

3^e Année - N° 93.

Le numéro : 25 centimes

27 Juillet 1916.

LE PAYS DE FRANCE



Organe des
ETATS
GÉNÉRAUX
DU
TOURISME

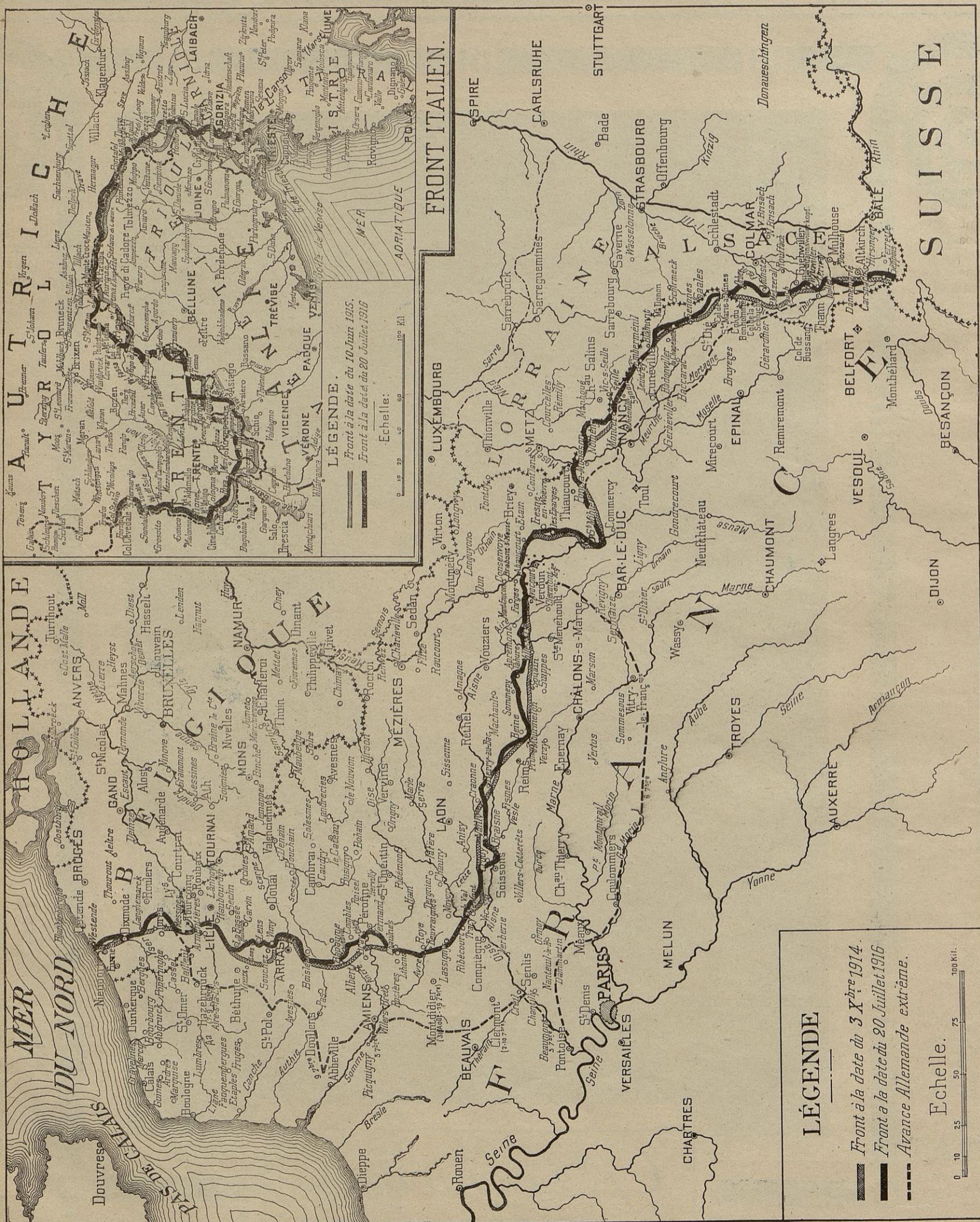
Abonnement pour la France....15 Frs

G. Lochwitsky
COMMANDANT DES TROUPES RUSSES EN FRANCE

Abonnement pour l'Etranger...20

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

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916



LE FRONT OCCIDENTAL (d'après les Communiqués officiels)

LA SEMAINE MILITAIRE

DU 13 AU 20 JUILLET



CETTE période a été particulièrement heureuse pour nous et nos alliés. En Picardie, le 13, l'ennemi profita du mauvais temps pour tenter ça et là des coups de main sur les tranchées britanniques. Non seulement il fut partout repoussé, mais nos alliés purent réaliser quelques gains, et lui enlever du matériel et des munitions.

Le 14, au petit jour, les Anglais, voulant prendre part à notre fête nationale, attaquèrent avec leur vigueur accoutumée sur un front de plus de 6 kilomètres. Durant cette journée ils enlevèrent la deuxième ligne allemande de défenses, depuis Bazentin-le-Petit jusqu'à Longueval, y compris le bois des Trônes en entier. Nos alliés réalisèrent ainsi, malgré de furieuses contre-attaques, une avance qui les portait à 6 kilomètres de leur front de départ.

Le 15 et le 16 furent marqués pour nos alliés par de nouveaux succès dans le secteur Pozières-Guillemont, deuxième ligne allemande. Tandis qu'à l'est de Longueval, brisant une résistance désespérée, ils s'emparaient de la totalité du bois Delville, au nord de Bazentin-le-Grand, ils prenaient pied dans la troisième ligne ennemie, au bois des Fourreaux, occupaient la totalité du bois de Bazentin-le-Petit et progressaient à l'est d'Ovillers et jusqu'aux abords de Pozières. En ce 15 juillet se place un épisode d'un intérêt particulier; la cavalerie anglaise qui n'avait eu aucune occasion de s'employer depuis 1914, « fit sa rentrée », en chargeant et sabrant un détachement allemand, malgré les difficultés d'un terrain sillonné de tranchées à demi comblées par leurs éboulements et couvert de troncs d'arbres, de fils de fer arrachés, de débris de toute sorte, rendant ses évolutions très difficiles.

Le 16, bien que l'action eût été moins active, nos alliés avaient trouvé le moyen de joindre 5 obusiers lourds et 4 canons de 77 aux trophées des jours précédents.

Le lendemain, ils continuaient à progresser. La deuxième ligne allemande, le long de laquelle ils n'avaient encore opéré pour ainsi dire qu'en fourrageurs, était enlevée d'assaut sur un front de 1.400 mètres au sud-ouest du bois de Bazentin-le-Petit. L'ennemi a subi là des pertes très lourdes. A l'est de Longueval, ils s'emparaient de la ferme de Waterlot, élargissant ainsi la trouée commencée (à l'est de Longueval) par les assauts de la 2^e et de la 3^e armée.

Longueval) dans cette deuxième ligne de défense allemande. Le même communiqué annonçait que venait de prendre fin le combat acharné qui durait depuis le 7 juillet sur le flanc gauche britannique à Ovillers-la Boisselle. Les Anglais y gagnaient la totalité du village. Des pluies abondantes empêchèrent le lendemain toute grande opération.

Nos alliés purent à loisir récapituler le butin fait par eux depuis le 1^{er} juillet : il consiste pour cette période en 189 officiers (dont plusieurs supérieurs) et 10.779 soldats faits prisonniers, 113 pièces d'artillerie, une quantité énorme de munitions et du matériel de toute sorte, sans compter ce qui a été détruit. Ce qui n'est pas moins intéressant, ce sont les documents trouvés à la Boisselle : ce sont les rapports des chefs des unités allemandes engagées là. Ces rapports révèlent des pertes effroyables : une compagnie était réduite à 12 hommes et un officier ; un bataillon ne comprenait plus que 24 hommes.

Le 18, leur attaque se prononce avec des forces très importantes et après une violente préparation d'artillerie contre les nouvelles positions anglaises à l'est de Bazentin. Commencé par un assaut en masses profondes vers cinq heures et demie de l'après-midi, le combat dure et est acharné toute la nuit du 18 au 19. L'assaillant reprend pied dans le bois Delville, et d'autre part, mord sur la lisière nord de Longueval. Ces menus profits lui coûtent cher. Par contre, il essaie par trois fois de reprendre la ferme de Waterlot.

Le 19, nos alliés regagnent dans le village de Longueval et au bois Delville le peu de terrain perdu par eux la nuit précédente et brisent une tentative faite en force du côté de Guillemont, avec, pour objectif, la ferme de Waterlot.

Le 20, nos alliés continuent à reprendre du terrain dans le bois Delville et à Longueval, font de nouveaux prisonniers et s'emparent d'un canon. Ils progressent également grâce à leurs mitrailleuses à l'est de la redoute de Leipzig, et poussent quelques incursions sur un front de 3 kilomètres au sud d'Armentières : ils en ramènent 140 Allemands. En fin de journée leurs

troupes avaient avancé d'environ un kilomètre au nord de la ligne Bazentin-Longueval ; la lutte continuait au nord de Longueval et dans le bois Delville.

Sur notre front d'attaque en Picardie, il n'y a d'abord qu'une série de chicanes au cours desquelles nous perdons et reprenons quelques heures plus tard quelques portions de la Maisonneuve, de Biaches, de Chilly.

Le 17 au soir, les intentions de l'ennemi se précisent : la nuit venue, il déclenche une attaque sérieuse contre toutes nos positions entre le village de Biaches et la Maisonneuve. Il ne peut s'emparer de ce dernier point, mais quelques-uns de ses détachements réussissent à se glisser le long du canal, dans la partie est de Biaches d'où, après une lutte assez chaude, nous les chassons le lendemain 18. Ayant perdu beaucoup de monde la veille, l'ennemi ne renouvelle pas ses tentatives contre la Maisonneuve. Par contre nous lui avons, le 19, enlevé tranchées et prisonniers au sud d'Estrées.

Le 20 est une excellente journée, notre avance représente environ un kilomètre de profondeur sur cinq de front. Au nord de la Somme, de gains en gains, notre ligne à l'est d'Hardecourt est portée le long du chemin de fer à voie étroite de Combles à Cléry. Au sud, notre offensive s'est déclenchée sur le front Barleux-Soyécourt, soit sur plus de deux lieues. Nous avons enlevé entièrement la première ligne allemande depuis Estrées jusqu'à la hauteur de Vermandovillers. Dans la journée, nous avons pris à l'ennemi 2.900 hommes dont 30 officiers, 3 canons, 30 mitrailleuses et du matériel en quantité.

Sur les autres parties du front, dans l'Aisne, la Champagne, l'Argonne, aucun fait important. Rencontres de patrouilles, tentatives allemandes contre quelques tranchées, menus faits-divers de la guerre. Partout, l'avantage nous est resté. Les noms de lieux cités à ces occasions, sont Oulches et Moulin-

ions, sont Guiches et Moulin-sous-Touvent, la Ville-aux-Bois et le plateau de Vauclerc, dans la région de l'Aisne ; Prosnes, en Champagne ; la Fille-Morte et la forêt d'Apromont, en Argonne. On sait que nos amis les Russes occupent une partie du front de Champagne.

Le secteur de Verdun, par l'ampleur de la tragédie qui s'y déroule depuis cinq mois, reste l'objet de nos principales préoccupations. Du 13 au 16, nous avons progressé dans le secteur de Fleury en faisant des prisonniers au sud et à l'ouest de ce village. Sur la rive gauche, à Avocourt, à Vaux, le Chaptre, de sérieuses tentatives

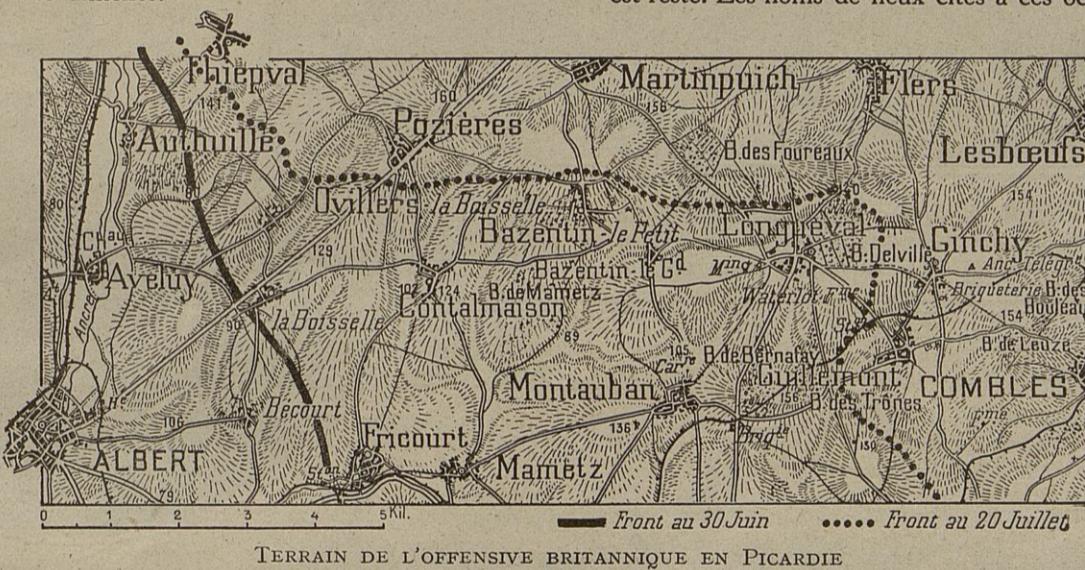
allemandes contre nos tranchées n'eurent aucun succès ; au contraire, nous avons enlevé quelques tranchées boches à l'est de la cote 304 le 15. C'est dans le secteur de Fleury que l'activité est la plus grande et notre progression y est continue. Quant à l'artillerie, elle ne cesse de tonner sur tout ce front et avec une intensité particulière à Souville, le Chenois, la Laufée, Chattancourt. et à Fleury.

Le 17, on apprend qu'une vive fusillade a marqué la nuit précédente, à la côte 304, où un coup de main dirigé sur nos tranchées a échoué sous nos feux et que nous avons continué de progresser à l'ouest de Fleury, où nous avons pris 3 mitrailleuses ; nous avons fait dans ce secteur environ 200 prisonniers en deux jours. Le temps est très mauvais, ce qui ne nous empêche pas de repousser, le 17, les attaques à la grenade qui se sont produites aux abords de la Chapelle-Sainte-Fine et à l'ouest de Fleury.

Les communiqués du 19 au matin ne mentionnent que la continuation de la lutte d'artillerie : c'est toujours à la cote 304 et dans le secteur de Fleury que le bombardement est le plus actif. Nous avons cependant fait quelques progrès à la grenade, près de la Chapelle-Sainte-Fine.

Le 20, sur la rive gauche de la Meuse, continuation du bombardement des régions d'Avocourt et de Chattancourt ; à la cote 304, sur ses pentes nord-est, lutte à coups de grenades. Sur la rive droite, nous progressons à l'ouest de l'ouvrage de Thiaumont, et nous enlevons à l'ennemi un ouvrage fortifié et âprement défendu au sud de Fleury. Dans le seul secteur de Fleury nous avons fait dans la journée 300 prisonniers, dont 8 officiers.

