

2^e Année. - N° 20.

Le numéro : 25 centimes

4 Mars 1915.

LE PAYS DE FRANCE



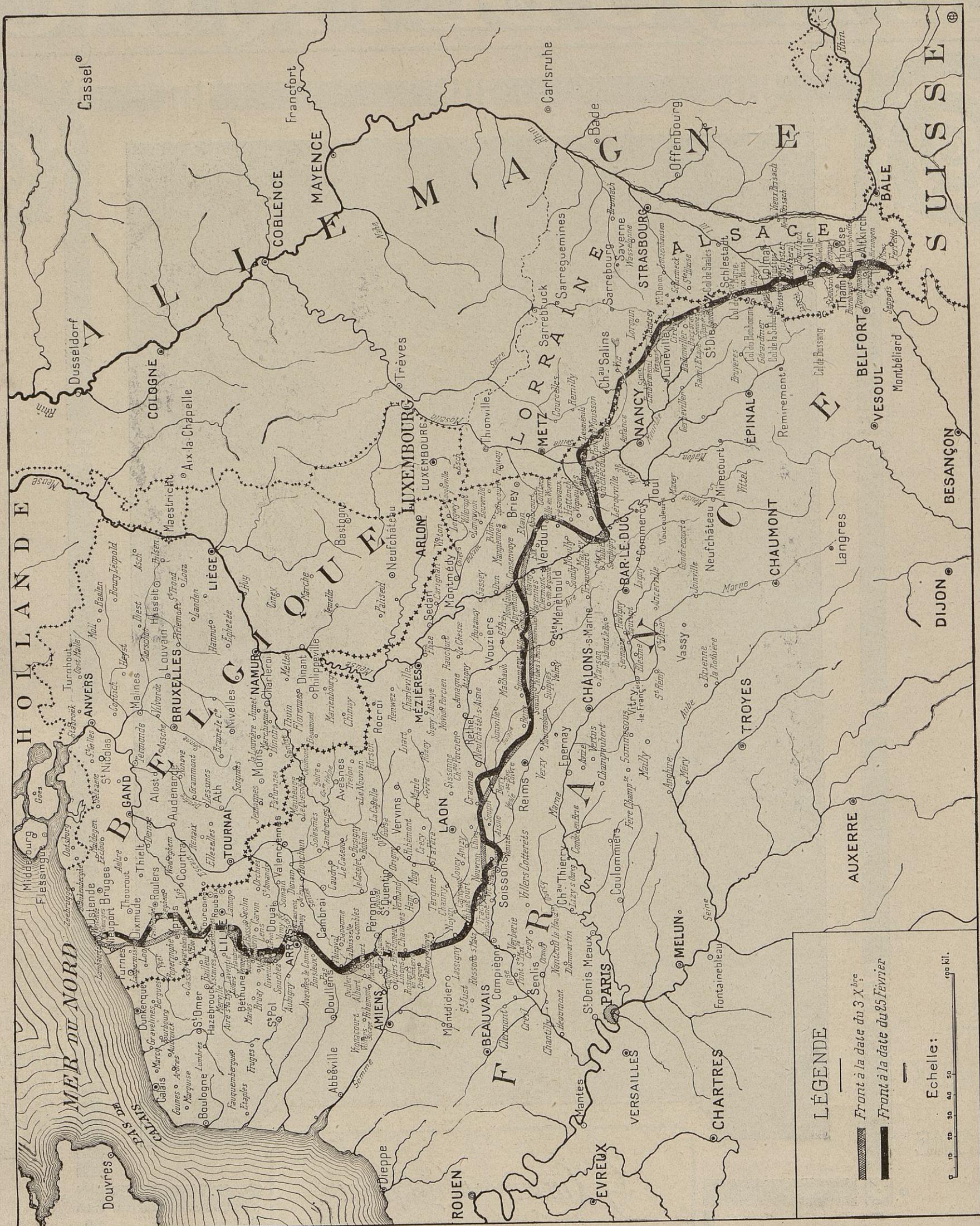
PHOT. HARLINGUE

Organe des
ÉTATS
GÉNÉRAUX
DU
TOURISME

G. Currières de Castelnau

Abonnement
FRANCE et COLON
15^{Fr}s par AN
ÉTRANGE
20^{Fr}s par AN

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915



LE FRONT OCCIDENTAL (d'après les Communiqués officiels)

LA SEMAINE MILITAIRE

DU 18 AU 25 FÉVRIER



UR la terre, sous la terre, dans les airs, sur la mer, sous les flots, partout c'est la bataille et partout nous cueillons les plus heureuses espérances.

Des actions assez vives, quelques-unes très importantes, se sont déroulées sur le front à l'avantage des armées alliées, de la mer du Nord aux Vosges.

En Belgique, après une violente canonnade, les Allemands ont dirigé, le 19 février, une attaque contre nos tranchées à l'est d'Ypres ; ils avaient mis en ligne des forces considérables ; mais notre artillerie empêchant leurs réserves d'avancer, ils ne purent nous entamer et durent reculer, laissant sur le terrain nombre de morts et de blessés. L'ennemi essaie en vain de rompre la muraille vivante que nous lui opposons ; malgré les renforts qu'il a reçus, il se brise contre nos troupes. Le 22, il est revenu à la charge ; il a préparé deux nouvelles attaques d'infanterie ; prise sous le feu terrible de notre artillerie, l'infanterie n'a même pu déboucher.

Entre temps, nos batteries démolissaient une pièce lourde établie près de Lombaertzyde.

L'armée britannique a enregistré de nouveaux succès ; elle a brillamment enlevé plusieurs tranchées allemandes près de Givenchy ; une attaque ennemie qui se dessinait le long du canal de la Bassée a été facilement arrêtée. Au sud de la Lys, des combats d'artillerie et d'infanterie ont affirmé la supériorité de nos alliés sur les Allemands.

Le gouvernement français vient d'octroyer la suprême récompense militaire au chef de l'armée britannique ; un décret confère la médaille militaire au maréchal sir John French ; c'est un juste hommage rendu à l'homme de guerre qui commande les troupes alliées.

En Artois et en Picardie, les communiqués officiels n'ont signalé que des combats d'artillerie, sauf près de Roelincourt, au nord d'Arras, où les Allemands ont contre-attaqué cinq fois pour reprendre les tranchées que nous leur avions enlevées le 17 ; ils ont été repoussés avec de grosses pertes.

Le tir de notre artillerie a été, comme à l'ordinaire, très efficace ; des convois et des rassemblements ennemis ont été dispersés.

Dans le secteur compris entre l'Oise et Reims, combats d'artillerie ; autour de Soissons, l'ennemi est contenu, et dans cette partie de la vallée de l'Aisne il n'y a pas eu d'autre action que celle de l'artillerie.

C'est à l'est de Reims que notre offensive a donné les plus brillants résultats. Notre avance faisait, depuis quelque temps, des progrès continus dans la région de Perthes et de Souain ; elle s'est accentuée tout à coup par la prise de plus de trois kilomètres de tranchées allemandes. Dans la nuit du 18 au 19, l'ennemi tentait de reprendre ces tranchées ; mettant en avant des forces considérables, plusieurs régiments, il les lançait contre nos lignes. Nos troupes arrêtaient, à la baïonnette, cette attaque, repoussaient l'ennemi, lui infligeant d'énormes pertes et lui prenant de nombreux prisonniers. Le lendemain, l'ennemi recommençait ; il était non seulement refoulé, mais énergiquement poursuivi et nous enlevions de nouvelles tranchées ; ce succès se confirmait le 21 et le 22, où notre progression s'accentuait encore.

Cette région de Perthes, Souain et Beauséjour se trouve dans la Champagne pouilleuse, entre les chemins de fer de Châlons à Sainte-Menehould et de Bazancourt à Challerange ; ce sont de lourdes ondulations crayeuses entre lesquelles se creusent de frais vallons ; des bois de pins, de saules, parsèment ces campagnes désolées.

Les échecs successifs qu'ils ont subis ont encore augmenté la rage des Allemands et ils se sont vengés sur la malheureuse ville de Reims et sur sa cathédrale. Dans la nuit du 21 au 22, et dans la journée du 22, le bombardement a recommencé ; plus de quinze cents obus ont été lancés sur la ville ; vingt personnes appartenant à la population civile ont été tuées ; des maisons ont été incendiées ; la voûte intérieure de la cathédrale, qui avait résisté jusqu'ici, a été crevée. Von Heeringen fait bien les choses, quand il n'y a point de danger.

En Argonne, nos troupes ont continué à progresser ; les Allemands ont tenté de reprendre le 18 les tranchées que nous leur avions enlevées

près de la Fontaine-aux-Charmes, mais en vain ; nous avançons au nord du chemin de fer de Verdun et nous menaçons Boureuil à la fois par l'est et par l'ouest. Des mouvements intéressants se produisent de ce côté-là : nous savons seulement que le tir de notre artillerie a été très efficace.

Sur les Hauts-de-Meuse, des combats acharnés ont eu lieu aux Eparges et là encore nous avons fait subir aux Allemands des pertes énormes. Par une offensive, où nos soldats ont montré leurs qualités de fougue que n'ont pu leur faire perdre plusieurs mois de guerre de tranchées, nous nous sommes avancés dans la vallée des Eparges ; cette vallée est creusée au sein des Hauts-de-Meuse et va s'ouvrir vers Fresnes-en-Woëvre ; elle constitue comme le fossé du massif des Hauts-de-Meuse qui dominent la plaine de Woëvre ; qui est maître des Eparges peut parvenir sur la longue arête formant la ligne de faîte entre Moselle et Meuse. Aussi les Allemands ont-ils fait tous leurs efforts pour nous déloger ; depuis le 18 février, ils ont prononcé sept contre-attaques ; mais nous les avons repoussées et nous avons encore progressé au bois Bouchot. L'ennemi aurait laissé plus de trois mille morts sur le terrain.

Entre l'Aire et la Meuse, lutte d'artillerie à notre avantage ; près de Malancourt, une batterie allemande a été démolie ; à Drillancourt, situé à deux kilomètres de la gare de Consenvoye, nous avons fait sauter un dépôt de munitions.

En Lorraine, échec des attaques allemandes. Un de nos postes gardait la côte 607 entre Lusse et Wissembach, dans la partie de la chaîne qui sépare Saint-Dié de Sainte-Marie-aux-Mines ; l'ennemi envoya un régiment contre lui ; le poste dut se retirer ; mais le lendemain une contre-attaque menée de notre côté par une compagnie et demi délogea les Allemands et depuis ils ont été constamment repoussés.

Notre progression en Alsace a inquiété l'ennemi, qui n'a pas lancé moins de trois régiments dans la vallée de la Fecht, en amont de Munster. Nos avant-postes se sont repliés sur notre ligne fortement organisée ; en masses compactes, attaque ; notre artillerie lui a fait

l'infanterie ennemie a poursuivi son subir de lourdes pertes. Nous nous sommes finalement rendus maîtres du village de Stosswihr, à deux kilomètres seulement de Munster.

La guerre aérienne n'a pas été plus favorable aux Allemands. Deux et peut-être trois de leurs zeppelins ont été détruits sur les côtes du Danemark. Pour pallier le fâcheux effet de ces accidents, ils ont envoyé un zeppelin sur Calais et un taube en Angleterre ; les bombes du premier ont fait cinq victimes dans la population civile et causé quelques dégâts, déjà réparés, à la voie du chemin de fer ; celles de l'aéroplane ont fait du bruit et des trous dans la terre.

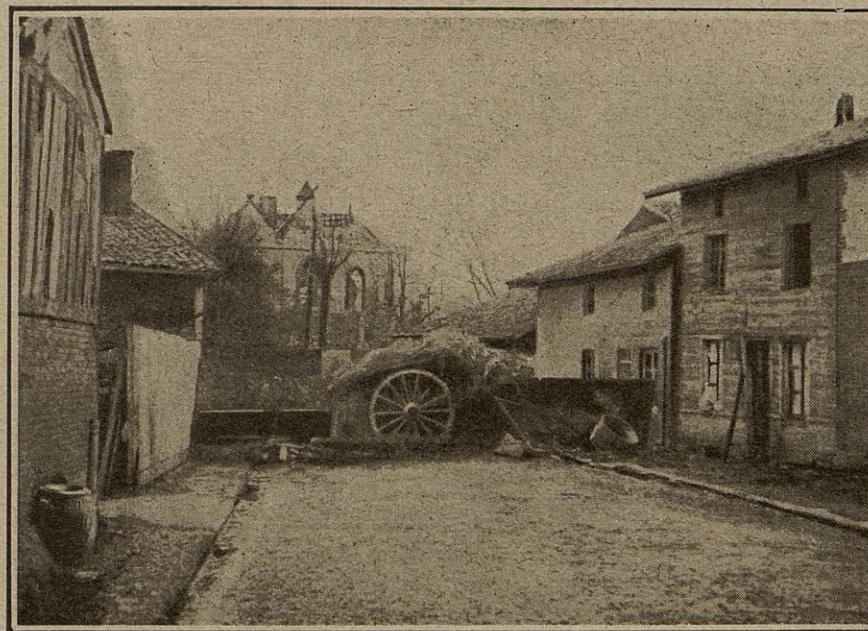
Le 18 février était la date fixée par l'Allemagne pour le blocus de l'Angleterre et le commencement de la guerre aux navires de commerce. En ces huit jours, les sous-marins allemands ont coulé trois navires anglais, mais aussi deux navires norvégiens, un américain et deux hollandais ; les neutres ont été les premières victimes de ces attentats de pirates.

Une action, qui aura des conséquences autrement importantes, a été engagée par la flotte anglo-française de la Méditerranée ; les forts tures qui commandent l'entrée des Dardanelles ont été bombardés et détruits. Interrrompu par une tempête, le bombardement a été repris et l'on voit le jour où les flottes alliées iront s'emboîter devant Constantinople. Ce sera la fin de la Turquie en Europe.

NOS PHOTOGRAPHIES

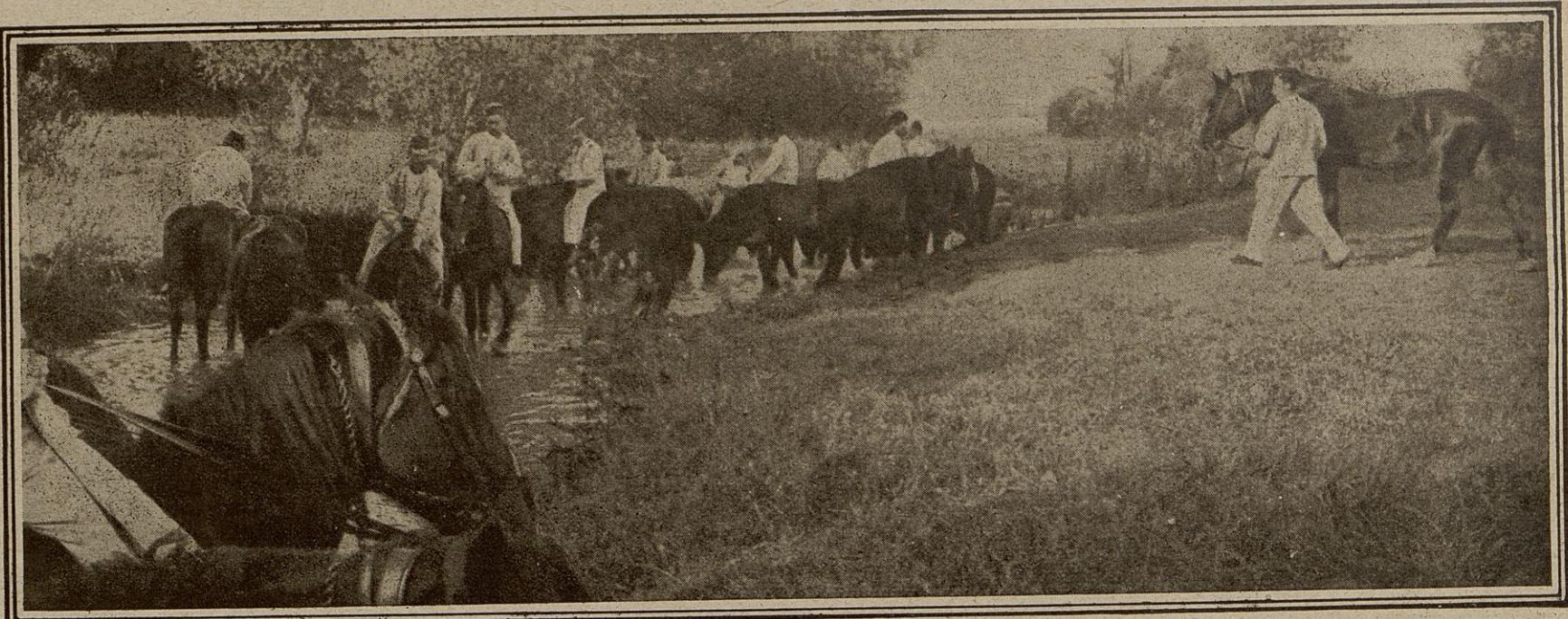
Pour des raisons de défense nationale, dont l'autorité militaire est seule juge, nous ne désignerons plus les localités situées sur le front dont le "PAYS DE FRANCE" donnera les photographies.

