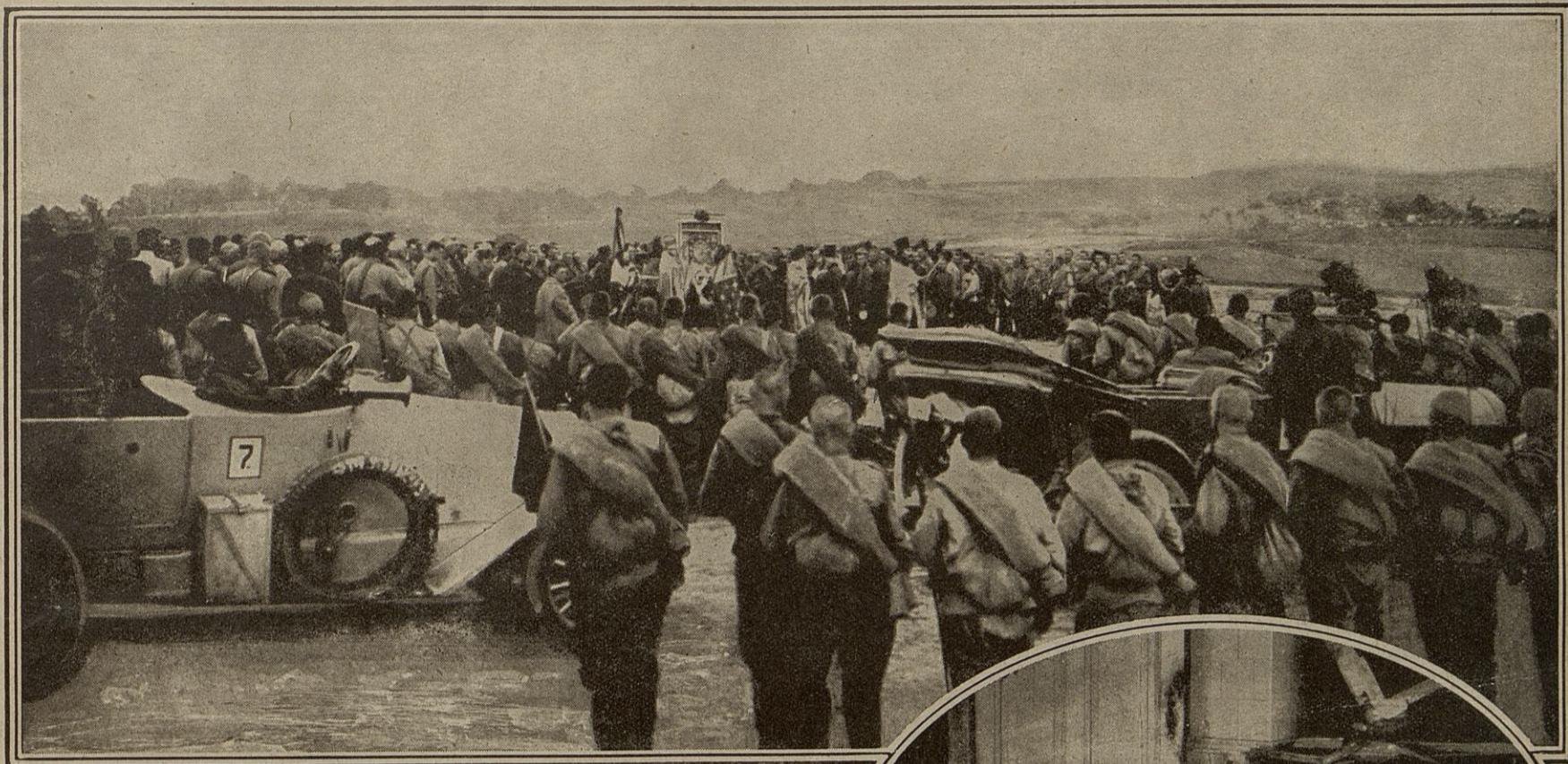
Voici dans le port de Baltimore le « Deutschland », sous-marin allemand qui s'est rendu en Amérique à travers l'Atlantique, grâce à son fort tonnage qui lui permet d'emporter la quantité de combustible nécessaire pour une longue traversée. A en croire ses armateurs, il n'aurait nulle intention belliqueuse ; ce serait un simple navire marchand, devant être bientôt suivi sur cette ligne de plusieurs autres semblables.

Il a embarqué en effet une cargaison de matières précieuses pour l'Allemagne.