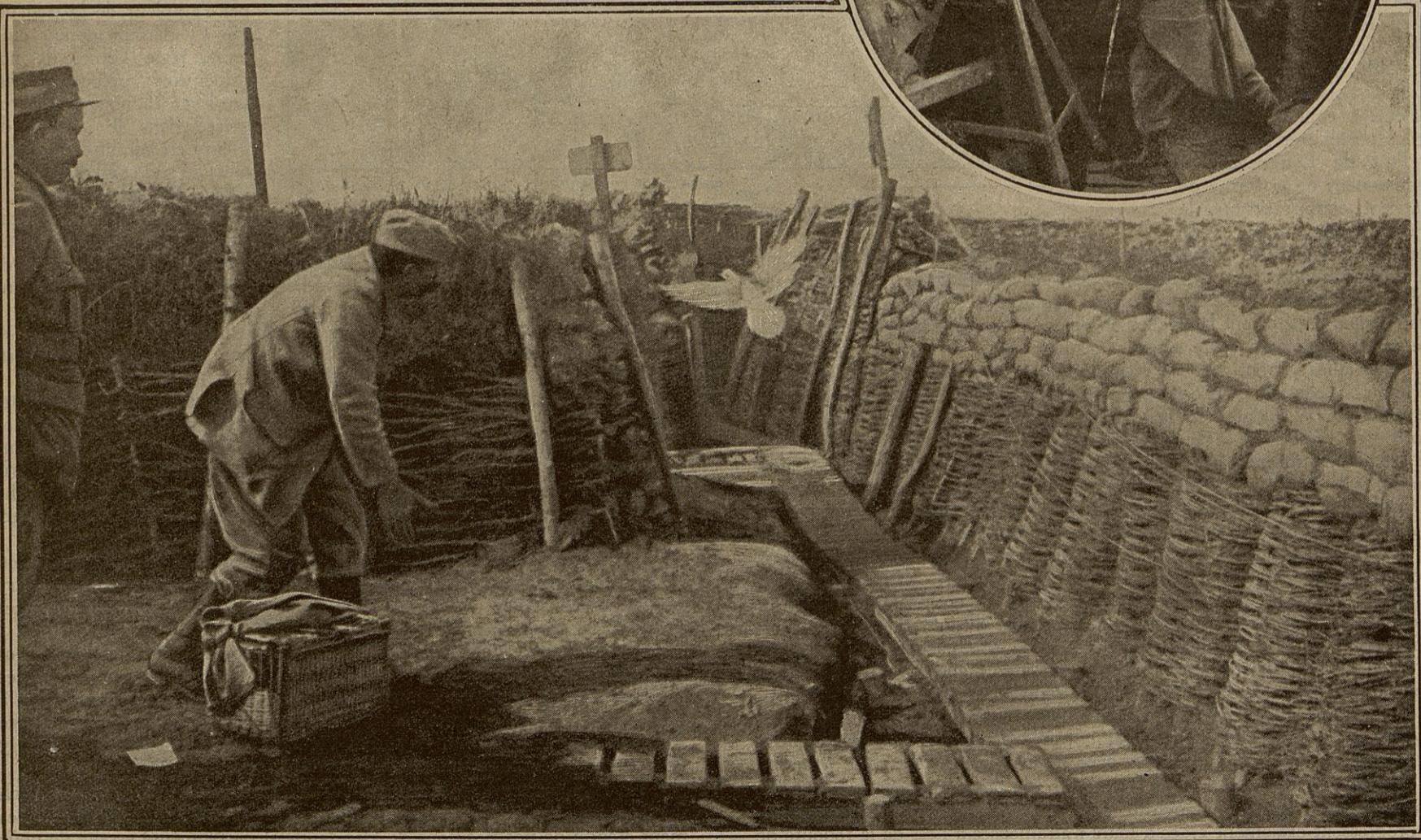
Le 13, dans les Vosges, une tentative contre nos tranchées à Carspach fut repoussée ; le 17, en Lorraine, l'ennemi, après s'être livré à un bombardement étendu de nos positions de Han (sud-est de Nomény) essaya de nous les enlever, mais il ne réussit qu'à se faire faire des prisonniers. Enfin, le 19, nous avons déjoué un coup de main tenté contre nous aux Eparges.



SUR LE FRONT FRANÇAIS EN BELGIQUE

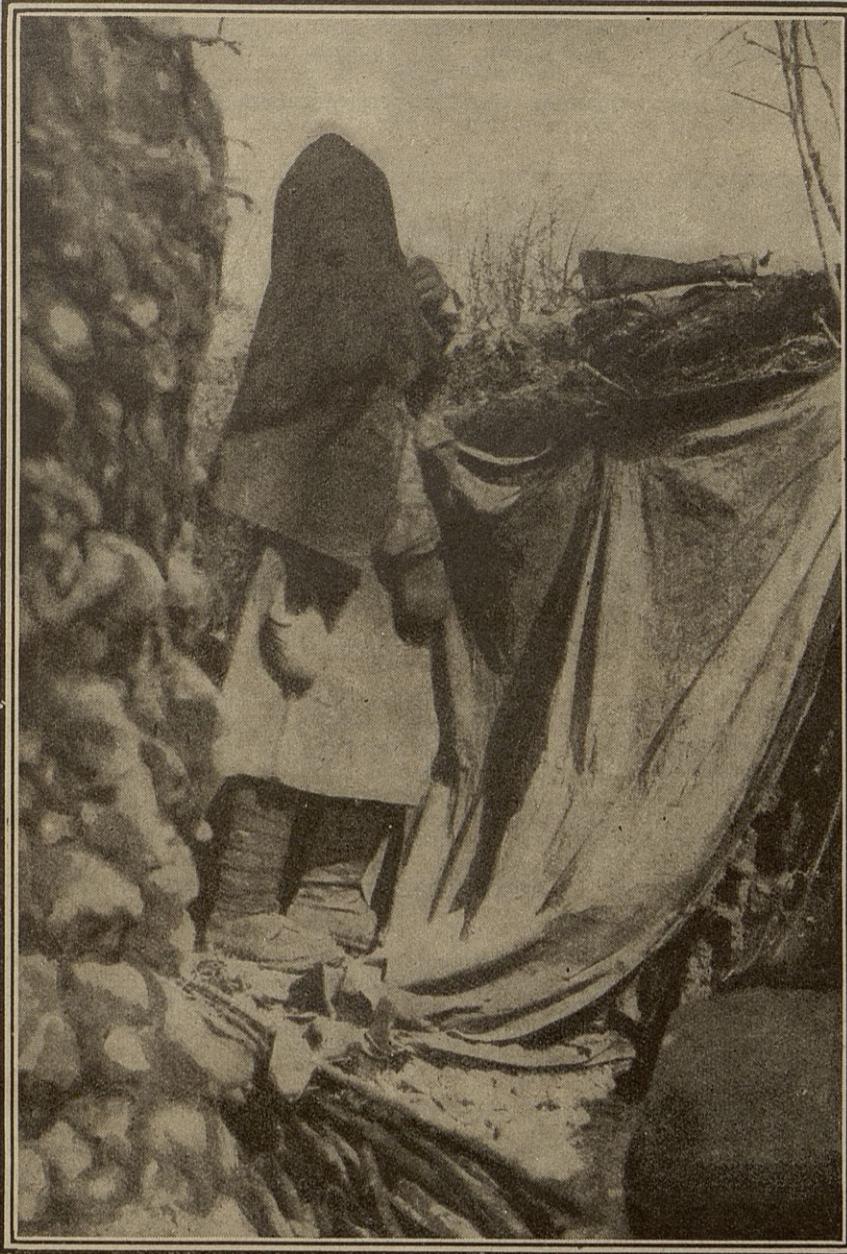


Après un bombardement intensif par des crapouillots, il ne reste qu'un bout de parapet de cette tranchée, creusée et aménagée avec tant de peine.
Un officier visite cette ruine, qu'il va falloir remettre en état.

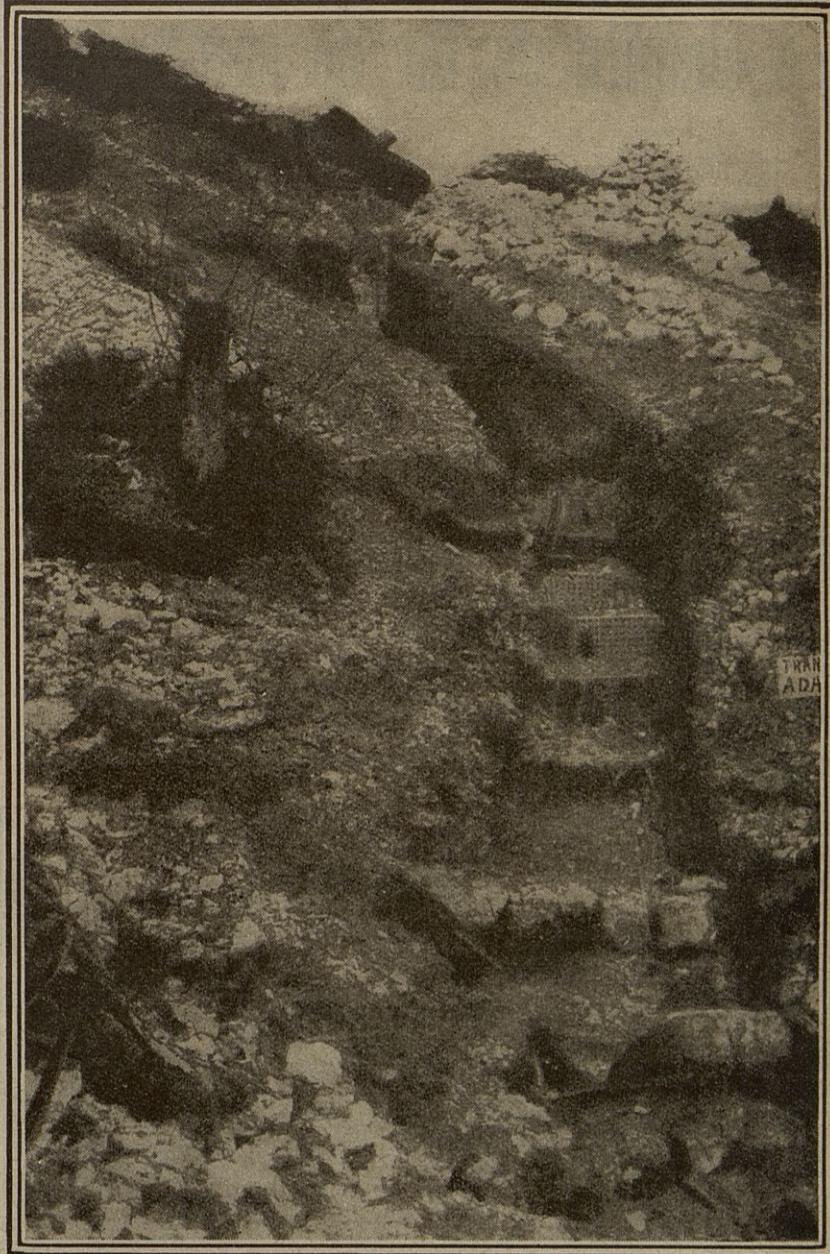


Pour rester en communication avec les postes de l'état-major en arrière, nos soldats des tranchées avancées emploient volontiers, en Belgique, des pigeons voyageurs; chaque relève en emporte quelques-uns dans une cage en venant prendre le service. Notre photographie montre le lâcher de l'un de ces messagers ailés. Dans le médaillon : tireur dont le fusil est muni d'une lunette qui lui permet de viser au loin.

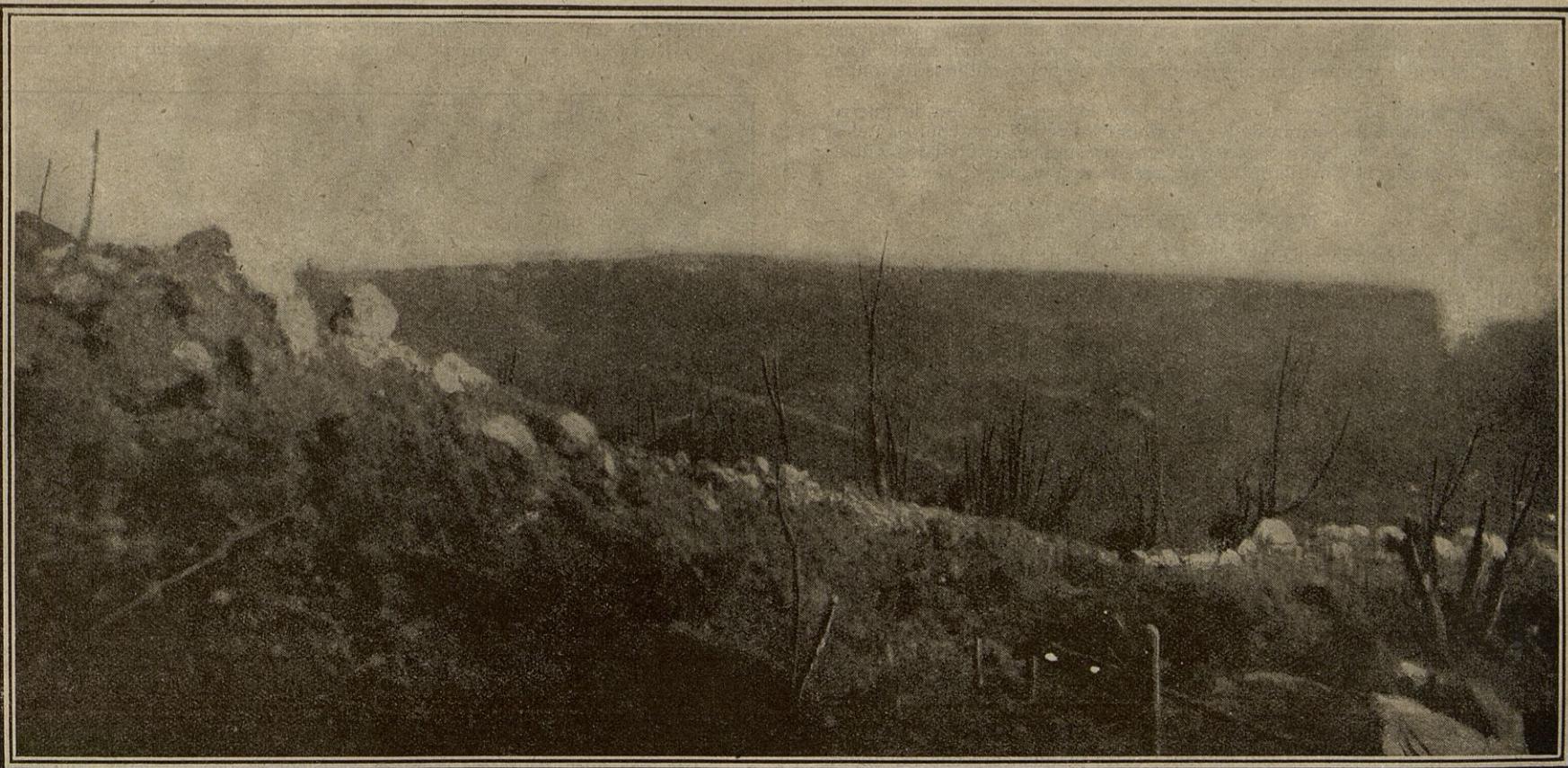
CHOSES VUES AUTOUR DE VERDUN



Le guetteur dans la tranchée veille pour tous. Il doit tout observer avec attention, sans qu'un mouvement révèle sa présence. A portée de main, son fusil tout braqué tirera à la première alerte.



Boyau de communication contournant un escarpement. Admirez l'ingéniosité des terrassiers improvisés qui l'ont creusé et en ont consolidé les marches avec des bouts de grilles ramassés Dieu sait où.



Ce qui était naguère un bois touffu et riant, aux environs de Fleury. De tant de beaux arbres hachés par la mitraille, il ne reste que des moignons déchiquetés, s'érigent d'un sol bouleversé par les obus. De ce sommet, le regard embrasse un immense panorama où se succédaient autrefois les campagnes fertiles. L'œil n'y découvre aujourd'hui que la dévastation et des monceaux de ruines.

LA QUESTION DES TRANSPORTS SUR LE FRONT

Le chemin de fer de campagne

Les lignes à voie étroite, prévues pour les fortifications, sont employées sur tout le front

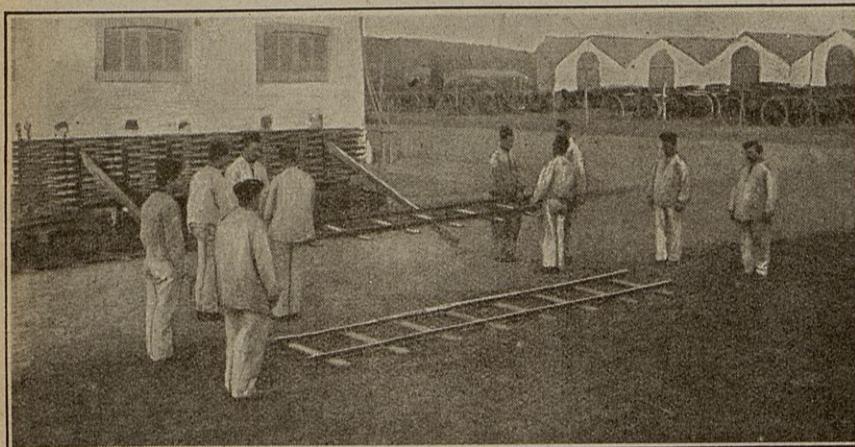
Si l'on songe aux masses d'hommes, aux quantités formidables de munitions, de matériel, de vivres, que mettent en mouvement les grands faits de guerre tels que l'offensive de Picardie et la lutte ininterrompue autour de Verdun, c'est à bon droit que l'on s'inquiète des moyens que le commandement met en œuvre pour assurer le transport incessant de tout ce qui se consomme sur le front, sans parler des lignes de l'arrière. C'est que chacun comprend, dans le public, que l'une des conditions de succès de la guerre moderne est de faire arriver sur le point désigné, à l'heure voulue et souvent bien loin de la zone desservie par les grands chemins de fer, les effectifs, le matériel, les denrées dont les armées de siège ou de campagne ont besoin pour combattre et pour vivre.

