

# LE PAYS DE FRANCE



PHOT. P. PETIT  
1913

*Genl G. de Villaret*

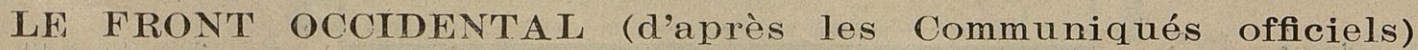
Organe des  
ÉTATS  
GÉNÉRAUX  
DU  
TOURISME

Édité par  
**Le Mat**  
2.4.6  
boulevard Poisson  
PARIS

Abonnement pour la France... 15 Frs

Abonnement pour l'Etranger... 20

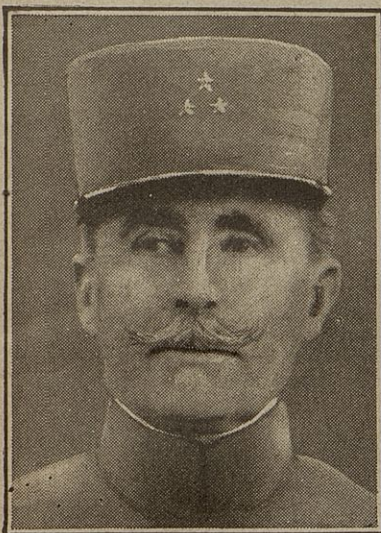






## LA SEMAINE MILITAIRE

DU 4 AU 11 MAI



GÉNÉRAL NIVELLE  
qui commande l'armée de Verdun.

D'importants changements ont été faits dans le haut commandement de nos armées et notamment dans la région de Verdun. Le général Pétain qui, depuis le 25 février, commandait l'armée chargée de défendre Verdun, a été promu au commandement en chef du groupe des armées du centre, succédant ainsi au général Langle de Cary ; il commande donc désormais en chef le secteur de Soissons à Verdun. Il a eu lui-même comme successeur à la tête de l'armée de Verdun le général Nivelle.

Agé de soixante ans, le général Nivelle est sorti de Polytechnique et appartient à l'arme de l'artillerie ; il était colonel au début de la guerre. Après une brillante citation à l'ordre du jour, il fut promu général de brigade le 24 octobre 1914 et divisionnaire le 23 décembre 1915.

Des commentaires ayant été publiés au sujet des débuts de la bataille de Verdun, une note a été communiquée à la presse pour mettre les choses au point ; elle se termine ainsi : « Le soir du même jour, 25 février, le général en chef envoyait au général Pétain, prenant son commandement l'ordre suivant :

« J'ai ordonné hier 24 de tenir sur la rive droite de la Meuse au nord de Verdun. Tout chef qui donnera un ordre de retrait sera traduit devant le conseil de guerre. »

Ces ordres ont été obéis et les Allemands sont toujours arrêtés au même point depuis bientôt trois mois.

Et cependant ils se sont encore obstinés contre nos positions du Mort-Homme et de la cote 304 sur la rive gauche de la Meuse, tandis que nous élargissons nos positions vers Douaumont, sur la rive droite.

La journée du 5 mai ne fut marquée que par des actions d'artillerie, le mauvais temps ayant gêné les opérations. C'est au cours de la bourrasque de cette journée qu'une vingtaine de nos ballons captifs furent enlevés par le vent ; quelques-uns furent emportés dans les lignes ennemies.

Pendant la nuit, la tempête s'étant calmée, après un bombardement d'une violence inouïe, qui força nos troupes à évacuer une partie de nos tranchées de la cote 304 devenues intenable, l'infanterie allemande attaqua à l'ouest et au nord-ouest de cette cote ; elle fut repoussée à la baïonnette.

Le 6 mai, journée de bombardement et échec d'une forte reconnaissance ennemie au sud de Saint-Mihiel.

Le 7, les Allemands lancent une forte attaque entre la cote 304 et le Mort-Homme. Après des efforts répétés, ils pénétrèrent dans un boyau à l'est de la cote. Partout ailleurs ils sont repoussés avec des pertes énormes. Une vive contre-attaque nous permet de reprendre le boyau perdu et de faire des prisonniers.