Mais nous publierons en temps opportun une table analytique qui permettra plus tard aux lecteurs du "PAYS DE FRANCE" d'identifier toutes ces localités.



UN VILLAGE EN CHAMPAGNE

LES CHEVAUX A LA GUERRE



Nos fidèles compagnons, quoique dépouillés par les automobiles de beaucoup de fonctions qui leur appartenaient, jouent encore un grand rôle dans nos transports et dans notre artillerie. Aussi les soigne-t-on de son mieux.



Voici un parc d'artillerie ; les chevaux sont attelés aux pièces ; les servants vérifient la culasse d'un 75 ; on va partir : il faut que tout soit prêt pour la bataille.



Chevaux à l'abreuvoir. — Dans ce paisible paysage, les hommes, en treillis, conduisent à la prochaine rivière leurs montures pacifiques. C'est là, cependant, un tableau de guerre.

LE CAMP RETRANCHÉ DE PARIS



Les artilleurs sont allés dans les bois de Montlignon chercher les branchages qui leur sont nécessaires pour clayonner leurs abris, ainsi que les ouvrages des batteries de siège. Ils reviennent, portant leurs fagots.



Les R. A. T. du génie forment, à Villiers-Adam, un régiment qu'on appelle le « régiment en sabots ». Nos territoriaux ont, en effet, adopté cette chaussure qui les préserve du froid et de l'humidité ; n'ayant pas de longues marches à faire, ils peuvent se servir de sabots. Leur travail consiste, en ce moment, à débiter le bois qui a été abattu dans la forêt.

LA CAMPAGNE DE FRANCE

— 1914 —⁽¹⁾

Commandant B. de L., *Breveté d'état-major.*



CONTRE-AMIRAL RONARC'H

BATAILLE D'YPRES ET DE LA LYS

L'effort colossal fourni par les troupes de nouvelles compositions allemandes venait d'échouer ; elles avaient dû repasser l'Yser, laissant 9.000 cadavres dans le canal, 2.000 à Saint-Georges couvert par l'inondation,

3.000 devant Dixmude repris par les soldats français. L'élan était brisé ; on ne pouvait plus espérer un succès, encore moins une marche en avant vers Furnes.

Cependant l'empereur allemand, accouru à Thielt le 26 octobre, voulait tenter un supreme et dernier effort ; la coopération de la division de marins de l'amiral von Schoeder pouvait faire reprendre l'attaque sur la ligne, mais les soldats du kaiser n'en pouvaient plus ; des symptômes inquiétants se manifestaient. Le soldat a une limite d'endurance, et quand les forces physiques, non soutenues par un idéal, viennent à trahir le combattant, il est prudent de ne point passer outre !

La présence du kaiser appelait cependant une nouvelle attaque ; l'ordre fut donné de frapper plus au sud : sur Ypres, la Lys, la Bassée.

DU 26 au 30 octobre, la ruée de cinq corps d'armée (trois actifs, deux de réserve), deux divisions de landwehr, une brigade mixte, se produisit sur la bande étroite d'Ypres à la Bassée (40 kilomètres). Voici décrit sommairement, par un témoin oculaire (correspondant militaire du *Times*), un aspect du champ de bataille au sud-est d'Ypres :

Le 27 octobre, les Allemands qui avaient pris l'offensive progressèrent sur Neuve-Chapelle, au prix d'énormes sacrifices ; ils durent se servir des cadavres des leurs, en guise de fascines et de gabions, pour se protéger contre le feu des alliés. Des prisonniers allemands ont déclaré que quatre régiments lancés à l'assaut fondirent successivement, à mesure qu'ils entraient dans la fournaise ; à la fin du combat, il n'en restait que des débris lamentables. »

Le 28 octobre, les alliés attaquèrent à leur tour et reprirent Neuve-Chapelle dans un corps à corps où la baïonnette joua le rôle prépondérant. Les Allemands concentrèrent le feu de leurs mitrailleuses sur l'attaque et se lancèrent ensuite bravement à l'assaut des tranchées ; ils durent se replier avec d'énormes pertes.

La ténacité des Anglais fut merveilleuse dans la résistance. Une brigade anglaise supporta le choc de douze bataillons allemands qui s'avancèrent sur elle ; durant quarante minutes elle les laissa progresser et s'avancer à moins de 200 mètres ; elle les cingla alors d'une décharge générale terrible, d'un feu roulant formidable, puis se jeta à l'assaut sur les bataillons décimés. (*Times*, 3 novembre.)

La furie française fut indescriptible. Un régiment arrêta la marche d'une brigade de landwehr, puis, sans lui donner le temps de se reprendre, il se jeta sur elle à la baïonnette et l'anéantit.

Les Allemands abandonnaient cadavres sur cadavres ! Leur ligne de retraite était jonchée de morts et de blessés ; ils durent reculer sur leurs tranchées.

Les abords d'Ypres ne renfermaient plus que des débris humains jonchant tout le sol et les rues des villages ; au sud d'Armentières, c'était un spectacle pareil. Les XV^e corps actif et VI^e corps bavarois avaient perdu plus de la moitié de leur effectif.

L'empereur allemand s'en fut, vers Arras, pour assister à la prise de cette ville par ses troupes ; ses espérances furent encore déçues. Arras ne fut pas

pris, et il dut repartir en automobile, regagnant le grand quartier général allemand.

L'échec était sur toute la ligne. Les Allemands n'avaient pas gagné un village, une bande de terrain ; en revanche, ils avaient laissé sur le sol plus de 30.000 morts ou blessés, du 27 au 31 octobre.

DERNIERS GRANDS COMBATS DANS LES FLANDRES

Le 21 octobre 1914, alors que le grand quartier général allemand de l'armée du nord était encore à Bruxelles, le général en chef, prince de Wurtemberg, fit paraître, dans un ordre du jour, ses instructions pour les différentes armes dans le combat.

Il était dit, entre autre chose : « que la nouvelle armée, qui venait d'être formée et levée en Allemagne, et était appelée à coopérer dans les Flandres, devait être animée du même esprit que celle se trouvant actuellement devant l'ennemi... Nous ne pouvons vaincre, ajoutait le prince de Wurtemberg, qu'en attaquant, et ce n'est que par des attaques violentes que nous réussirons à anéantir l'ennemi... » ; suivaient des recommandations spéciales pour l'attaque.

Cet ordre du jour fut rédigé dans le but d'unifier les idées des commandements de troupes qui allaient avoir à produire l'événement, sur la gauche des alliés, et à percer sur Dunkerque et Calais.

Il est juste de remarquer que les prescriptions données dans cet ordre du jour furent suivies à la lettre, et que sur l'Yser (24-25 octobre), comme devant Ypres (28-31 octobre), elles furent appliquées avec toute la vigueur possible. Le résultat ne fut cependant pas satisfaisant pour les Allemands ; ils n'eurent qu'à compter des pertes énormes et ne gagnèrent point de terrain.

Si l'attaque seule amène la victoire, il ne faut cependant la produire qu'au moment opportun, et avec des troupes pouvant supporter cet effort énorme demandé pour obtenir un résultat si décisif. On n'emploie pas pour cela de jeunes troupes de formations récentes, qui arrivent au feu pour la première fois. Les corps allemands étaient éprouvés ; ce furent les corps de réserve, et plus spécialement les troupes de landwehr, les divisions d'ersatz (marine et troupes de terre) qui eurent à produire l'attaque demandée.

Aussi bien sur l'Yser que devant Ypres, elles échouèrent !!!

Ces échecs successifs sur la ligne de feu n'ébranlaient pas la ténacité des Allemands ; la présence du kaiser, signalée dans la région, donnait un regain d'ardeur et d'enthousiasme. Il est à noter, du reste, que les troupes allemandes, dans ces combats sanglants, firent preuve de beaucoup d'endurance et déployèrent beaucoup de courage. Conduites et entraînées par des officiers de valeur, elles surent montrer des qualités militaires de premier ordre.

Il s'agissait cependant de réparer ces échecs. Le front Nieuport-Dixmude était considéré comme inviolable, maintenant qu'on avait tendu les inondations, et que des blancs d'eau entre le canal et la rivière couvraient la plaine jusqu'au sud de Dixmude.

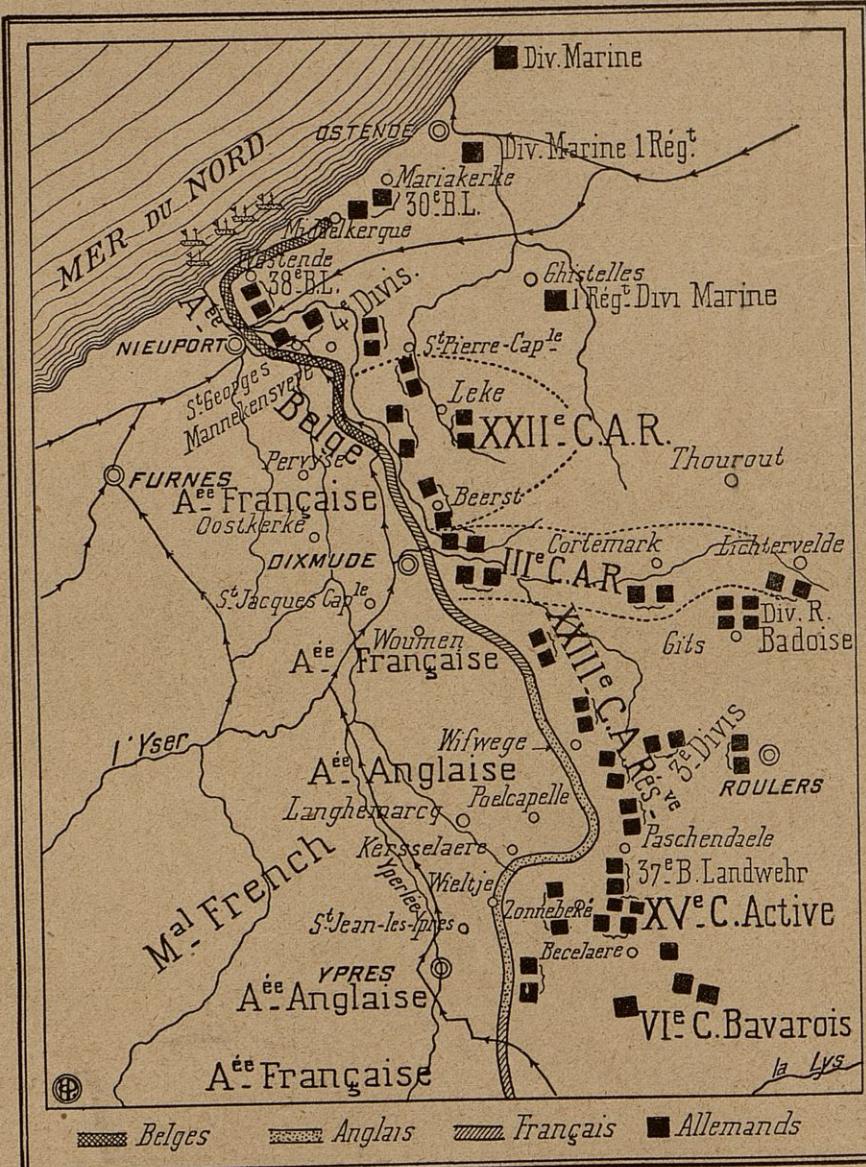
a) Vers le nord, sur le bord même de la mer, en face de Nieuport, Lombaertzyde, s'étendait un secteur d'attaque ;

b) Au centre, la ville de Dixmude était comme un isthme qu'on pourrait enlever sur les lagunes ;

c) Au sud, enfin, la cité d'Ypres aurait été une bonne position à occuper.

Ce furent sur ces trois points que vont se porter les derniers grands efforts allemands (1-15 novembre).

a) Dès le 2 novembre, le brouillard intense qui couvrait le bord de la mer facilita l'approche des positions ; l'armée allemande attaqua Lombaertzyde-Nieuport ; les canonnères anglaises, ne pouvant faire usage de leurs pièces, donnaient une facilité de plus



BATAILLE DES FLANDRES

(Ligne de défense au commencement de novembre.)

(1) Voir les numéros 14, 15, 16, 17, 18 et 19 du *Pays de France*.

à l'attaque de l'assaillant. Lombaertzyde fut enlevée ; l'ennemi s'avanza jusqu'au canal, mais, le 3 novembre, l'armée belge reprenait à son tour l'offensive, repoussait les colonnes allemandes et les refoulait à l'est de l'Yser.

Devant cet échec sur leur droite, et reconnaissant qu'ils ne pouvaient renouveler l'attaque, faite cependant dans des conditions favorables pour eux, les Allemands songèrent à produire l'effort plus au sud, vers Dixmude, entre l'Yser et le canal.

b) L'attaque centrale de Dixmude fut entreprise le 10 novembre ; mais, d'autre part, l'armée française prenait, elle aussi, l'offensive sur ce point, et un choc des plus violents se produisit à cet endroit. Dixmude, petite ville de 7.000 habitants, n'était plus qu'une carrière de pierres, un chaos de toute sorte ; prise, reprise par trois fois, elle resta cependant, le soir, en la possession des Allemands qui ne purent toutefois en déboucher.

La brigade de fusiliers marins, commandée par le contre-amiral Ronarc'h, coopéra brillamment à l'attaque et à la défense de Dixmude, et son appui dans les lignes françaises donna, dans ces jours de combat, un réel soutien à l'armée des Flandres.

La prise de Dixmude, au point de vue tactique, n'avait aucune importance dès qu'on arrivait à ne pas pouvoir franchir le canal à l'ouest, qui formait barrière et était la meilleure des défenses de la contrée.

On pourra se rendre compte des efforts surhumains faits par les combattants des deux côtés, en notant que le soir du 10 novembre, dans les rues de Dixmude, pas une maison ne restait debout ! et que, en plus de tous les murs écroulés formant barricades, les cadavres entassés dans les rues formaient, à eux seuls, un obstacle et une nouvelle barrière utilisée par les combattants pour s'abriter et se tuer encore à bout portant, dans la tombée de la nuit.

Si la prise de Dixmude était moralement un avantage pour les Allemands, ils ne pouvaient en arguer que c'était un succès tactique puisque, contraints d'y rester enfermés sans pouvoir en déboucher, ils n'espéraient plus pouvoir produire vers l'ouest la poussée qui devait les mener à la victoire.

Il fallait donc encore rechercher ailleurs la solution, et, avec une persistance digne de leur renommée ! les Allemands songèrent à l'attaque du front (canal de Dixmude à Ypres) ; elle fut ordonnée pour le lendemain.

L'armée du prince de Wurtemberg ne se rebutait point et allait, de nouveau, tenter le sort des armes.

c) Dès le 11 novembre, l'offensive allemande se produisit sur tout le front Dixmude-Ypres. L'effort central sur Ypres fut particulièrement violent ; persuadés que l'armée anglaise, qui occupait Ypres, avait subi de lourdes pertes aux combats précédents, et voulant à tout prix obtenir la trouée vers l'ouest, les Allemands attaquèrent avec courage et ardeur ce réduit de la défense.

Ils avaient mis en ligne leurs meilleures troupes : la garde impériale !!!

Dès l'aube, une violente canonnade ébranlait la position ; durant trois heures, le bombardement ne cessait point un seul instant ; puis, croyant le moment propice, la garde prussienne livra l'assaut.