Dans la guerre actuelle, qu'il s'agisse d'opérations de siège ou de rase campagne, le facteur transport tient une place considérable. Du reste, sur le front occidental, c'est proprement, sur toute la ligne, à un vaste siège que nous assistons.

Le transport sur route par voitures à traction animale devenait impossible : 30.000 tonnes mises sur voitures exigent 100.000 chevaux et forment une colonne de 1.000 kilomètres, mettant, à la vitesse de 4 kilomètres à l'heure, plus de dix jours à défiler.

D'ailleurs les routes seraient bientôt incapables de supporter un pareil charroi, même s'il était réalisé par camions automobiles.

Les chemins de fer à voie large ne peuvent être utilisés pour de multiples raisons : leur visibilité est trop grande, l'établissement de la voie est trop long,



POSE RAPIDE D'UNE LIGNE A VOIE ÉTROITE

Ils ne passent pas dans les faibles tournants (minimum de rayon pour les voies de 0^m60 : 7^m50), les wagons ne sont pas assez bas pour être chargés sans employer de quais.

Il fallait donc un moyen de transport, sûr et rapide, pour amener jusqu'aux premières lignes tout ce dont ont besoin les combattants, ce qui, sur le front occupé par les seules troupes françaises, représente plusieurs millions de tonnes par jour.

Heureusement, nous possédons, depuis bien longtemps avant la guerre, un type réglementaire de chemin de fer qui réunit les conditions voulues : c'est le chemin de fer de 0^m60, dont il existe divers systèmes, mais dont le meilleur a été créé par le colonel d'artillerie Péchot, assisté de l'ingénieur Bourdon.

MATÉRIEL DE VOIE

En ce qui concerne la voie, le colonel Péchot, étant donnée la destination stratégique de son chemin de fer, était limité aux données suivantes : le matériel devait être entièrement métallique, en acier pour la plus grande résistance avec le moindre poids ; formé de rails rivés à l'avance sur les traverses pour éviter l'emploi de spécialistes dans le montage des voies sur le terrain et permettre une pose immédiate ; susceptible d'être mis en place par un personnel quelconque, encadré par un petit nombre d'hommes exercés ; capable de porter trois tonnes et demie par essieu, ce qui autorise l'utilisation de locomotives puissantes et la constitution de groupes de wagons portant des fardeaux indivisibles de 40.000 à 50.000 kilogrammes. Voici les solutions qui furent apportées à ces différents problèmes.

Travées. — La voie est constituée par des travées droites dans les parties rectilignes ou présentant de légères inflexions, et par des travées courbes dans les changements de direction.

Les travées sont formées de rails distants de 0^m60 entre les bords intérieurs des champignons et fixés par des rivets sur des traverses en tôle d'acier.

Rails. — Les rails sont en acier du poids de 9^k5 par mètre courant. Ils sont fixés sur huit traverses par longueur de 5 mètres ; ils supportent des essieux du poids maximum adopté, sans que le travail du métal dépasse 8 à 9 kilogrammes par millimètre carré.

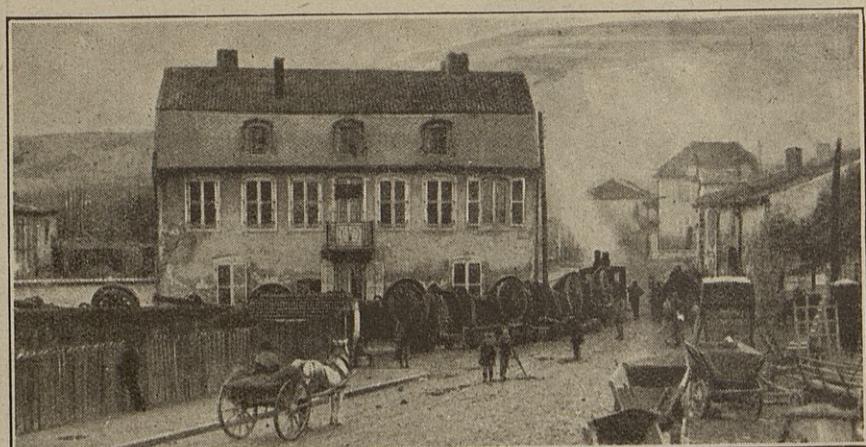
Chaque rail est muni, à l'une de ses extrémités, d'une paire d'éclisses au moyen desquelles se fait la jonction avec l'extrémité du rail suivant. Chaque jonction de deux rails est encore assurée par l'application d'une plaque en tôle, rivée sous le bout de l'un d'eux, et le dépassant suffisamment pour soutenir l'about du rail suivant ; cette plaque empêche les abouts de se déniveler, même lorsqu'on n'a pas eu le temps de compléter le boulonnage des éclisses.

Traverses. — La traverse se distingue par certaines particularités :

1^o Elle présente la forme d'une boîte renversée. Les extrémités sont

embouties de façon à réunir les bords longitudinaux, à en prévenir les déformations et à enfermer le ballast sous la traverse. Sous l'action des charges que supporte la voie, le ballast ou le terrain enserré à l'intérieur du dessous de la traverse se tasse et s'emboîte dans les aspérités du sol, la résistance des rebords s'oppose aux mouvements de la traverse qui, pour se déplacer, devrait entraîner la masse des couches sous-jacentes. On augmente ainsi la solidité du système, sans augmenter le poids des matières mises en œuvre.

2^o La face extérieure du rebord est perpendiculaire au plan de la traverse et coulisse dans son logement dans le terrain de manière que les oscillations



LE CHEMIN DE FER PEUT TOURNER PRESQUE A ANGLE DROIT

verticales de la voie, loin de désagréger le sol et de former un vide où l'eau séjourne, ne font que tendre à asseoir la traverse plus solidement sur son fond.

3^o Tous les angles sont arrondis, de sorte que la traverse, si elle a été pliée, peut être redressée à chaud ou à froid sans qu'elle se casse.

4^o La saillie de la traverse, sur l'alignement du rail, est de 0^m20, ce qui permet de poser la voie sur un terrain meuble sans recours à un travail de consolidation et sans que les traverses risquent de se plier dans leur milieu.

APPAREILS DE VOIE

Les principaux appareils sont :

1^o Des changements de voie à aiguilles, aux rayons de 30 mètres et 20 mètres à droite ou à gauche, munis ou non de contre-rails, pour raccorder deux tronçons obliques. Ces appareils, formés de plusieurs parties, ont des longueurs totales de 7^m50 et de 8^m75, correspondant à celles des éléments de voie, de façon que, sans faire aucun coupon, on puisse les intercaler dans les parties en alignement droit d'une ligne préexistante.

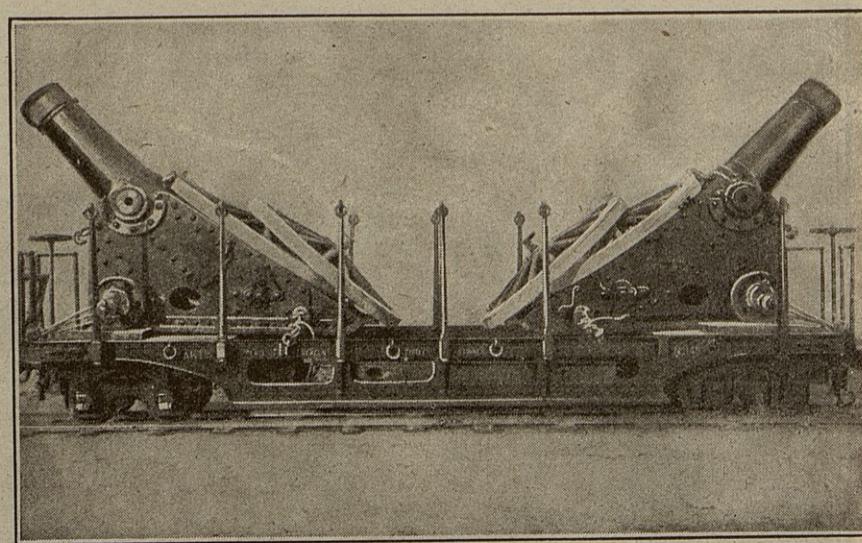
2^o Des plaques tournantes portatives, dont il existe deux modèles aux diamètres de 1^m30 et de 1^m70.

Le relief de ces deux plaques tournantes est le même que celui de la voie, traverse comprise, environ 9 centimètres. Ces plaques peuvent donc reposer sans excavation sur un sol réglé au même niveau que la voie avec laquelle elles doivent se raccorder ; elles peuvent aussi être posées sur une voie déjà existante et être raccordées avec cette voie au moyen de dérailleurs.

3^o Des dérailleurs. — Le dérailleur est un élément de voie droite de 2^m30 de longueur dont les rails, en forme de coins, constituent un plan incliné au 1/20^e environ ; la partie supérieure de ces rails étant à 9 centimètres environ au-dessus de la surface d'appui de l'appareil, il permet :

a) De brancher une voie de circonstance sur une voie déjà établie sans faire aucune coupure et, si les premiers éléments reliés au dérailleur sont courbes, d'embrancher une voie divergente dont on fait varier la direction à volonté ;

b) De raccorder, au moyen d'une espèce de pont constitué par deux dérailleurs,



TRANSPORT DE DEUX GROS OBUSIERS

leurs placés en sens inverse et reliés par un élément droit, deux tronçons de voie qui se trouvent dans le prolongement l'un de l'autre et qui ne peuvent pas être raccordés par de petits éléments de 1^m25.

VÉHICULES DE TRANSPORT

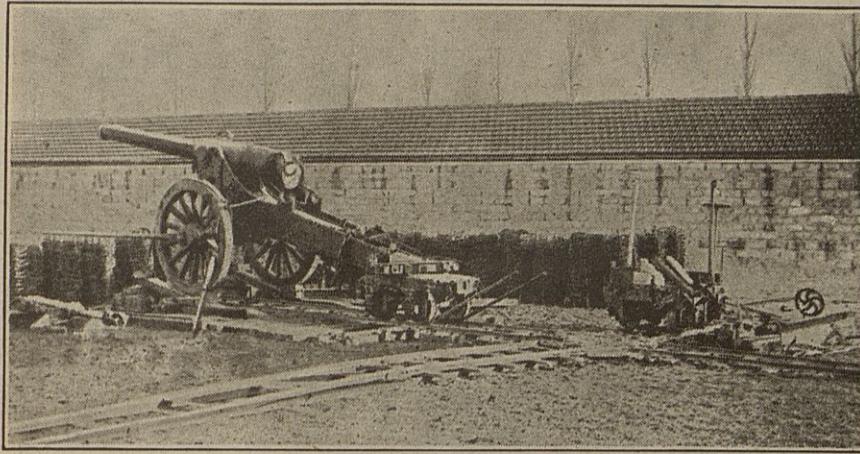
Les véhicules devraient pouvoir transporter des fardeaux indivisibles allant jusqu'à 48.000 kilogrammes, quelles que soient leurs dimensions et leur rigidité ; se prêter à l'expédition de toutes quantités de tous objets de matériel de guerre, ainsi qu'à être chargés ou déchargés sans quais ou appareils de transbordement ; permettre la traction par locomotive, par hommes ou par chevaux

et être susceptibles de gravir ou de descendre les pentes les plus fortes ; et enfin remplir certaines autres conditions.

Le colonel Péchot et M. Bourdon se sont arrêtés à un système comprenant trois types de wagons différents, c'est-à-dire à 2, 3 et 4 essieux.

Wagons à deux essieux. — Employés isolément, ils servent au transport des objets de petites dimensions, d'un poids ne dépassant pas cinq tonnes, pour le service des batteries et des établissements ; accouplés, ils transportent les fardeaux compris entre 5, 8 et 10 tonnes.

1^o Si les fardeaux sont assez rigides pour se soutenir dans l'intervalle de



PIÈCE AMENÉE SUR LA VOIE JUSQU'AU POINT DE MISE EN BATTERIE

deux wagons, on munit ces derniers de supports pivotants ; ceux-ci sont reliés entre eux au moyen d'une barre d'écartement. Des wagons ainsi accouplés portent 10.000 kilogrammes.

2^o Si les fardeaux sont de petites dimensions et disposés de façon à ne pas pouvoir se placer sur deux supports pivotants, on installe sur les deux wagons un tablier de truc capable de porter une charge de 8.000 kilogrammes.

Wagons à trois et à quatre essieux. — Ces wagons servent au transport des fardeaux exceptionnels, par exemple des canons employés pour l'armement des côtes. Les wagons à trois essieux sont de la force de 9 tonnes et ceux à quatre essieux de la force de 12 tonnes.

Groupés par deux et munis de supports pivotants de force convenable, les wagons à trois essieux transportent les fardeaux de toutes dimensions pesant jusqu'à 18 tonnes ; en groupant deux wagons à trois essieux portant chacun un châssis et un support pivotant de forces appropriées, on transporte des fardeaux indivisibles d'un poids pouvant s'élever à 36 tonnes.

Si l'on emploie les mêmes dispositions avec les wagons à quatre essieux, reliés deux par deux ou réunis par groupes de deux, on peut transporter des fardeaux allant jusqu'à 24 et 48 tonnes.

Ces différents groupes de wagons passent couramment dans des courbes de 7^m63 de rayon, ainsi que sur les plaques tournantes, grâce aux articulations dont ils sont munis dans tous les sens. Seuls les wagons à quatre essieux exigent une plaque tournante de 1^m10 de diamètre. La faible hauteur des wagons facilite le chargement et le déchargement.

La largeur totale du véhicule, qui est de 1^m10, permet de faire le chargement des pièces de siège avec leur affût, en introduisant sous ce dernier, convenablement surélevé et entre les roues des affûts, les wagons munis de leur support pivotant.

Chaque wagon possède deux tampons de choc et d'attelage et est suspendu au moyen de ressorts et de balanciers.

LA LOCOMOTIVE

Ceci fait, il fallut concevoir une locomotive qui puisse suivre le tracé des routes et des chemins ; passer, le cas échéant, à travers champs ; gravir et descendre les pentes, être d'un poids permettant de la remettre facilement sur sa voie si elle en sortait ; circuler dans le voisinage des positions ennemis sans être trop visible ; passer, sans danger d'incendie, à proximité des dépôts de matières inflammables ou explosives ; marcher dans les deux sens, sans se prêter à l'emploi de la traction à vapeur ou animale.

Ces conditions ont été remplies.

Disposition d'ensemble de la machine et de la chaudière. — La machine a une chaudière unique et deux foyers centraux. Elle pèse à vide 10 tonnes et en ordre de marche 14 tonnes. Elle est montée sur quatre essieux, soit une charge de 3 tonnes et demie par essieu pour laquelle la voie est construite.

Chacun des bogies pivote indépendamment de l'autre et s'inscrit dans la courbe comme un véhicule isolé, sans que l'action du reste de la machine tende à dévier le système ; ces bogies et leurs attelages sont disposés d'une façon identique aux deux extrémités de la machine.

L'écartement des essieux d'un même bogie est assez faible (0^m90) et se prête à une circulation facile dans les courbes de 20 mètres de rayon ; en même temps

la distance des bogies est assez grande (3^m80 entre les essieux extrêmes) pour donner à la machine une très grande stabilité longitudinale, un bon guidage dans les alignements droits et une grande douceur dans les entrées en courbe.

