

# LE PAYS DE FRANCE



Organe des  
ETATS  
GÉNÉRAUX  
DU  
TOURISME

LE DUC D'AOSTE  
COMMANDANT L'ARMÉE ITALIENNE  
DU CARSO.

Edité par  
**Le Matin**  
2, 4, 6  
boulevard Poissonnier  
PARIS

Abonnement pour la France... 15 Frs

Abonnement pour l'Etranger... 20 Frs



# UN BAL A NEW-YORK EN L'HONNEUR DES ALLIÉS



Mmes MATHILDE ET LILY LIEBERT  
filles du consul de France à New-York.



MISS ETHEL BARRYMORE  
représentant les familles éprouvées.



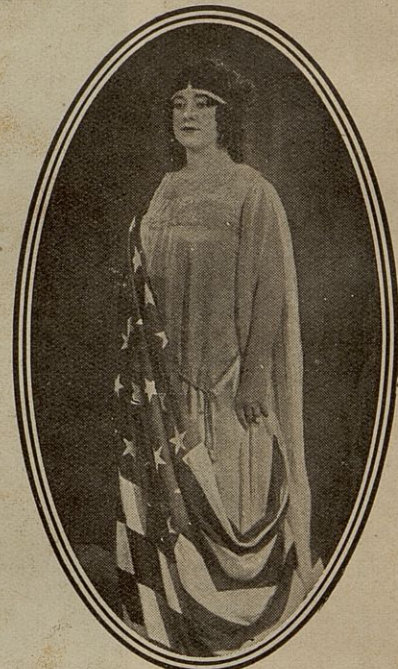
M. JOHN MOFFAT ET M<sup>me</sup> A. COLEBROKE  
avec les armes de la Grande-Bretagne.



MISS OLIVE OLIVER  
en sainte Geneviève.



MISS ALICE MUTH ET LE COMTE DE CISNEROS



MISS ANNA FITZINNE  
avec le drapeau des Etats-Unis.



LES ENFANTS DU CONSUL DE FRANCE



M. ET M<sup>me</sup> X... DE NEW-YORK



MISS HELEN ET M. M. ROCHE (Infirmière et poète)

La haute société de New-York a donné récemment au profit des œuvres de guerre des Alliés un bal costumé qui a remporté le plus vif succès. Nous reproduisons ici quelques-uns des costumes qui furent le plus goûtés dans cette belle réunion mondaine.



# LE PAYS DE FRANCE

## LA SEMAINE MILITAIRE

Du 28 Décembre 1916 au 4 Janvier 1917



OMME notre Joffre, le généralissime des armées britanniques en France a été nommé maréchal.

En conférant le bâton au général sir Douglas Haig, le gouvernement britannique a récompensé une longue suite de brillants services. Sir Douglas Haig appartient à une très ancienne famille d'Ecosse, dont plusieurs membres ont laissé un nom célèbre et où l'on est soldat de père en fils. Il s'est formé dans les guerres coloniales. Il s'est battu contre le Madhi, il s'est battu contre les Boërs, il a fait campagne dans l'Inde. Sa carrière a été rapide ; les troupiers l'ont surnommé le « Veinard », mais ils savent qu'il n'a dû ses grades qu'à son mérite. A l'âge de cinquante ans, il était appelé au commandement, en cas de guerre, de l'armée anglaise de choc ; et, à l'explosion du grand conflit de 1914, c'est à ce titre qu'il passa sur le continent, avec les premières forces que nos alliés jetaient au-devant des envahisseurs de la Belgique. Pour ses débuts dans cette guerre, l'armée britannique se couvrit de gloire à Mons le 23 août ; mais elle dut suivre la retraite générale de nos troupes et, tout en combattant, reculer jusqu'à Compiègne. Sir Douglas Haig contribua dans une large mesure à la victoire de la Marne. C'est grâce à sa manœuvre hardie et habile que le maréchal French put occuper les positions où, avec le gros des forces anglaises, il tint pendant plus de trois semaines sur la rive droite de la Marne. Un peu plus tard, on le voit, à Ypres, barrer le chemin à la ruée sur Calais, puis, à Neuve-Chapelle, remporter un brillant succès. Enfin, depuis qu'il a remplacé le maréchal French à la tête des troupes britanniques en France, la victoire n'a pas cessé de lui être fidèle, notamment dans ses brillantes offensives sur la Somme et sur l'Ancre. C'est que le « Veinard » — Lucky Haig — est digne de sa veine. Prompt dans la décision, résolu dans l'action, très versé dans la partie scientifique de la guerre, très au fait de tous les services d'état-major, il justifie la confiance qui lui a fait donner le commandement de la plus grande armée britannique qui ait jamais existé.

L'artillerie a encore, durant cette période, tenu le principal rôle sur le front de la Somme. Dans les secteurs britanniques, les actions d'infanterie se sont bornées à des raids contre les tranchées allemandes, auxquels ont répondu quelques tentatives, d'ailleurs repoussées, contre celles de nos alliés. Ces petits combats sont presque quotidiens et se situent un peu partout au nord de l'Ancre. Nos alliés mettent, si l'on peut dire, à profit le mauvais temps qui empêche les grandes opérations, en réalisant de petites, qui ne sont point sans intérêt ; par des coups de main incessants, exécutés à l'improviste tantôt sur un point, tantôt sur un autre des lignes adverses, ils harcèlent l'ennemi, détruisent ses tranchées, lui tuent du monde, lui font des prisonniers. Cette tactique est épuisante pour ceux qui la subissent ; les Allemands ont essayé de l'adopter, mais ils ne paraissent pas y réussir. Cette petite guerre n'empêche pas l'artillerie de travailler nuit et jour contre les principales organisations de l'ennemi, qui répond activement aux canons de nos alliés.

Pas plus que sur le front britannique, on ne remarque de fait saillant dans les secteurs français de la Somme. Le 27, nos hommes avaient fait exploser des mines dans la région de Beuvraignes ; le 28, on constatait qu'un des entonnoirs produits mesure 120 mètres de long sur 40 de large. Le 31, nos poils enlèvent le personnel d'un petit poste au sud de Chilly. Sur ce front aussi, l'artillerie se montre de part et d'autre infatigable.

Il y a un peu plus d'activité que d'ordinaire entre la Somme et la Meuse. En Champagne, le 30 décembre, un détachement boche a cherché à nous enlever un poste vers Beauséjour ; il a été repoussé, et c'est nous qui avons réussi un coup de main contre une tranchée à l'ouest de Tahure. Le 1<sup>er</sup> janvier, les Allemands essayent, après un vif bombardement, de nous enlever quelques positions à l'ouest d'Aubérive ; ils sont dispersés. On peut remarquer que depuis quelque temps ils se montrent assez agités dans cette région. Le 2, le 3, nos patrouilles ramènent de différents endroits des prisonniers. En Lorraine, le 28 décembre, à Badonviller, nous avons pris deux mitrailleuses et quelques hommes dans une tranchée.

C'est dans la région de Verdun que l'on a vu se manifester la plus grande activité. Toutes les positions de notre nouvelle ligne sont bombardées sans interruption ; nos batteries répondent consciencieusement à celles de l'ennemi. Ces bombardements de nos lignes pouvaient faire présager

des attaques. Il s'en est en effet produit une très violente le 29, entre la cote 304 et le Mort-Homme, sur un front de 3 kilomètres. Notre artillerie de campagne, en liaison avec le feu de notre infanterie et le tir de nos mitrailleuses, a brisé l'élan des vagues d'assaut allemandes, qui ont reflué vers leurs tranchées. Toutefois au sud du Mort-Homme, en un endroit sur lequel s'étaient concentrés les tirs, particulièrement puissants, des batteries boches, nous avons dû céder non pas du terrain, non même des tranchées, mais un élément de tranchée. C'est bien peu de chose par rapport aux sacrifices que cela dut coûter à l'assaillant, lequel d'ailleurs doit être persuadé qu'il ne conservera pas longtemps cette conquête de quelques mètres. Depuis lors, l'ennemi n'a guère interrompu son bombardement, qui s'est montré particulièrement violent entre Avocourt et Chattancourt, sur 12 kilomètres de front. La cote 304 et le Mort-Homme (295 mètres) sont les positions les plus avantageuses de la région : c'est pourquoi les Allemands ne se résignent pas à nous les laisser. Ce n'est plus le valeureux kronprinz qui commande sur ce front : son père, trouvant qu'il y a cueilli suffisamment de lauriers, l'y a remplacé par un général qui brûlait sans doute de s'illustrer par la reprise des deux fortes positions en question, d'autant que c'est à lui que nos troupes reprirent récemment Hardaumont.

En quittant le front de la Meuse, enregistrons quelques chiffres qui ne sont pas sans éloquence. Au cours de l'année 1916, les troupes françaises, en brisant l'assaut de l'ennemi contre la forteresse de Verdun et en le faisant reculer sur les deux rives de la Somme, ont fait 78.500 prisonniers allemands.

Nos aviateurs continuent à se distinguer et à affirmer leur supériorité sur les Allemands. Les communiqués enregistrent chaque jour de nouvelles prouesses de nos pilotes. Nos escadrilles de bombardement multiplient leurs expéditions au-dessus des positions, des établissements de l'ennemi, et les couvrent d'obus. Il en résulte pour lui de grandes pertes, hommes, matériel, approvisionnements. Nos avions de chasse ne cessent de sillonner le ciel, survolant très en arrière les lignes allemandes, et abattant ou mettant en fuite tous les appareils allemands assez malavisés pour s'exposer à leurs coups. Entre nos as, c'est une lutte incessante d'émulation, chacun cherchant à dépasser ceux qui sont devant lui au tableau d'honneur. Ceux qui n'ont pas encore eu les honneurs du communiqué aspirent à leur première inscription ; elle vient d'être obtenue le 29 par un simple soldat, Louis Martin, qui entre ainsi dans la compagnie des as. Quant à ses anciens, voici où ils en sont : le 26 décembre, Guynemer abattait ses 24<sup>e</sup> et 25<sup>e</sup> Boches ; le 20, Nungesser son 21<sup>e</sup> ; du 24 au 27, Heurteaux ses 14<sup>e</sup>, 15<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> ; le 27, de La Tour son 8<sup>e</sup> ; le 10, Sauvage son 7<sup>e</sup> ; le 29, Loste son 6<sup>e</sup>.

Nos aviateurs et ceux de nos alliés ont effectué, durant cette année 1916, 750 bombardements et abattu 900 avions. Les Français, ici et en Macédoine, comptent dans ce total pour 324 bombardements et 450 avions descendus. Enfin 81 drachens ont été détruits, dont 40 par nos pilotes. On remarque que c'est d'août à novembre que les victoires aériennes des nôtres ont été le plus nombreuses.