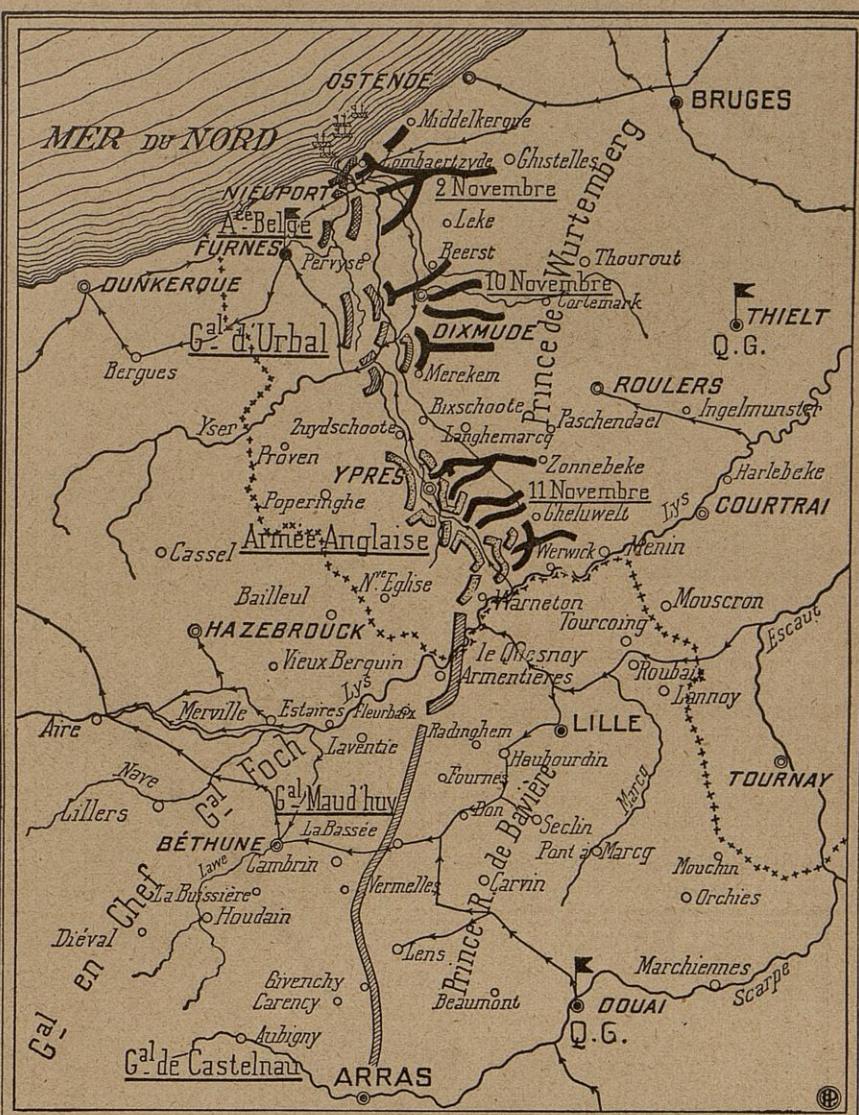
Les I^{re} et III^e brigades étaient en tête ; elles préparaient la ruée des soutiens qui suivaient à distance.

Sous cette poussée formidable, l'armée anglaise faillit un instant ; trois trouées pratiquées par la charge furieuse et brillante des troupes d'élite allemandes se produisaient déjà sur la ligne, quand des renforts arrivèrent à temps à l'armée anglaise. Elle se reprit, opposa, avec un courage indomptable, un mur à l'assaut, puis, passant à son tour à l'offensive, refoula l'ennemi et le rejeta en arrière sur ses lignes.

L'attaque n'avait pas encore pu réussir ! L'armée allemande revenait sur ses positions, mais, cette fois, son moral était fortement atteint.

Les grandes poussées vers l'ouest sont terminées ; les grands efforts pour percer nos lignes ont pris fin.

On va assister, en fin novembre et pendant tout le mois de décembre, à des attaques partielles, locales, toujours violentes et brutales de la part de l'ennemi, mais qui ne représenteront plus que les convulsions dernières de l'agonie de l'adversaire, réduit maintenant au rôle passif de la défense.



LES TROIS ATTAQUES ALLEMANDES

(2-10-11 novembre.)

La bataille a pris fin ; ce sont les combats qui lui succèdent, et, après les combats, voici venir la défense des tranchées et des ouvrages d'art accumulés par l'Allemand pour résister à son tour sur le sol conquis, et enrayer la poussée de l'attaque.

C'est que les armées alliées se sont reprises :

La France, dans un effort grandiose, a reconstitué ses troupes, son matériel de guerre, ses réserves ; elle est prête pour l'offensive.

L'Angleterre reçoit ses renforts ; ses soldats débarquent quotidiennement sur le continent.

La Belgique, qui est toujours vaillante, toujours prête pour l'attaque, a vu arriver ses jeunes recrues, instruites sur le sol de France.

L'offensive générale va se dessiner.

Les armées allemandes épuisées, diminuées par les pertes énormes, par les envois de troupes vers le front oriental, donnent des signes évidents de lassitude ; le doute de la victoire est enfin apparu ; l'étonnement s'empare d'elles, en attendant d'autres sentiments plus caractéristiques de la défaite : la crainte, la peur !



GÉNÉRAL BELIN

GÉNÉRAL CONNEAU

Les pertes furent énormes des deux côtés, mais les Allemands, qui avaient dû subir la résistance du front en même temps que la contre-attaque de flanc, eurent une quantité bien plus grande de soldats hors de combat (1).

PERTES DU 1^{er} AU 6 NOVEMBRE

Devant Nieuport	7.000
Devant Dixmude	12.000
Devant Ypres	24.000
Soit	43.000

(1) LES PERTES ALLEMANDES. — On télégraphie de Copenhague au *Times* en date du 15 :

« La centième liste prussienne qui compte 2.484 noms, porte le total des tués, blessés et disparus de l'armée prussienne à 717.319 hommes. A ce chiffre il faut ajouter 74 listes saxonne, 75 wurtembergeoises et 118 bavaroises.

» Le total des pertes prussiennes et bavaroises publiées à cette heure est d'environ 1.000.000 d'hommes, et les listes saxonne et wurtembergeoises donnent une addition de 200.000. » (*Matin.*)

(A suivre.)

SUR LES CRÊTES DES VOSGES



Nos chasseurs alpins, dont les communiqués officiels nous rapportent chaque jour les exploits, soit en Lorraine, soit en Haute-Alsace, se trouvent tout à fait à l'aise sur les sommets des Vosges, moins froids et moins ardues que les Alpes où ils ont été entraînés.

Aussi ont-ils pu amener tout leur matériel par les routes couvertes de neige qui condui-



sent aux cols des Vosges. Voitures régimentaires, traîneaux, voitures plus basses pour les chemins difficiles, leurs mulets tirent tous ces véhicules de leur pas solide.

Pendant la halte, dans une forge improvisée, le maréchal-ferrant du bataillon remet la ferrure à glace sans laquelle les mulets ne pourraient grimper sur les pentes neigeuses.



Une couche épaisse de neige recouvre la montagne ; le petit traîneau permet à l'officier de franchir, sans trop de peine et assez rapidement, le col élevé qui conduit vers les vallées de cette Alsace qu'il faut reconquérir.

SUR LES CRÊTES DES VOSGES



En une longue file, les mulets des chasseurs alpins montent, dans la neige, vers les sommets des Vosges ; ils transportent les vivres et les munitions ; d'autres porteront sur leurs bâts les pièces de montagne et les affûts, tandis que les conducteurs, appuyés sur leur forte canne, les suivront en fumant la bonne pipe qui réchauffe et distrait.



Le convoi est arrivé au col ; on s'arrête un moment, mais la halte ne sera pas longue ; le temps de manger un morceau, de rouler une cigarette, et on repartira vers la bataille.

LA GUERRE DANS LES AIRS



Quarante avions anglais, auxquels s'étaient joints plusieurs avions français, viennent de réussir un raid audacieux sur Zeebrugge, Ostende et Ghislartes ; ils ont bombardé les

positions allemandes, leur causant de graves dégâts. Dans la photographie du milieu, on voit le pilote français Duval, à bord de son biplan, au moment du départ.



Dans le camp d'aviation, les grands oiseaux de guerre français et anglais sont rangés, prêts à s'envoler au-dessus des lignes ennemis. Cette photographie a été prise quelques instants avant le départ du raid sur Zeebrugge et Ostende.

LA GUERRE DANS LES AIRS

LES ZEPPELINS

Généralités sur les aérostats - Du ballon libre au dirigeable
Les Zeppelins - Leur histoire avant et pendant la guerre
Leur tare - Leur peu d'efficacité

Il y a loin du pacifique ballon sphérique, premier outil qui ait pu donner à l'homme l'espoir de faire la conquête des airs, au formidable engin actuel que nos ennemis ont mis ou prétendu mettre au point en temps de paix.

Quel contraste, en effet, entre le ballon libre qui, jouet du vent, laisse à ses passagers l'illusion de l'immobilité absolue — puisqu'ils sont entraînés par celui-ci comme les humains le sont dans l'immensité, et sans s'en rendre compte, dans la course vertigineuse de leur planète, — et les monstres de l'air, mûs par des moteurs de 600 à 700 chevaux, fendant l'espace à des allures de 80 à l'heure, et portant des engins de mort : canon, mitrailleuse et bombes, etc.

Pour faire comprendre comment se maintient dans l'air, comment s'élève et s'abaisse, comment progresse un dirigeable, pour examiner les possibilités que l'on peut en attendre, les conditions favorables et défavorables à ses expéditions, il n'est pas de meilleure méthode que celle chronologique qui nous permettra de suivre l'engin plus léger que l'air, au cours d'une évolution que l'avènement du moteur à pétrole a singulièrement accélérée.

Possibilité de s'élever dans les airs

Débutons donc par les premières notions dont les pionniers de l'air ont dû s'inspirer, lorsque, s'affranchissant de l'étreinte de la pesanteur, ils ont quitté le sol et dominé le monde.

Avant de progresser dans l'air, il fallait tout d'abord s'élever.

Le premier problème à résoudre, dont devait dépendre le succès de la navigation aérienne, consistait à réaliser un appareil qui soit plus léger que l'air.

Archimède avait formulé un des premiers principes qui régissent les corps plongés dans les fluides, que ceux-ci soient liquides ou gazeux : *Tout corps plongé dans un fluide éprouve une poussée de sens inverse à celle de la pesanteur égale au poids du fluide déplacé*, c'est-à-dire, en particulier, qu'un corps plongé dans l'air est allégé d'une partie de son poids, égale au poids de l'air dont il occupe le volume.

Il va sans dire que, cette hypothèse étant admise, si l'on place dans une enveloppe impondérable, que nous appellerons ballon, un certain volume de gaz, ce ballon descendra si le poids du gaz qui y est contenu est plus lourd que le poids de l'air d'égal volume qu'il déplace, c'est-à-dire si la densité du gaz est plus forte que celle de l'air. Il se tiendra en équilibre si la densité est égale à celle de l'air. Au contraire, il s'élèvera si sa densité est plus faible que celle de l'air, et la force nommée *force ascensionnelle*, qui déterminera son ascension, sera égale à la différence entre le poids de l'air et son propre poids.

Les ballons à gaz et à hydrogène

Après les expériences des frères Montgolfier sur l'emploi de l'air chaud, les ballons furent gonflés pendant longtemps avec du gaz d'éclairage. Celui-ci fut choisi parce qu'il était produit industriellement dans la plupart des lieux où on avait besoin de le capter.

On connaissait bien un gaz, le plus léger des corps simples connus, qui s'appelait *hydrogène*, mais on ne pouvait, à l'époque, en assurer la production sur les lieux mêmes de l'utilisation.

Etant donné que le gaz hydrogène pèse environ 90 grammes au mètre cube, le gaz d'éclairage 670 grammes et l'air 1.293 grammes, la force ascensionnelle correspondant à un mètre cube d'hydrogène pur serait, théoriquement, de $1.293 - 90 = 1.203$ grammes, celle correspondant à un mètre cube de gaz $1.293 - 670 = 823$ grammes.

On peut admettre qu'un ballon gonflé à l'hydrogène enlève à peu près autant de kilogrammes qu'il contient de mètres cubes d'hydrogène.

Comment se comporte un ballon ?

Voyons tout d'abord ce qu'il adviendrait d'un ballon rempli d'un gaz plus léger que l'air, en supposant que l'enveloppe soit indéformable.

Celui-ci, libéré du sol, s'élèvera avec une vitesse dépendant de sa *force ascensionnelle* (égale, d'après ce que nous avons vu, à la différence entre le poids de l'air qu'il déplace et son poids total : gaz, enveloppe et, éventuellement, nacelle); mais, comme l'air se raréfie avec la hauteur et devient de moins en moins dense, cette force ascensionnelle ira en diminuant et il arrivera que, l'équilibre s'établissant, le ballon s'arrêtera à une certaine hauteur.

A ce moment, si nous établissons une communication entre l'enveloppe et l'air extérieur (les ballons sphériques sont munis d'une *manche* par où le gaz peut s'échapper automatiquement pour éviter les ruptures de l'enveloppe), une certaine quantité de gaz s'enfuira, le ballon, devenant plus léger, s'élèvera encore et atteindra ainsi des couches de plus en plus élevées, jusqu'à ce que le poids d'air déplacé et le poids de l'aéronaut deviennent quantités égales.

Si, au moment où nous avons ouvert l'enveloppe, de l'air pénètre dans le ballon (les dirigeables type souple sont munis d'un *ballonet à air* dans lequel l'air peut s'introduire automatiquement ou être introduit mécaniquement), c'est-à-dire si la pression interne est inférieure à la pression externe, le volume d'air déplacé diminuant, le ballon descendra. Dès lors, le volume du gaz ira en diminuant sous l'effet de la pression croissante, et on démontrerait que, malgré la poussée supérieure de l'air qui devient de plus en plus dense, le ballon continuera toujours à descendre, la *force descensionnelle* restant la même à toutes hauteurs.

Détermination du cube - Il faut prévoir un poids de lest

Pour déterminer le cube, c'est-à-dire le volume d'un ballon, il y a lieu de tenir compte, dans la totalisation des poids, de celui de l'enveloppe, des cordages, de la nacelle, de quelques appareils destinés à l'observation de la hauteur

et à l'orientation. On est déjà conduit à majorer, dans une très forte proportion, le cube qui serait strictement suffisant pour enlever un nombre déterminé de passagers, ou un *poids utile* quelconque : armes, projectiles, etc.

Mais ceci n'est pas tout. On doit également prévoir une majoration correspondant à l'enlèvement d'un poids mort considérable (*lest*), destiné à être rejeté à temps voulu hors de la nacelle, pour maintenir le ballon à une hauteur donnée ou pour déterminer son passage par dessus des obstacles.

Il ne suffit pas, en effet, que le ballon puisse quitter le sol, il faut encore qu'il n'y soit pas rejeté, s'il vient à s'alourdir par condensation sur ses parois de l'humidité contenue dans les couches atmosphériques ; il faut

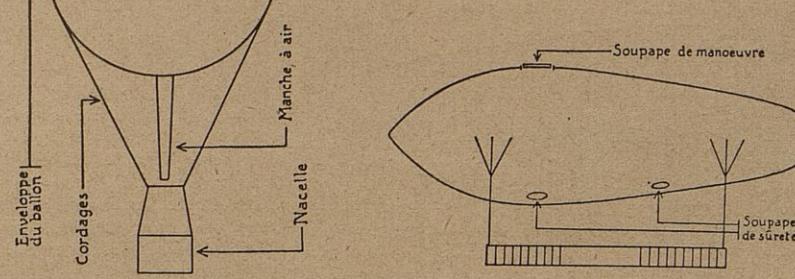


SCHÉMA DE BALLON SPHERIQUE (fig. 1)

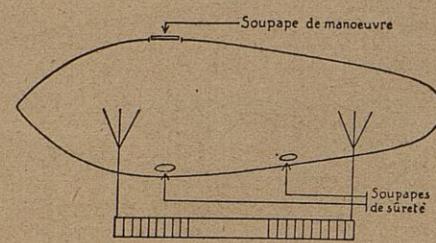


SCHÉMA DE BALLON DIRIGEABLE (fig. 2)

FIG. 1. — Le ballon sphérique possède une « enveloppe » de tissu caoutchouté renfermant un gaz léger. Cette enveloppe se prolonge par une manche à air qui laisse échapper le trop plein de gaz. Une soupape manœuvrée au moyen d'une corde par le pilote lui permet de laisser échapper une partie du gaz. Un filet, prolongé par des cordages, soutient la nacelle.