En même temps, l'ennemi attaquait à plusieurs reprises sur la rive droite de la Meuse entre le bois d'Haudromont et le fort de Douaumont ; sur un point, il prenait pied dans nos éléments de première ligne ; succès de courte durée, car presque aussitôt nos vaillantes troupes, par une énergique contre-attaque, le rejetaient dans ses lignes et faisaient une cinquantaine de prisonniers. Là aussi, les pertes allemandes étaient sérieuses.

Le 8, bombardement intense sur le bois d'Avocourt et dans toute la région de la cote 304. Une attaque allemande déclanchée au cours de l'après-midi sur nos positions de la cote 287, à l'ouest de la cote 304, est arrêtée par nos tirs de barrage. Dans la nuit du 8 au 9, deux nouvelles attaques ont lieu : elles sont encore brisées par nos feux et coûtent aux Allemands d'énormes pertes.

Le 9, l'intensité du bombardement se ralentit. L'ennemi essaie d'attaquer encore sur la cote 304 ; il ne peut même déboucher.

Le 10, nouvelle et violente attaque sur nos positions aux abords de la

cote 287 ; cette attaque est complètement repoussée et des prisonniers restent entre nos mains. De notre côté, une petite offensive nous permet d'enlever quelques éléments d'une tranchée sur les pentes ouest du Mort-Homme ; nous avons fait une soixantaine de prisonniers et pris deux mitrailleuses.

Ces attaques répétées sur la cote 304, menées par trois corps d'armée, dont l'un composé de troupes fraîches prélevées sur une autre partie du front, n'ont d'autre but que d'enlever la position du Mort-Homme pour assurer ensuite l'avance de l'armée du kronprinz sur la rive droite de la Meuse, au delà de Douaumont, vers la place de Verdun. Plan logique, mais qui ne peut plus réussir.

Le reste du front a été assez calme, sauf dans la partie occupée par l'armée britannique où les combats sont incessants. Le front de nos alliés s'accroît constamment, libérant ainsi plusieurs de nos corps d'armée ; de 27 kilomètres qu'il était au début de la guerre, il atteint aujourd'hui 145 kilomètres. L'armée britannique vient de recevoir des renforts importants composés des troupes australiennes, sud-africaines, écossaises et indiennes qui ont fait leurs preuves à Gallipoli ; sous le commandement du général W. Birwood, elles inscriront de nouvelles, pages glorieuses dans leurs fastes militaires.

Près de Monchy, à Neuville, auprès de Hooghe, on s'est battu chaque jour. Le 7 mai, nos alliés ont remporté deux succès ; au nord du bois de Thiépval, où l'ennemi avait attaqué, des fusilliers anglais et gallois ont attaqué les tranchées allemandes et ont forcé les occupants à gagner leurs abris où ils les ont copieusement arrosés de grenades. Près de Fromelles, nos alliés ont pénétré dans les tranchées ennemies et ont causé aux Allemands des pertes considérables.

Sur le front belge, lutte d'artillerie dans laquelle nos alliés ont eu l'avantage.

C'est en Picardie que l'activité s'est manifestée sur notre front. Le 5 mai, nous exécutons un coup de main sur une tranchée allemande du bois d'Orval, dans la région de Lassigny, nous faisons des prisonniers. Le lendemain, au sud de la Somme, les Allemands, après une

intense préparation d'artillerie, prononcent une attaque sur nos tranchées au sud de Lihons ; arrêtée par nos tirs de barrage, l'attaque est dispersée avant d'avoir atteint nos fils de fer.

Le 8, nous repoussons un coup de main tenté sur un de nos ouvrages au sud-est d'Autrèches, à 25 kilomètres au nord-est de Compiègne.