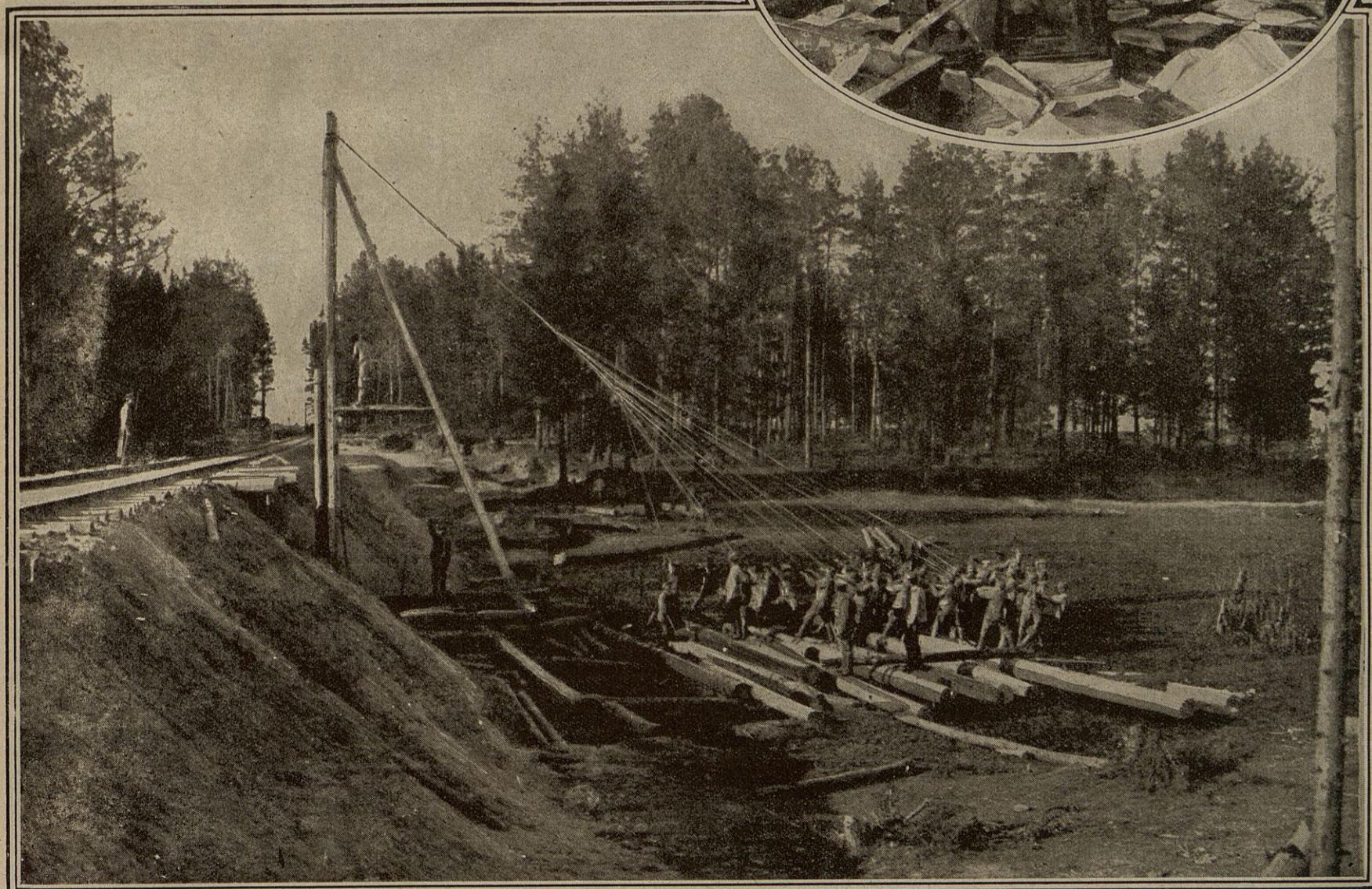


Le « Deutschland », reconnaissable à sa structure, est accosté contre le remorqueur « Timmins » qui alla à sa rencontre, l'attendit douze jours sous le cap Virginie et le convoya à Baltimore. Ce remorqueur appartient aux représentants (américains) de la compagnie allemande déjà formée pour envoyer des sous-marins de commerce dans le monde entier : les Boches ne doutent de rien ! Dans le médaillon, à gauche, Herr Paul Kœnig, capitaine du sous-marin.