## NOTRE COUVERTURE

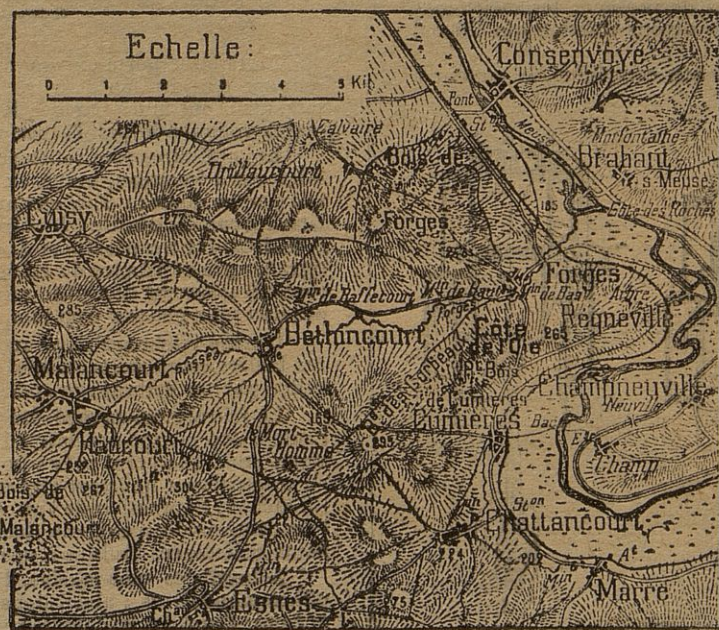
### LE DUC D'AOSTE

Cousin germain du roi d'Italie, le duc d'Aoste est l'un des généraux les plus populaires de l'armée d'Italie. Son père, Amédée duc d'Aoste, était le frère du roi Humbert. Il est né à Gênes le 13 janvier 1869 ; il a épousé, le 25 juin 1895, Hélène d'Orléans, fille du comte de Paris.

Le duc d'Aoste représenta le roi d'Italie aux funérailles d'Edouard VII. Lorsque éclata la conflagration européenne, le duc d'Aoste commandait une des armées italiennes. Au mois de mai 1915, à la veille de l'entrée en guerre de l'Italie aux côtés des alliés, il fut placé à la tête de la 3<sup>e</sup> armée. C'est avec ces belles troupes qu'il prit part à l'offensive sur l'Isonzo.

Dans une ardente proclamation, il leur demandait, au mois d'août dernier, un nouvel effort ; ses troupes répondaient en s'emparant de Gorizia, de Rubbia, de San-Martino del Carso et en s'installant sur le plateau de Doberdo. Elles faisaient 15.000 prisonniers. Cette belle victoire coûtait en outre aux Autrichiens 40.000 tués ou blessés.

De nouveaux lauriers attendent le duc d'Aoste et son armée.



L'ATTAQUE ALLEMANDE DU 29 DÉCEMBRE



## LA GUERRE SOUS-MARINE

## Les moteurs à pétrole

Les voyages du *Deutschland*, l'apparition de l'*U-53* sur les côtes de l'Amérique du Nord, où il torpilla plusieurs navires, l'attaque de Funchal à Madère par des sous-marins que l'on croit avoir vus quelques jours plus tard aux Canaries, enfin, les menaces plus ou moins réalisables faites par l'Allemagne d'une intensification de la guerre sous-marine, à l'aide de sous-marins d'un tonnage jusqu'à présent inusité, ont éveillé chez nous une bien légitime curiosité. On se demande comment ces petits navires peuvent franchir avec sécurité la mer du Nord, la Manche et l'Océan, malgré la surveillance des patrouilles des marines alliées et le mauvais temps, fréquent dans l'Océan en cette saison.

Les recherches et la réussite du moteur qui convenait le mieux au sous-marin militaire moderne ont été longues et difficiles, car il fallait à la fois un moteur puissant et léger, permettant des plongées immédiates. Les puissances pratiquement obtenues aujourd'hui atteignent 1.300 à 1.500 chevaux pour les moteurs à combustion de sous-marins, le poids étant de 27 à 30 kilos par cheval, nettement inférieur au poids des machines et chaudières à vapeur et accessoires de même puissance ; l'encombrement des appareils moteurs est réduit sensiblement de moitié du fait de l'absence des chaudières.

Au début, les premiers sous-marins, tels que le *Goubet*, le *Gymnote*, le *Gustave-Zédé*, étaient mus uniquement par des moteurs électriques, alimentés par l'énergie fournie par des accumulateurs. Ces moteurs servaient indifféremment pour la marche en plongée ou pour la navigation en surface ; mais le poids de ces appareils de propulsion était trop élevé ; on en jugea en disant que ce poids atteignait approximativement 70 tonnes sur un sous-marin de 450 tonnes de déplacement en surface. La charge des accumulateurs ne durait que 5 à 6 heures. Les vitesses et les rayons d'action, ou distances franchissables sans ravitaillement d'énergie, étaient trop faibles. Le seul avantage résidait dans l'utilisation d'un seul type de moteur pour les deux genres de navigation : plongée et surface.

Le moteur à combustion fonctionne suivant un cycle ou loi d'évolution des gaz moteurs provenant de la combustion du pétrole, imaginé en 1897 par l'Allemand Diesel qui cherchait à réaliser le « cycle de Carnot ». L'emploi du moteur à combustion permet aujourd'hui aux sous-marins de posséder les meilleures qualités de navigabilité, de vitesse, et les grands rayons d'action qui lui ont donné une vraie valeur militaire.

Décrire ce moteur n'est pas déplacé, alors que son congénère, le moteur à explosion, est entré dans la vie courante par l'usage de l'automobile, et au moment où les termes techniques, tels que : cylindres, carters, pistons, soupapes, arbres vilebrequins, sont vulgarisés.

Le fonctionnement de la machine à vapeur utilise la chaleur de la combustion du charbon ou du pétrole dans le foyer d'une chaudière à vapeur. Cette chaleur produit de la vapeur d'eau sous pression qui, par l'intermédiaire de tuyautages parfois compliqués, se rend dans des appareils moteurs qui peuvent être des machines alternatives ou des turbines.

Les machines alternatives sont formées de cylindres dans lesquels se déplacent des pistons qui donnent le mouvement, par l'intermédiaire de tiges et de bielles, à des arbres vilebrequins, lesquels actionnent à leur tour un propulseur, s'il s'agit de faire mouvoir des navires, ou un autre organe de réception approprié à l'usage désiré.

La turbine à vapeur comprend une enveloppe cylindrique étanche en fonte, disposée horizontalement et possédant à l'intérieur, clavetés sur un arbre moteur, des disques ou rotors munis à leur périphérie d'ailettes en laiton ou en acier, sur lesquelles l'action de la vapeur produit la rotation de l'arbre moteur, qui, à son tour, entraîne le propulseur ou l'organe de réception.

Dans un moteur à combustion, le combustible (pétrole) est brûlé directement dans le cylindre moteur où est produit le travail mécanique, au lieu d'être brûlé dans une chaudière à vapeur ; on conçoit l'avantage qui en résulte.

Machines alternatives, turbines à vapeur, moteurs à combustion peuvent tous être utilisés pour la propulsion en surface des sous-marins, mais les appareils à vapeur présentent des inconvénients pour la plongée rapide des sous-marins militaires à cause de la nécessité de rentrer la cheminée et de ventiler les locaux très chauds des machines, ce qui exige plusieurs minutes.

Il est utile de signaler la différence qui existe, en principe, entre le moteur dit « à combustion » et le moteur « à explosion », tel que nous le connaissons dans son emploi dans les locomotives terrestres et aériennes.

Dans le moteur à explosion, le combustible, qui est le plus généralement de l'essence, est mélangé à l'air dans un organe spécial appelé carburateur ; ce mélange est introduit dans le cylindre sous forme de gaz et enflammé, en temps voulu, par une étincelle électrique produite entre les électrodes d'une « bougie » qui reçoit un courant à haute tension d'une magnéto commandée mécaniquement par le moteur lui-même.

Dans le moteur à combustion, au contraire, le combustible est introduit dans le cylindre moteur à l'état liquide et sous pression avec une certaine quantité d'air comprimé à 40 kgs-cm<sup>2</sup> environ.

L'allumage du combustible se produit sans l'aide d'une source chaude, telle que l'étincelle électrique, mais seulement par suite de la haute température à laquelle l'air contenu dans le cylindre a été comprimé par le piston moteur, lors de la course montante.

Dans le premier type de moteur, il y a combustion spontanée, c'est-à-dire explosion ; dans le second, la combustion, quoique très rapide, est plus lente ; on peut dire dans ce cas que le combustible brûle au lieu d'exploser.

La figure 1 montre le schéma d'un cylindre Diesel à deux temps dans lequel le piston moteur P est relié directement au piston B de la pompe à air de balayage dont le débit doit être 1,5 environ du volume de cylindre moteur.

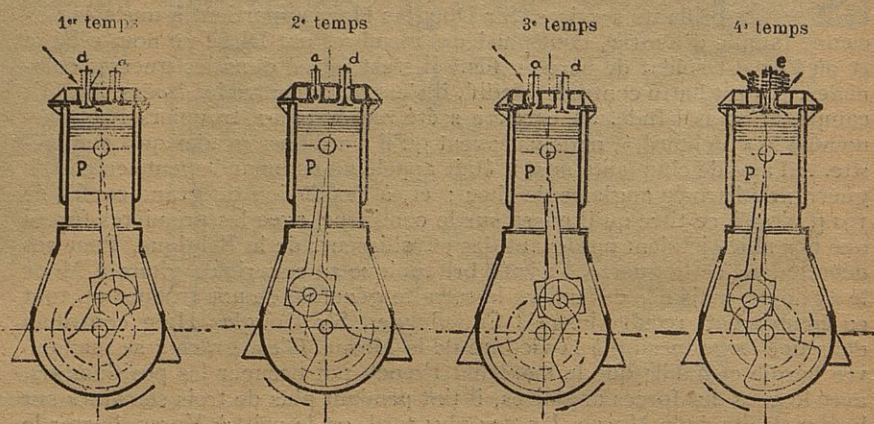
L'air est introduit dans le cylindre par une ou deux soupapes *d*, dites de balayage, après la détente des gaz de la combustion. Les gaz sont chassés à travers des lumières *O* pratiquées sur la périphérie du cylindre moteur et, de là, dans la conduite d'échappement.