La locomotive ainsi établie est réversible, c'est-à-dire qu'elle circule avec la même facilité dans un sens ou dans l'autre.

La machine étant soutenue à ses extrémités par des trains de roues indépendants, on a descendu aussi bas que possible les deux foyers et réduit la distance du cendrier aux rails au minimum nécessaire pour ne pas accrocher les obstacles au passage.

Le dessus de la chaudière est à 1^m40 seulement au-dessus du rail, de manière à placer le centre de gravité très bas et à donner à la machine une stabilité exceptionnelle au passage dans les courbes.

Les foyers étant au milieu du tube unique qui s'étend dans toute la longueur de la chaudière, le niveau de l'eau reste invariable au-dessus des foyers, quelle que soit l'inclinaison longitudinale prise par la chaudière ; on évite ainsi d'avoir le foyer découvert ou noyé, inconvenients qui se produisent dans les machines ayant leur foyer à l'une des extrémités, aussitôt que les déclivités dépassent 30 ou 40 millimètres. On a placé de même le dôme au milieu de la chaudière pour que, sur les déclivités, l'orifice inférieur ne risque pas d'être engorgé par l'eau refluant vers l'une des extrémités et qu'en montant les rampes on ne soit pas exposé à avoir d'entraînement d'eau.

Beaucoup d'autres détails spéciaux caractérisent cette locomotive, mais leur description dépasserait le cadre de cet article. Citons néanmoins la disposition des cheminées, grâce à laquelle les escarbilles sortent assez refroidies pour ne mettre le feu ni au chargement ni aux objets combustibles pouvant se trouver dans le voisinage de la voie.

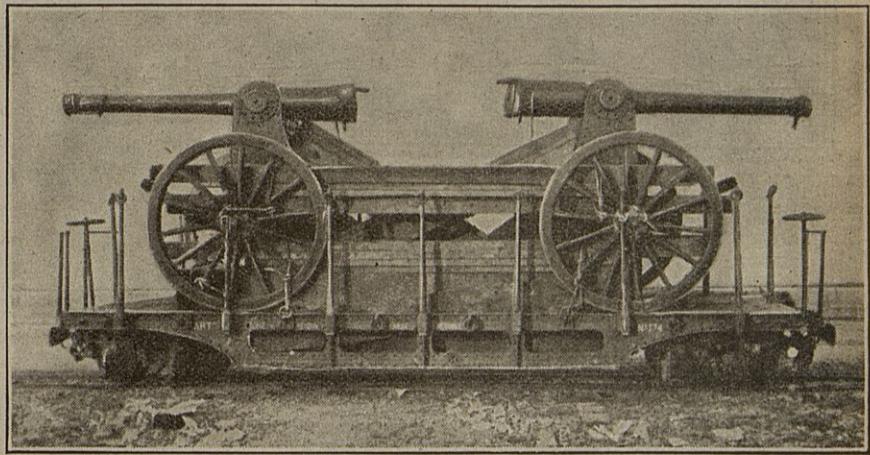
Tel quel le chemin de fer Péchot-Bourdon est une petite merveille qui, sous des apparences de joujou, n'est rien moins qu'un puissant moyen de transport. Il peut être utilisé aussi bien pour amener les plus grosses pièces de fortresse que pour porter des gamelles, des hommes, des chevaux.

Et comme sa voie peut être poussée très rapidement (10 kilomètres par jour au minimum), on voit de quelle ressource il peut être pour une armée.

Aussi l'étranger a-t-il cherché à le copier. Les Allemands en possèdent une contrefaçon inférieure dont ils tirent un très grand parti.

ORGANISATION DES CHEMINS DE FER DE 0^m60

L'organisation et l'exploitation en temps de paix des réseaux de ces



DISPOSITION INGENIEUSE PERMETTANT DE TRANSPORTER
LES CANONS PAR COUPLES

chemins de fer présentaient une grande spécialisation de services ; en temps de guerre on constitue (sur le front ou dans la zone de l'intérieur) des batteries de construction et des batteries d'exploitation.

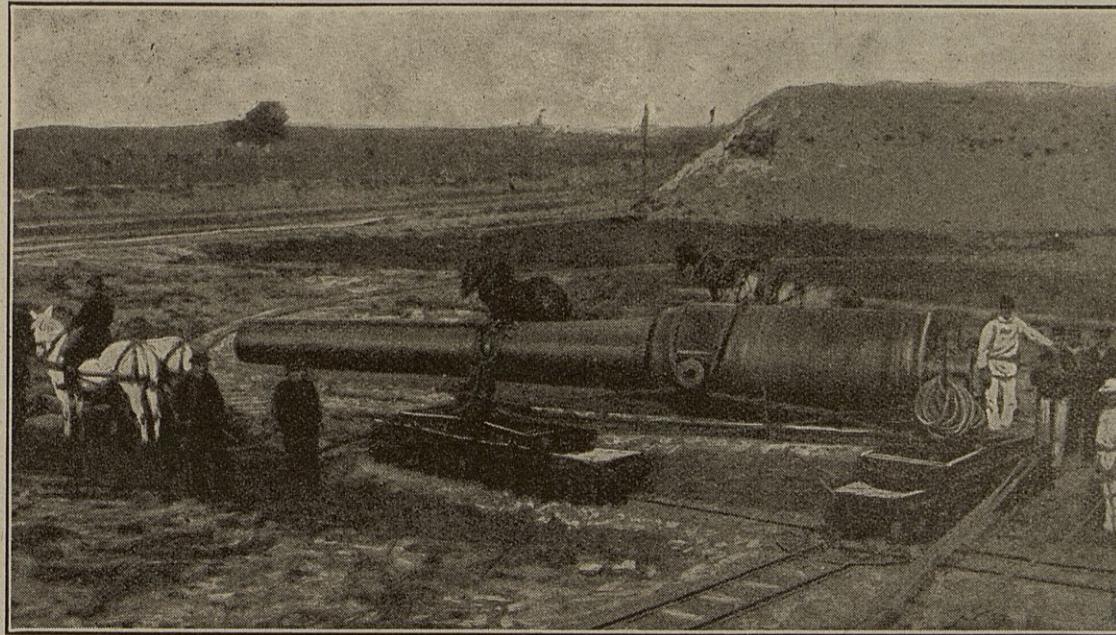
Les batteries de construction comprennent 3 officiers, 250 hommes. Elles sont chargées de la construction des voies. Pour la construction d'un réseau important, plusieurs batteries de construction sont parfois réunies.

Les batteries d'exploitation comptent 2 officiers, 161 hommes, gradés compris.

Chaque batterie d'exploitation peut exploiter en moyenne 15 kilomètres de voies et transporter journalièrement 400 tonnes.

Si un réseau a plus de 15 kilomètres, il est confié à plusieurs batteries dont chacune exploite un tronçon. Chaque commandant de batterie prend le titre de chef de ligne. Plusieurs chefs de ligne, exploitant un même réseau, sont sous la direction d'un officier supérieur qui prend le titre de chef de réseau.

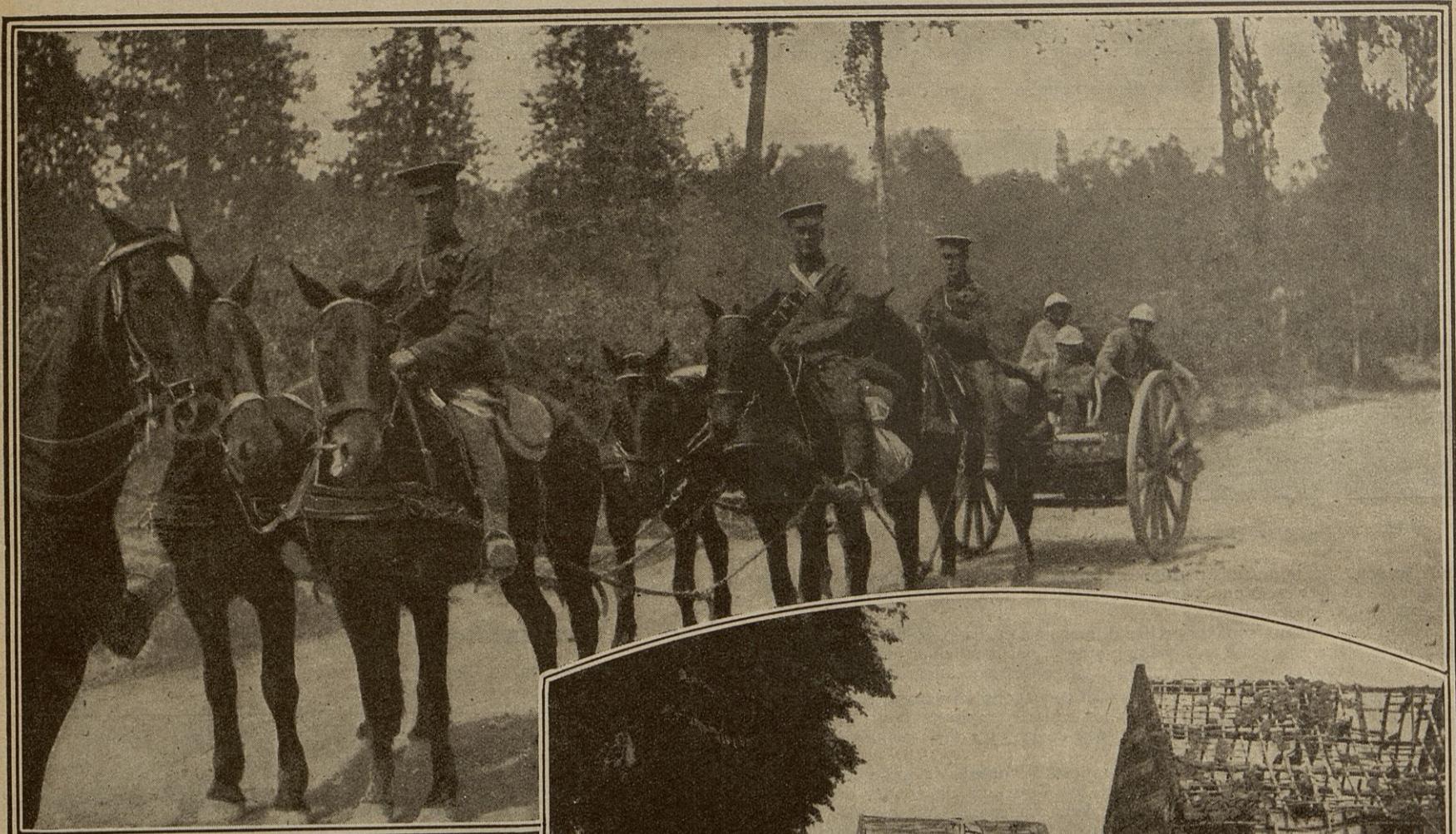
On voit qu'en fait de chemins de fer de campagne nous possédons un matériel et une organisation très au point. Les gens les plus exigeants pouvaient, à certain moment, souhaiter qu'on lui donnât un plus grand développement, c'est chose à peu près faite aujourd'hui.



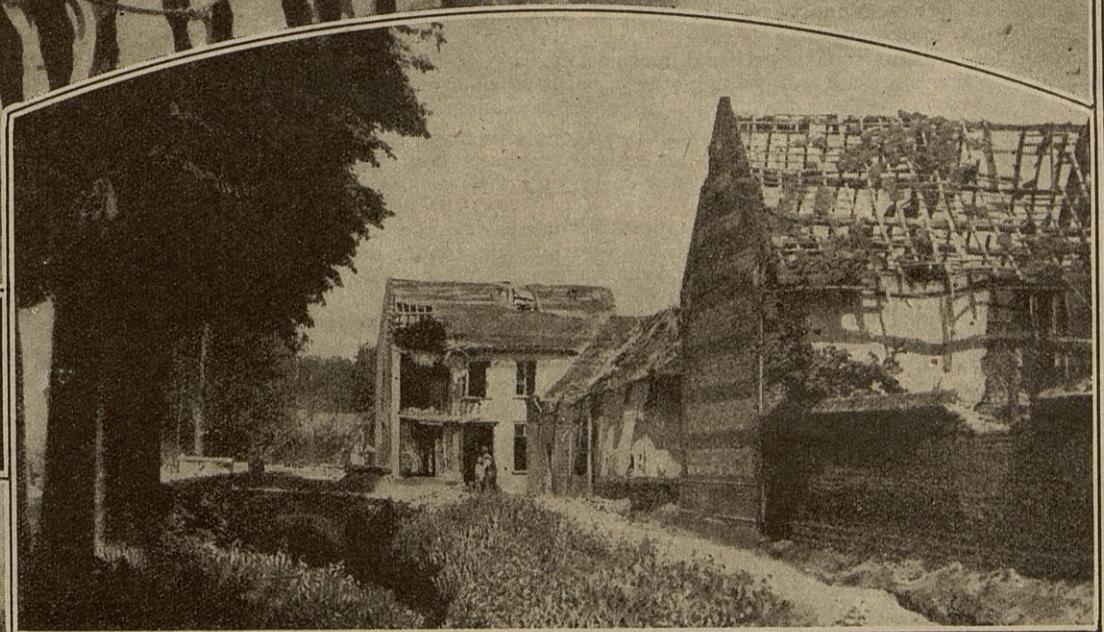
PIÈCE DE 320 DU POIDS DE 48.000 KILOS TRANSPORTÉE SUR UNE LIGNE A VOIE ÉTROITE

S. DE GIVET.

SCÈNES DE LA VIE EN CAMPAGNE DANS LA SOMME



Trois poilus qui ne s'en font pas. Allant d'un cantonnement à un autre, ils ont accepté l'offre de camarades anglais qui suivaient le même chemin et les ont invités à monter sur une prolonge. La corvée devient une promenade.

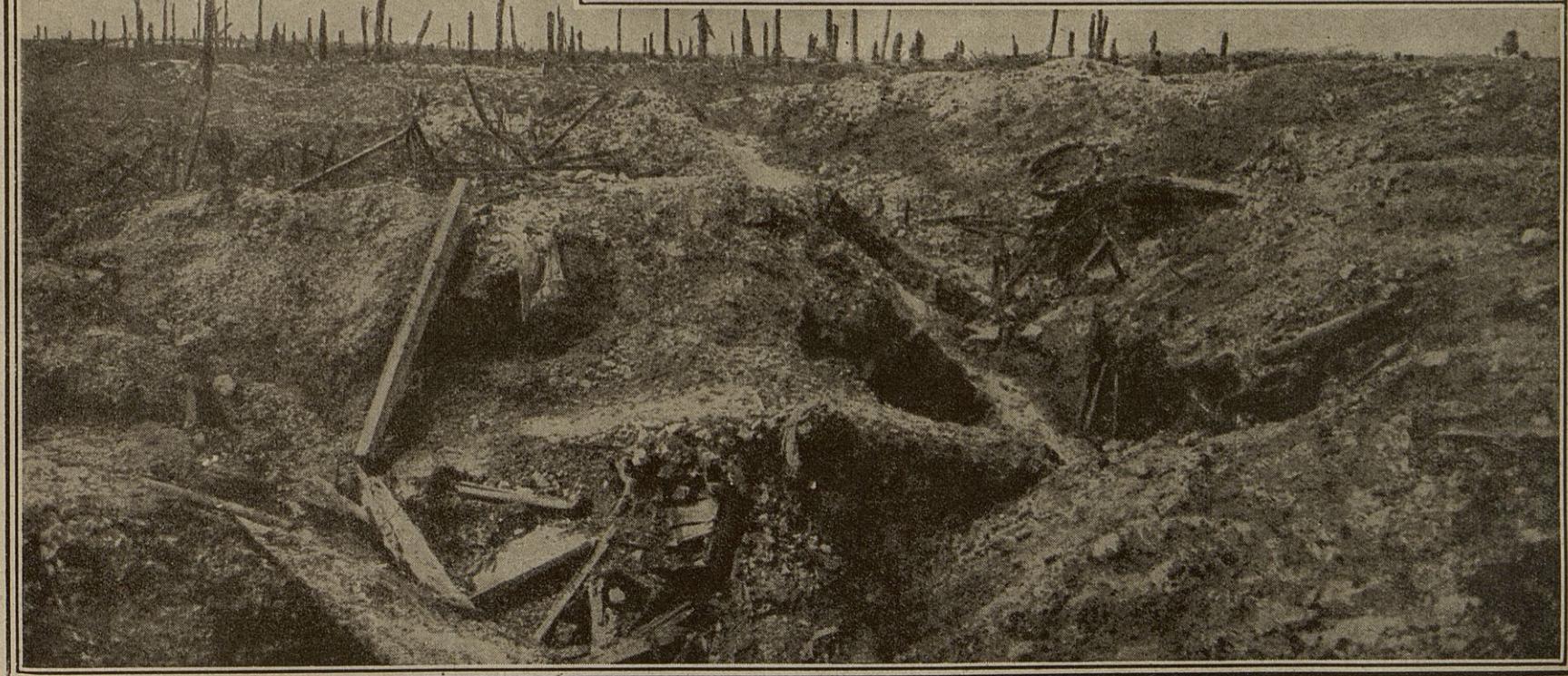


A la limite de leurs secteurs respectifs, Français et Anglais se rencontrent fréquemment dans les localités de la Picardie où les conducteur leur service. Ce sont des occasions de lier conversation dans un langage pittoresque mais que chacun comprend ; on est maintenant des frères d'armes. Dans le médaillon : un hameau que les obus ont relativement épargné et que ses habitants n'ont pas voulu quitter. Quel contraste entre ces murs, ces toits crevés par les obus, et la nature riante d'alentour.