FIG. 2. — Un dirigeable souple comporte également une enveloppe, mais la manche à air est généralement remplacée par des soupapes de sûreté. Les cordages, appelés « balancines », assurent la rigidité des formes de l'enveloppe.

qu'il puisse s'élever, non seulement pour franchir des obstacles, mais pour choisir le courant aérien qui l'emportera dans une direction voisine de celle prévue.

On ne gonfle pas complètement le ballon

Nous avons signalé que si le ballon était complètement gonflé au départ, il faudrait tolérer, pour éviter les surpressions au cours de la montée, qu'une certaine fraction s'en écoule librement, puisque la pression extérieure est plus faible et que le gaz se dilate en conséquence. Par contre, si le ballon n'est pas complètement gonflé au moment où il quitte le sol, le gonflement devient parfait à une certaine hauteur. En pratique, on ne remplit pas complètement le ballon au départ.

Réserve de navigation

Le ballon ne peut dépasser sa hauteur d'équilibre que si l'on diminue le poids de l'ensemble, par conséquent si l'on jette le lest.

Pour s'élever de cent mètres, un ballon doit perdre un nombre de kilogrammes de lest approximativement égal au centième de son volume. Pour s'élever de 2.000 mètres, il devra se délester d'un poids égal au cinquième de son volume exprimé en mètres cubes. Par exemple, un zeppelin de 27.000 mètres cubes, supposé plein au départ, devrait jeter près de 7.000 kilogrammes de lest pour atteindre cette altitude.

Inversément, pour faire descendre un ballon, on serait heureux de pouvoir reprendre le lest qui a été jeté ; mais comme cette récupération est impossible, on n'a pas trouvé de meilleur moyen que de laisser, à ce moment, échapper une certaine quantité de gaz pour diminuer la force ascensionnelle. Des soupapes, que le pilote manœuvre au moyen de câbles, répondent à cette nécessité.

On peut, en vertu de ce qui précède, poser en principe que la faculté de voyage d'un ballon est d'autant plus grande que celui-ci renferme plus de lest et un excès de gaz plus grand par rapport à la quantité strictement nécessaire à son enlèvement. Le total de lest emporté et de l'excès de gaz correspondant peut être défini *réserve de navigation de l'aérostat*.

Les Français ont posé les premiers principes de stabilité aérienne

Les principes généraux de sustentation, applicables au même titre aux dirigeables qu'aux ballons libres, ont été énoncés, pour la première fois, par le célèbre Meusnier, alors lieutenant en premier au Cours royal du génie, dans un mémoire présenté à l'Académie des sciences, le 3 décembre 1783.

Celui-ci avait déjà prévu un dispositif, dont on ne reconnaît que plus de cent ans après la grande efficacité, qui consistait à introduire dans l'intérieur du ballon un *ballonet à air* qui devait permettre de conserver le ballon plein à une altitude variable, au choix de l'aéronaute. La plupart des ballons libres et des ballons dirigeables construits depuis Dupuis de Lome, qui en avait muni son dirigeable en 1872, possédaient des ballonnets à air. Grâce à cet appareil,

Un ballon flasque monte et, alors, ne s'arrête que lorsqu'il s'est gonflé automatiquement, puisque la pression extérieure diminue progressivement ; ou il descend, et une intervention du pilote peut, seule, enrayer cette descente.

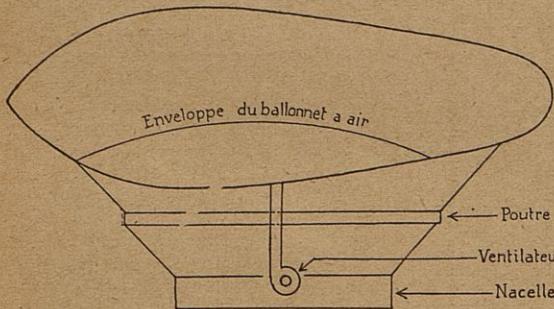
Un ballon flasque n'est jamais en équilibre. (Principe posé par Meusnier.)

l'aéronaute put abaisser sa zone de navigation en introduisant de l'air dans le ballonnet, ou l'élever en en évacuant une portion.

Nous devons signaler un autre dispositif, appliqué d'abord au ballon sphérique (le *Djinn*, du comte de la Vaulx), parce qu'il influe également sur la construction du dirigeable. Ce fut le remplacement de la manche servant à l'évacuation du gaz par une soupape automatique qui s'ouvrait chaque fois qu'il y avait surpression du gaz intérieur. Celui-ci, s'écoulant le long des parois du ballon, ne venait plus incommoder les aéronautes de ses émanations délétères.

Dirigeabilité

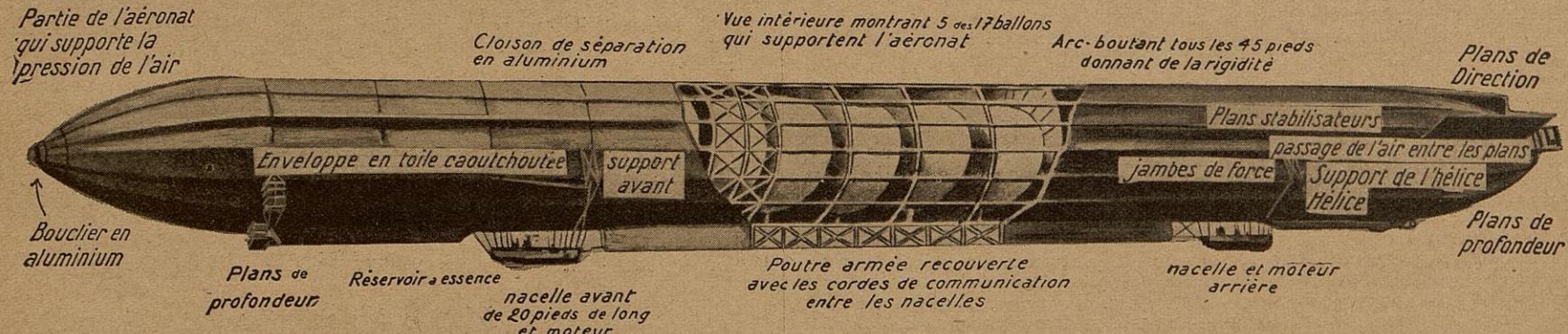
Avec les ballons libres, on ne pouvait se rapprocher d'une direction générale projetée, correspondant généralement à la direction du vent au moment de l'enlèvement, qu'en recherchant les couches atmosphériques qui s'en écartaient



Dans le dirigeable, le moteur actionne un ventilateur qui maintient constamment plein le ballonnet à air, de telle façon que l'enveloppe extérieure soit toujours bien tendue, ce qui diminue la résistance à l'avancement.

le moins; mais ce n'était pas là de la dirigeabilité proprement dite. Aussi a-t-on travaillé en vue d'obtenir la possibilité de se rendre d'un point quelconque à un autre sans utiliser les courants atmosphériques, et malgré ceux-ci : c'était la conception des dirigeables.

Il est bien évident que, pour se maintenir en un point fixe par rapport à



VUE D'UN ZEPPELIN ET DE SES ORGANES

la terre, et face au vent lorsque celui-ci souffle à une vitesse de 10 mètres par seconde par exemple, ce qui correspond à une vitesse de 36 kilomètres à l'heure, il faut que le ballon puisse réaliser, en air calme, la même vitesse de 36 kilomètres à l'heure. Pour remonter le vent, il faut qu'il ait une vitesse supérieure, et son avancement, dans ces conditions, ne sera égal qu'à la différence entre sa vitesse propre et celle du vent.

La dirigeabilité reste donc toujours relative ; mais les engins actuels, qui font du 80 à l'heure, ne trouvent pour ainsi dire jamais contre eux un vent de vitesse égale à la leur, et justifient réellement leur appellation.

De la possibilité des dirigeables

Le plus gros écueil que l'on rencontra dans l'exécution du ballon dirigeable tenait à ce que le moteur, susceptible de donner au ballon une vitesse suffisante pour souffrir le régime habituel des vents, était d'un poids tel que l'augmentation du cube qui en résultait entraînait une résistance de la part de l'air, toujours grande pour des vitesses de vent moyennes, par rapport à l'énergie que ce moteur pouvait fournir.

Aussi le problème resta-t-il insoluble tant que l'on n'eut pas réalisé un moteur assez léger pour que l'enveloppe du ballon se réduisit à des dimensions acceptables.

C'est aux Français Krebs et Renard que revient le grand honneur d'accomplir les premiers, avec un ballon dirigeable, le 9 août 1884, un voyage en circuit fermé (1). On n'aurait, en effet, rien prouvé en faisant exécuter à un ballon quelconque un trajet sans retour au point de départ, puisque celui-ci, ayant pu profiter des courants favorables, on n'aurait pu dire que la solution du dirigeable était trouvée.

Dans cette première démonstration, le moteur était électrique.

Le moteur à pétrole dota les dirigeables du moteur qui devait assurer leur succès.

Les premiers succès du dirigeable à moteur à explosion furent enregistrés en France. Le 12 juillet 1901, Santos Dumont doublait la tour Eiffel. En octobre 1902, le *Lebaudy* effectuait ses premières sorties, qui justifiaient les plus grands espoirs dans l'avenir du dirigeable.

Le dirigeable doit toujours être bien gonflé

La présence d'un moteur à bord d'un dirigeable permet de réaliser facilement le gonflement du ballonnet à air dont nous avons indiqué la fonction ; aussi ceux-ci furent-ils munis, dès l'origine, d'un ventilateur spécialement affecté à cet usage, et actionné par le moteur.

(1) Le ballon *La France*, de Krebs et Renard, était muni d'un moteur électrique et d'accumulateurs pouvant fournir, pendant deux heures, une puissance de 8 à 9 chevaux, avec un poids de 44 kilogrammes par cheval-vapeur. Longueur 50 mètres, diamètre 8 m. 40, cube 1.840 mètres cubes.

Mais, dans ce cas, le ballonnet possède une fonction non moins essentielle, qui est le maintien de la forme extérieure de l'enveloppe.

L'étude des formes de moindre résistance à l'air est extrêmement délicate. Des expériences très grossières permettent de constater cependant ce que le bon sens fait déjà prévoir, à savoir que des plissemens de l'enveloppe procurent une augmentation considérable de résistance à l'avancement.

Le ballonnet, prévu par le général Meusnier, s'imposait donc cette fois plus impérieusement encore que dans le ballon libre, aussi fut-il adopté dans tous les dirigeables à enveloppe souple.

LES ZEPPELINS

Les zeppelins se différencient nettement des dirigeables de l'école française par la présence d'une carcasse métallique qui assure la permanence des formes.

Alors qu'en France et ailleurs on s'est cantonné presque exclusivement dans la construction des dirigeables empruntant uniquement la rigidité de leur enveloppe à la pression intérieure, ballon que l'on a dit du type *souple*, les Allemands ont préconisé et expérimenté depuis longtemps des enveloppes possédant une armature métallique pour assurer leur indéformabilité, ce qui supprime le ballonnet compensateur à air.

Le comte Zeppelin, qui avait une foi robuste dans le succès de ce principe, travailla avec une inébranlable persévérance à sa réalisation.

On conçoit que le poids de l'armature alourdisse considérablement le ballon, ce qui rend impossible la réalisation des petits rigides. C'est pour cette raison que les zeppelins furent toujours conçus et exécutés dans des dimensions colossales, qui n'étaient pas choisies uniquement pour satisfaire la vanité des peuples d'outre-Rhin.

Le premier modèle, construit en 1898, mesurait 128 mètres de long, et contenait 11.300 mètres cubes d'hydrogène ; c'était peu pour actionner ce dirigeable, que les 32 chevaux des deux moteurs dont il était muni.

En 1905, après sept ans d'expérience, les dimensions avaient peu changé, le cube pas plus, mais la puissance avait été portée à 170 chevaux.

La carcasse rigide, en aluminium, qui caractérise les zeppelins, comporte un certain nombre de cloisons transversales ayant une forme polygonale. La rigidité de ces cloisons est assurée par des tendeurs rayonnants, en fil d'acier, qui les font un peu ressembler à de gigantesques roues de bicyclettes. Les cloisons sont reliées entre elles par des cornières longitudinales, et chacun des compartiments sert à loger un ballon à gaz. Le tout est recouvert d'une enveloppe comme d'une housse.

Cette division de la masse gazeuse empêche les déplacements longitudinaux de cette masse, qui rendrait extrêmement précaire la stabilité de ce grand corps cylindrique au moment où il commencerait à prendre une certaine inclinaison ; mais il entraîne encore un alourdissement, par suite des surfaces énormes de tissus correspondant aux cloisonnements.

Chaque compartiment possède, à sa partie inférieure, un clapet de sûreté s'ouvrant automatiquement sous un excès de pression, et plusieurs soupapes de manœuvre sont réparties sur la longueur de la carène à la partie supérieure.

Les premiers ébats des zeppelins eurent lieu en 1900, sur le lac de Constance qui servait d'aérodrome, ce qui permettait, en particulier, de monter le hangar du dirigeable sur un flotteur que l'on pouvait orienter, de façon à faire sortir le ballon dans la direction même du vent et éviter qu'il ne se brise sous des poussées transversales ; le danger était réel.

Les premières sorties des zeppelins furent marquées par des accidents demeurés légendaires, et il a fallu l'entêtement dont nos ennemis sont coutumiers, et aussi l'aide d'énormes capitaux pour que cette exploitation puisse se poursuivre, bien que l'invention n'ait pas semblé viable.

Liste des principaux accidents survenus à des Zeppelins depuis 1906

En 1900, le comte Zeppelin avait connu les déceptions d'une liquidation des plus désastreuses, car la société avait dépensé un million de marks, et son ballon n'avait mis en lumière que les défauts de son principe. Avait-il autre chose à montrer ?

18 janvier 1906....	Z.L.-II s'abat désemparé à Allgaen (Suisse).
5 août 1908.....	Z.L.-IV détruit à Echterlingen.
25 avril 1910.....	Z.L.-V détruit à Weilburg.
19 septembre 1910.	Z.L.-VI détruit à Oos (Baden), prend feu.
27 juin 1910.....	Z.L.-VII (Deutschland) détruit à Teutoburgerwald.
16 mai 1912.....	Z.L.-VIII (Ersatz Deutschland) détruit à Dusseldorf, prend feu.
25 juin 1912.....	Z.L.-X (Schwaben) détruit à Dusseldorf, prend feu.
9 septembre 1913.	Z.L.-XIV détruit au large d'Héligoland, 17 victimes.
19 mars 1913.....	Z.L.-XV détruit à Carlsruhe, sur la place d'Armes.
17 octobre 1913....	Z.L.-XVIII détruit à Johanisthal, prend feu.
13 juin 1914.....	Z.L.-XIX détruit à Thionville, atterrissage.

Les zeppelins sont ainsi numérotés : ils portent, pendant la période d'essais, les lettres Z.L. suivies d'un numéro d'ordre, et, une fois reçus par l'armée ou par la marine, les lettres Z ou L suivies du numéro d'ordre laissé vacant par le dernier ballon détruit.

Pour éviter toute confusion, nous leur avons laissé, dans la liste ci-dessus, leurs numéros de construction.

Les Zeppelins actuels

CARACTÉRISTIQUES. — Les zeppelins actuels possèdent une capacité comprise entre 20.000 et 27.000 mètres cubes, les plus petits ayant un équipage de douze hommes et les plus grands un équipage de trente hommes en moyenne.

Leur longueur est d'environ 155 mètres, leur diamètre varie de 14 à 17 mètres ; leurs trois ou quatre moteurs fournissent une puissance totale comprise entre 540 et 720 chevaux (moteurs de 180 chevaux).

LEUR NOMBRE. — Au début des hostilités, l'Allemagne possédait quatorze zeppelins, mais on prétendait que les chantiers de la société à Friedrichshafen et à Potsdam étaient capables de fournir à l'armée ou à la marine environ une unité chaque trois semaines. En comptant un par mois, nous croyons être très généreux, car il faut tenir compte des difficultés de se procurer les fournitures nécessaires, et, en particulier, le coton destiné à l'enveloppe. Sur cette base, il y aurait, à l'heure actuelle, sept zeppelins de plus qu'au mois d'août, ce qui porterait leur nombre à vingt-et-un, si l'on pouvait admettre que les déchets provenant d'accidents en cours d'expérience ont disparu comme par enchantement, et que les zeppelins ont bénéficié de l'immunité du fait de la déclaration de guerre.