Ces lumières sont découvertes à la descente du piston moteur et recouvertes lors de sa montée. Le piston joue ainsi le rôle d'un tiroir obturateur des orifices *O*.

Voici les caractéristiques d'un moteur à combustion marin à quatre temps de 420 chevaux de puissance :

Nombre de cylindres verticaux.....	6
Diamètre des cylindres.....	330 m/m
Course des pistons.....	360 m/m
Nombre de tours maximum.....	400

Le moteur est lancé à l'aide de l'air comprimé et possède un mécanisme de renversement de marche.



MOTEUR A COMBUSTION MARIN A QUATRE TEMPS

1° temps : Admission de l'air. — 2° temps : Compression de l'air. — 3° temps : Combustion et détente. — 4° temps : Echappement.

La culasse porte en son centre l'aiguille d'insufflation du combustible *a*, la soupape d'aspiration d'air *d*, la soupape d'échappement des gaz brûlés *e* ; ces soupapes sont mues par des leviers qui reçoivent leur mouvement d'un arbre à cames commandé par l'arbre vilebrequin.

Les cylindres sont reliés au bâti par de forts boulons. Les pistons sont généralement à fourreau, munis de plusieurs garnitures en fonte ; ils sont refroidis soit par un courant d'air obtenu par la ventilation du carter, soit par une circulation d'eau ou d'huile ; le refroidissement est indispensable pour les pistons ou cylindres, les températures de la combustion étant de 1.600 à 1.700 degrés centigrades ; la résistance du métal des chemises, des cylindres et des pistons serait considérablement diminuée sans la précaution du refroidissement, qu'il ne faut pas non plus pousser trop loin, sinon le rendement du moteur en serait diminué.

L'arbre vilebrequin qui reçoit le mouvement des pistons par l'intermédiaire des bielles est en acier au nickel chromé ; il est relié à l'arbre de couche porte-hélice par un embrayage spécial à friction.

Le pétrole est envoyé dans le cylindre par l'intermédiaire de l'aiguille *a* à l'aide d'une pompe spéciale ; l'air comprimé nécessaire à la combustion du pétrole, ainsi que celui prévu pour la mise en marche du moteur, est obtenu par un compresseur qui peut être mû indépendamment du moteur ou par le moteur lui-même ; la pression de l'air dans les réservoirs doit être d'environ 50 kgs-cm<sup>2</sup> ; l'air comprimé est contenu dans des réservoirs spéciaux de 200 litres en acier à haute résistance, timbrés à 200 kgs-cm<sup>2</sup>.

A bord des sous-marins, l'air comprimé est un agent indispensable à certaines manœuvres ; ainsi, dans le cas où il est nécessaire de faire surface rapidement, l'eau des ballasts est vidée par une brusque chasse d'air sous pression.

Le lancement des torpilles s'obtient également à l'aide de l'air comprimé, lequel est encore nécessaire pour le remplissage des réservoirs des torpilles.

Les ingénieurs allemands, autant que nous pouvons le savoir, ont continué à employer de préférence les moteurs à quatre temps, quoique plus lourds et plus encombrants que ceux à deux temps qu'ils n'ont pas su parfaitement construire ; ainsi les sous-marins allemands qui ont fait la traversée de l'Atlantique ont franchi la distance de 3.600 milles, qui séparent Cuxhaven de la côte d'Amérique Nord, en 18 jours, ce qui donne une vitesse moyenne de 8 nœuds en surface qui a pu être obtenue facilement avec deux moteurs de 800 chevaux, chacun à quatre temps.

Mais le moteur doit non seulement pouvoir être utilisé en pleine surface mais aussi en demi-plongée ; dans cette situation, les capots du sous-marin sont fermés ; seules les manches à air télescopiques sont sorties ; la plongée peut alors être presque instantanée.

Cette faculté précieuse n'a pu être obtenue par les sous-marins à vapeur à cause de la haute température de la chambre de chauffe et des compartiments des machines, et de l'obligation de tenir la cheminée sortie pour évacuer la fumée ; le tuyau d'échappement du moteur à combustion est installé à quelques centimètres de la surface de la mer et dirigé vers l'arrière ; il ne présente pas l'inconvénient d'un tuyau de cheminée surélevé pour éviter l'entrée de l'eau dans le foyer de la chaudière où elle éteindrait les brûleurs de pétrole.

Les accumulateurs électriques doivent pouvoir être chargés en mer, en utilisant pour cela l'un des moteurs électriques de marche en plongée, commandé par l'un des moteurs de propulsion, en surface, pendant que l'autre sert pour la marche ; nous croyons savoir, d'après des renseignements officiels, que les Allemands, lors de leurs raids de sous-marins, soit en Méditerranée, soit dans l'Océan, ont employé un seul des deux moteurs pour la propulsion pendant que l'autre était utilisé pour la charge des accumulateurs ou mis en réserve, prêt à fonctionner au cas où le premier aurait été avarié.

A bord des sous-marins, les moteurs sont l'objet de soins méticuleux de la part des mécaniciens, car si une avarie survient, le sous-marin, bien plus que le navire de surface, devient une épave lamentable perdant d'un seul coup toutes ses qualités les plus essentielles.

Commandant J.-A. MASMÉ.



## UN CANON ENLISÉ DANS LA BOUE

LA BATAILLE DE VERDUN



Dans ce terrain détrempé par la pluie, le canon s'est enfoncé jusqu'aux moyeux des roues. Les chevaux n'ayant pu le sortir, le commandant de la batterie a appelé les hommes à la rescousse ; ceux-ci ont apporté des madriers qu'on a placés sous la pièce, se sont attelés aux roues, ont poussé à la volée du canon. Enfin la pièce est dégagée : elle pourra prendre sa part du concert que l'on prépare aux Boches.



L'offensive, que l'armée du général Nivelle déclancha le 15 décembre dernier et qui donna un si beau résultat, en nous rendant Vacherauville, la côte du Poivre, Louvemont et Bezonvaux, fut préparée avec le même soin que celle qui avait enlevé à l'ennemi Douaumont et Vaux. L'artillerie de tous calibres avait été amenée à pied d'œuvre avec de grandes difficultés, car la pluie avait rendu les routes presque impraticables. Les pièces s'enfonçaient dans la boue et il fallut les efforts des chevaux et des hommes pour les dégager.



## PRÉPARATION DE L'ATTAQUE DU 15 DÉCEMBRE

LA BATAILLE DE VERDUN



*Nous donnons dans ce numéro une série de photographies prises au cours de notre récente offensive de Verdun. Elles montrent différents épisodes de cette bataille qui s'acheva par une brillante victoire de nos troupes. Voici d'abord un des convois qui apportèrent aux points de départ de notre attaque tous les ravitaillements nécessaires pour la faire triompher.*



*L'approvisionnement en vivres, munitions, en rechanges de toutes sortes, avait été assuré de longue main. Des centres de l'arrière, tous les véhicules nécessaires apportaient leur contingent par des routes que les pluies avaient transformées en rivières. Les bourriquets eux-mêmes y furent employés et rendirent de grands services. En voici un qui hésite à mouiller ses petits sabots dans une flaque qu'il lui faut traverser : son conducteur le flatte pour le décider à franchir ce mauvais pas.*

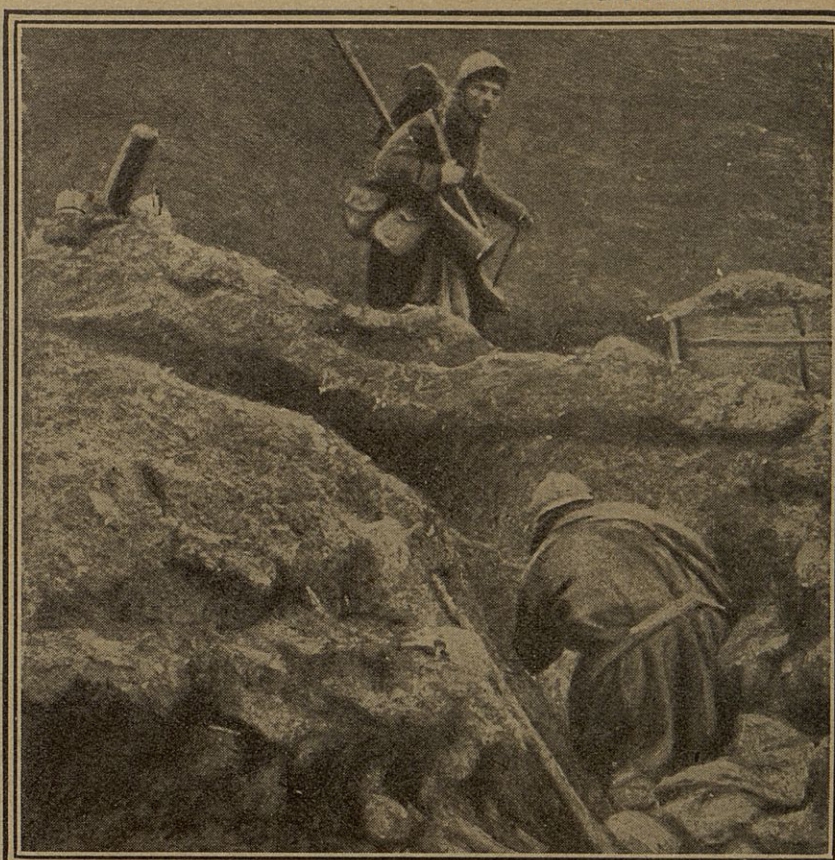


## LE DRAPEAU SERA A L'HONNEUR

LA BATAILLE DE VERDUN



*Nos poilus explorent minutieusement les tranchées d'où ils ont chassé les Boches. Cette opération permet de recueillir les armes et le matériel abandonnés. Un des nôtres vient de trouver un fusil allemand, qu'il a planté dans le sol, la crosse en l'air.*



*On fait parfois dans ces tranchées de singulières trouvailles. Des caisses de provisions, des fourneaux ménagers, des meubles volés dans le pays et grâce à quoi les Boches se donnaient dans leurs profonds terriers un certain confortable.*