PAYSAGES DE GUERRE DANS LA SOMME

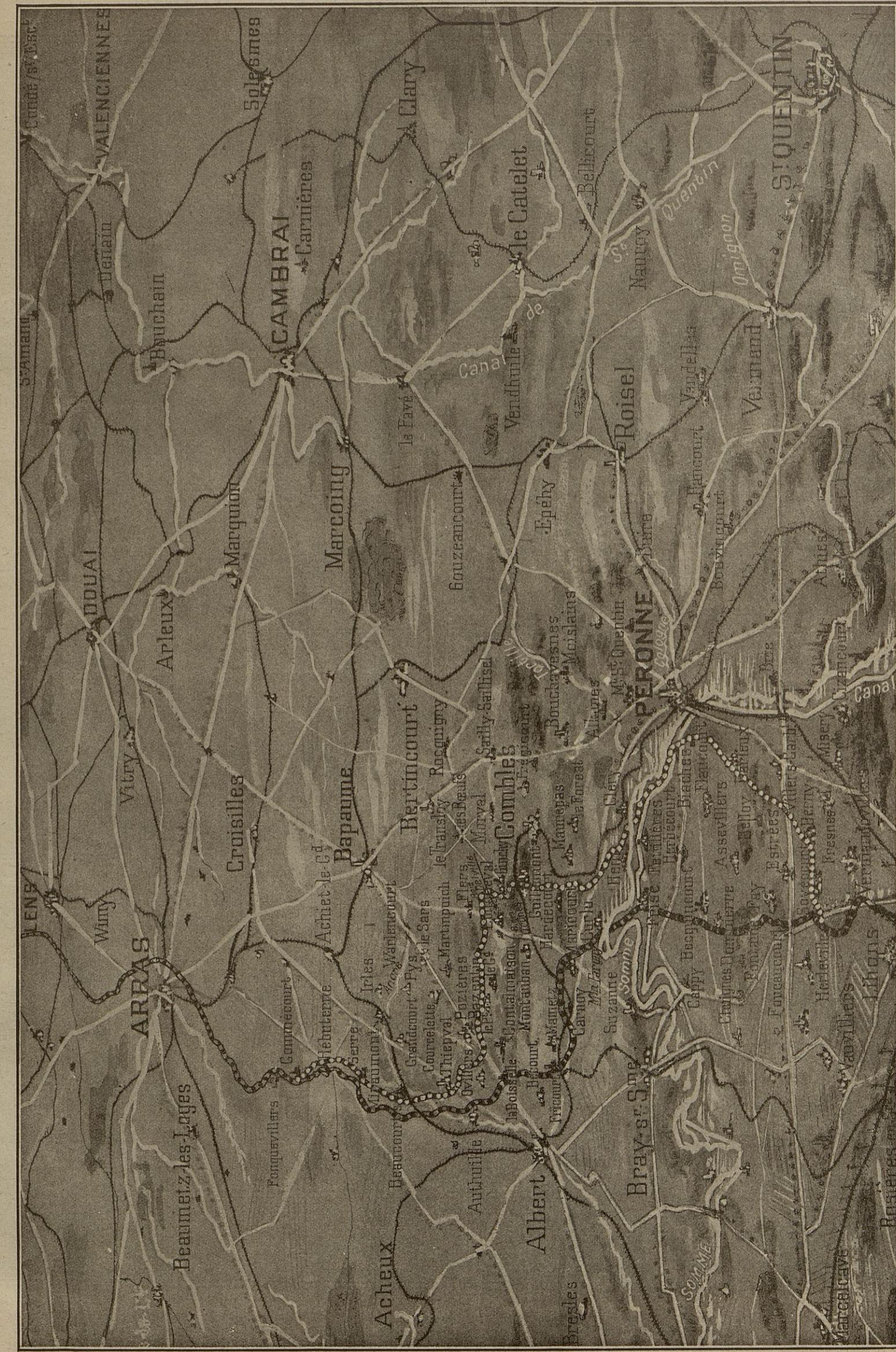


Dans une tranchée enlevée à l'ennemi, deux de nos artilleurs, faisant le tour du propriétaire, découvrent avec satisfaction les débris d'une mitrailleuse anéantie par notre feu, ainsi que des obus de gros calibre, qu'il serait dommage de laisser perdre. Aussi songent-ils à renvoyer ces projectiles à leurs anciens maîtres, au moyen de leurs propres pièces qu'on leur a prises.



En haut : les Allemands avaient aménagé avec soin cette hauteur, devant le bois de la Vache, d'où ils dominaient la vallée et les marais de la Somme. De leurs tranchées (dont il reste comme on le voit peu de chose) ils tenaient toute la contrée sous leur feu. En bas : leurs tranchées sillonnaient en particulier le bois de la Vache. Nos obus les ont comblées. Nous n'avons malheureusement pu épargner ce joli bois, qui ressemble maintenant à une pépinière d'échafas, mais qui ne tardera pas à reverdir.

VUE CAVALIÈRE DU TERRAIN DE L'OFFENSIVE FRANCO-BRITANNIQUE

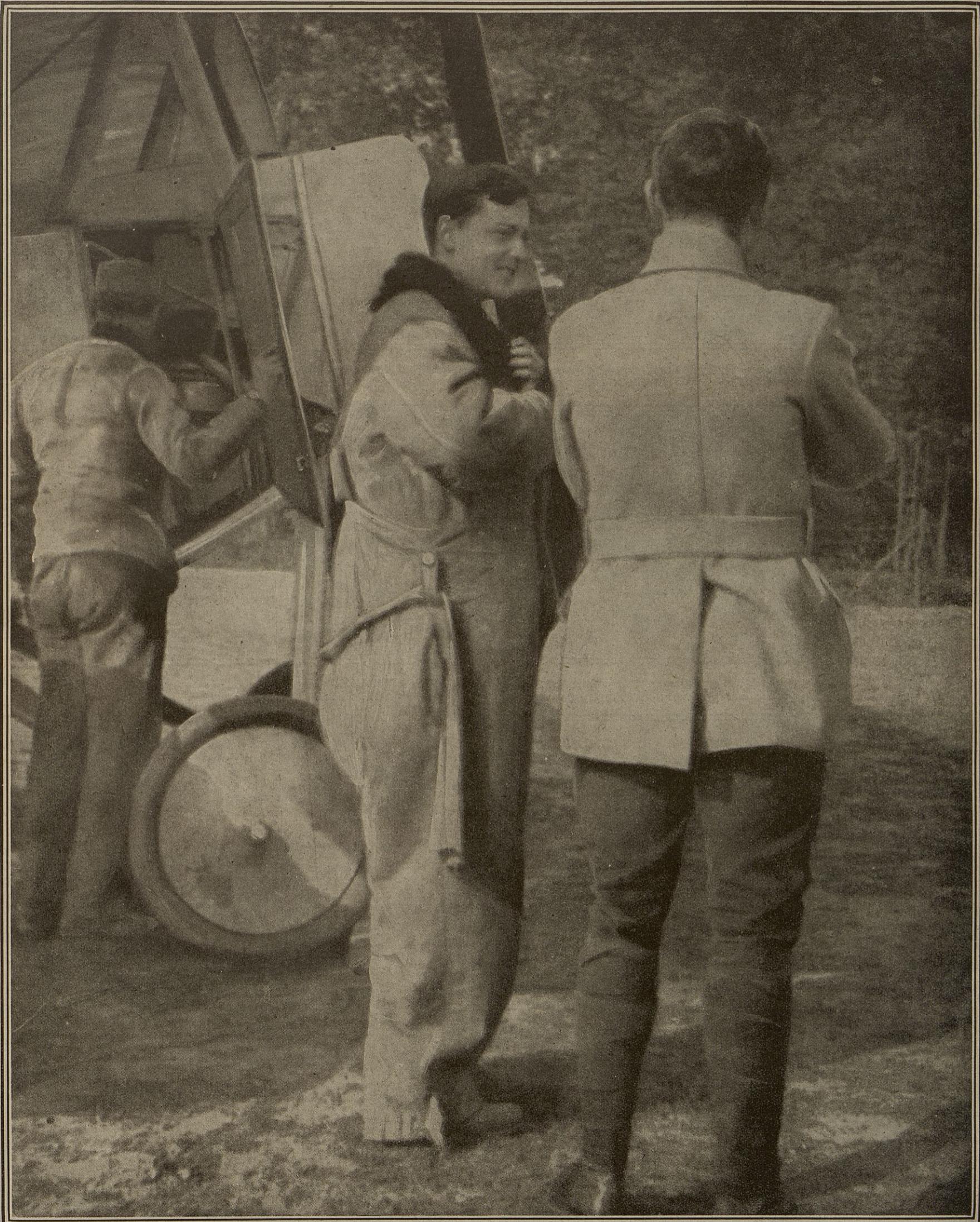


Front au 1^{er} Juillet.

Toute cette région qui s'étend d'Albert vers Lens, Cambrai, Valenciennes, est formée d'ondulations d'un terrain crayeux, parsemées de bois, coupées de ravin sec, sillonnées par des rivières, des canaux que bordent des tourbières ; les cotes les plus élevées ne dépassent pas 170 mètres d'altitude et cependant, par endroits, les plateaux finissent brusquement sur la vallée. On voit par la disposition des voies ferrées tout l'intérêt de l'offensive que nous avons déclenchée en Picardie de concert avec nos alliés.

Front au 19 Juillet.

L'AVIATEUR GUYNEMER



Le vaillant pilote Guynemer est sur le point de monter sur son appareil pour, c'est le cas de le dire, voler à de nouveaux exploits. Pour compléter son costume d'aviateur inélégant, mais combien glorieux, il endosse sa pelisse, tout en poursuivant avec un ami la conversation commencée. Le mécanicien donne un dernier coup d'œil au moteur. Bientôt une onzième victime figurera au tableau du hardi chasseur de fokkers et autres vautours boches.

PRISONNIERS ALLEMANDS MENÉS A L'ARRIÈRE



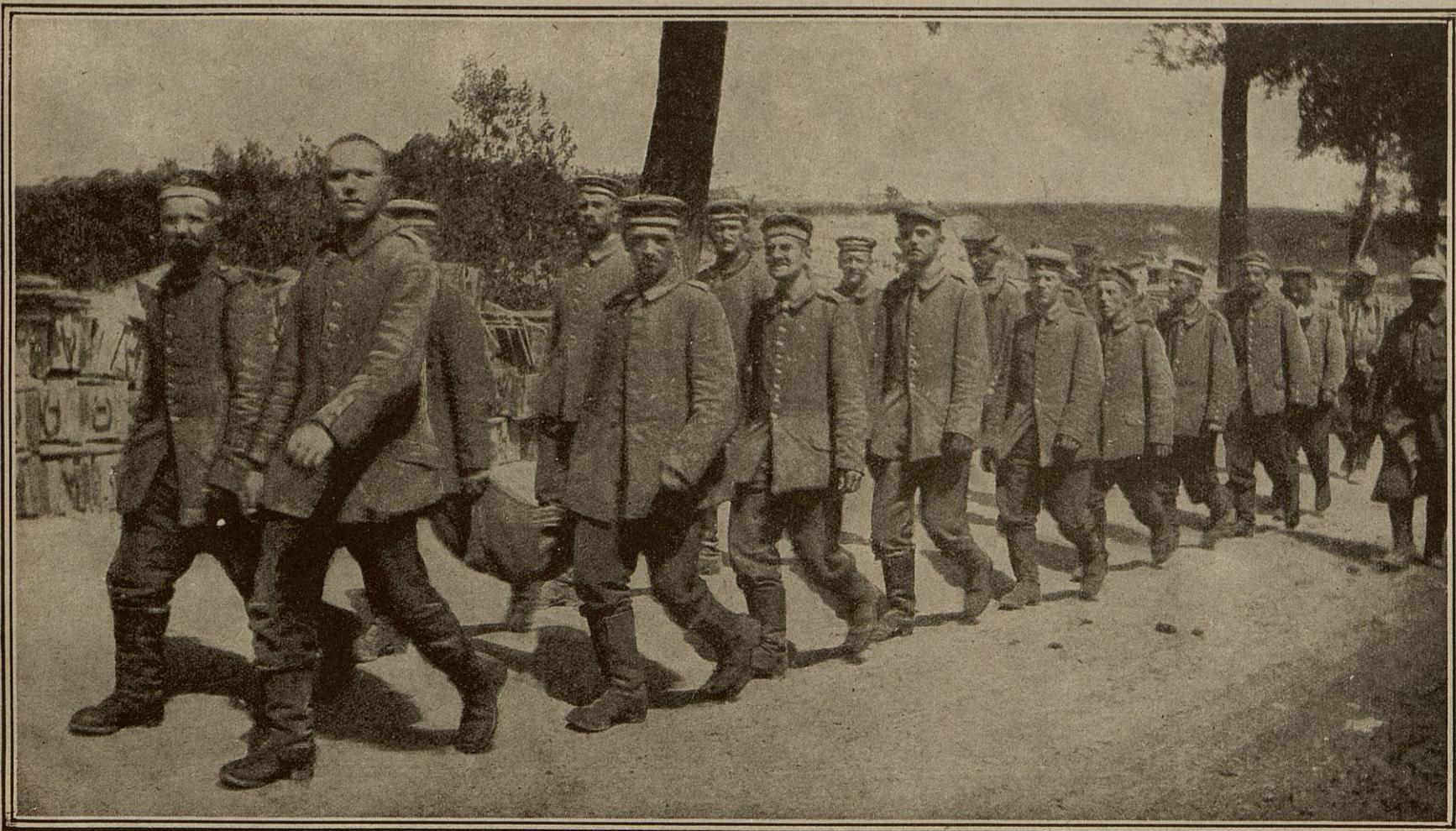
*Cahin-caha les prisonniers blessés gagnent nos lignes de l'arrière.
Les soldats qui les escortent aident les plus éclopés à marcher.*



*Voici un Boche qui cherche à échapper à l'objectif qui le guette ;
ses deux compagnons ont moins de modestie et pourtant...*