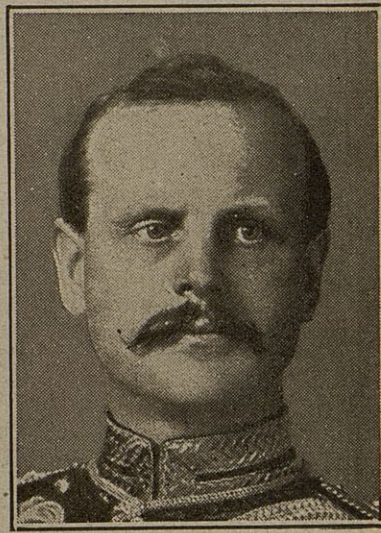
En Champagne, on n'a signalé que des tirs heureux de notre artillerie sur les batteries allemandes et sur les voies de communication de l'ennemi, au nord de Ville-sur-Tourbe et au sud-est de Tahure.

En Argonne, nous pénétrons dans les tranchées allemandes à l'est de la route de Binarville ; nous ramenons des prisonniers et deux mitrailleuses. Dans la région de Bolante nous avons enlevé, le 8 mai, deux petits postes et occupé plusieurs entonnoirs.

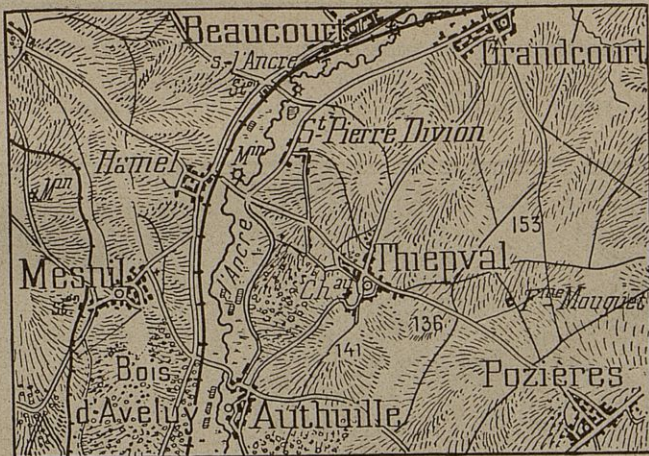
La guerre aérienne a été favorable aux alliés. Le 4 mai, les aviateurs anglais ont contraint deux avions ennemis à atterrir en arrière de leurs lignes ; les deux appareils ont été brisés. Le 8, nos aviateurs ont abattu, en combat aérien, deux avions allemands dans la région de Verdun. Dans la nuit du 10 au 11 mai, nos avions ont bombardé les gares de Damvillers et d'Etain et un parc ennemi près de Foameix.

Les Allemands ont perdu trois zeppelins en deux jours ; l'un fut abattu près des côtes du Slesvig par des croiseurs anglais ; le second, touché pendant un raid sur l'Angleterre, s'est échoué en Norvège et il a fait explosion ; le troisième a été abattu à Salonique.

Les troupes passées en revue en Alsace par M. Poincaré, dont nous avons donné la photographie dans le numéro 80, appartiennent à une compagnie muletère.



GÉNÉRAL W. BIRWOOD  
de l'armée britannique.



LA RÉGION DE THIEPVAL (FRONT BRITANNIQUE)