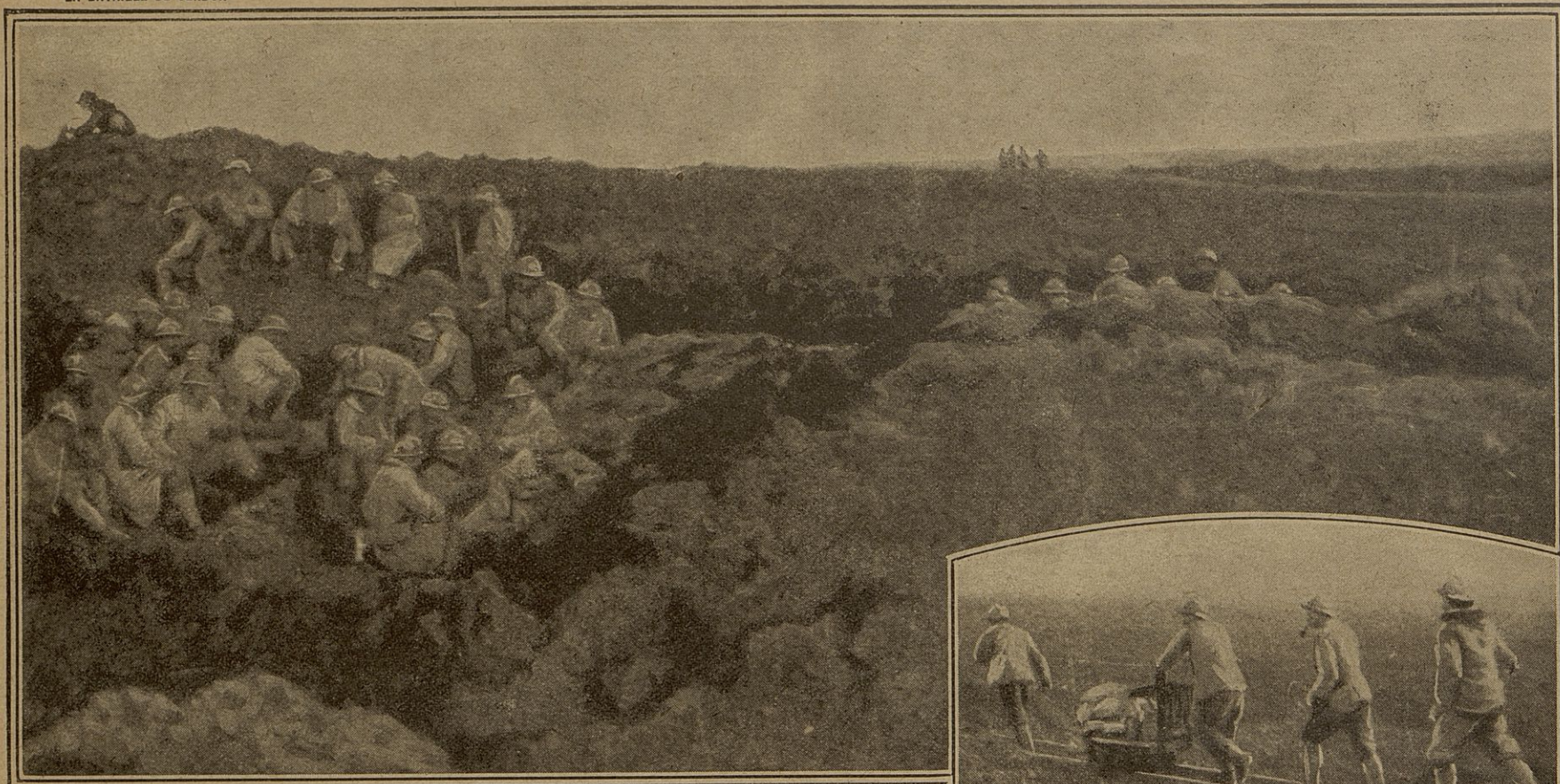


*Au cours de l'offensive, par les terres défoncées, le drapeau, roulé dans sa gaine, marche avec le régiment, porté par un officier et encadré de sa garde. Etant en toute occasion à la peine, le moment venu il est à l'honneur: quand nos braves auront enlevé les positions qui leur ont été données pour objectifs, on le verra se dérouler et flotter sur la portion de France reconquise. Et, à la vue des trois couleurs, souvent déchiquetées par la mitraille, nos soldats oublient la mort qui vient de les frôler.*



# LES TROUPES PARTENT A L'ATTAQUE

LA BATAILLE DE VERDUN



Dans la tranchée on sait que l'attaque contre les positions allemandes est imminente ; les poilus sont sortis et à l'abri d'une petite éminence ils ont formé un groupe où s'échangent les impressions et les espoirs ; quelques-uns restent dans la tranchée, d'autres examinent au loin les lignes ennemies.



Au signal donné, tous les groupes se mettent simultanément en marche. L'état du terrain ne facilite guère l'avance de l'infanterie. On le voit par les vastes entonnoirs creusés par les marmites et que la pluie a remplis d'eau, par les tranchées plus ou moins comblées qu'il faut longer ou franchir. Dans le médaillon : des chemins de fer à voie étroite, posés dans toutes les directions, permettent d'amener à pied d'œuvre l'artillerie et ses munitions.



## NOS TROUPES AVANCENT SOUS LE FEU ENNEMI

LA BATAILLE DE VERDUN



*Un rideau d'épaisse fumée. Ce sont les obus allemands qui éclatent au-devant de nos braves ; ils dégagent des vapeurs âcres, denses, nauséabondes qui traînent longtemps sur le sol ; de tous côtés frappent leurs éclats meurtriers. Le sol, déjà bouleversé par les précédentes batailles, est de nouveau criblé de trous profonds. Nos soldats avancent toujours ; les têtes se baissent à peine devant la mitraille qui siffle ; on va bondir sur les Boches.*



*Sous le tir ininterrompu de l'artillerie ennemie nos troupiers avancent fusil au poing, s'abritant le plus possible dans les tranchées déjà conquises, dans les trous d'obus qu'ils rencontrent : leur progression est rapide malgré la boue épaisse qui colle à leurs semelles, malgré le poids de tout le fourniment dont ils sont chargés ; la volonté de vaincre leur fait surmonter tous les obstacles. Ils vont vers l'Allemand abhorré que leur cache la fumée des projectiles ; ils vont à la victoire qu'ils savent certaine.*



# LES ALLEMANDS SE RENDENT EN MASSE

LA BATAILLE DE VERDUN



*La rencontre de nos braves qui marchent à l'assaut et de ces Allemands qui viennent se rendre est du plus saisissant effet ; la vue de ces prisonniers donne à nos poilus un nouvel élan pour compléter la victoire. Dans cette journée, qui porta nos lignes au même point qu'elles se trouvaient le 25 février dernier, nos troupes firent prisonniers 11.103 hommes et 284 officiers : ce fut un beau coup de filet.*

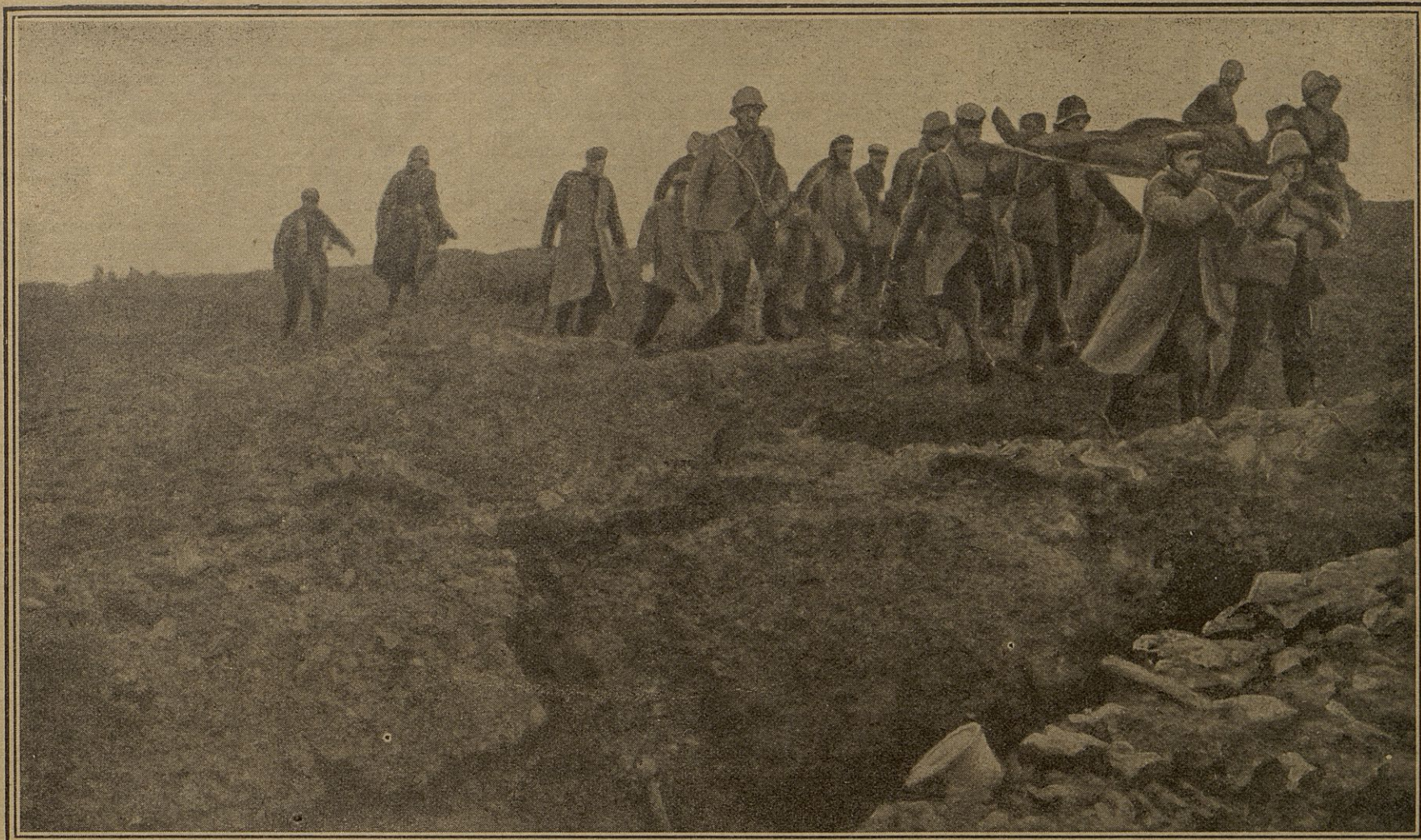


*Progressant le long des boyaux, une de nos colonnes d'attaque arrive au bas d'un ravin, lorsque tout à coup elle aperçoit, dévalant la pente à toute allure, de nombreux Allemands qui se précipitent vers nos lignes ; ils ont jeté leurs armes et courent à l'arrière. Pris entre le feu terrible de nos canons qui forme un barrage infranchissable et les baïonnettes de nos fantassins, les soldats ennemis n'ont pas hésité ; ils se sont rendus et les voilà qui s'empressent d'aller grossir le troupeau des prisonniers faits au cours de cette magnifique attaque.*