LES RUSSES VAINQUEURS DES AUTRICHIENS

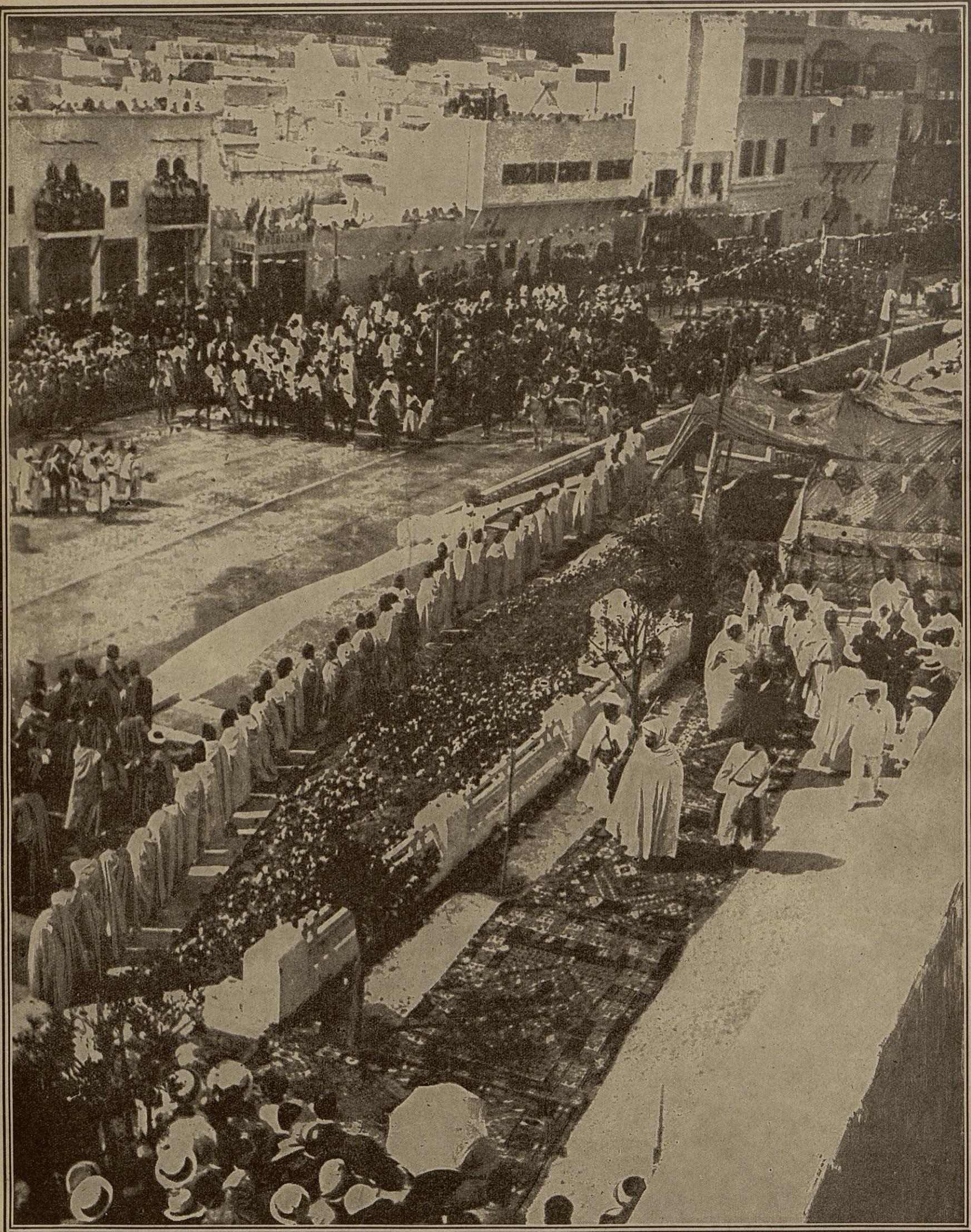


A la veille de la grande offensive contre les Autrichiens en Bucovine, le commandement russe répondant aux aspirations de ses vaillantes troupes fit porter dans leurs rangs l'icône de la sainte Vierge de Wladimir, la plus vénérée du peuple russe. On la voit ici, précédée par les popes, passant sur le front des troupes.



C'est par centaines de mille que les Autrichiens se sont rendus aux Russes au cours de la nouvelle et glorieuse offensive de nos alliés. Les prisonniers sont employés à des travaux publics ; en voici un certain nombre qui refont la voie de chemin de fer près de Monevitchy, sur la ligne de Kovel. Dans le médaillon, une photographie de la caisse d'épargne de Kovel mise à sac par les Allemands.

LE 14 JUILLET AU MAROC



La Fête du 14 Juillet a été célébrée au Maroc avec solennité. A cette occasion le sultan a donné à la France une nouvelle preuve de son loyalisme; le voici, à Rabat, sortant de sa tente avec ses vizirs, venant d'assister à la revue des troupes qui a eu lieu devant le résident général. Au cours de cette cérémonie, le général Barrès reçut la cravate de commandeur de la Légion d'honneur.