Rappelons qu'avant la guerre il s'en fabriquaient en moyenne quatre par année, et que le chiffre de déchet annuel approchait souvent de celui de la production totale. La guerre n'a pas dû inculquer la prudence à leurs pilotes ; en tout cas elle n'a pas délivré les zeppelins de leur tare originelle, qui fait de leur grand corps un instrument des plus fragiles.

En dehors des expériences, il en est disparu, par faits de guerre, au moins huit : un dans les Ardennes, un à Metz (zeppelin vu dans le ravin de Gorze), deux à Friedrichshafen (douteux), un à Varsovie, un à Mlava, un à Libau, un à Dusseldorf (douteux), un à Badonvillers, un à Cuxhaven (douteux), tout récemment, deux sur les côtes du Danemark, peut-être trois.

Adoptons le chiffre dix, et disons que le nombre actuel des zeppelins ne doit pas, actuellement, être supérieur à six ou sept ; nous serons près de la vérité.

Valeur guerrière

Malgré l'énorme cube des zeppelins, les plus gros, dont la force ascensionnelle est voisine théoriquement de 30.000 kilos, la quantité de lest que ceux-ci doivent emporter pour naviguer à des hauteurs garantissant leur sécurité, c'est-à-dire voisine de 2.000 mètres, réduit — une fois le compte fait de l'essence et de l'huile destinées au moteur, lest indispensable — à environ 1.200 kilos le poids des bombes ou projectiles divers qu'ils peuvent emporter. Et encore un écart de température de dix degrés suffit-il à nécessiter un délestage de même importance !

Les zeppelins sont donc d'énormes machines de guerre possédant relativement de bien petits moyens ; le poids de leur armature métallique les tue, car il absorbe une trop grande fraction de la force ascensionnelle, alors que celle-ci peut être plus rationnellement et plus efficacement utilisée à enlever du poids utile.

Le Zeppelin est une « colossale » erreur.

Nos dirigeables, de cube plus petit, possèdent des moyens bien supérieurs.

Ce qu'ils ont fait

Les difficultés d'un voyage au long cours d'une part, et la modicité de leurs moyens de destruction (nous en avons eu la mesure), nous expliquent à la fois le peu d'incursions tentées en territoire ennemi et le peu d'importance des résultats obtenus dans les bombardements qu'ils ont effectués.

Ces résultats paraissent encore plus maigres, si l'on considère le capital en argent et en hommes mis en œuvre pour réaliser quelques performances sans effet ; ils ont dépensé 150 millions, ont eu au moins 8 zeppelins détruits et 80 hommes d'équipage faits prisonniers, pour provoquer la mort de 50 individus, qui n'avaient même pas la valeur de dix combattants, puisque tous étaient des civils non combattants (40 morts en Pologne, 2 à Nancy, 6 en Angleterre,

5 à Calais). (Anvers n'a jamais vu de zeppelin, bien que l'on ait attribué à l'un d'eux la mort d'une dizaine de personnes.)

Leur inaction relative s'explique aussi par la grandeur du risque qu'ils doivent courir. Presque chaque fois qu'ils se sont aventurés sur la terre ferme en territoire ennemi, ils y sont restés ; le seul succès, si l'on peut employer cette expression, qu'ils aient obtenu, le fut sur la côte anglaise dans des conditions particulièrement favorables, parce que, naviguant très bas au-dessus de la mer, ils purent garder en réserve une quantité importante de lest qu'ils auraient jetée par-dessus bord s'ils avaient dû craindre les feux de la terre.

Cette navigation sur mer présente un autre élément de sécurité, car on peut rejeter dans l'élément liquide toute espèce de lest, voire même des bombes, chose que l'on ne peut faire en territoire ami sans risquer un effet contraire à celui que l'on veut obtenir, ni même en territoire ennemi tant qu'on n'a pas atteint le but que l'on s'était fixé, sous peine de se signaler d'une façon indubitable à la vigilance des gardiens du territoire.

Le zeppelin, avec sa carcasse rigide, court des risques bien supérieurs à ceux d'un ballon souple ; les obus que peuvent leur lancer nos canons spéciaux — et ceux-ci n'y manquent pas — éclatent au contact des membrures métalliques, alors qu'ils peuvent traverser, sans éclater, les enveloppes de nos ballons souples ; on a vu l'un des nôtres regagner, après pâille aventure, son hangar, sans encombre.

Que risque-t-on à Paris ?

Verrons-nous ou ne verrons-nous pas de zeppelins à Paris ? Telle est la question que se posent, depuis quelques semaines, tous les Parisiens. On peut presque répondre par la négative, sans qu'il soit possible naturellement d'être absolu dans un tel pronostic.

Si l'on veut considérer cependant le peu de sécurité que présente pour eux un voyage au long cours effectué en temps de guerre, par suite surtout

de leur faible réserve de lest lorsqu'il y a obligation d'en jeter au départ une grande quantité pour s'élever à 2.000 mètres, on est très rassuré.

La zone, où les hangars de zeppelins sont à l'abri des bombes de nos aéroplanes, est trop éloignée de Paris.

Il faudrait des circonstances atmosphériques exceptionnelles pour couvrir les risques de ce voyage. De jour, les zeppelins seraient détruits avant de toucher le but ; la nuit seule peut en permettre l'accomplissement, sans garantie de retour cependant. Comme l'effet moral produit chez eux serait désastreux en cas d'insuccès, le raid ne peut être tenté qu'avec des chances de réussite ; ces chances n'existent pas réellement, et l'approche du printemps, qui relève la température, vient chaque jour les amoindrir encore.

Dormons donc tranquilles, avec ou sans lumière.

Au reste, s'ils venaient, que risquons-nous ?

A cette question, il a déjà été fait de nombreuses réponses, toujours dans le même sens : le risque est tel que l'on peut le considérer comme insignifiant, et le nombre de comparaisons que l'on peut prendre à cet égard est illimité.

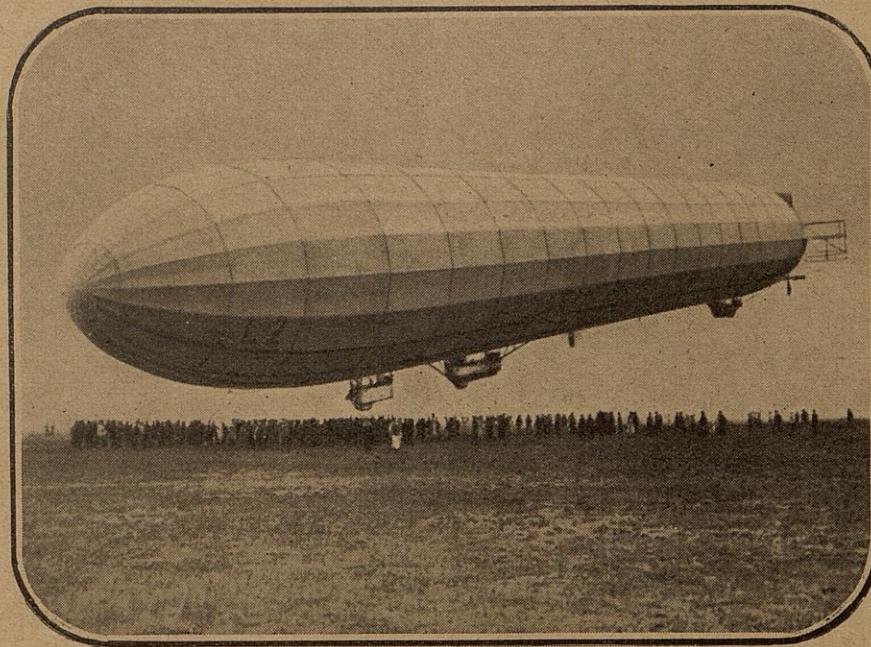
Sur une surface telle que l'agglomération parisienne, correspondant à 250 millions de mètres carrés, la chute d'un projectile sur un point déterminé offre une probabilité à peu près de même ordre que la chute d'une cheminée sur la tête d'un passant, que la rupture d'un câble d'ascenseur, qu'un incendie dans le métro ; et cependant nous nous promenons, nous prenons l'ascenseur et le métro.

Dès que nous venons au monde, nous commençons à courir le risque de mourir ; l'accident et le microbe nous guettent et finissent toujours par avoir raison de nous ; nous ne pouvons y échapper.

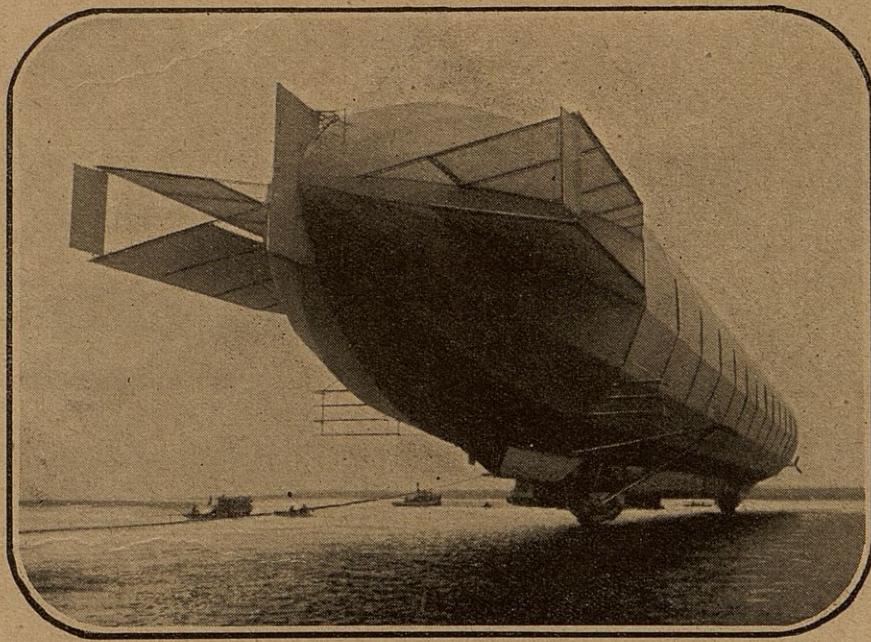
Le risque provenant du bombardement de Paris par un ou plusieurs zeppelins, en admettant qu'ils puissent venir, ne compense même pas la diminution des risques provoqués par la diminution du nombre des taxis qui peuvent nous écraser et des échafaudages qui peuvent s'écrouler à toute heure, quand Paris est en pleine activité.

En résumé, nous ne croyons pas que les Allemands envoient jamais un zeppelin sur Paris. S'ils n'avaient pas reconnu la nécessité de relever le moral de leur nationaux, un peu las de la stagnation des opérations militaires terrestres, par un fait d'armes du genre que ceux-ci apprécieront, parce qu'il est « kolossal », bien que sans valeur militaire, nous sommes bien certains qu'ils n'auraient pas effectué leur expédition sur la côte anglaise, démonstration empreinte de l'esprit brutal qui les pousse à des gaffes inconscientes.

Les zeppelins sont de monstrueux fantoches, n'en ayons pas peur.



UN ZEPPELIN PREND LE DÉPART



UN ZEPPELIN PIQUE VERS LES FLOTS

LES NEUTRES SUR LE FRONT



Les attachés militaires en France des puissances neutres et alliées ont récemment parcouru tout le front de nos armées, depuis les Vosges jusqu'à la mer. Les voici dans les décombres d'une petite ville du Nord ; ils ont pu se rendre compte, par eux-mêmes, que les descriptions des ruines accumulées par les Allemands étaient encore au-dessous de la réalité.

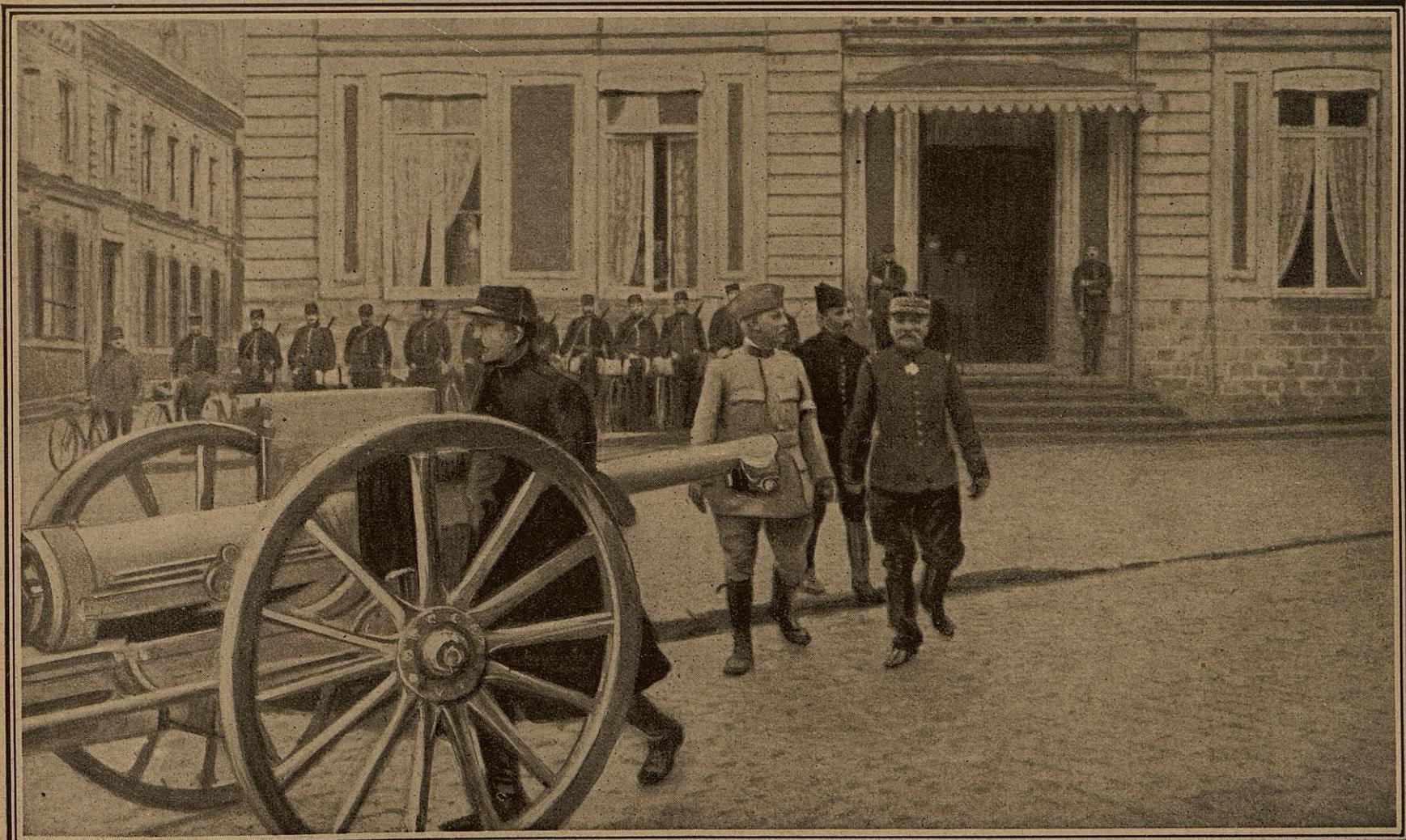


De leur visite aux ruines des Halles d'Ypres, les attachés militaires neutres ont emporté une impression de stupéfaction et d'horreur. Comment ! il existe au vingtième siècle des barbares qui, sans raison d'ordre militaire, détruisent par vengeance ou par plaisir des œuvres de beauté comme le monument des Drapiers à Ypres, la cathédrale de Reims, l'hôtel de ville d'Arras !

LES NEUTRES SUR LE FRONT



Le général de Castelnau reçut les attachés militaires neutres à son quartier général. Au moment où, sur le perron de son hôtel, ils prenaient congé de lui, une musique militaire joua plusieurs morceaux ; le plus apprécié fut « le Père la Victoire », que les officiers étrangers voulurent entendre jusqu'au bout.