## LE TRANSPORT DES BLESSÉS

LA BATAILLE DE VERDUN

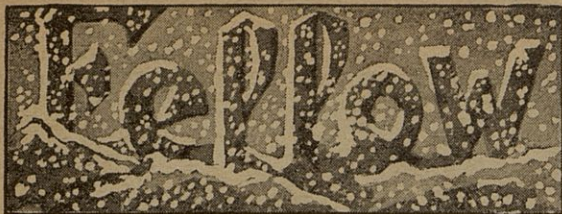


*Une corvée de prisonniers allemands parcourt le champ de bataille pour enlever les blessés, auxquels nos ambulanciers vont donner leurs soins. Certains de ces prisonniers portent encore le casque de tranchée dont la forme lourde et inélégante suffirait à déceler l'origine. Il est à remarquer qu'ils ne cherchent pas à profiter, pour regagner leurs lignes, de la liberté relative qu'on leur laisse.*



*Heureux d'être sortis indemnes de la fournaise, les prisonniers allemands se prêtent avec la plus grande docilité au transport des blessés. Sous la direction de nos brancardiers, ils ramassent sur le champ de bataille ceux qui sont tombés ; Français et Allemands sont ainsi recueillis indistinctement et les blessés ennemis recevront, à la prochaine ambulance du service sanitaire, les mêmes soins que les nôtres. Voici une équipe de Roches chargeant un blessé sur un brancard : on voit qu'ils s'acquittent de ce travail sans paraître contraints.*





PAR GEORGES LE FAURE

CHAPITRE X

## L'ENFER DE GLACE

Près de trois semaines déjà s'étaient écoulées depuis la découverte étrange qu'avait faite André Routier ; et ces trois semaines avaient été consacrées par le jeune homme à un travail acharné...

Il avait pu réunir sur la marche des travaux du tunnel bien des détails dont l'ensemble avait projeté une lumière vive sur des points du problème demeurés obscurs...

C'est ainsi que, des circonstances dans lesquelles s'étaient produits le fameux effondrement des travaux au cours de l'année, il avait tiré des conclusions qui l'avaient amené fatalement, par la seule puissance de la logique, à orienter ses suppositions vers un point bien spécifié.

Une mine, préparée par François Merlier, devait déterminer une crevasse dans la poche d'eau que forme souterrainement la Kander, dont le cours se trouve superposé à la voie dans certaine partie du massif montagneux traversée par le tunnel...

Cette rupture du sol tendait à faire envahir par les eaux torrentueuses le parcours du tunnel tout entier, en en rendant toute utilisation matériellement impossible...

Voilà à quelle conclusion étaient arrivées les études et les réflexions du jeune homme...

Cela bien établi, il ne lui restait plus qu'à se lancer sur le terrain même à la recherche du point que la balle de Mornstein avait effacé sur le plan de Fellow.

Seulement, pour cela, il fallait attendre que l'animal fût valide : André ne pouvait mettre en doute en effet qu'il eût accompagné son maître — qu'il ne quittait jamais — dans cette expédition ; et, bien que plusieurs années se fussent écoulées, le jeune homme avait bon espoir que l'instinct et le flair de l'animal lui seraient un adjuvant précieux...

Affectueusement soigné par Fridette, le chien, d'ailleurs, s'était remis rapidement sur pattes et le jour du départ avait pu être fixé...

Lorsqu'au matin, tout équipé, André descendit à pas de loup l'escalier qui conduisait à la salle, il fut tout surpris en voyant Fridette paraître sur le seuil de la pièce.

Elle était en tenue de montagne, juponnée de court, de fortes chaussures aux pieds, haut guêtrée, le buste serré dans une veste en peau de chamois et coiffée du bonnet fourré destiné à protéger les oreilles contre le froid des glaciers...

Ah ! Il n'eut pas besoin de l'interroger : il comprit tout de suite son dessein...

— Quoi ! fit-il, lui ayant saisi les mains pour la rapprocher de lui, vous voulez...

— ...vous accompagner ! oui... Oh ! ne dites rien, ne cherchez pas à me dissuader de ce que j'ai résolu !...

— Mais réfléchissez...

— Je ne veux réfléchir qu'à une chose : c'est que, par votre aveu de l'autre jour, vous m'avez donné des droits sur votre vie et que, cette vie qui m'appartient un peu déjà, j'ai le droit de veiller sur elle...

— Mais il y a danger...

— C'est précisément pour cela que je veux être à vos côtés, non pas tant pour vous en protéger que pour les partager...

L'émotion d'André était telle qu'il lui était impossible de proférer une parole : ses mains étreignaient celles de la jeune fille.

Non, il ne dirait rien !... Non, il n'opposerait à la courageuse décision de Fridette aucun argument...

Elle voulait l'accompagner, associer ses efforts aux siens pour la recherche de la vérité ; elle voulait, elle aussi, fournir sa quote-part d'énergie morale et physique à la lutte du droit et de la justice contre la barbarie !...

Qu'il en fût ainsi qu'elle le voulait ! Avec elle à ses côtés, il sentait se décupler son énergie physique et sa valeur morale...

Quelques instants plus tard, comme les premiers feux de l'aurore rosissaient au loin le sommet du Grosshorn, ils quittaient le chalet, précédés de Fellow.

Le brave animal marchait la tête droite, le panache de sa queue dressé comme un drapeau ; on eût dit qu'il avait conscience du rôle qui lui incombait.

Depuis des heures et des heures, ils circulaient à travers le massif tragique des Alpes bernoises, et la nuit allait tomber lorsqu'ils atteignirent un point porté sur le plan de François Merlier comme ayant été pour lui une première étape pour passer la nuit.

Dès l'aube, ils repartirent d'un bon pied ; il leur tardait d'atteindre le point mystérieux et qui restait à déterminer sur le plan en partie détruit par la balle de Mornstein.

Au milieu du jour, ils arrivaient sur les contreforts du Blumlisalp, et là, il sembla tout à coup que Fellow se reconnut : il marchait en tête, quêtant de droite et de gauche, allant et revenant sur ses pas, tantôt montant sur le sommet d'arêtes souvent à pic, tantôt se laissant glisser sur les pentes raides des gouffres...

Evidemment, des souvenirs lui revenaient en foule, d'un chemin déjà parcouru et dont il cherchait les détails sous la neige fraîchement tombée...

Enfin, il parut avoir retrouvé le fil conducteur et, sans hésitation, s'engagea dans une manière de couloir creusé par la force des eaux entre deux murailles de granit qui escaladaient le flanc de la montagne... Comme le soleil, à son déclin, dorait la cime extrême de l'Eiger, ils débouchèrent enfin sur le flanc du glacier.

Là, une hutte, rudimentaire abri destiné aux ascensionnistes montant à la Jungfrau, leur offrit pour la nuit une toiture protectrice.

Fellow, comme inquiet, rôda au dehors une partie de la nuit, en dépit des appels des deux jeunes gens.

Avec les premières lueurs du jour, ils se mirent en route, toujours sous la conduite du chien qui, cette fois, marchait avec une assurance dans laquelle ils puisaient une grande confiance...

Ce qui était d'autant plus important qu'à partir d'Aletshorn, le plan tatoué par François Merlier sur le flanc de l'animal avait été tout bouleversé par la balle de Mornstein et que la blessure, en se cicatrisant, en avait effacé tous les détails.

Dans l'impossibilité de repérer son chemin, l'unique ressource d'André était donc de s'en remettre au flair de Fellow.

On avançait, cependant, avec précaution, contrôlant sur la carte l'itinéraire suivi par la bête : évidemment, c'était vers le lac de Maérjelen qu'elle se dirigeait. En étudiant la région, André avait appris que le lac donne naissance à un torrent, affluent de la Kander, dont il grossit les eaux si tumultueusement que les ingénieurs suisses, pour en endiguer la violence, avaient dû construire un ouvrage souterrain d'une puissance extrême.

Autrement, à l'époque de la fonte des neiges, il eût été à craindre que la force unie des deux cours d'eau ne bouleversât toute la vallée de la Kander, entraînant comme des fûts les ouvrages d'art qui constituent une grande partie de la voie de Spietz à Brig...

Pour la troisième fois, après avoir atteint Eggishorn, il leur fallut camper au milieu des glaces, au-dessous du pic d'Aletshorn qui dresse à quatre mille mètres dans l'espace sa tête glacée...

Une ombre froide tombait de ce géant des monts sur toute la région avoisinante et les deux infortunés, sans feu, n'ayant pour se protéger contre le sol glacé que leur mince couverture, n'eurent d'autre ressource, pour lutter contre le froid, que de battre la semelle jusqu'au lever du jour... où ils se remirent en route, à travers un chaos véritable de roches monstrueuses.

Bientôt le sol se transforma : tout humus avait disparu... les pierres elles-mêmes cessèrent de rouler sous leurs pieds : c'était de la glace pure sur laquelle ils cheminaient...

De droite et de gauche, comme les rives surélevées d'un fleuve immobile, des moraines désolées se dressaient, les encadrant...

— Le glacier d'Aletsh, déclara André après avoir consulté la carte.

C'était un chemin d'épouvante qu'ils suivaient à la suite de Fellow, chemin coupé de fondrières au fond desquelles rugissaient de sinistres eaux d'un bleu glauque, et qu'il leur fallait, à l'aide de leur bâton de montagne, franchir d'un bond sous peine de faire des détours de plusieurs kilomètres...

Et cependant, ils allaient quand même, soutenus par une foi invincible : l'assurance du chien les entraînait malgré eux, certains qu'ils étaient de se trouver dans la bonne voie...

Maintenant, ils redescendaient un peu, ce qui était conforme aux indications du plan tracé par François Merlier, ayant Eggishorn comme point de direction.

Depuis une couple d'heures, donc, ils cheminaient en plein inconnu, n'ayant pour guider leurs pas que le seul flair de leur compagnon...

Le ciel, d'un gris de cendre depuis le début de la journée, s'était soudainement assombri davantage et, par moments, une impalpable poussière de neige tourbillonnait, avant-courrière d'une prochaine tourmente...

Sans en rien dire à sa compagne, André était inquiet : si, à l'horreur de la contrée, venait s'ajouter le danger d'une tempête, qu'allaient devenir les deux excursionnistes ?...

Le jeune homme savait que souvent, en montagne, il suffit d'un coup de tonnerre, ébranlant l'atmosphère, pour déclencher une avalanche !

Et contre une avalanche, quel refuge chercher ?...

Et voilà que soudain, devant eux, une muraille se dressa, si haute que leurs yeux n'en pouvaient apercevoir la crête, tellement à pic que leurs efforts eussent été impuissants à leur en faire atteindre le sommet.