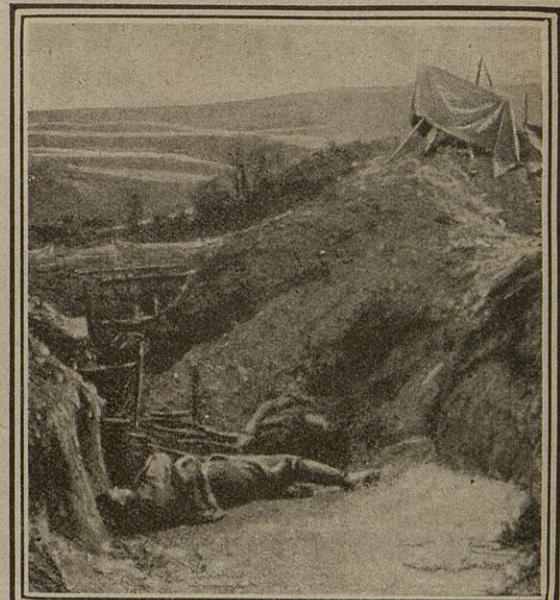
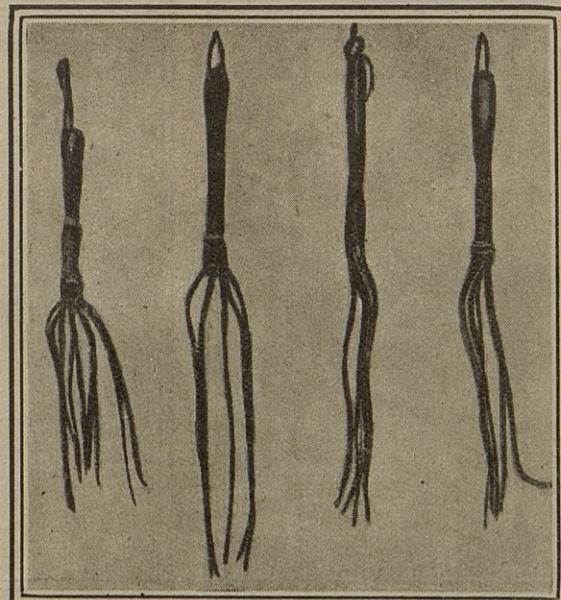
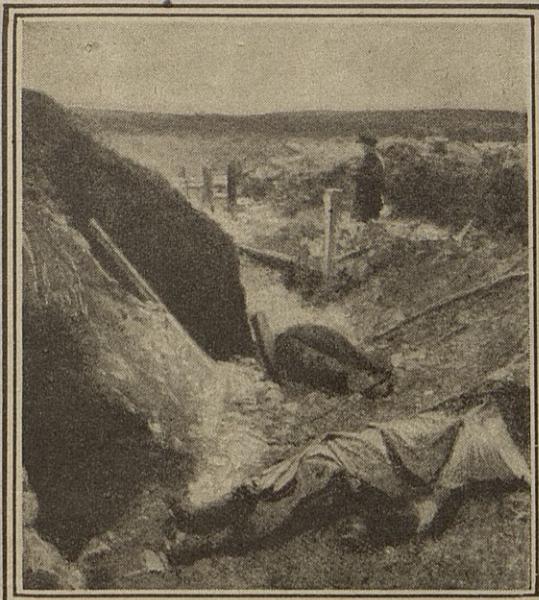


*Dans les villages que traverse la colonne des prisonniers les gamins lui font cortège, mais leur attitude
n'a rien d'agressif ; en France on n'injurie pas l'ennemi vaincu. En tête, un officier blessé.*



Ces prisonniers, qui ont été faits lors des derniers combats sur la Somme, paraissent satisfaits de leur sort ; les voilà échappés au terrible bombardement qui bouleversa leurs abris. Parmi eux beaucoup de jeunes recrues ; il a fallu combler les vides.

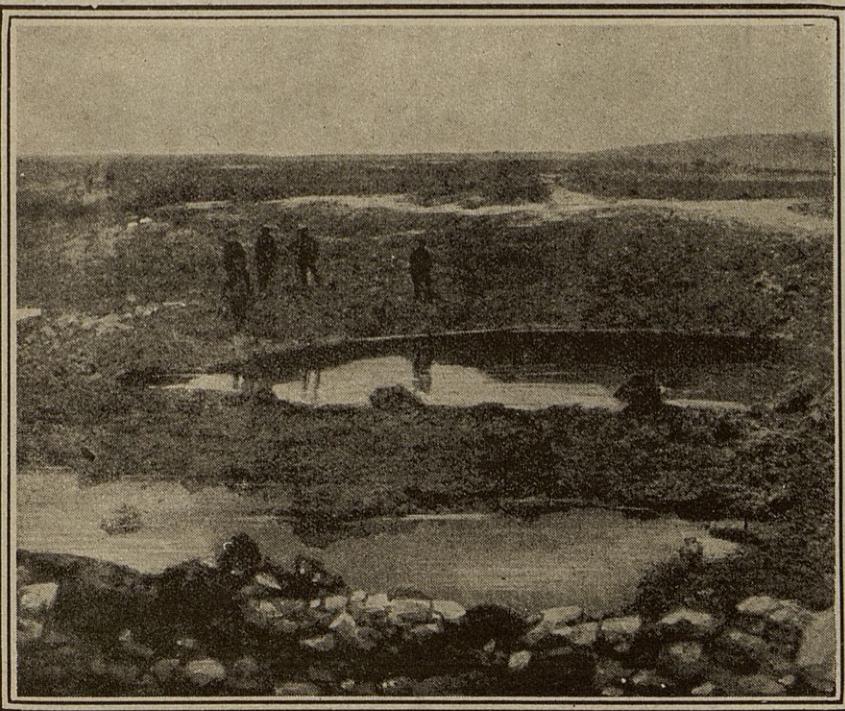
SUR LE FRONT ANGLAIS DE PICARDIE



Dans ces tranchées allemandes éboulées, il n'est resté que quelques cadavres. Nos amis y ont découvert le singulier objet ci-dessus. Ce « chat à neuf queues » est l'instrument de discipline boche. C'est le symbole des procédés dont ces brutes useraient pour germaniser les peuples qui se laisseraient vaincre.



Au « Royal Irish Regiment », on se donne du bon temps. Ces braves garçons ont rapporté de leur raid des casques boches qu'ils se sont mis sur la tête pour nous envoyer leur photographie.

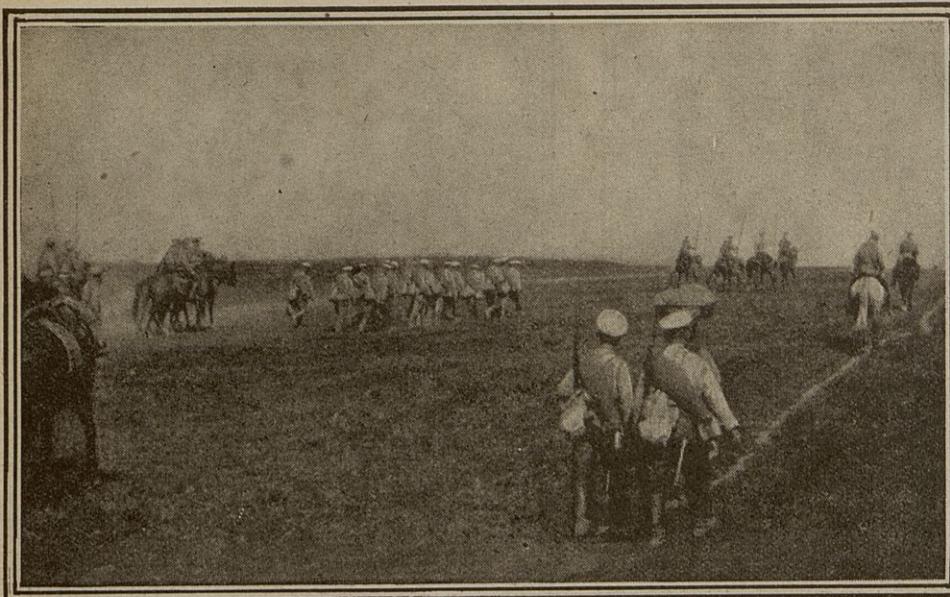


L'explosion d'une mine creuse dans le sol de profondes excavations, ou « cratères », que les pluies transforment en lacs.



C'est à regret que nos alliés bombardent nos propres villages. Il n'y a malheureusement que ce moyen d'en déloger l'ennemi.

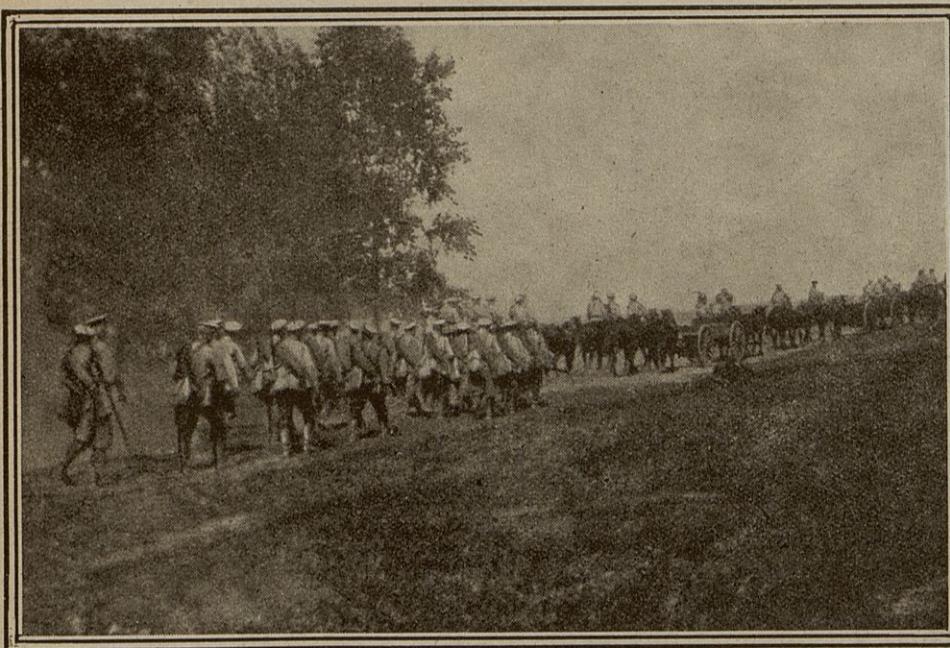
AVEC L'ARMÉE RUSSE EN GALICIE



Avant-garde d'un régiment russe en marche à travers les plaines de la Galicie. En tête chevauche un peloton d'éclaireurs. Les routes sont rares. On marche à même la campagne.



D'immenses convois de bestiaux suivent les armées dans leurs déplacements. Aussi le soldat russe est-il toujours assuré de trouver de la viande fraîche.



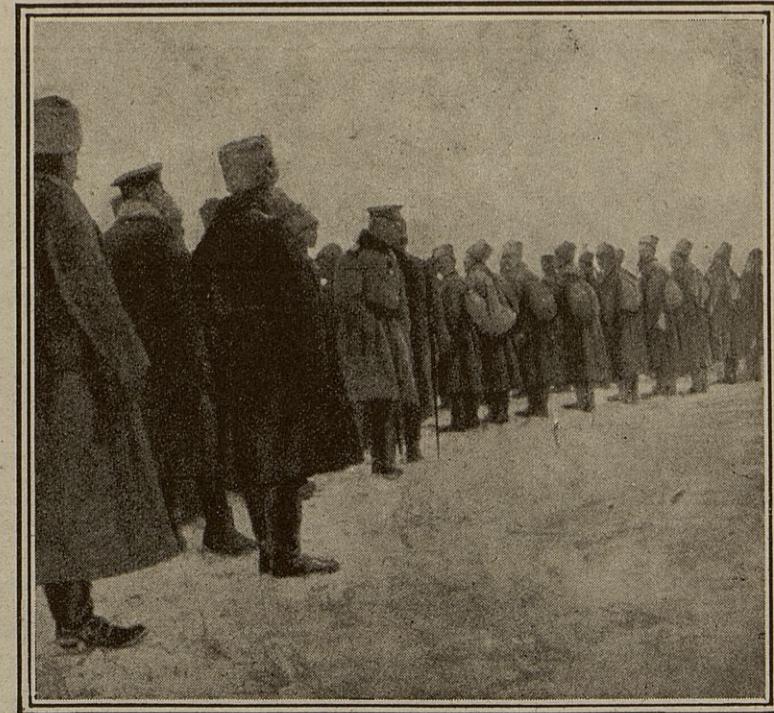
L'artillerie elle-même doit cheminer à travers champs. Elle n'en garde pas moins ce bel ordre que l'on admire aux grandes manœuvres. On conçoit combien la pénurie de grandes routes doit retarder les mouvements d'une armée nombreuse.



Officiers autrichiens prisonniers des Russes. Toujours vêtu de neuf, tiré à quatre épingles dans un uniforme de coupe trop chic, l'officier autrichien fait plus d'effet à la parade que sur le champ de bataille.



Sous bois, une agréable fraîcheur repose de la température ardente de la plaine. Le colonel a mis pied à terre et, les mains dans les poches, s'avance seul, en tête de son régiment.



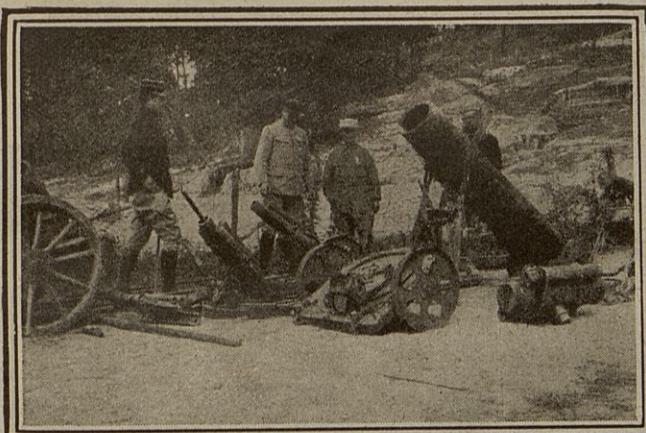
Le général Broussiloff, que cette photographie représente passant une inspection, vient de se révéler comme un grand capitaine par ses victoires en Galicie.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE EN PICARDIE

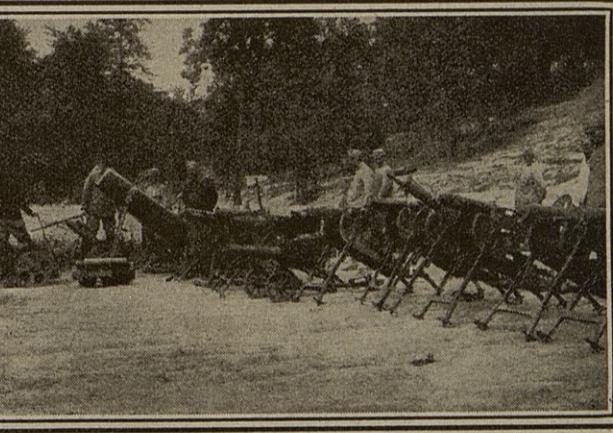


M. Poincaré visite un champ de bataille. A sa droite le ministre de la guerre ; derrière lui le général B.

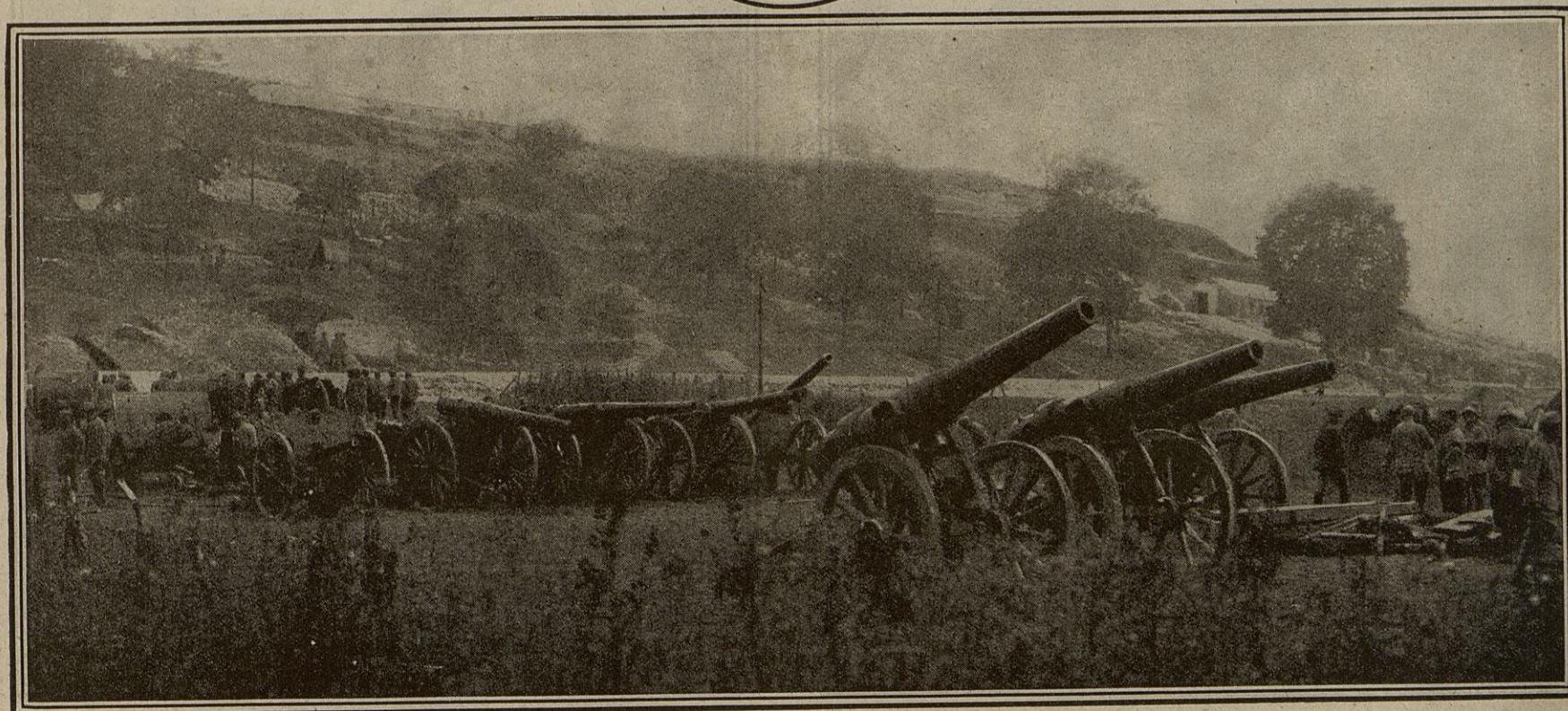
A côté du Président, on voit le général Joffre entouré d'officiers d'état-major.