LES EFFETS DE NOS OBUS CHEZ L'ENNEMI

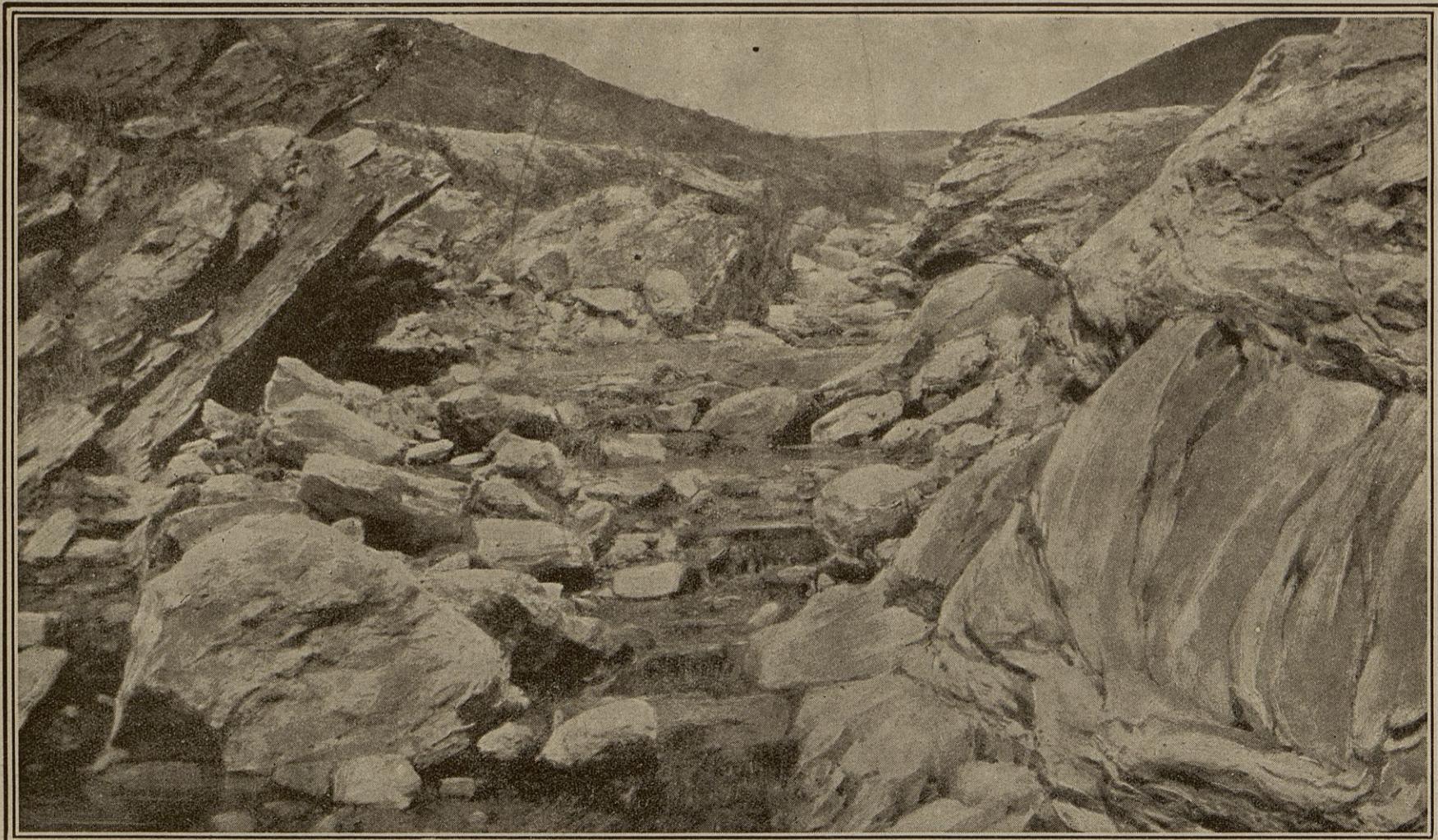


Notre artillerie à longue portée envoie ses obus jusqu'au delà des lignes intérieures de l'ennemi, sur les dépôts de munitions dont l'existence lui est signalée par nos avions. Il se produit des explosions formidables. En voici une, dont la photographie a été trouvée sur un prisonnier allemand. Dans les médaillons, autres aspects de la colonne de fumée épaisse et empoisonnée qui persiste longtemps après la déflagration et par laquelle nos artilleurs apprennent qu'ils ont pointé juste.

PAYSAGES DANS LA VALLÉE DE LA STROUMA



Cette vallée n'est guère parcourue en temps ordinaire que par des pâtres dont les troupeaux broutent une herbe rare, courte, sèche et odorante. Bêtes et gens paressent là sans souci de l'heure qui passe. En Orient le temps ne compte pas. Les villages sont rares, le sol généralement inculte. Mais le ciel est d'une pureté, d'une couleur qui embellissent cette nature ingrate.



Par les grandes pluies il se forme des torrents qui, le long des pentes ravinées, rebondissant sur le roc, bousculant les pierres, dévalent avec fracas, en toute hâte, vers des vallées que leur irruption change en lits de fleuves, mais seulement pour quelques heures ou pour quelques jours. Bientôt revient la sécheresse, et il n'y reste qu'un peu d'humidité dont se contentent de rares roseaux.

En ce moment, il y fait une chaleur torride qui gêne les opérations des armées alliées de Salonique.

L'ARCHIDUC SANGLANT

PAR

JEAN DE LA HIRE

CHAPITRE IV

LES MYSTÈRES DE LA HOFBOURG

Le scandale de l'outrage fait à la princesse héritière rendait impossible désormais toute relation publique entre Rodolphe et Marie. Leurs amours devaient donc entrer dans la voie des complicités louches, des dissimulations continues, des rendez-vous épisés. Et surtout quand elles tyrannisent des âmes passionnée comme celle de Marie Vetsera, autoritaire et brutale comme celle de Rodolphe, ces conditions poussent aux périlleuses imprudences et aux défis les plus insensés.

La démarche de l'archiduc héritier auprès de la comtesse Larisch — dernier acte d'une conscience qui allait sombrer définitivement dans le crime ; — la conversation de la comtesse Larisch avec Marie, et le projet accepté par la jeune Vetsera d'une « retraite » sur la Riviera française : tout cela devenait inutile.

D'un côté, la comtesse Larisch envoyait bien à Rodolphe un court message pour lui dire : « Ma mission a réussi. Marie est raisonnable et quitte Vienne sans objection » ; mais, de l'autre côté, Marie décidait énergiquement de ne pas quitter Vienne.

Au sortir de l'ambassade, les Vetsera regagnaient en toute hâte leur palais. Et là, dans la chambre de Marie, il y eut entre la mère et la fille une scène violente et cruelle, un peu ignoble.

— Tu nous perds ! criait la baronne.

— Tu veux me vendre au plus offrant ! répliquait la fille. J'aime Rodolphe. Je ne me marierai pas. Renonce à la fortune dont tu me faisais le gage.

— Tu déshonores notre famille !

— La Baltazzi ou la Vetsera ? Tu t'es chargée du déshonneur des deux !

Bref, la mère avait conclu :

— Tu ne sortiras plus jamais sans moi.

Et des ordres avaient été donnés pour que Marie ne pût pas sortir du palais. La baronne Vetsera, d'ailleurs, avait une idée pour empêcher que Rodolpheachevât la dépréciation publique de Marie.

Mais la première pouvait écrire. Secrètement, Agnès porta ses lettres. Il y en avait pour Rodolphe et pour la comtesse Larisch, celle-ci étant la confidente des folies passionnées que l'on écrivait à celui-là. Obscurément heureux que Marie restât et fût de plus en plus ardente, car elle avait encore pour lui une saveur de jeune fille sur laquelle il n'était pas blasé, l'archiduc cependant lui en voulut de s'imposer à sa personne, à sa volonté, à ses sens, d'augmenter les complications terribles de sa vie.