Arrêtés, ils promènèrent autour d'eux un regard désespéré : de tous côtés, la même barrière s'élevait

infranchissable ! Ils avaient abouti à un gigantesque cul de sac, n'offrant d'issue que le couloir qu'ils avaient suivi jusque-là...

Fellow rôdait au pied de cette muraille, reniflant l'espace, grattant le sol glacé de ses griffes rageuses comme s'il eût espéré pouvoir s'ouvrir un passage à travers cette barricade de géants...

Par instants, il prenait sa course, paraissant obéir à une impulsion irraisonnée, et suivait à toute vitesse la base de l'obstacle, grondant, aboyant, comme s'il eût appelé quelqu'un qui se fût trouvé de l'autre côté...

André finit par remarquer la singulière attitude de l'animal ; il abandonna un instant sa compagne et s'en fut en courant rejoindre Fellow, histoire de se rendre compte...

Et voilà que, soudain, comme il examinait d'un oeil désespéré cette barrière infranchissable, ses regards furent frappés par des signes apparus à la surface d'une roche qui, en certain endroit, émergeait de la glace... C'étaient comme des formules algébriques qu'accompagnaient certains caractères hiéroglyphiques.

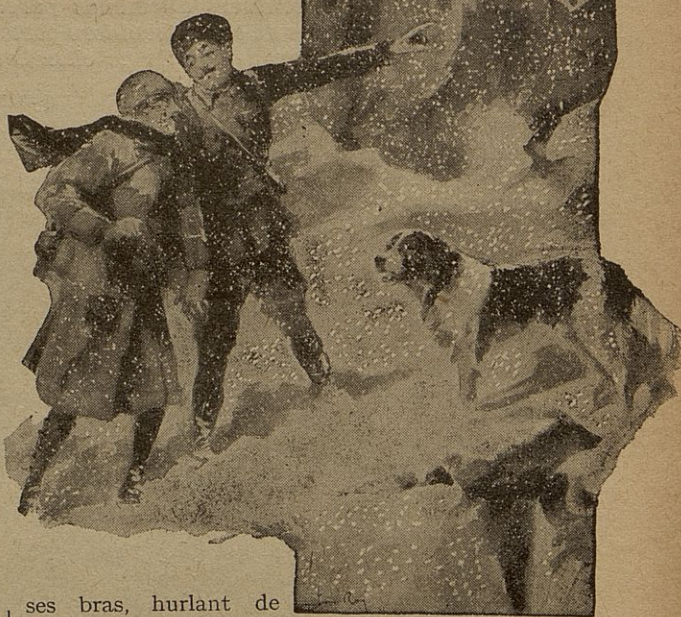
A l'exclamation qui, tout à coup, lui échappa, Fridette accourut le rejoindre : sans prononcer une parole, il étendit le bras et alors, tous deux, saisis du même pressentiment, ils s'étreignirent les mains en silence...

Tant de constance allait-elle enfin se trouver récompensée ? Le pauvre François Merlier n'aurait-il donc pas donné sa vie en vain ?... On eût dit que Fellow avait l'intuition de ce qui se passait en eux, car il grattait de plus belle à la base de la muraille de glace, poussant de sourds grognements...

— C'est là ! paraissait-il leur dire... c'est là !...

En dépit de la neige qui tourbillonnait en flocons de plus en plus serrés, André tira de son sac la carte relevée par lui sur le flanc de l'animal et, hissé sur une roche pour atteindre au plus près de ces singulières inscriptions, les examinait avec la volonté tenace de vouloir déchiffrer le mystère qui se trouvait inscrit là.

Soudain, sautant à terre, il serra en un élan fou la jeune fille dans



ses bras, hurlant de joie :

— Les mêmes signes !... les mêmes signes !...

Mais, en ce moment, un fracas énorme ébranla l'atmosphère !...

Il sembla que, sous une poussée titanesque, le sol craquait, en même temps que, tout autour d'eux, les montagnes oscillaient...

Vainement, André tenta-t-il de conserver son équilibre : il avait l'impression d'être à la surface d'une mer démontée dont les lames rigides l'eussent alternativement projeté sur leurs crêtes pour le laisser ensuite retomber dans des gouffres sans fond...

Le tonnerre roulait sans interruption avec un bruit d'artillerie formidable, tandis que, tout autour d'eux, les avalanches se précipitaient du haut des pics comme des cataractes aveuglantes...

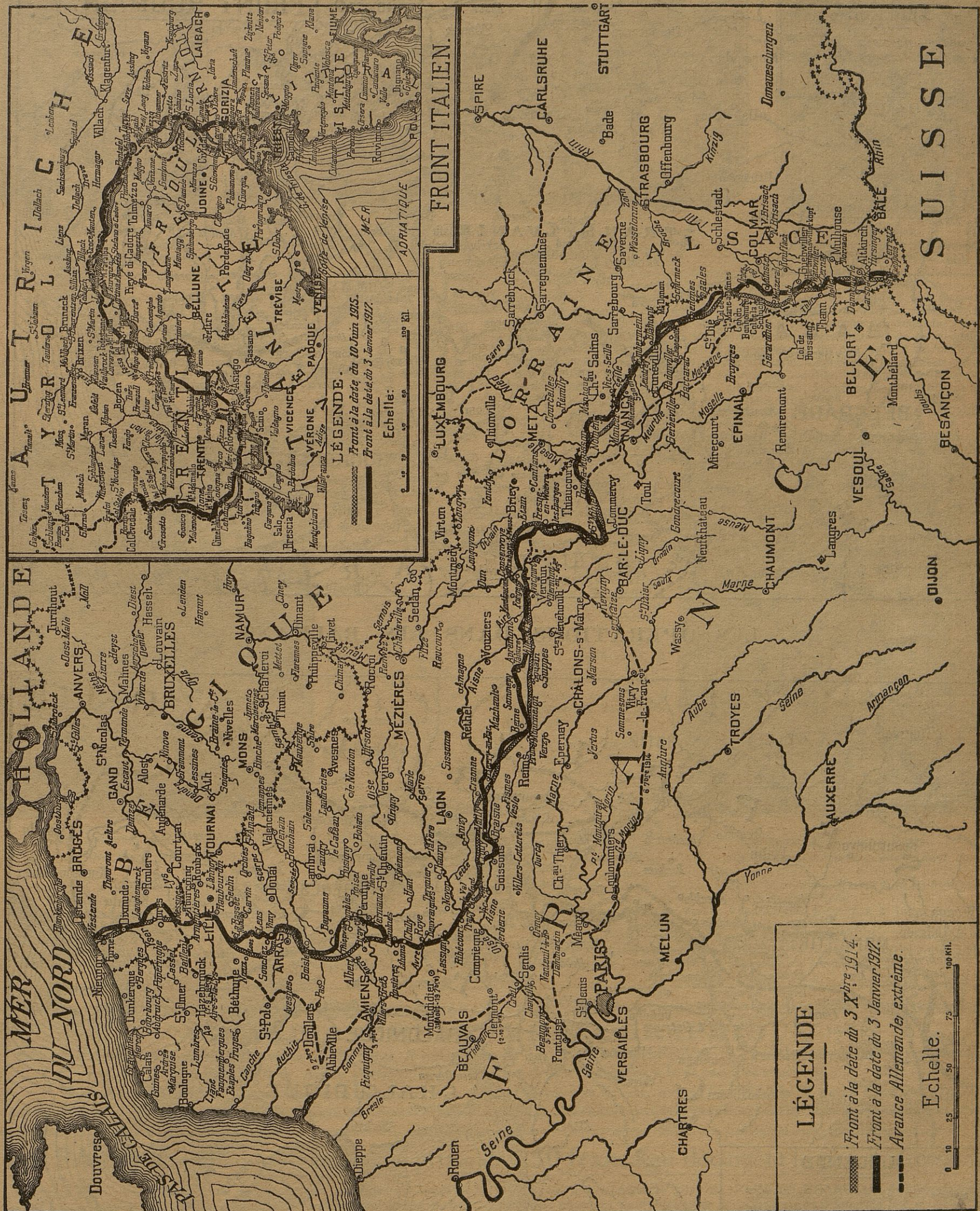
Désespérément, le jeune homme avait étreint sa compagne, inanimée déjà, voulant, s'il devait mourir, du moins mourir uni à elle.

Puis, à ses pieds, une crevasse s'ouvrit : il poussa un grand cri avec la conscience que l'ultime instant était arrivé...

(A suivre.)



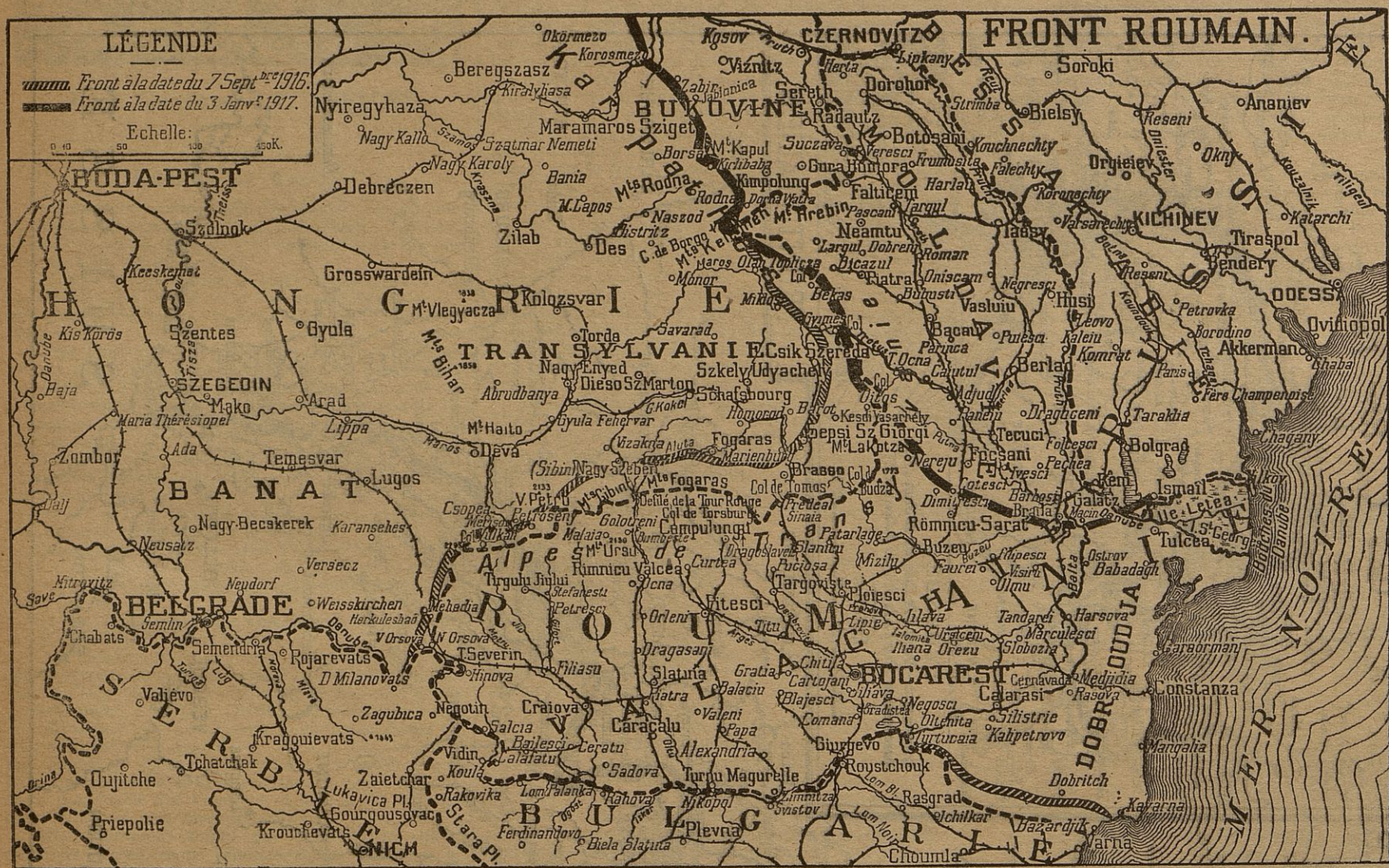
## LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916-1917