Voici des lance-mines et des canons de tranchées pris aux Allemands par notre armée de Picardie.



Les mitrailleuses allemandes sont tombées en grand nombre entre nos mains.



Le président de la République est allé porter le témoignage de la reconnaissance du pays aux vaillantes troupes de Picardie sur le théâtre même de leurs exploits. On a montré au Président les magnifiques trophées de la victoire et parmi les nombreux canons enlevés aux Allemands, quelques-uns de ceux qu'ils nous avaient pris à Maubeuge. Dans le médaillon : le général Balfourier donne des explications sur la bataille à M. Poincaré, au ministre de la guerre et au général Joffre.

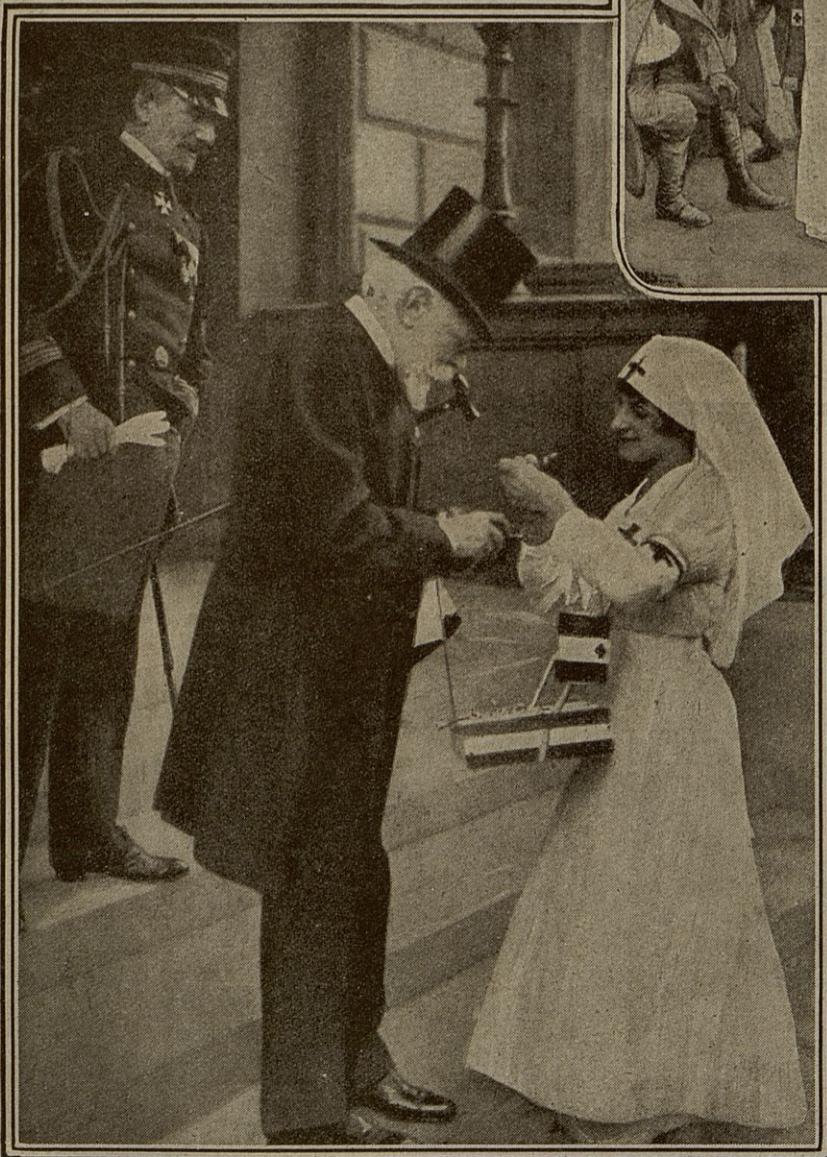
LE 14 JUILLET «FRANCE'S DAY» EN ANGLETERRE



On remarquait dans Regent Street ces deux vendeuses. Ce sont deux Françaises. Les deux provinces dont elles portent le costume national sont devenues aussi chères au cœur de nos amis anglais qu'elles le sont à nous-mêmes. Aussi firent-elles une bonne recette.



Pendant que leur camarade jette quelques mots sur une carte postale, ces deux Ecossais font provision de drapeaux. Ils choisissent de préférence ceux que vend une fillette française. C'est leur manière de manifester leur amitié pour la France.



Notre glorieuse alliée l'Angleterre s'est associée à notre Fête Nationale, en nous consacrant le 14 Juillet. France's day (la Journée française) a été fêtée à Londres avec un enthousiasme émouvant par toute la population. La fête commença par un service à Westminster. Tous les promeneurs portaient à la boutonnière ou au corsage les couleurs françaises. Nos photographies représentent M. Paul Cambon, notre ambassadeur, achetant un drapeau à une jolie vendeuse, et une autre charmante jeune fille décorant un soldat français. Le médaillon reproduit la couverture du programme de cette Journée, que les cœurs français n'oublieront pas.

L'ARCHIDUC SANGLANT

PAR

JEAN DE LA HIRE

CHAPITRE II

LE PAPIER SUR LA TABLE

S'il vivait à Vienne, en 1888, un personnage énigmatique, c'était bien l'archiduc Jean de Toscane. On ne le rencontrait que très rarement dans le monde, où ses « yeux étranges et son visage expressif » faisaient sensation. Il habitait presque seul un palais assez retiré dans la vieille ville aristocratique. Et, malgré la grande intimité qui le liait à l'archiduc héritier Rodolphe, on le voyait peu à la Hofbourg.

On parlait à demi-voix de complots, de francs-maçons, de division en deux royaumes de l'empire austro-hongrois, d'intrigues politiques, de poignards... On parlait de tout cela, et de bien d'autres choses obscures, à propos de ce Jean de Toscane qui devait, quelques années plus tard, quitter Vienne et l'Autriche, prendre un nom romanesque et disparaître dans un naufrage mystérieux.

Or, ce fut au palais ténébreux de l'archiduc Jean de Toscane que se rendit le duc Miguel de Bragance au sortir du palais illuminé de la baronne Vetsera.

Miguel ne fit pas avertir son valet de pied et son cocher. Il se dissimulait dans son manteau et sous le large bord de son feutre — car le duc de Bragance affectait de ne porter, s'il n'était pas en uniforme militaire, que des chapeaux dits « à la Morès ». Il passa inaperçu des domestiques, et une fois dans la rue il se mit à marcher très vite. Il se retournait souvent, comme s'il eût redouté d'être suivi. Et lorsque, dans une voie relativement étroite, il fut arrivé devant le palais noir de l'archiduc Jean de Toscane, il ne s'arrêta pas devant la grande porte. Il la dépassa, glissa dans l'ombre, s'enfonça dans une encoignure noire. Et il resta là, immobile pendant quelques minutes, surveillant les deux côtés de la rue. Personne ! Tirant d'une de ses poches une petite clef, le duc Miguel ouvrit sans bruit la porte basse qui se cachait au fond de l'encoignure et il passa de la rue dans un jardin que la lune seule éclairait.

Cinq minutes plus tard, Miguel était introduit, par un valet vêtu de noir, dans un cabinet de travail très vaste, aux murs garnis de livres, aux meubles chargés de bibelots précieux et qu'un lustre électrique remplissait d'une vive lumière. Dans un large fauteuil, un homme au visage original, aux yeux hallucinants, était mollement à demi couché, un cigare aux doigts.

A l'entrée de Miguel, il ne bougea pas. Il dit seulement d'une voix un peu voilée :

— Toi ! ici, à cette heure ? Qu'y a-t-il ?

— Du nouveau, répondit le duc de Bragance du ton indifférent qui lui était habituel. Tu connais Marie Vetsera ?

— Une petite fille passionnée...

Parle !

— Elle sera demain la maîtresse de Rodolphe, et quelqu'un a intérêt à ce qu'elle la soit... Ce quelqu'un a le pouce de la main droite fait de telle sorte que les lignes cutanées dessinent une croix de Saint-André.

Aux mots de « maîtresse de Rodolphe », l'archiduc de Toscane avait légèrement tressailli. Mais son visage resta impassible. Il dit doucement :

— Explique.

Miguel de Bragance raconta tout ce qui s'était passé au palais Vetsera entre Marie et lui.

— Et le billet était signé d'un pouce croisé, de couleur rouge ? insista l'archiduc, rêveur.

— Oui.

— Allons à la Hofbourg ! décida aussitôt l'archiduc, singulièrement impératif.

Il se leva, sonna, demanda un macfarlane et un large chapeau de feutre. Et au bras de Miguel de Bragance, aussi peu reconnaissable, l'archiduc Jean de Toscane traversa une partie de Vienne. Les deux princes suivirent les rues les plus obscures et les moins fréquentées. Aux angles et aux carrefours, ils s'arrêtaien et se retournaient brusquement : personne ne les suivait. Ils arrivèrent, sans malencontre, derrière

le palais impérial appelé la Hofbourg. Là, au pied du rempart, se trouvait une petite porte de fer. L'archiduc l'ouvrit. Ils passèrent. La porte se referma sans le moindre grincement ni le plus petit choc. Ils gravirent les hautes marches de plusieurs étages ; l'archiduc, qui était muni d'une lampe électrique de poche, ouvrait des portes ; ils traversèrent des pièces désertes et nues, puis un corridor meublé. Et, dans une antichambre éclairée, ils trouvèrent un homme qui sommeillait dans un fauteuil.

— Loschek ! fit Jean de Toscane en frappant sur l'épaule de l'homme.

Le valet de chambre particulier de l'archiduc Rodolphe s'éveilla brusquement, se dressa, les yeux écarquillés.

— Va... Je dois lui parler... dit Jean de Toscane.

Loschek tourna sur ses talons et disparut. Quelques instants. Une tenture se souleva, tenue par Loschek. Jean de Toscane et Miguel de Bragance avancèrent, deux portes se refermèrent derrière eux.

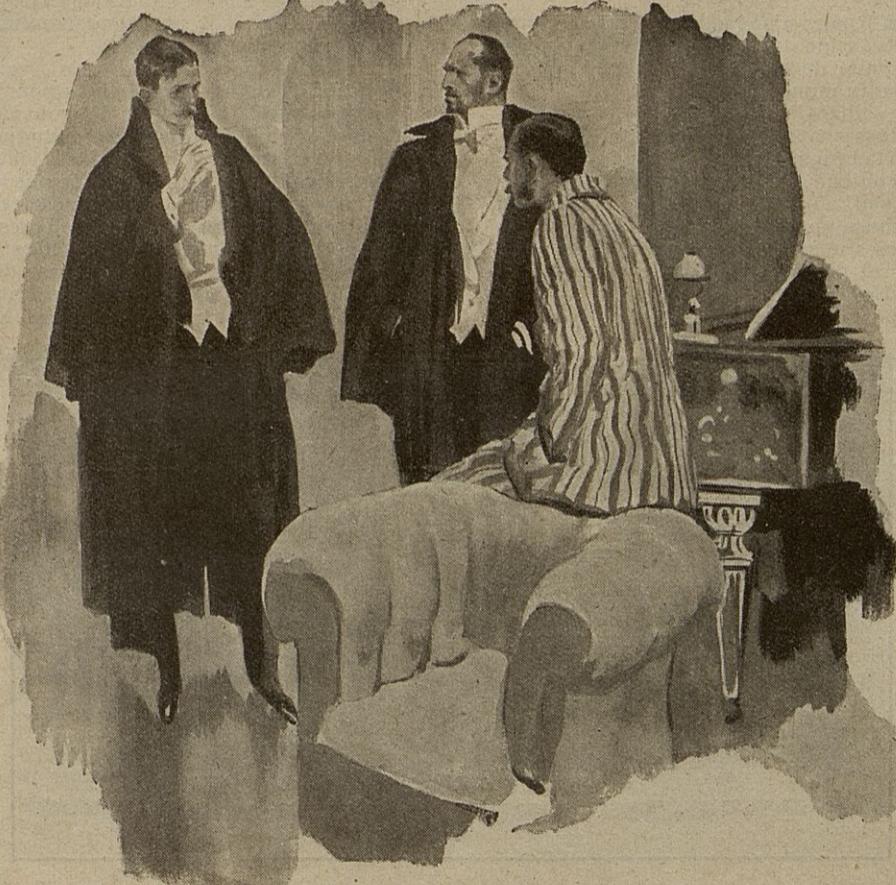
Ils se trouvaient dans la chambre de l'archiduc héritier d'Autriche, Rodolphe de Habsbourg. Chambre très vaste, gaie, confortable. Des journaux, des livres, des fleurs, de la musique se voyaient sur des tables et des consoles, sur un magnifique piano. Un lustre et une demi-douzaine de lampes et appliques répandaient une lumière tamisée par des écrans clairs.

Rodolphe ne s'était pas encore couché. Il était en pyjama, debout près du piano, une cigarette à demi consumée entre les lèvres. A l'entrée de ses deux parents, il jeta la cigarette dans un cendrier et dit sèchement :

— Pourquoi ?

Vite, Jean de Toscane parla d'une voix profonde :

— Rodolphe, attention ! C'est toi qui recherches Marie Vetsera ou elle qui... ?



L'archiduc fronça les sourcils. Ce fut le temps d'un éclair. Il interrompit :

— C'est elle qui vient à moi... mais cela coïncide avec mon désir.

— Tu as reçu son billet ?

— A l'instant ; et j'y ai répondu aussitôt... Mais comment sais-tu... ?

— Par Miguel... et Miguel par elle-même... Qu'as-tu répondu... ?

Les yeux de Rodolphe étincelèrent.

— Une fixation de rendez-vous immédiat... J'allais m'habiller...

— Tu sais comment cela s'est passé chez Marie... ?

— Non.

— Raconte, Miguel !

Pour la deuxième fois, le duc de Bragance fit le récit de la scène du palais Vetsera.

— Un pouce marqué d'une croix ? fit Rodolphe. Qui peut ainsi... ?

Tête baissée, sombre, il réfléchit un moment. Hésitait-il à se lancer dans une aventure galante qui commençait par des énigmes ? Peut-être. Mais son hésitation fut de courte durée. Il releva la tête, et, le visage dur, les yeux froids, une sorte de passion brutale se

dégageant de toute son attitude, il prononça durement :

— Je me moque de tout et je brave tout. Je désire cette petite fille depuis huit jours. C'est là déjà trop attendre. Dans une heure, elle m'appartiendra. C'est ma volonté.