Le surlendemain du scandale, vers midi, au retour du Conseil d'Empire auquel il avait assisté comme héritier de la couronne, Rodolphe pensait à tout cela, non sans colère ; et déjà une haine ténébreuse, un désir encore inavoué de violences se mêlait à l'entraînement vaniteux et à la sensualité un peu sauvage qui componaient son « amour » pour Marie.

Ce jour-là, Rodolphe devait déjeuner avec sa femme, dans l'intimité, la scène conjugale qui avait suivi la soirée de l'outrage s'étant terminée par les hypocrites protestations du mari et le pardon sincère de l'épouse. Et ce déjeuner en tête à tête, que Stéphanie demandait avec crainte, Rodolphe l'avait accordé avec un attendrissement apparent, mais avec un réel ennui. Car, vertueuse, simple et bonne, sa femme l'ennuyait.

L'archiduc attendait donc Stéphanie en pensant à Marie Vetsera. Il ne faisait rien. A demi couché dans un fauteuil, les mains abandonnées, il laissait errer dans le vague ses yeux mornes.

Soudain, il tressaillit violemment et se dressa. Sur le marbre lisse d'une console Louis XVI, où ne se trou-

vait d'ordinaire qu'une statuette, une Tanagréenne nue, dont la gracilité juvénile l'incitait souvent à de tibériennes rêveries, les yeux de l'archiduc Rodolphe avaient vu un papier plié en triangle. Et ils se dilataient d'étonnement, d'appréhension, de terreur... Et Rodolphe marcha, se pencha vers la console, regarda de tout près le papier.

Au milieu du triangle blanc se détachait l'empreinte d'un pouce aux lignes en croix.

— Comment ce papier est-il venu là ?... balbutia l'archiduc. Je suis sûr de Loschek ; ce n'est pas lui... Et pourquoi « les Frères », maintenant, m'envoient-ils leur message de cette manière et marqué de ce pouce ?...

Mais l'archiduc eut la sensation qu'il tremblait. Il vit qu'il avait peur. Il se raidit, saisit le papier, le déplia si violemment qu'il le déchira. Mais, malgré la déchirure, il lut :

« Cette nuit, les « Frères du partage » t'attendront. » Ce sera leur dernière attente.

— Et moi, est-ce que je n'attends pas ! s'écria l'archiduc avec un emportement brusque. Ils sont enfin décidés... Moi aussi !...

Il marchait d'un bout à l'autre de la chambre, à grands pas, heurtant les meubles, froissant dans sa main le papier, soufflant et grognant de colère. Mais il s'arrêta et, regardant le papier déplié entre ses deux poings, il gronda rageusement :

— Mais je veux savoir ; l'on ne m'a pas averti comme à l'ordinaire, pourquoi et comment ce papier s'est trouvé là, pourquoi il est marqué de ce pouce, et enfin à qui appartient ce pouce... je veux savoir, et je saurai.

Il se tut, enfonça le papier dans une poche, se composa un visage calme. Une porte venait de s'ouvrir, une tenture se soulevait. Et l'archiduchesse entra.

Déjeuner morne et compassé. Après-midi fastidieusement occupée par des réceptions et des cérémonies

un quart de cercle. Rodolphe alluma la lampe électrique de poche, passa derrière le piano, souleva la lourde tenture, se glissa dessous et franchit le seuil d'une porte basse... La porte se referma, la fente de son ogive se confondant avec les stries d'un revêtement spongieux destiné à absorber l'humidité de la chambre, et dont les murs étaient entièrement tapissés. Et contre la tenture redevenue immobile, le piano reprit automatiquement sa place.

Vieux palais-forteresse, la Hofbourg recèle plusieurs escaliers en colimaçon ; ils descendent des principaux appartements jusqu'aux souterrains creusés au-dessous des caves, et d'où partent diverses galeries qui aboutissent aux sous-sols de certaines maisons de Vienne ; anciennes, modestes, précédées d'un jardinet ou d'une cour, elles ont toutes plusieurs issues sur deux ou trois voies différentes, et elles sont habitées par de vieux serviteurs du palais impérial, qui jouissent là d'une sorte de retraite. Bien entendu, seuls les princes du sang connaissent escaliers, souterrains, galeries et maisons. Ces « dégagements », l'archiduc Jean de Toscane, qui avait la raillerie cruelle, les appelait d'un nom générique, évocateur de tourmentes révolutionnaires et de drames familiaux : « le labyrinthe de l'exil ou de la mort ».

Mais parmi ceux qui connaissent les détours de ce dédale, il en est peu qui soient capables de raconter les épisodes tragiques auxquels son existence a permis de rester inconnus, et qui forment pourtant le fond de l'histoire de la dynastie des Habsbourg.

Cinq minutes après avoir quitté son appartement, ayant franchi à divers étages le seuil de plusieurs portes qui se refermaient d'elles-mêmes sur ses talons, l'archiduc Rodolphe éteignait sa lampe électrique, qu'il glissait dans une poche de sa robe, et il entrait dans une petite salle ronde qui présentait un aspect étrangement moyenâgeux. Elle était voutée en ogive.