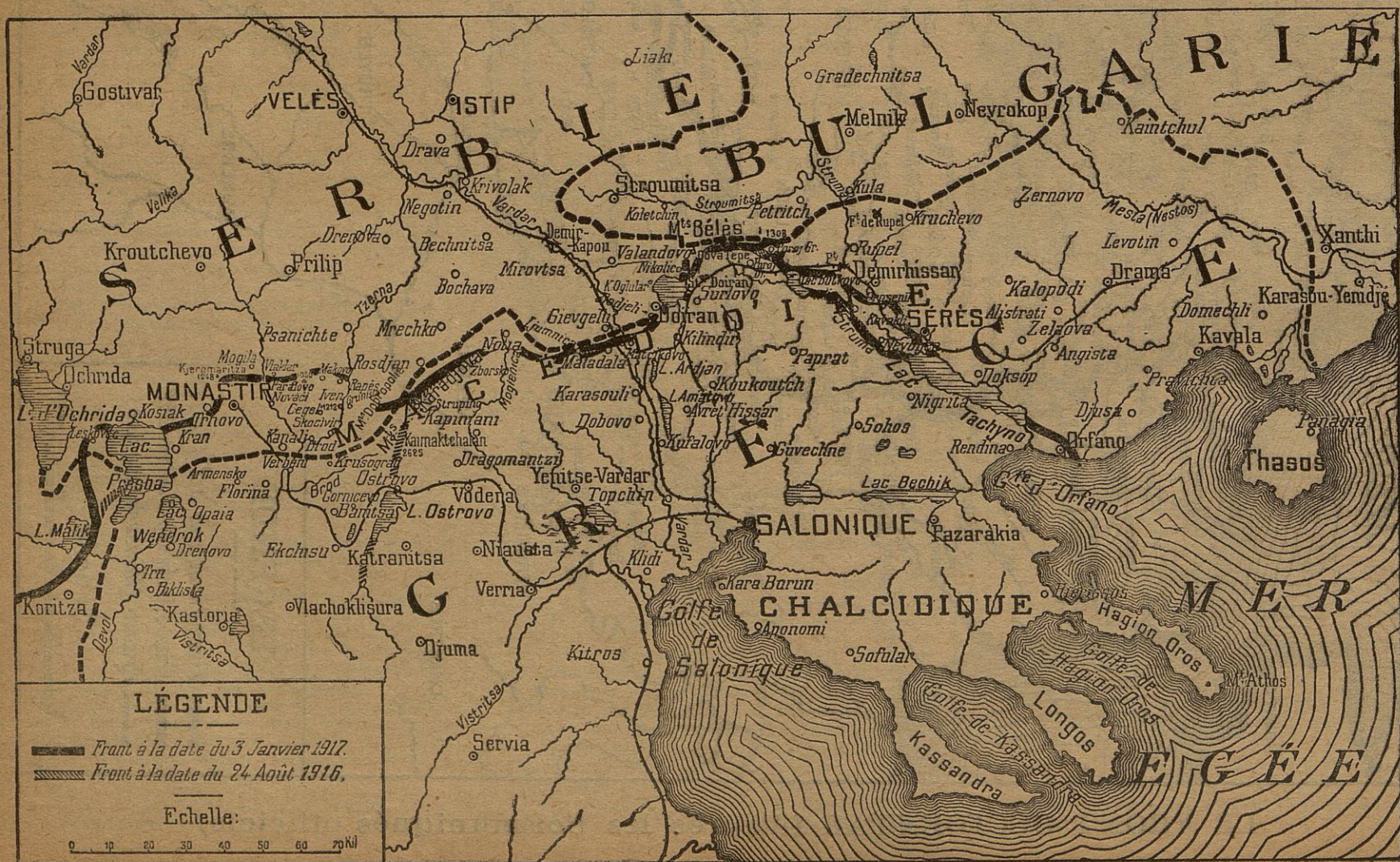
LE FRONT OCCIDENTAL (d'après les Communiqués officiels)



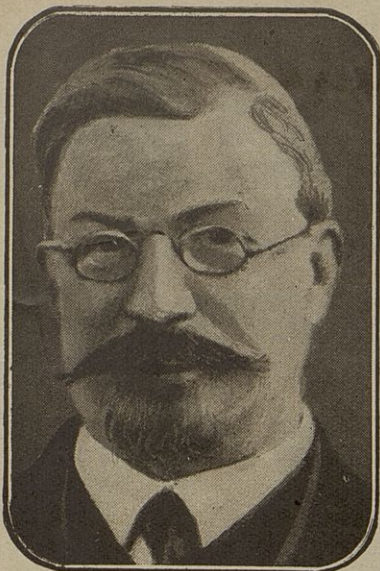
## LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916-1917



## LES OPÉRATIONS DANS LES BALKANS



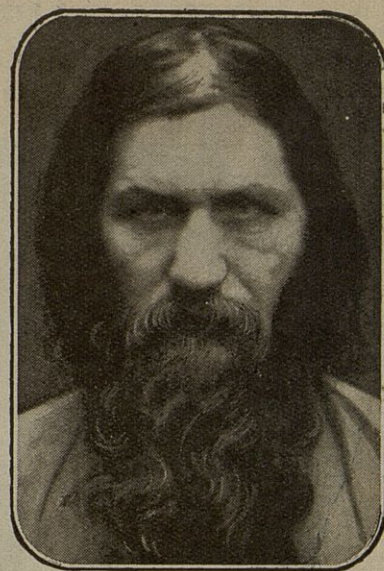




M. MILIOUKOFF.  
Membre de la Douma,  
qui a dénoncé les menées de Raspoutine.



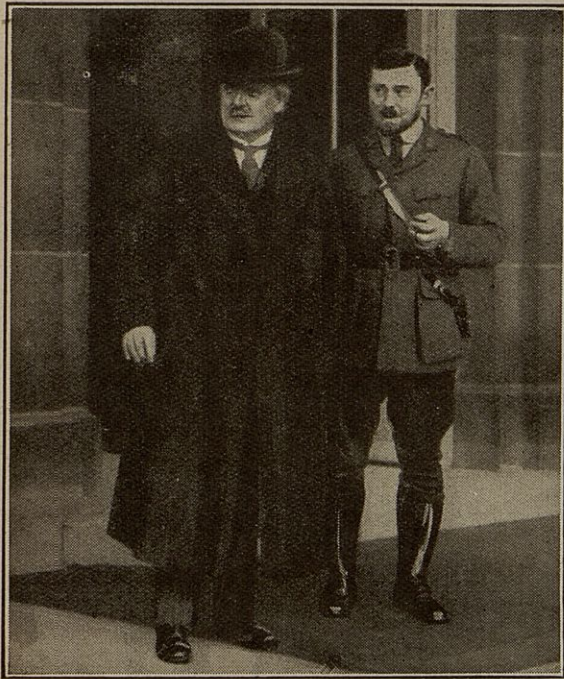
Vue de Braïla, ville roumaine sur la rive gauche du Danube,  
un des plus grands centres commerciaux de la Roumanie.



RASPOUTINE  
l'illuminé russe qui a été assassiné  
par un prince russe.

## SUR LE FRONT ORIENTAL

FRONTS RUSSE ET ROUMAIN. — Il y a eu un peu d'activité sur les fronts russes proprement dits : nos alliés ont remporté quelques succès en de petites opérations, notamment sur la Narayouvka, où ils se sont emparés de quelques postes et de matériel. Les nouvelles qui nous viennent de ce côté sort sans importance en comparaison de celles que Péetrograd nous envoie sur la Roumanie, où les armées russes combattent tout en couvrant la retraite des Roumains. La ligne



LES MINISTRES ANGLAIS A PARIS  
M. Lloyd George, premier ministre.

le long de laquelle se trouvaient en dernier lieu échelonnées les forces de nos alliés s'étend tout le long de la rive gauche du Sereth, depuis le camp retranché de Foscani, au pied des Carpathes, jusqu'à Braïla, sur le Danube inférieur, au sud de l'embouchure du Sereth. L'armée de Mackensen, au lieu de chercher plus longtemps à agir contre le centre de cette ligne, manœuvre actuellement de manière à en tourner les extrémités, à l'ouest de Foscani et à l'est de Braïla. Les impériaux opèrent avec de puissants effectifs évidemment appuyés par une artillerie nombreuse et très forte. Les deux extrémités de la ligne russo-roumaine sont sérieusement menacées : la chute de Foscani, le 4, semblait prochaine ; Braïla se trouvait découvert par la chute de Macin. Quant aux forces autrichiennes des

Carpathes, elles se sont avancées jusqu'à Soveja, à environ 40 kilomètres au delà du Sereth supérieur. Les opérations des impériaux paraissent avoir pour objectif l'invasion de la Bessarabie, mais les Russes n'ont pas encore dit leur dernier mot, et par l'énergie de leur résistance ils peuvent faire échouer ce projet. Il semble d'ailleurs qu'une grande bataille doive s'engager prochainement sur le Sereth. En raison de l'importance des forces qui y prendront part, elle peut être décisive et obliger les impériaux à la retraite.