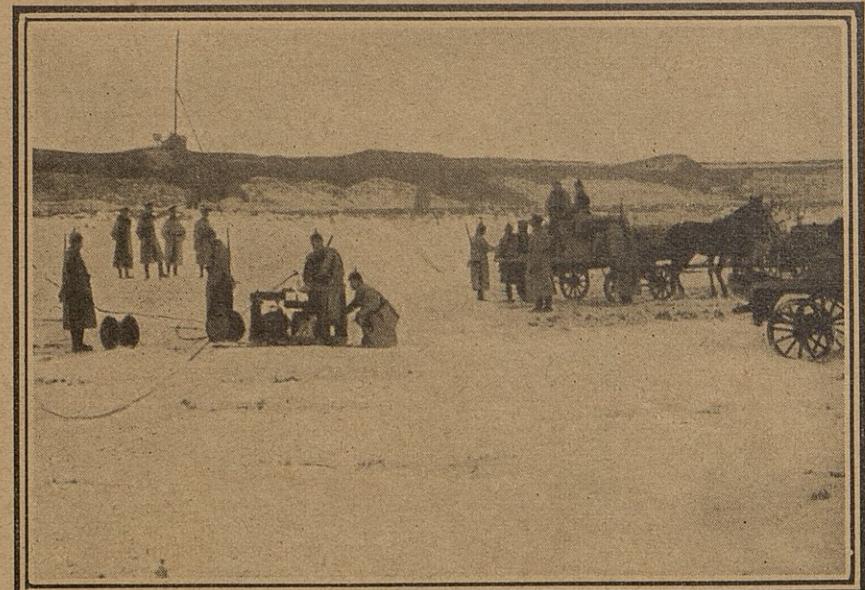


Accompagné du commandant de Maud'huy, le général de Maud'huy quitte l'hôtel où il a installé son quartier général. Sur le trottoir, le poste rend les honneurs, tandis que dans la rue défile une batterie de 75, qui va glorieusement et victorieusement remplir sa mission contre les lignes ennemis.

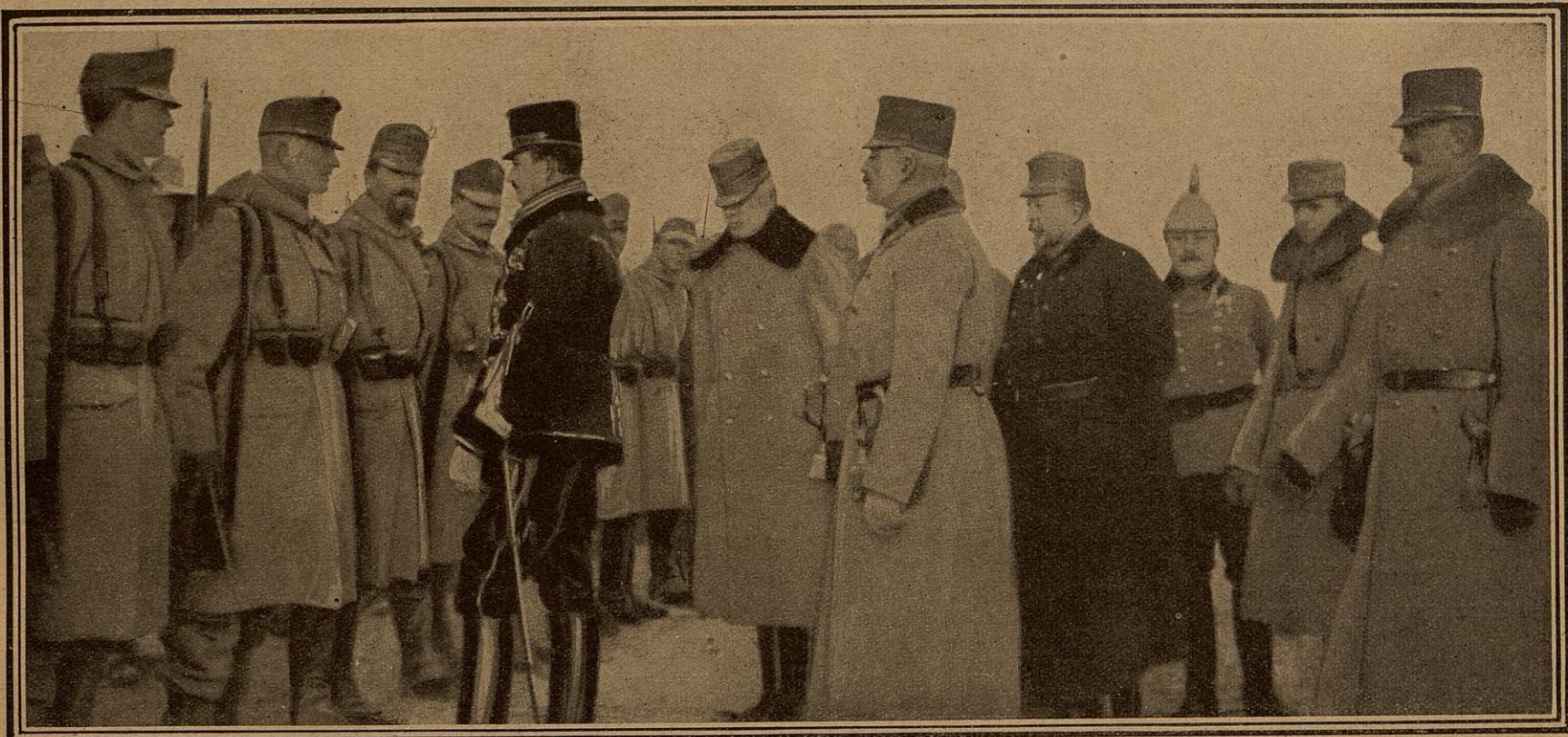
CHEZ NOS ENNEMIS



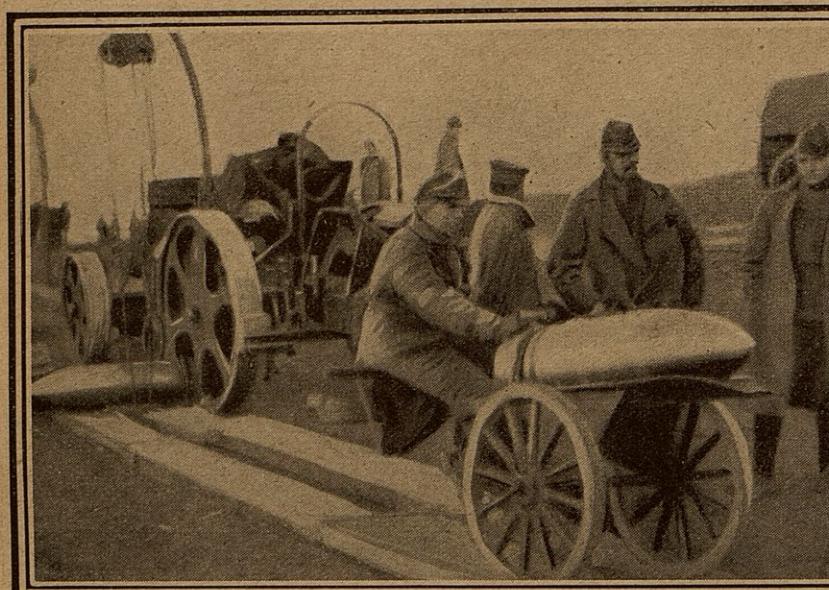
Sur les lacs de Mazurie, maintenant pris par les glaces, deux officiers allemands observent au loin les positions des Russes.



Sur la glace, les soldats allemands installent des projecteurs électriques, dont les feux éclaireront les attaques de nuit.



L'archiduc Charles-François-Joseph d'Autriche, suivi d'un nombreux état-major, passe en revue, sur le front de Pologne, des régiments autrichiens qui vont prendre part à la bataille.



Pour charger les pièces de 305, il faut tout un système de grues, de wagonnets pour amener les projectiles jusqu'à la culasse du mortier.



Des soldats de l'armée autrichienne installent des réseaux de fils barbelés, faible protection contre l'élan de l'infanterie russe.

L'espionnage allemand⁽¹⁾

RÉVÉLATIONS D'UN ANCIEN AGENT
DU SERVICE SECRET

II

Charles Stieber

Ceux qui accolent la particule au nom de Stieber vont de pair avec quiconque s'amuserait à gratifier Crippen (2), de peu regrettable mémoire, du titre de baronnet. Les deux prétentions se valent, et sont aussi peu justifiées l'une que l'autre. Karl Stieber naquit à Mersebourg, ville de Saxe en Prusse, en 1818. Ses parents étaient des gens de la classe moyenne, de braves et obscurs Prussiens, qui destinaient leur fils au barreau où il prit ses grades comme avocat, mais sans sortir jamais de l'ordinaire. Ce n'est qu'en 1847, à l'âge d'environ trente ans, que Stieber se fit remarquer pour la première fois. Cette année-là, il avait obtenu un emploi dans l'usine des frères Schöffer, en Silésie, où commençait alors le mouvement socialiste dont l'influence s'est fait si puissamment sentir depuis, sur l'Allemagne moderne.

Stieber, tout en feignant de prendre entièrement fait et cause pour les ouvriers, attendait, en réalité, de voir de quel côté les choses allaient tourner, avant de se compromettre irrémédiablement aux yeux de l'autre parti. Entre temps, il avait séduit la fille de l'un des directeurs de sa maison, et déployé tout son talent naturel en matière d'espionnage en compromettant l'autre directeur — l'oncle de sa future femme — dans le mouvement socialiste. Le malheureux homme, poussé par lui, s'était même tellement avancé qu'il fut accusé de comploter contre le gouvernement et d'exciter ses ouvriers à la révolte. Grâce à la dénonciation de Schöffer, qui fut condamné à un an d'emprisonnement pour des actes que Stieber lui-même avait commis, ce dernier obtint, en récompense, un emploi au service de la police. De ce jour, on le vit prendre place ostensiblement dans les rangs des ouvriers révolutionnaires comme un des plus chauds adhérents au mouvement populaire, tandis qu'en réalité il en était l'ennemi le plus acharné et le plus perfide.

Il réussit de cette façon, au cours de manifestations populaires qu'il avait lui-même provoquées à Berlin, à attirer l'attention du roi de Prusse d'alors, Frédéric-Guillaume. L'année 1848 fut fertile en mouvements révolutionnaires, et Stieber n'eut pas à se repenter de son choix qui l'avait fait se ranger du côté du plus fort. Lorsqu'en 1850 le gouvernement prussien commença de prendre les mesures énergiques de répression contre l'élément socialiste, qui ont continué jusqu'à l'heure actuelle, Frédéric-Guillaume reconnaît les services de Stieber en le nommant *Polizeirath* (conseiller de police), grade élevé qui lui conférait une situation enviee et spéciale, échappant au contrôle même du chef de la police.

Ce fut là le point de départ du système que Stieber a poussé à la perfection. Jusque-là l'espionnage militaire avait été exclusivement entre les mains des officiers, et avec leur respect habituel pour la tradition ; ceux-ci ressentirent comme un affront cette nomination d'un profane à la direction d'un département qu'ils regardaient comme leur apanage. De plus, la police régulière regarda Stieber d'un mauvais œil, car il lui déplaçait souverainement qu'un agent irrégulier, et de fraîche création comme celui-là, fût mis au-dessus d'elle et pût travailler en toute indépendance, à sa propre guise, sans avoir à lui rendre compte le moins du monde de ses actes. C'est un fait qui parle hautement en l'honneur du génie d'organisation de Stieber, qu'il sut combattre avec succès ces deux influences et se placer lui-même — avec l'aide bien entendu du patronage et de la protection du roi — à la tête d'une organisation spéciale, qui fut totalement affranchie du contrôle des pouvoirs militaires et policiers.

Stieber raconte dans ses Mémoires, avec une vanité qui est bien d'accord avec sa mentalité, comment le système qu'il avait créé avait pris rapidement une grande puissance dès 1853, grâce à la façon dont il sut capter la confiance de son souverain, par des rapports minutieux sur la vie privée des grands personnages de la cour. Il semble avoir eu un véritable plaisir à faire le récit détaillé de toutes les bassesses que son sens moral perverti lui faisait prendre pour des exploits dignes d'orgueil. Il donne ainsi l'impression

que, se trouvant à un moment où il n'avait rien d'important sur quoi exercer son esprit de ruse et d'intrigue, il se rattrapait en se rejetant sur tout ce qui lui tombait sous la plume.

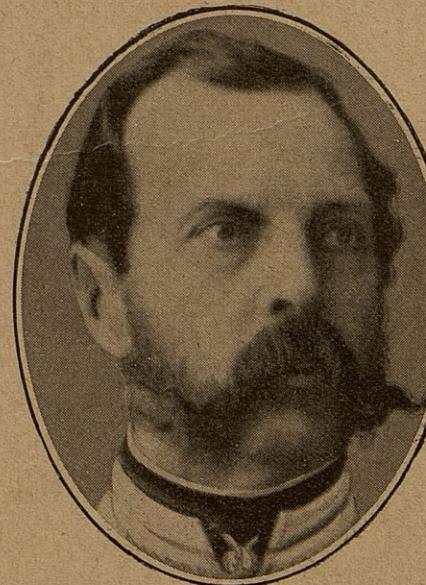
En 1854 il fut chargé d'étendre aux pays voisins le système qu'il avait déjà si bien perfectionné en Prusse. Les frais entraînés par ces opérations furent portés au compte du « service de l'intérieur » et, en



FRÉDÉRIC-GUILLAUME IV, ROI DE PRUSSE
qui fut la fortune de Stieber

outre de la somme affectée à l'espionnage dans le pays même, une autre somme de 306.250 francs fut exclusivement consacrée à la campagne qui devait préparer les voies aux guerres par lesquelles la Prusse passa au rang de puissance européenne de premier ordre.

La rigueur des mesures prises, en Prusse même, par Stieber, suscita une telle clamour de révolte dans le peuple qu'il fut relevé de ses fonctions de chef de police. Mais Bismarck, dès son arrivée au pouvoir, employa son fidèle limier à une œuvre d'une tout



LE TSAR ALEXANDRE II
qui fut l'objet de l'attentat de Berazowski
que Stieber eut pu empêcher

aussi grande importance en dehors du royaume, en l'envoyant en Bohême établir des espions sur tout le long de la route que l'armée aurait à traverser plus tard. Stieber posa ainsi les premiers jalons de la campagne qui devait se terminer d'une façon si désastreuse pour l'Autriche à Sadowa. Il en résultea qu'en 1866, lorsque débute la guerre de l'Allemagne contre l'Autriche, Stieber avait inondé la Bohême d'un si grand nombre d'espions que l'armée autrichienne ne pouvait faire un pas sans qu'il fût connu d'avance de ses adversaires, et que, dès leur entrée dans chaque village, les troupes prussiennes y trouvaient un agent dévoué, tout prêt à leur fournir les renseignements nécessaires. De sorte que, quoique le système d'indications relatives aux forts et aux positions militaires portées sur les cartes fût loin d'être aussi parfait qu'il l'est aujourd'hui, on peut dire que la campagne contre l'Autriche avait été à moitié gagnée

par Stieber, avant que ce royaume fût envahi par l'armée prussienne. Ce sont là des faits universellement connus et posés depuis longtemps dans le domaine de l'Histoire.

Ses années d'exil lui avaient servi de leçon en lui apprenant qu'il devrait, à l'avenir, avoir la main aussi légère que possible dans ses rapports avec ses compatriotes. A dater de cette époque d'ailleurs, il se consacra exclusivement au développement de son système d'espionnage dans les autres pays, notamment en France où il prépara, de longue main et minutieusement, la guerre de 1870. Il s'acquitta de cette tâche sans négliger le moindre détail, et d'une façon si complète que personne n'ignore aujourd'hui que l'envahisseur allemand connaissait mieux le territoire français que les propres troupes de Napoléon III.

Il accomplit son œuvre d'une manière tout à fait indépendante du corps diplomatique, et plaça ses innombrables agents à « postes fixes » à l'étranger, suivant une méthode qui n'a guère varié à l'heure qu'il est en ce qui concerne la France et les autres nations. A cette époque, l'organisation qu'il était en train de créer était une chose si nouvelle, que les autorités françaises y accordèrent peu d'attention. On peut dire que le système atteignit l'apogée de sa perfection avec la guerre de 1870, alors que chaque ville ou village du nord-est abritait un « poste-fixe », où, pour parler d'une façon plus courante, cachait un espion à la solde du service secret allemand. Les informations fournies étaient si complètes, que la vie privée des particuliers, leurs tares et leurs particularités étaient cataloguées, que chaque scandale était soigneusement consigné sur des registres conservés dans des archives spéciales à Berlin, en prévision du cas où l'on pourrait avoir à en tirer parti, en même temps que les fortifications, et les moindres détails topographiques des pays étaient indiqués sur les cartes avec une exactitude que les géographes militaires ne pouvaient égaler. Aussi, lorsque la guerre éclata, les troupes prussiennes purent-elles poursuivre leur marche sans hésitation à travers la France, car elles en connaissaient les ressources et les difficultés mieux que les habitants eux-mêmes. Nous montrerons plus loin, en détail, comment un pareil tour de force a pu être accompli.