Un vieux lustre à bougies, suspendu haut, répandait une lumière des anciens temps. Sauf en deux points qui se faisaient face où se trouvaient les portes d'entrée,

le pourtour de la salle était garni de stalles d'église avec pupitres et appuis-coude, et avec dossiers appliqués au mur fait d'énormes pierres rugueuses et énigmatiques. Douze stalles, six d'un côté, six de l'autre ; au milieu de la salle ronde, une grande table rectangulaire, basse sur de larges pieds ; sur la table, un poignard sans gaine, large, court, luisant, et au-dessus de la table, très haut, le lustre à vingt-quatre bougies...

A la droite de l'archiduc entrant, les cinq stalles étaient occupées,

— à sa gauche, quatre.

Neuf hommes à robe de moine et à capuchon ratabattu étaient là, debout, immobiles, évoquant un mystérieux conciliabule d'inquisiteurs. Sans un salut, sans un mot, Rodolphe prit place dans l'une des deux stalles de gauche. Et debout, et immobile, il attendit. A son entrée, aucune tête ne s'était tournée. Nul ne lui adressa la parole, et il ne parla pas...

Une horloge était fixée au-dessus de la porte faisant face à celle par laquelle était entré l'archiduc Rodolphe. Son tic-tac sonore et lent était le seul bruit que l'on entendit.

Mais, bientôt, ce fut dans la vieille horloge un rauque croassement métallique, puis un heurt sec, et l'heure sonna : tintement grave, prolongé en vibrations, terrible... Un, deux, trois... Tous les encapuchonnés se dressèrent davantage, semblait-il...

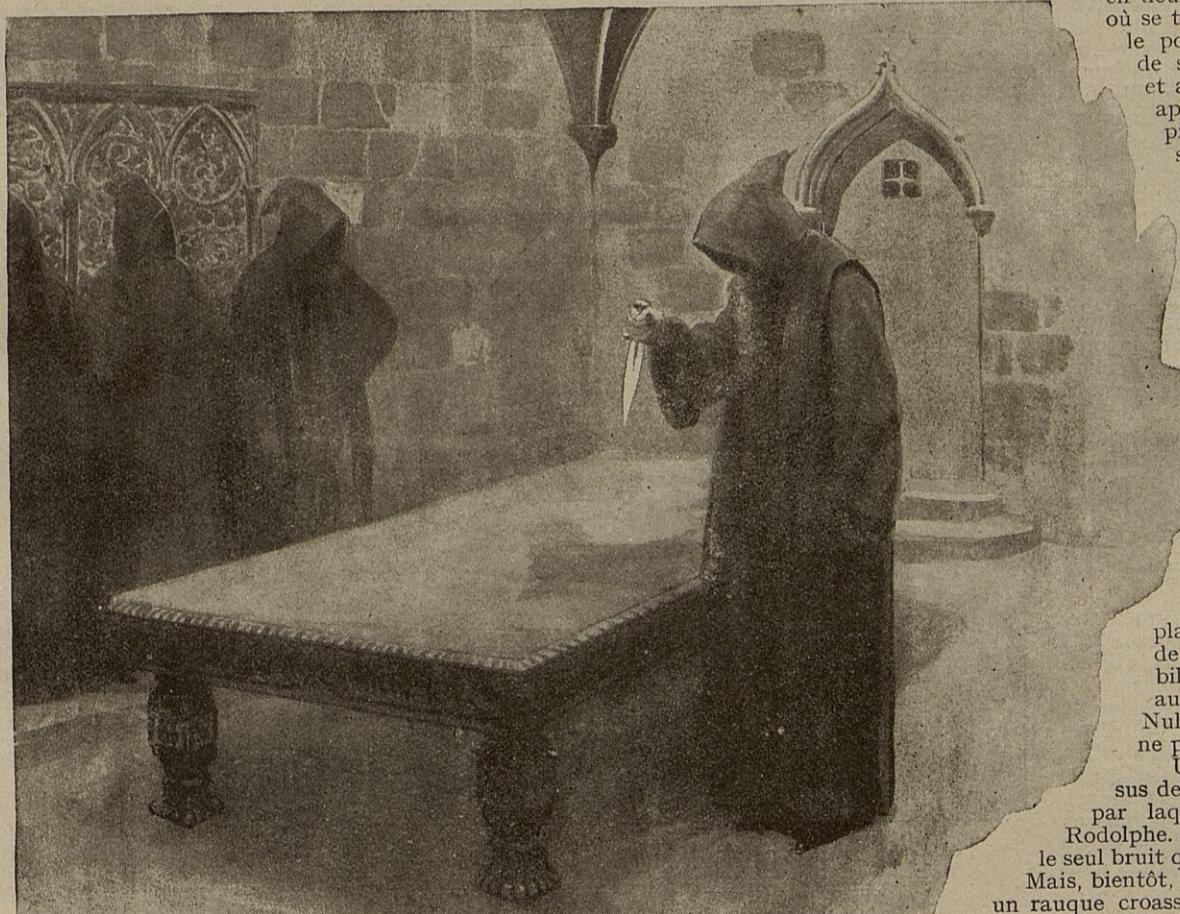
Et au douzième coup, — minuit ! — la porte qui était sous l'horloge s'ouvrit... Un « moine » entra, puis un autre. Le premier prit à droite, le second à gauche... Mais celui-ci, en passant devant la table, s'arrêta, saisit le poignard par le manche, leva le bras, l'abattit et, avec un crissement du vieux bois déchiré, la lame pointue s'enfonça... Le poignard vibrait encore, planté droit, que le dernier entrant était déjà debout, immobile, dans la stalle faisant exactement vis-à-vis de celle où se tenait l'archiduc Rodolphe, héritier du double trône d'Autriche-Hongrie...