FRONT DE MACÉDOINE. — Les communiqués ne signalent que de petites affaires, en dehors du bombardement toujours actif de Monastir par les Bulgares. C'est vers Athènes et Salonique qu'il faut tourner nos regards. A Athènes, les représentants de l'Entente, outrés des tergiversations du gouvernement royal, quant à l'exécution de ses engagements, lui ont signifié un ultimatum auquel, le 4, aucune réponse n'avait été faite. Cependant, les milieux officiels ne cessent de nous témoigner une franche hostilité. Mais le blocus, toujours sévère, finira par décider le roi à répondre aux demandes de l'Entente, et à lui donner les satisfactions auxquelles elle a droit.

En attendant qu'il comprenne que son intérêt est là où était son devoir,

toutes les îles viennent une à une au gouvernement national, et partout où il y a des colonies grecques, les Hellènes proclament la déchéance de Constantin et désertent sa cause. Les Etats de l'Entente ont reconnu le gouvernement de M. Venizelos, l'ont autorisé à se faire représenter auprès d'eux et ont placé auprès de lui des agents diplomatiques. C'est ainsi que la France est officiellement représentée à Salonique par M. de Billy, qui était précédemment attaché à l'ambassade de France à Rome.



LES MINISTRES ANGLAIS A PARIS  
MM. Henderson et Roberts, au premier plan.

FRONTS D'ASIE. — La neige rend les manœuvres difficiles dans le Caucase ; cependant nos alliés ne cessent de harceler les Turcs et de leur enlever çà et là quelques positions. Leurs dernières opérations se placent à Fafker, à 25 verstes au nord-ouest de Kalkitu ; ils ont anéanti là un détachement turc en s'emparant de positions fortifiées, de prisonniers et de munitions.

En Mésopotamie, les forces britanniques n'ont pas à lutter seulement contre les Turcs. Depuis le 26 des pluies torrentielles entravent les opérations sur le Tigre, transformant le sol en marécage ; néanmoins de nouveaux progrès ont été réalisés sur la rive droite, à l'est et au nord de Kut-el-Amara. Cette localité sera sans doute âprement défendue par les Turcs.

### NOTRE PRIME

## AGRANDISSEMENT PHOTOGRAPHIQUE

Pour avoir droit à cette prime d'une valeur de 25 francs, il suffit d'envoyer au "PAYS DE FRANCE", avec la photographie à reproduire, un mandat de 4 fr. 95 en y joignant le bon-prime inséré dans ce numéro, à la 4<sup>e</sup> page des annonces.

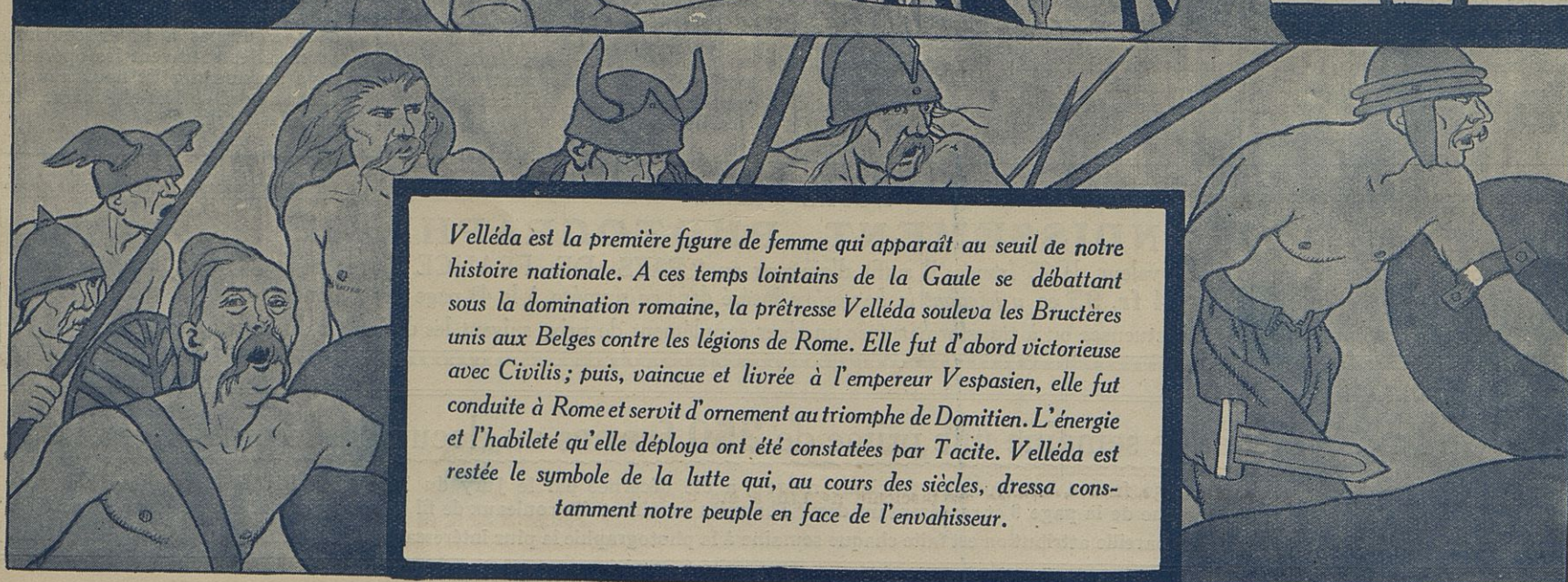
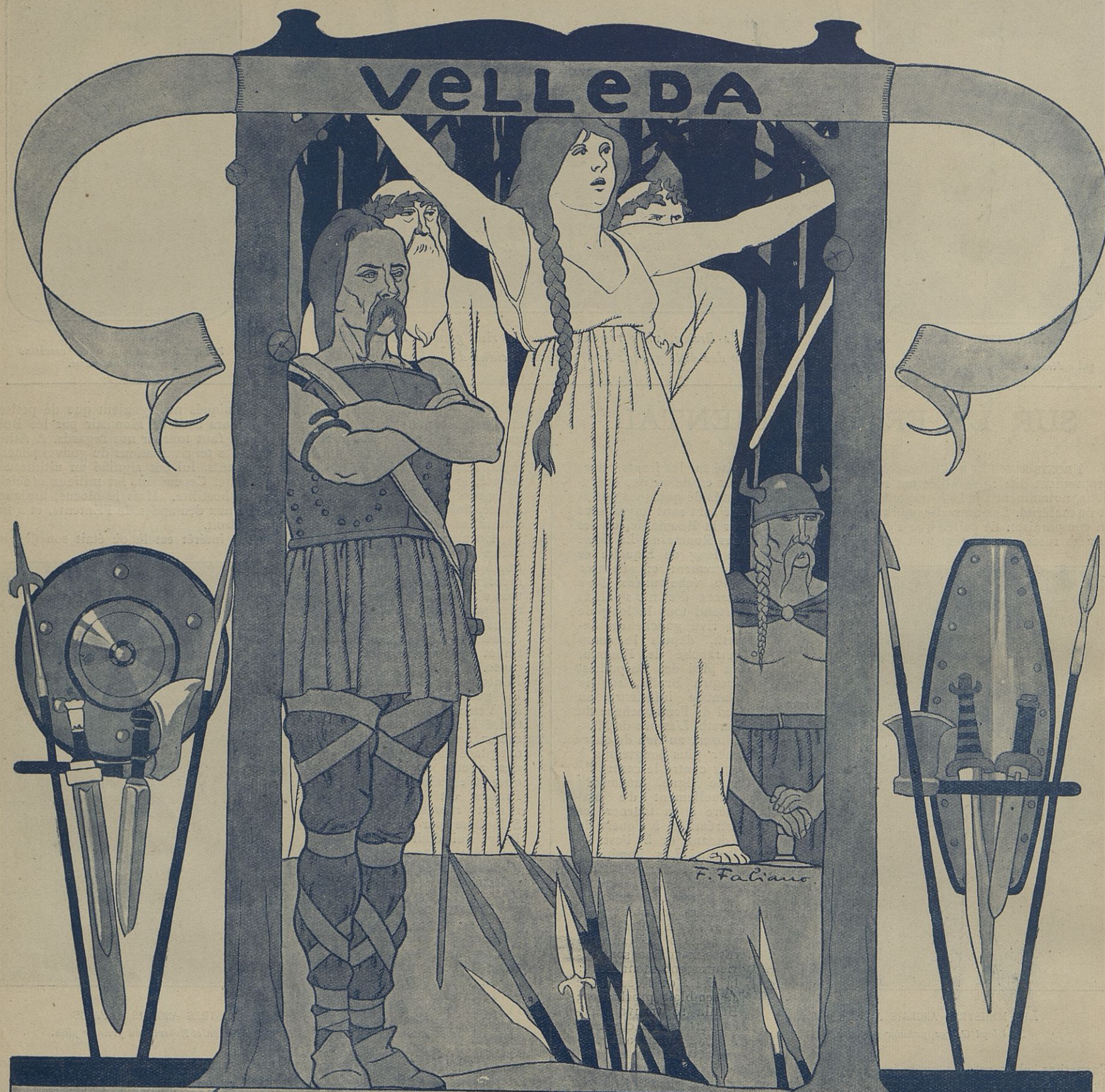
Nous acceptons des photos défectueuses ou à transformer avec un léger supplément de prix, suivant les difficultés du travail à exécuter.

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

La prime de 250 francs, attribuée au fascicule n° 116, a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au document paru en haut à gauche de la page 8 et représentant des "Tommies amenant des rouleaux de fil de fer pour la défense de leur tranchée". Rappelons que pareille attribution est faite chaque semaine à la photographie la plus intéressante du fascicule en cours de publication.



## QUELQUES FIGURES DE FEMMES DE NOTRE HISTOIRE



*Velleda est la première figure de femme qui apparaît au seuil de notre histoire nationale. A ces temps lointains de la Gaule se débattant sous la domination romaine, la prêtresse Velleda souleva les Bructères unis aux Belges contre les légions de Rome. Elle fut d'abord victorieuse avec Civilis; puis, vaincue et livrée à l'empereur Vespasien, elle fut conduite à Rome et servit d'ornement au triomphe de Domitien. L'énergie et l'habileté qu'elle déploya ont été constatées par Tacite. Velleda est restée le symbole de la lutte qui, au cours des siècles, dressa constamment notre peuple en face de l'envahisseur.*