Cependant Stieber, grâce à sa situation de conseiller privé et de confident de Bismarck, était parvenu peu à peu à vaincre l'hostilité du parti militaire qu'il avait d'ailleurs commencé grandement de se concilier, par l'utile besogne accomplie par lui en Bohême. Suivant le récit donné dans ses Mémoires, il découvrit qu'un attentat allait être commis contre la vie du tsar Alexandre, au cours d'une grande revue à Longchamp où ce dernier devait assister aux côtés de Napoléon. Ce fut Bismarck qui eut l'idée, non seulement de ne pas laisser l'attentat se commettre, mais encore de l'empêcher en faisant arrêter le régicide présumé pour cette raison que, d'après les prévisions du chancelier de fer, la justice française ne prononcerait pas la sentence capitale pour une simple tentative de crime. L'événement justifia cette manière de voir, car l'assassin ne fut pas exécuté, et l'empereur Alexandre se souvint, lorsque éclata la guerre de 1870, que la France avait fait grâce de la vie à l'homme qui avait voulu le tuer. Ainsi la Prusse n'eut-elle rien à craindre et Napoléon rien à espérer de la Russie, quand la guerre fut déclarée. Stieber aurait pu étouffer dans l'œuf cette tentative d'assassinat s'il l'avait voulu, mais en aidant aux choses à prendre la tournure qu'il avait prévue, Bismarck coupait court, d'une façon certaine, à la possibilité d'une alliance franco-russe. C'est bien là un trait caractéristique de la diplomatie et des méthodes prussiennes, en même temps qu'un de ces bons tours dont Stieber avait plein son sac et qui lui réjouissaient si fort le cœur, ainsi qu'en font preuve ses Mémoires.

On peut dire que l'histoire personnelle de Stieber, esquissée d'une façon brève et forcément incomplète, dans ce récit de sa carrière jusqu'en 1870, s'arrête à cette date, du moins en ce qui concerne le système de l'espionnage allemand, car, à partir de ce moment, le système est devenu plus important que l'homme lui-même qui l'a créé, et empêche de l'apercevoir. Jusqu'à présent, son œuvre avait eu un caractère tout à fait personnel : il avait mené lui-même sa campagne en Bohême, et il avait organisé, de ses propres mains, l'espionnage en France.

Stieber mourut en 1892, comblé d'honneurs et profondément regretté de ceux qu'il avait si bien servis. Il a fait plus qu'aucun autre pour semer la dissension entre la France et la Russie. Il a contribué largement à l'humiliation de la France, et a rendu possible la défaite de l'Autriche en une guerre de sept semaines. Il a servi admirablement son pays, en lui donnant le système d'espionnage le plus efficace que le monde ait jamais connu. Si l'on admet ce principe que « la fin justifie les moyens » il a bien travaillé pour la Prusse avant 1870 et pour l'Allemagne ensuite, mais la place que lui assignera l'Histoire est parmi les criminels du monde, non parmi ses grands hommes.

(A suivre.)

TRADUIT DE L'ANGLAIS PAR A. LE GAY.

(1) Voir le n° 19 du *Pays de France*.

(2) Le docteur Crippen fut pendu à Londres, en 1910, pour avoir assassiné sa femme.

LA CAVALERIE INDIENNE



Quels spectacles étonnantes aura présentés cette formidable guerre ! Les plaines du Nord auront vu défiler les Sénégalaïs, les turcos, les goumiers marocains ! Voici les cavaliers indiens au teint bronzé, aux yeux de braise ; la lance haute, ils vont, escortant les convois, jusqu'au moment où ils seront appelés à charger sur l'ennemi.

Dévant ce rideau d'arbres se détache la fière silhouette d'un de ces cavaliers de l'armée indienne ; il faut un instant de réflexion pour se persuader que l'on voit ici la photographie, non des environs d'Angkor ou de Delhi, mais d'un coin banal du pays de Flandres.

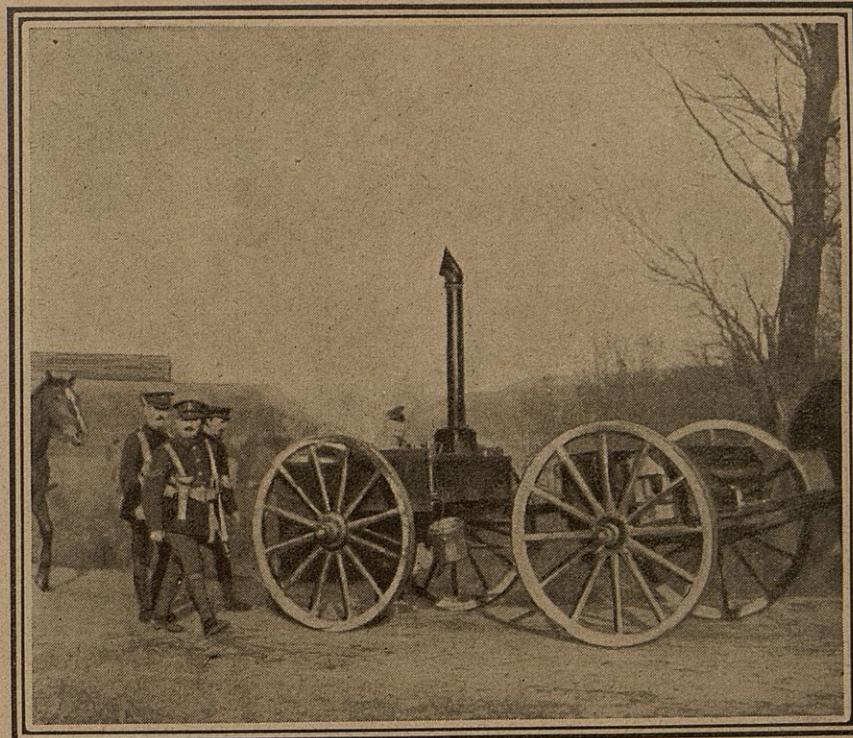


Bien équipés, admirablement montés, les cavaliers indiens n'ont pas souffert du climat des Flandres ; ils viennent de régions où la température est aussi dure en hiver que dans nos montagnes.

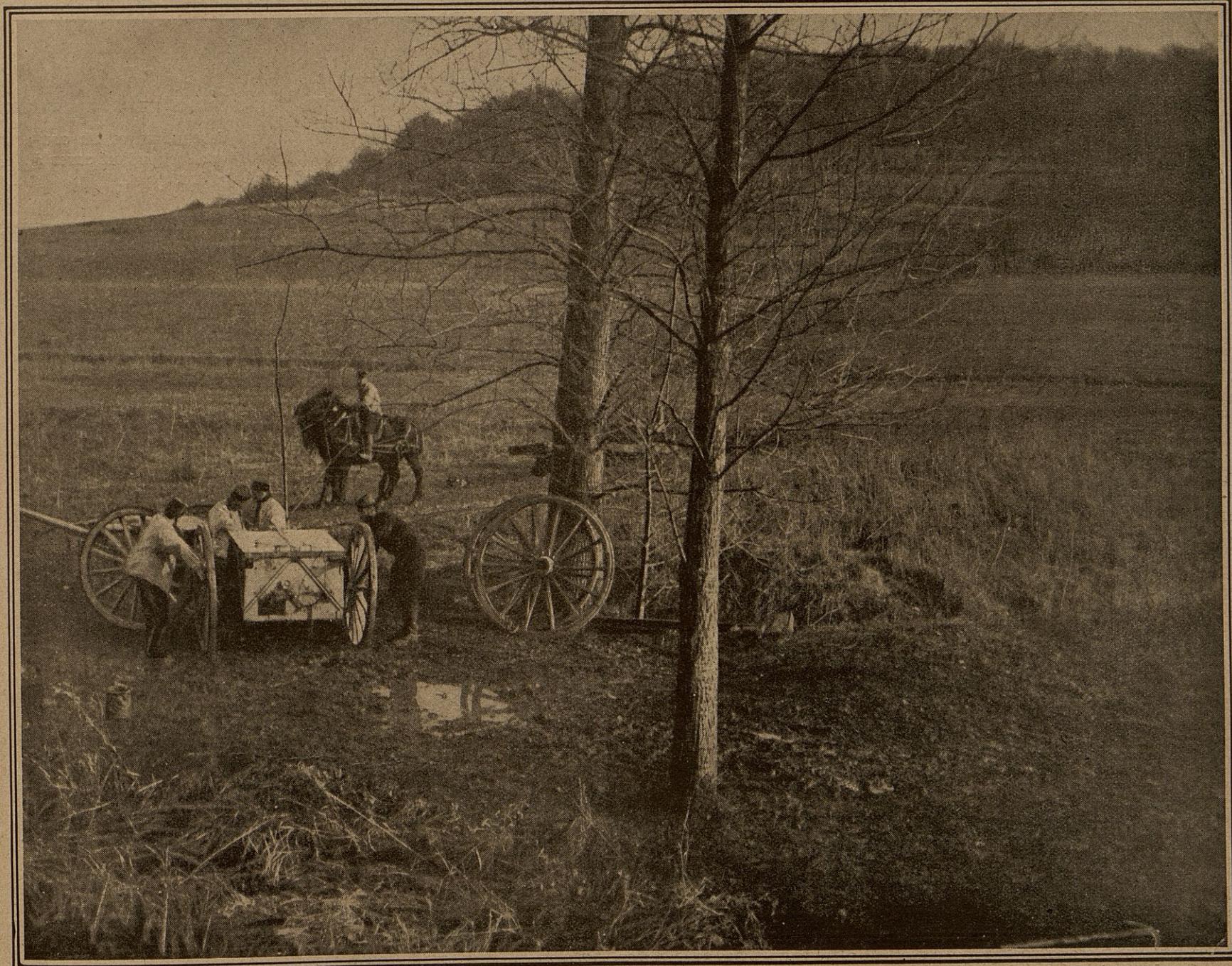
L'ARMÉE ANGLAISE



Le matériel et l'équipement des troupes britanniques sont hors de pair ; pour la Croix-Rouge, nos alliés possèdent de petites voitures qui vont chercher les blessés jusque sur la ligne de feu.



Leurs cuisines de campagne sont pratiques ; attelées comme des pièces d'artillerie, elles sont facilement mises en place et « Tommy », grâce à elles, peut manger son roastbeef chaud et bien cuit.



Est-ce un éclat d'obus ? est-ce le mauvais état des chemins ? Les roues du caisson n'ont pas résisté ; il faut les changer. C'est l'opération à laquelle se livrent, sous ces grands arbres, des soldats de l'armée anglaise.

DANS LE NORD



La route est mauvaise ; le froid de la nuit a durci la neige qui est devenue glissante ; les conducteurs sont descendus, et ils soutiennent les braves bêtes qui tirent la lourde pièce d'artillerie ; on ne peut encore partir au galop, mais on arrivera cependant assez à temps pour prendre part au concert et faire entendre aux Boches une musique qu'ils n'aiment guère.



Sur la pente du coteau qui descend vers le canal, le régiment fait halte ; les faisceaux sont formés ; on a mis le sac à terre et l'on s'est assis comme on a pu. On va casser la croûte : biscuits, boîtes de conserves feront les frais du repas ; puis l'on repartira plus alerte et plus dispos, vers la bataille prochaine.

BOU-ZIAN

du 2^e Turcos

Par LÉON SAZIE

CHAPITRE DIXIÈME

LE COUP DU MOULIN

DANS une plaine immense, un seul monumtacle, une butte que surmontait un vieux moulin. Naturellement, les Allemands s'étaient installés sur la butte sur laquelle ils avaient trouvé tout de suite, comme par hasard, des emplacements admirablement disposés pour leur artillerie. Ils commandaient absolument la plaine, démolissaient nos ouvrages, nous arrêtaient. Ce vieux moulin qui nous empêchait de passer, que nous devions prendre, nous coûtaient, à chaque tentative, beaucoup de monde, sans le moindre résultat. Or l'infanterie avait donné en vain ; maintenant les meilleurs, les plus agiles étaient accrochés : marsouins, zouaves, tirailleurs.

Mais bérrets et chéchias n'avaient pas plus de succès ; sidi 75, lui-même, furieux, tapait sans profit sur ce moulin maudit.

Cette situation ne pouvait durer. L'ordre précis arriva, non plus de faire une tentative prudente sur le moulin, mais de l'enlever à tout prix. Quand ils eurent connaissance de l'ordre, les zouaves, les tirailleurs furent enchantés. Ces reconnaissances retenues, ces petits coups de sondage, avec limites qu'il ne fallait pas dépasser, ne leur allaient pas. Ils appelaient, de façon typique, ces manœuvres : faire la trempe ! Tandis qu'enfin, à présent, on allait pouvoir aller jusqu'au bout... comme des z'Arabes... Il y avait du bon pour tous les Algériens.

Les chefs, eux, riaient moins. Comprenant mieux la difficulté de l'entreprise, ils ne voyaient pas seulement, comme leurs enrages, le bon combat, mais aussi, et d'abord, la lourdeur des sacrifices.

Pendant que les chefs discutaient en chefs, en mathématiciens — ce qui a sa valeur incontestable dans un bout de tranchée — le sergent Denisot dit Bénizop et le caporal Bou-Zian, le zouave Ramonet, Kadour, quelques chacals, quelques taraillors camarades, gravement cherchaient un plan d'attaque, en vrais z'Arabes, ce qui a également sa valeur...

Après ce débat, en sabir, taraillors et chacals, d'accord, en riant, se serrèrent la main, et Denisot dit Bénizop alla trouver son lieutenant... tandis que Bou-Zian se rendait auprès du lieutenant Baroude.

— Ma liotenant, lui dit-il, Bénizop et Bou-Zian y en a trové oun coup de z'Arabes pour ti arrive tos les turcos, tos les chacals dans cet molin.

— Dis-moi ça..., fit le lieutenant Pirot gravement, sachant qu'il ne fallait jamais négliger un plan de Bou-Zian.

Bou-Zian expliqua donc son plan arrêté avec Bénizop :

— Ti connais, ma liotenant, les Boches ci bête comme le diable t'emporte !... Ça marche comme une machine... Ça faire tojor mame chose que ça faire une fois... Alors si ti peux ti fote one fois di Boches, ti fote tojors di Boches... Ti en as compris ?...

Voici donc, se basant sur cette marche mécanique des Allemands, ce qu'avaient imaginé Bénizop et Bou-Zian. Depuis qu'ils étaient là, au bout de la plaine, à ronger leur frein dans les tranchées, ils s'en allaient parfois en reconnaissance, voir ce qui se passait, et tirer quelques coups de fusils sur les patrouilles boches. Ils avaient remarqué que, là-bas, les mêmes mouvements se reproduisaient aux mêmes heures, dans les mêmes conditions. Ce qui permettait aux zouaves, de leur côté, aux tirailleurs, du leur, de se poster ici ou là, sur le chemin, et de surprendre à coup sûr un mouvement connu, de descendre quelques hommes, pour s'entretenir la main, dérouiller les fusils.

Bou-Zian savait donc que tous les deux jours on ravitaillait le moulin et que le convoi passait à minuit, par un chemin parfaitement défilé et sous la protec-

tion, non seulement des canons du moulin, mais d'une forte escorte.

A vrai dire, ce fait était depuis longtemps connu, et les diverses tentatives faites pour s'emparer du convoi de ravitaillement avaient, jusqu'ici, péniblement échoué...

Bou-Zian, Bénizop ne l'ignoraient pas, mais ils savaient aussi la raison de ces échecs : les Français, les simples fantassins de France, attaquaient bravement, follement, les Boches... Ce n'était pas ce qu'il fallait faire avec eux... Ils avaient la masse, le courage ne suffisait pas contre eux ; il fallait la ruse... la bonne ruse, comme celle qu'on emploie là-bas, dans le bled algérien, ou contre les animaux féroces, à l'affût...

Après entente avec le lieutenant Baroude qui partageait cette opinion, les officiers de zouaves, désireux de coopérer à la tentative Bou-Zian et ses quatre camarades, une dizaine de turcos, Denisot, Ramonet, quelques zouaves partirent à la nuit... Ils s'étaient adjoint un brave garçon, un z'Arabe parfait lui aussi..., nommé Schult, dont on pensait avoir besoin.