Cinq minutes d'immobilité, de silence, de tic-tac cadencé... Puis sonnèrent de nouveau, lentement, les douze coups de minuit.

Et quand les vibrations du dernier coup se furent évanouies, une voix sèche, impérieuse et dure sortit d'un capuchon. Et cette voix disait :

— Rodolphe de Habsbourg, quel jour as-tu choisi pour détrôner, interner, et s'il le faut, tuer ton père François-Joseph I^{er}, empereur-roi d'Autriche-Hongrie ?..

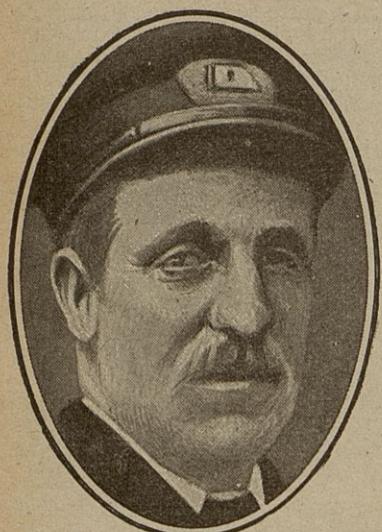
(A suivre.)



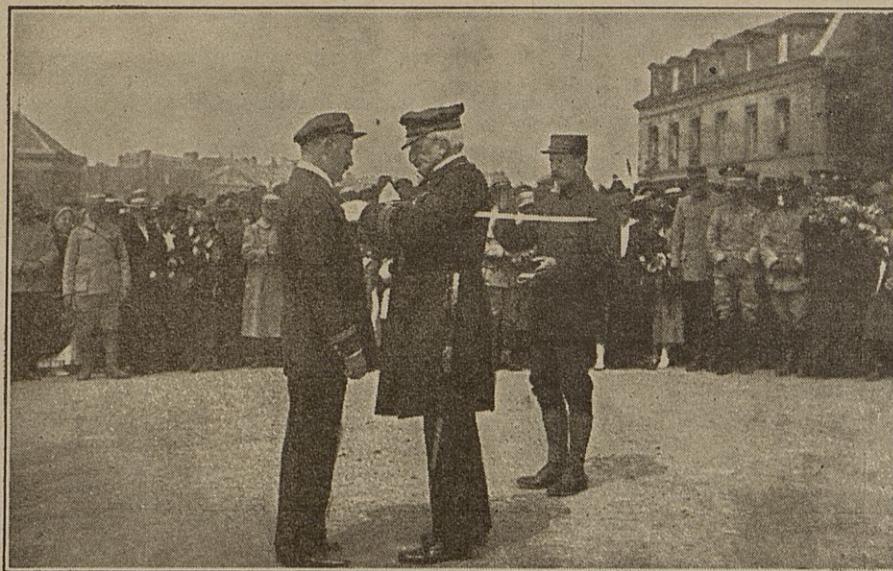
officielles. Dîner de demi-apparat, toute la famille impériale réunie à la table de François-Joseph, rogue et fatigué. Onze heures et demie. L'archiduc héritier se retira et gagna sa chambre. Là, il ouvrit, dans un meuble, un tiroir à secret, et en sortit une lampe électrique de poche, une robe de moine, une robe noire à capuchon ; puis une cotte de mailles d'une merveilleuse finesse, puis une sorte de bracelet auquel était fixé un étui de poignard large et court. Il ôta sa tunique d'uniforme. Il endossa la cotte de mailles, qui le moula comme un jersey. Au-dessus du poignet droit, il boucla le bracelet de telle sorte que l'étui s'appliquait sur l'avant-bras, sa pointe touchant à l'articulation du coude, le manche du poignard prêt à glisser dans la main. Ensuite, il revêtit la robe noire, qu'une corde serrait à la taille. Et il s'encapuchonna. Le capuchon, dont les bords tombaient des épaules sur la poitrine, était fait d'une étoffe qui, tout en rendant invisible le visage qu'elle couvrait, était assez transparente pour que l'encapuchonné pût voir. Par devant, la robe tombait jusqu'aux souliers ; elle traînait un peu par derrière.

L'archiduc pressa fortement la feuille d'acanthe du coin d'une glace sur la cheminée : le piano décrivit

LES CRIMES ALLEMANDS



LE CAPITAINE FRYATT
commandant le "Brussels", fusillé par les
Allemands pour s'être défendu
contre un sous-marin.



Le capitaine Mouttet, commandant du "Sussex", le paquebot torpillé
par un sous-marin allemand, reçoit la croix de la Légion d'honneur.



M. DELESALLE
maire de Lille, qui a protesté
contre la déportation
de la population civile.

SUR LE FRONT ORIENTAL

Dans notre dernier numéro, nous faisions prévoir la chute imminente de Brody. Cette prédiction s'est réalisée le 28 juillet.

Les Russes ayant repris l'offensive en différentes parties de leur front, leurs efforts furent récompensés par d'éclatants succès, du 27 au 31 ; ce fut d'abord la retraite du front austro-allemand, sur la ligne Kovel-Rojitsche, représentée par le déplacement en avant du front russe qui se projette dès lors, dans cet important secteur, suivant une ligne tirée de Vladimir-Volinsky à Tarnopol.