Jean de Toscane et Miguel de Bragance savaient qu'il n'y avait pas à essayer de la persuasion avec le violent archiduc Rodolphe. Ils n'insistèrent pas. Mais Jean de Toscane dit à voix basse :

— Rodolphe, méfie-toi ! Tu sais quels intérêts tu compromettrais en exposant ta vie. Cette aventure Vetsera m'inquiète, comme aucune de tes histoires de femmes ne m'a inquiété... Prends garde !

— A qui et à quoi ? jeta Rodolphe avec un geste de défi.

— A tous et à tout...

— Que savez-vous donc, vous deux ? fit Rodolphe hargneusement.

— Rien ! fit Jean de Toscane avec la plus visible franchise. Rien, et c'est ce qui m'effraye. Quant à Miguel de Bragance, il ne répondit pas à la question de l'archiduc héritier. Il baissa la tête et murmura très bas :

— Le sort en est jeté ! Advienne que pourra de lui et de Marie !... J'ai fait ce que j'ai pu pour les arrêter l'un et l'autre... Je ne pouvais faire plus sans tra...

Il ferma ses lèvres murmurantes, effrayé d'avoir inconsciemment parlé. Mais il se rassura vite : il comprit qu'aucun des deux princes ne l'avait entendu...

Cependant, au palais Vetsera, la belle Marie était couchée lorsque Agnès lui apporta un billet écrit de la propre main de l'archiduc héritier.

— Vite ! vite ! s'écria-t-elle après l'avoir lu.

Et frémisante de bonheur, d'orgueil, d'amour et d'une délicieuse peur, Marie sauta du lit.

Sur ses cheveux encore nattés pour la nuit, elle jeta une sorte de mantille ; autour de ses épaules nues et de sa robe de bal, à peine agrafée sur sa chemise de nuit, elle croisa une large mante à capuchon. Elle n'avait pas mis de corset, elle ne mit pas de gants et elle ne prit aucun bijou.

— Vite ! vite ! Agnès, tu as la clef ?

— Oui, mademoiselle.

Le père d'Agnès était le concierge du palais Vetsera. Presque tous les soirs, la fille prenait au père la clef d'une petite porte dissimulée à côté du grand portail d'entrée.

— Descendons ! fit Marie.

Deux minutes plus tard, Marie courait, dehors, jusqu'à l'endroit indiqué par le billet de Rodolphe. Un fiacre était là. Elle s'en approcha, toute tremblante. La portière s'ouvrit, et Marie se jeta dans la voiture. Deux bras la saisirent, et des lèvres brûlantes étouffèrent sur ses lèvres le cri instinctif qu'elle poussa. Le fiacre se mit à rouler. Deux heures du matin sonnaient aux clochers de Vienne.

Cette même nuit, la princesse Stéphanie de Belgique, épouse de l'archiduc Rodolphe, s'éveilla soudainement avec la sensation d'un heurt sec tout près de son lit. Elle se dressa, ouvrit les yeux et regarda autour d'elle. Rien d'anormal dans la chambre familière qu'une veilleuse électrique éclairait doucement. La princesse tourna les yeux vers le réveil posé au chevet, sur une petite table. Les aiguilles marquaient deux heures trois minutes. En même temps, la princesse vit, appuyé au réveil, un papier plié.

— Qu'est-ce ? fit-elle. Quand je me suis couchée, il n'y avait rien là.

De nouveau, elle inspecta la chambre, elle examina les deux fenêtres, les deux portes qu'elle pouvait voir de son lit. Chambre, portes, fenêtres, tout était comme toujours à cette heure de nuit.

Emue, tremblante d'appréhension, la princesse saisit le papier, le déplia lentement. Des mots y étaient tracés à l'encre noire, d'une écriture haute et rapide. Et la femme de Rodolphe lut :

« A cette heure, votre mari, l'archiduc héritier d'Autriche se trouve dans un fiacre, au Prater, entre l'étoile et le pont, en compagnie de Marie Vetsera, fille de la baronne. Cette fois, il ne conspire pas contre son père l'empereur, il se borne à vous tromper. »

Et cela était signé d'un pouce rouge dont les lignes cutanées dessinaient bizarrement une croix de Saint-André.

(A suivre.)

ARRIVÉE DE CONTINGENTS RUSSES A BREST



Les contingents russes récemment débarqués à Brest ont été passés en revue dans cette ville par le vice-amiral Pivot, préfet maritime.

SUR LE FRONT RUSSE

Sur le théâtre oriental de la guerre, les Russes n'ont pas cessé d'être victorieux sur tous les fronts. Mais les derniers événements de Volhynie et de Galicie dépassent en importance tous les autres faits de cette guerre démesurée, et c'est vers eux que reste tournée l'attention du monde entier.

De Riga au Niémen, il n'y eut rien de saillant à signaler du 13 au 20. Mais à cette dernière date, on apprend que les Russes, après une violente préparation d'artillerie paraissent avoir entrepris au sud et au sud-est de Riga une offensive qu'Hindenburg ne pourra pas facilement contenir, démunie qu'il est de troupes prêtées à ses collègues, lesquels, plus au sud, n'ont pu empêcher, malgré ces secours, nos alliés de remporter deux grandes victoires, sur le Stokhod et sur la Lipa, au sud-ouest de Loutsk. Les masses mises en mouvement dans cette offensive seraient encore plus nombreuses et plus abondamment pourvues de matériel, s'il est possible, que l'armée de Broussilow.

La victoire remportée sur le Stokhod, sur le centre allemand, a obligé l'ennemi de reporter ses lignes très en arrière de ses positions primitives qu'il avait puissamment organisées : elle inaugure pour les Austro-Allemands une ère de difficultés et d'inquiétudes nouvelles. Des régions qu'ils ont reprises, les Russes voient s'ouvrir devant eux le chemin de Brest-Litovsk, place qui commande toutes les routes de la contrée. De plus, si les Allemands laissent percer leur front dans ce secteur, ce qui restera de leurs armées au sud de la coupure sera anéanti par celles des forces de nos alliés qui viennent de s'ouvrir un passage dans leurs lignes sur la Lipa, aux environs de Gorokov, dans le sud-ouest de Loutsk.

Plus au sud, les Russes continuent à progresser à travers les Carpates qu'ils ont abordées sur différents points. Leur cavalerie a déjà franchi les passages de Kimpoleng et atteint Kulibaba descendant vers Maramaros-Sziget. Ils poussent en outre vers ce point leur infanterie par les vallées de la Theiss et de la Czeremosz. C'est donc au moins trois colonnes qui pénètrent dans la Hongrie, dont la première a franchi la

frontière dès le 17 juillet. Sur toute l'étendue de ce front, les Austro-Allemands ont renoncé à toute attitude offensive et se bornent à tâcher de se maintenir sur les positions où ils ont été rejetés. Quelques contre-attaques ça et là ne changent rien à cette situation. Dans tous les combats de ces huit derniers jours, les Russes ont fait un grand nombre de prisonniers : leur seul communiqué du 18 en annonçait 13.000.

Si nous tournons nos regards vers le Caucase, nous trouvons là aussi une situation des plus satisfaisantes pour nos alliés.

En Asie-Mineure, ils ne pouvaient assurer leurs communications entre Erzeroum et Trébizonde, car l'unique route de la contrée, qui relie ces deux villes était coupée par Baïbourt, ville assez importante restée au pouvoir des Turcs. Les Russes menaçaient depuis longtemps cette place et les Turcs faisaient des efforts désespérés pour la conserver. Nos alliés s'en sont enfin emparés avec beaucoup de peine, le 18. Les Turcs, en se retirant, l'ont incendiée, mais il n'importe, maintenant que la voie est libre entre les deux bases essentielles des Russes dans cette région. La prise de Baïbourt a, entre autres conséquences, celle de mettre dans une position critique les Turcs du haut Tchorock, qui ne pourraient opérer que difficilement leur retraite sur Erzindjian, à travers un pays difficile et privé de voies de communication.

Erzindjian est un des principaux objectifs des Russes. Grâce à la possession de Baïbourt, ils peuvent envisager contre cette place une prochaine offensive, partant de Trébizonde, du Tchorock et de la vallée de l'Euphrate. En attendant, dans la région de Djivizlik, les Russes ont délogé les Turcs de leurs positions qui étaient assez fortes, et progressé considérablement ; le 18 juillet, ils ont occupé Kughi dans le Taurus au nord de la jonction des routes se dirigeant vers Kharpout, vers Erzeroum et vers Erzindjian.

Le même jour, au sud-est de Mouch, ils ont battu une division turque et enlevé, à l'entrée du défilé de Kouplin un grand dépôt d'intendance.

En Perse, les Kurdes font de temps à autre contre les Russes des démonstrations qui sont plus importunes que dangereuses pour nos alliés. Ceux-ci ont dernièrement à Lemno dispersé à coups de fusil un assez fort parti de ces pillards. Vers Kermanchah, quelques engagements de patrouilles.



Les délégués des Dominions britanniques ont été reçus au ministère des Affaires Étrangères par M. Briand, président du conseil, reconnaissable au premier rang. A droite, MM. A. Dubost et Deschanel, présidents des Chambres.

LE PAYS DE FRANCE, désireux d'être agréable à ses lecteurs, a décidé de leur offrir une prime consistant en UN AGRANDISSEMENT PHOTOGRAPHIQUE D'UNE VALEUR DE 25 FRANCS

CET agrandissement «noir gravure» du format 40×30 cent., sera exécuté par la Compagnie française des grands portraits, à Paris, et, pour y avoir droit, il suffira 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 une somme de **4 fr. 95** pour tous frais.

Mais, en raison de l'importance du tirage du PAYS DE FRANCE, l'encartage des bons-primes ne peut se faire en même temps pour toute la France. Nous avons donc été obligés de procéder à un partage de nos livraisons, par réseaux, en réservant une série de six bons-primes pour chacun d'eux, séries dont l'insertion sera faite successivement. (La série en cours, dont le bon n° 1 a paru dans le PAYS DE FRANCE du 20 Juillet, concerne les lecteurs de la banlieue de Paris.)

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° 92, a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au Document paru à la page 7 et intitulé : "Nos soldats partent à l'assaut des positions ennemis".

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)

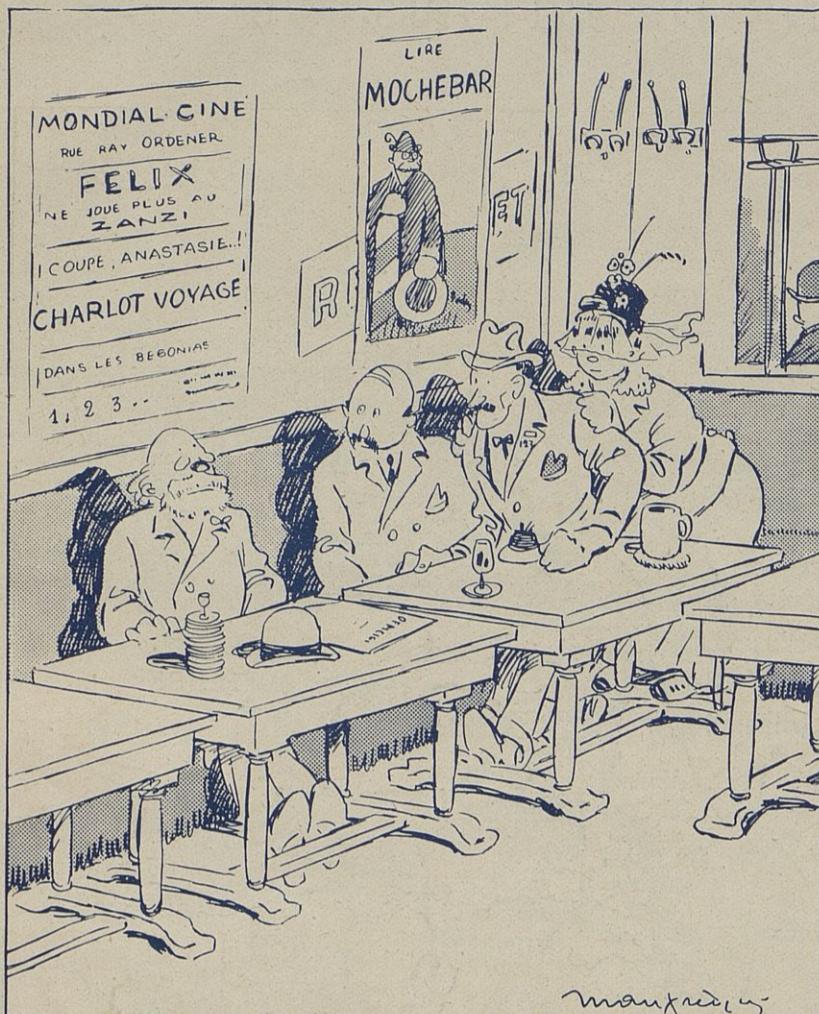
LÉGENDE

- Front à la date du 3 X^{re} 1914.
- Front à la date du 20 Juillet 1916
- Avance extrême Allemands

Echelle :
50 100 150 kil.

ODESSA

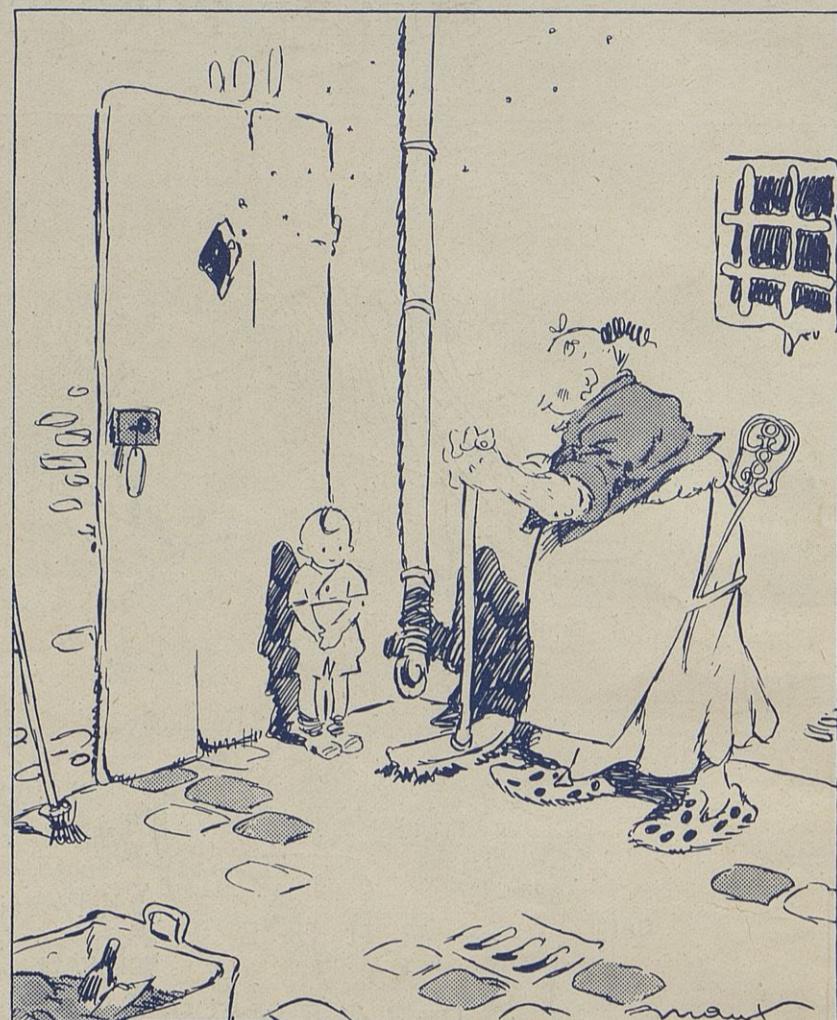
La Guerre en Caricatures



max nissim

— Parfaitement!... On donne la Légion d'honneur pour un rien, jeune homme! De mon temps, un moment de veine ne suffisait pas.

— Oui, de votre temps, Messieu,... il vous a fallu dix ans de démarches!!...



— Ah ça, par exemple!... Est-ce que tu vas être volontaire comme ça pour toute la durée de la guerre?!...



max nissim

— Pas la peine de le tenir en laisse,... il est muselé ton berger allemand!!!...