Ce Schult était né à Arzew, près d'Oran, dans une famille d'émigrés alsaciens-lorrains venus en 1871 et ayant fait souche de bons Algériens..., vrais z'Arabes... Schult, 2^e zouave, parlait, comme toute sa famille, parfaitement l'allemand... ; ce devait être précieux pour l'entreprise. Une conversation en allemand, seule chose dont Bou-Zian se reconnaissait in-

mobiles comme des statues tombées dans la boue...

Arrivé au point dangereux pour lui, il reçut l'arrasage habituel des projectiles français... Il dut s'abriter, attendre, se garer, avant de pouvoir repartir... Bou-Zian, ses compagnons, Bénizop, les zouaves savaient exactement le nombre d'obus que les 75 enverraient... Ils les comptèrent. Quand le dernier obus éclata, avant que les Allemands, qui s'étaient tenus en arrière de leurs fourgons, attendant la fin de la rafale, eussent repris leur place, les turcos, les zouaves bondissent, sans cri, sans tirer un coup de fusil, et, à la baïonnette, ils clouèrent au sol les convoyeurs boches ne s'attendant pas à un changement dans la marche habituelle du convoi, et tués avant d'avoir compris ce qui leur arrivait.

Alors Bou-Zian, qui avait déjà porté le casque, en mit un sur sa chéchia, endossa un grand manteau boche et prit la tête du convoi. Denisot, les zouaves se vêtirent comme lui... ; mais, comme les chacals et les tirailleurs qui restaient étaient plus nombreux que les convoyeurs, ils jetèrent ce que contenait un fourgon de munitions ; les uns se mirent dans ce fourgon, le reste se logea dans les autres véhicules... et le convoi se remit en marche... Un zouave se dévoua et courut avertir le camp français de la réussite de la première partie du plan.

Schult, à son téléphone, put rassurer le quartier général allemand, disant que, malgré le bombardement, le convoi, comme d'habitude, poursuivait sa route... Il annonça en même temps au moulin :

— Nous sommes avertis que les Français vont tenter, ce soir, une attaque vers l'extrême-ouest des tranchées... Portez-vous y en masse... Nous vous envoyons, par l'est, du renfort...

En effet, tout cela était convenu d'avance ; les Français firent, à l'extrême-ouest allemand, une bruyante démonstration. Les Boches, au reçu du message de Schult, s'étaient portés sur le point de la lutte, dégarnissant les abords du moulin....

Pendant ce temps, le convoi conduit par Bou-Zian arrivait au pied de la butte et commençait l'ascension. Schult avait, lui aussi, pourvu d'un équipement allemand, ayant coupé le fil téléphonique, rejoignit Bou-Zian... C'est lui qui, en allemand, répondait, non seulement aux mots d'ordre, mais aux plaisanteries des soldats du poste, heureux de voir arriver en bon état les fourgons contenant de quoi manger... Schult, riant, pour éviter toute question aux convoyeurs, annonçait, en les soulignant à l'esprit boche, un convoi de douceurs spéciales...

Pendant que les fourgons se rangent devant le moulin..., aux croisées duquel il a vu luire le traître museau des mitrailleuses, de façon à empêcher les portes, les entrées de couloir des plates-formes... il crie :

— Vous avez du jambon fumé de Rheims !... des saucisses aux pois de senteur !...

Cette énorme bête mit en délice les Boches qui se hâtèrent de vouloir débarquer les fourgons si bien garnis... Un colossal gaillard s'approcha de Bou-Zian, et, pour le remercier, lui donna sur l'épaule une tape telle que le turco en fut ébranlé, faillit s'écrouler sur les genoux... Il résista, mais le casque qu'il portait roula à terre et montra, aux yeux du jovial colosse boche, une chéchia... sous cette chéchia des yeux de braise, des dents de loup...

Le Boche n'eut pas le temps de revenir de sa surprise. D'un coup de tête Bou-Zian l'envoya rouler sous les roues de son fourgon.

Le mouvement instinctif de Bou-Zian fit tout découvrir... Bast, un peu plus tôt, un peu plus tard !... Bou-Zian alors, son Boche à terre, se dressa et poussa, à pleine voix, les cri des chiens kabyles, tout en se dépouillant de son manteau boche.

Ce fut merveilleux... Des fourgons, aussitôt, sortent des turcos, des zouaves qui chargent en hurlant... et Schult crie :

— Les voilà, les surprises des fourgons... Les voilà, les saucisses à pois de senteur !...

A l'extrême-ouest, la fusillade, la canonnade... et, quand les turcos, le lieutenant Baroude, les zouaves arrivent par l'est, les Boches, à l'extrême-ouest, croient à la venue de renforts...

Ce fut seulement quand Bou-Zian, en tête de ses camarades, sauta dans la tranchée et commença le joli tricotage des baïonnettes qu'ils comprîrent... Il était trop tard... Ce fut une rude bataille, et le moulin resta français...

... Mais quand les Kabyles poussèrent leur cri de victoire, quand les zouaves chantèrent la *Marseillaise*, quand, entre camarades, on s'appela, ce fut en vain que turcos, que chacals crièrent : Bou-Zian !... Ya caporal Bou-Zian !...

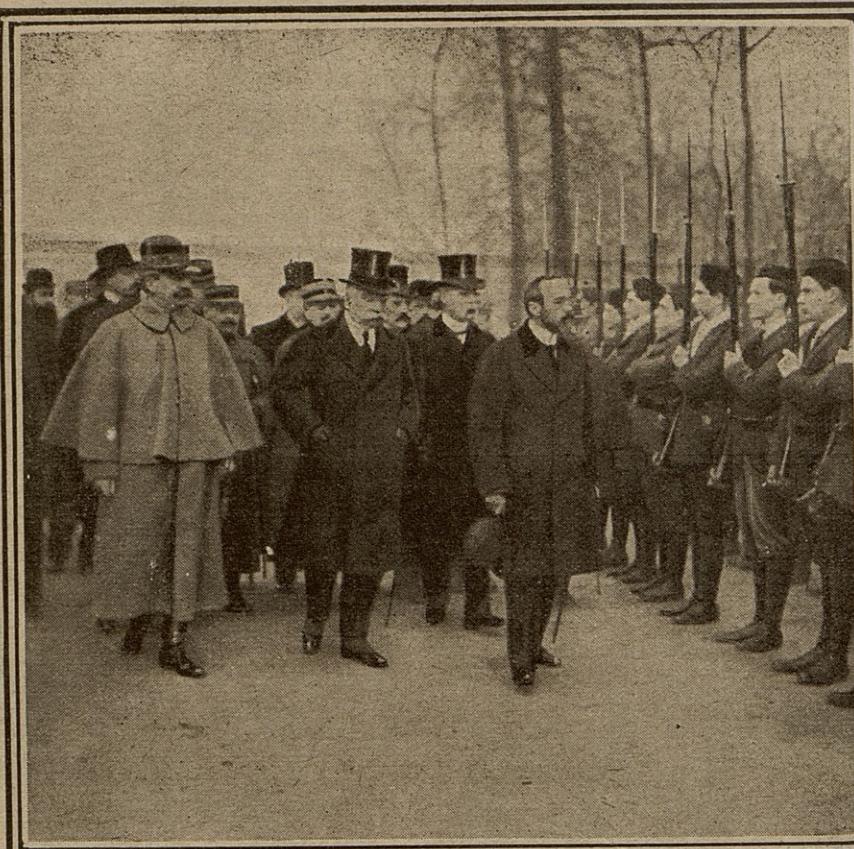
Bou-Zian ne répondit pas !

(A suivre.)



SON BOCHE A TERRE, BOU-ZIAN SE DRESSA, POUSSANT LE CRI DES CHIENS KABYLES.

LES ACTUALITÉS



M. Albert Sarraut, ministre de l'instruction publique, passe en revue aux Tuilleries les élèves des lycées de Paris ; il est accompagné du général Ravenez.



Devant les troupes et les avions du camp retranché de Paris, le commandant Girod remet la croix de la Légion d'honneur au capitaine aviateur Boucher.

SUR LE FRONT RUSSE

Repuissés de la Prusse orientale par des forces de beaucoup supérieures, les armées russes se sont retirées sur leur ligne de défense et, maintenant, non seulement elles font front de toutes parts, mais elles ont repris partiellement une vigoureuse offensive.

L'échec subi par nos alliés et qu'ils ont avoué loyalement est moins grave que les chants de victoire allemands ne le laissaient supposer ; leur 20^e corps d'armée n'a pas été détruit ; à peu près enveloppé par l'ennemi, deux de ses régiments sur sept ont rejoint le gros des troupes et d'autres fractions s'évadent tous les jours des forêts d'Augustow.

Le plan des Allemands paraît être d'intercepter la grande voie ferrée Petrograd-Varsovie et de foncer sur cette dernière ville, à la fois par le nord et par l'ouest. Voici quelle était, à la date du 20 février, la marche des armées allemandes : Une première armée se dirigeait vers Kovno par Eydtkunnen-Wiiballen ; une deuxième marchait vers Grodno, mais elle a subi une violente attaque d'une armée russe sur la rive gauche du Niémen ; la troisième qui, par Lyck et Graeve avait Ossoviec comme objectif sur la Bobra, a été mise en échec ; la quatrième menaçait Lomcha sur la Narew ; mais elle a rencontré des forces russes importantes qui lui ont livré une sanglante bataille ; la cinquième, vers Mlawa, a subi un sérieux échec ; la sixième, qui marchait vers Plock, est arrêtée par une furieuse contre-offensive.

Quant à l'armée de Mackenzen, à l'ouest de Varsovie, elle est immobilisée sur la Bzoura.

Dans les Carpates, les combats continuent à l'avantage de nos alliés et l'offensive austro-allemande en Bukovine est complètement enrayerée.

La collection complète du " Pays de France "

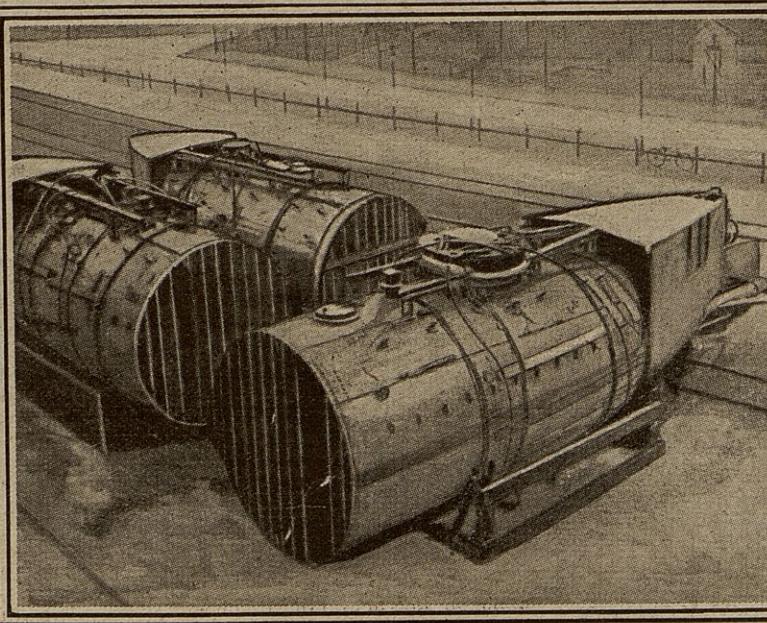
Nous avons reçu de nombreuses demandes de rassortiment des numéros du « Pays de France ».

Un nouveau tirage des numéros parus, depuis le n° 1, se fait en ce moment, et, sous peu, nous pourrons donner satisfaction à toutes les demandes.

Dès maintenant tous les lecteurs du « Pays de France » qui voudraient s'assurer une collection complète, depuis le n° 1, sont priés d'en faire la demande aux marchands de journaux qui leur livrent habituellement notre publication.

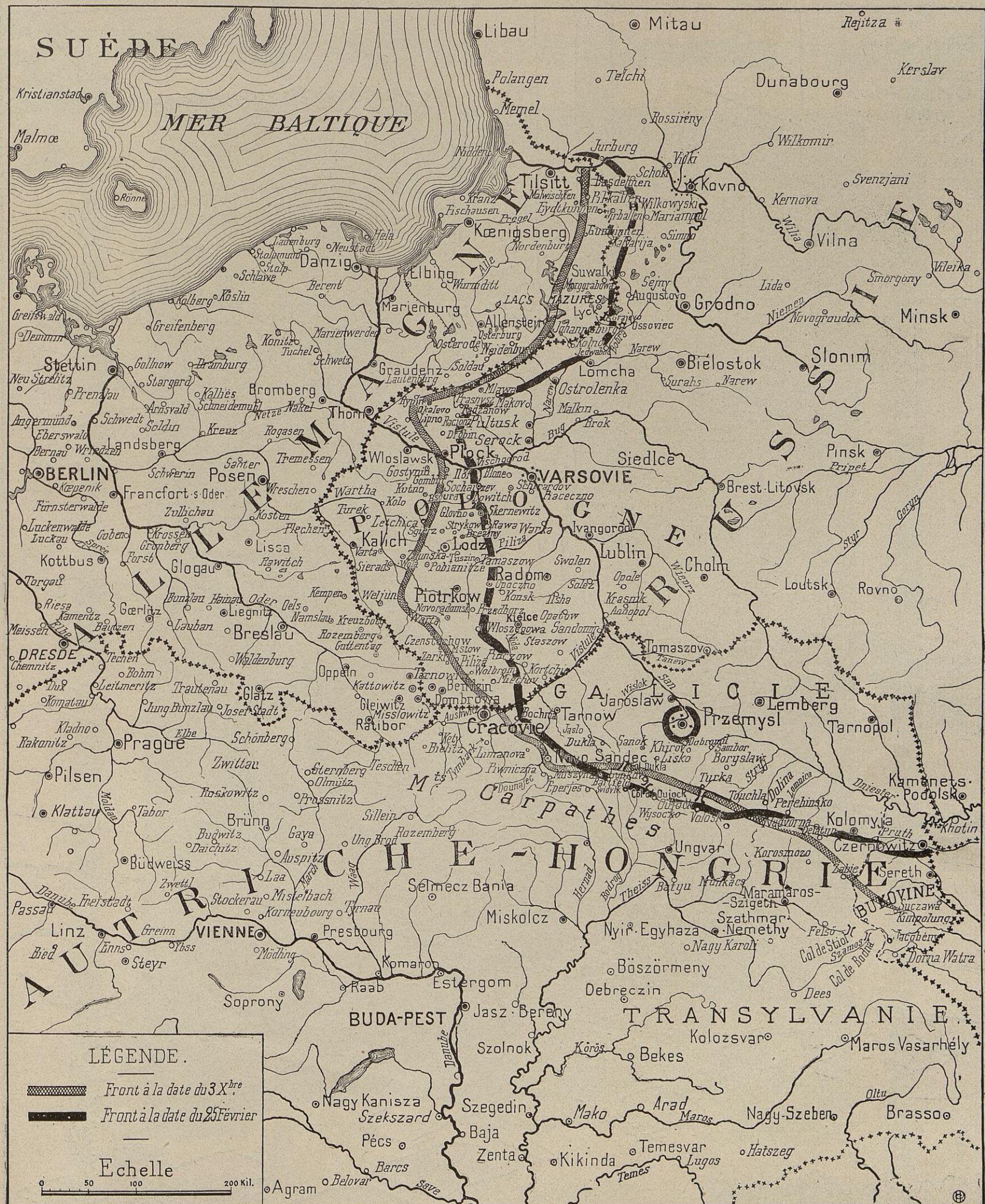
Achat de documents pour le " Pays de France "

Le « Pays de France » achète aux plus hauts prix tous les documents intéressants : PHOTOGRAPHIES, DESSINS, ARTICLES, etc., et plus particulièrement ceux qui se rapportent à la guerre actuelle.



On voit ici la comparaison des premiers sous-marins et des sous-marins actuels ; à gauche, ce sont les sous-marins allemands ; à droite, les sous-marins anglais. Au milieu, des sous-marins allemands démontés pour être transportés par chemin de fer.

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915



LE FRONT ORIENTAL (d'après les Communiqués officiels)

La Guerre en Caricatures



LE GAI RÉSERVISTE.

— C'est épantant, ça..! Je ne pars que demain et j'ai déjà les cheveux su' l' front !...