Plus au Sud, rompant le front ennemi, nos alliés enlevaient d'assaut la ville de Brody. La chute de cette ville est un fait important. Brody était le siège de l'état-major d'une armée autrichienne qui y avait accumulé d'immenses approvisionnements de toute nature. Les Russes n'en profitèrent qu'en partie car, avant d'évacuer précipitamment la place, les Autrichiens en détruisirent le plus possible. Là se trouvait le point de jonction des armées de Linsingen et de Boehm-Ermolli. Enfin Brody est seulement à 82 kilomètres de Lemberg et la chute de l'une fait présager logiquement la chute de l'autre. Mais entre ces deux villes le pays est très accidenté, puissamment organisé pour la défensive ; nul doute que sa conquête ne donne beaucoup de peine à nos alliés qui cependant en viendront à bout... et de bien d'autres choses encore.

Enfin, dans ces mêmes journées, au sud du Dniester, les Russes chassèrent les Autrichiens devant eux dans la direction de Stanislau ; le front ennemi fut en outre rompu sur une ligne allant de Vladimir-Volinsky au bourg de Kiseline, qui est situé sur la chaussée même de Vladimir-Volinsky. Ce dernier succès accentue la menace russe contre Kovel.

Le 29, poursuivant leur marche en avant, dans les secteurs du centre et du Sud, les Russes passent le Stokhod dans

la région de Goulevitch et progressent le long du chemin de fer de Kovel à Rojitsche.

Le 31, continuation de leurs progrès sur le Stokhod dans la direction de Kovel, ainsi qu'au-delà de Brody, où ils atteignent le cours de la rivière Gabrikas-Sereh. Au sud du Dniester, dans la direction de Stanislau, ils arrivent jusqu'à Tlumacz, tout près de cette dernière ville, en arrière de laquelle les impériaux doivent se retirer sur des positions préparées à l'avance qui leur permettront de résister, mais sans doute pas très longtemps.

Stanislau est, après Lemberg, le point de jonction le plus important des voies ferrées dans la Galicie orientale. Rappelons que, d'autre part, les Russes sont maîtres, par la possession de Delatyn, du chemin de fer qui conduit en Hongrie à travers les Carpates, dans la direction de Maramaros-Sziget.

Au cours des récentes journées, les Russes ont fait de nouveau une quantité de prisonniers : les Autrichiens d'ailleurs se rendent avec tant d'entrain parfois que les Allemands les imitent. Les 28 et 29 juillet, 32.000 hommes avec 651 officiers et 2 généraux sont capturés ; 114 canons, dont 29 lourds, augmentent les trophées russes. Les fusils, mitrailleuses, lance-bombes ne se comptent plus.

Le 1^{er} août, progression des Russes sur le Stokhod, dans la région marquée par les villages Stolimoff et Smoliary. Les Allemands s'efforcent en vain, par maintes contre-attaques, d'arrêter leur marche. Au sud-est de Monastersisk, les Russes passent à la nage la rivière marécageuse Koropetz et se consolident sur la rive opposée après avoir fait plus de 1.000 prisonniers austro-hongrois.

Le 2 et le 3 août ne voient pas se produire de changements sur les fronts que nous venons de parcourir. A Smorgone, une attaque allemande combinée avec six émissions de gaz empoisonnés a été repoussée par nos alliés.

Le front de Riga a été toute la semaine le théâtre de petits faits peu importants. Le général Kouropatkine s'y consolide et prend les dispositions que comporte la nature du pays pour reprendre l'offensive quand il le jugera opportun.



Le roi de Monténégro allant faire sa visite officielle
au Président de la République.

VIENT DE PARAITRE

L'ATLAS DE GUERRE

Édité par "LE PAYS DE FRANCE"

56 cartes en 2 couleurs sur la guerre 1 fr.

CET ATLAS CONTIENT

LES CARTES RÉCENTES & DÉTAILLÉES DE TOUS LES FRONTS
SUR TOUS LES THÉÂTRES DE LA GUERRE

Pour se le procurer, il suffit d'en faire la demande à son marchand de journaux.
Il est également mis en vente au "PAYS DE FRANCE", 6, b^e Poissonnière, Paris.
ENVOI FRANCO CONTRE 1.15

NOTRE PRIME

Agrandissement photographique

Pour avoir droit à cette prime d'une valeur de 25 francs, il suffit d'envoyer au "PAYS DE FRANCE", avec la photographie à reproduire, six bons-primes encartés, à raison d'un par semaine, dans cet illustré, en y joignant un mandat de 4 fr. 95 pour tous frais.

L'insertion des bons sera faite successivement par réseau.

Les séries en cours concernent les lecteurs de la banlieue de Paris et du réseau Saint-Lazare.

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

La prime de 250 francs, attribuée au fascicule n° 94, a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au Document paru à la page 8 et intitulé : "Un retour qui sera fêté".

Rappelons que pareille attribution est faite chaque semaine à la photographie la plus intéressante du fascicule en cours de publication.

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916



LE FRONT RUSSE (d'après les Communiqués officiels)

ODESSA

La Guerre en Caricatures



L'AVANCE DE L'HEURE !

— Qu'est-ce que ça va être maintenant, toi qui n'étais jamais prête avant midi !...



UNE BONNE NOUVELLE !

— Chouette ! y paraît que le professeur va être mobilisé !...



GRAMMAIRE !

— C'est pas la peine d'avoir été agent de liaison pendant treize mois pour dire : « Passe-moi des z'haricots !... »