## SUR LES ROUTES DE VERDUN



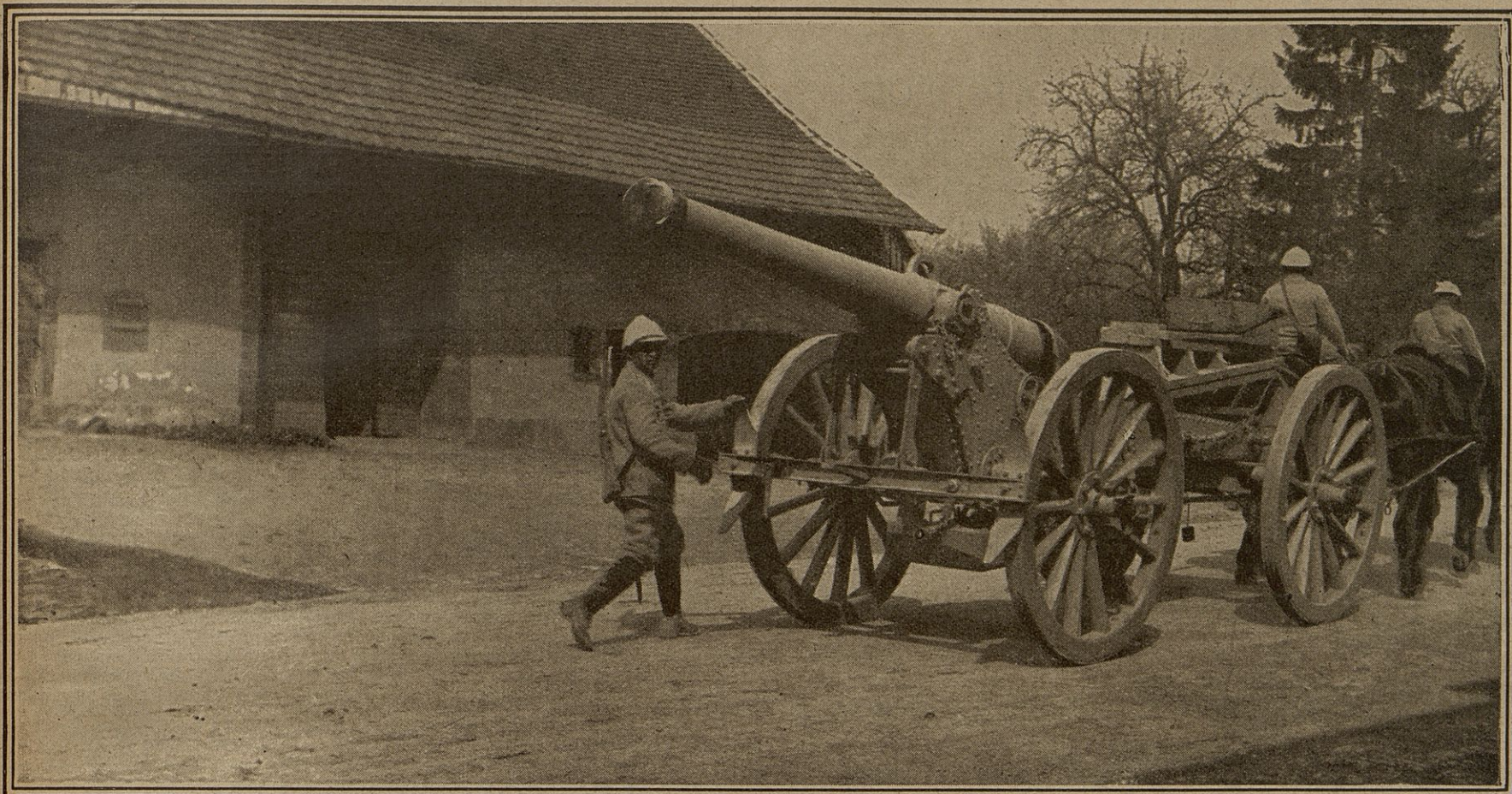
*La voie ferrée de Sainte-Menehould étant insuffisante pour amener sur le front de Verdun troupes, munitions et vivres, on a eu recours aux convois automobiles et l'on sait les services qu'ils ont rendus ; des régiments de territoriaux ont été occupés à réparer les routes détériorées par le passage incessant des lourds camions et même à en faire de nouvelles.*



*Dans cette petite gare, loin de la portée des canons ennemis, les troupes viennent s'embarquer pour se rendre devant Verdun ; les longs convois d'artillerie et du train des équipages s'allongent sur la route près de la station ; l'embarquement se fera rapidement et dans le plus grand ordre ; les renforts arriveront à temps pour arrêter la ruée des Allemands.*



## DANS LES VOSGES



*Une accalmie s'est produite dans la région des Vosges, le mauvais temps rendant toute opération impossible; les tentatives des Allemands n'ont pas eu grand effet. Toutes les précautions ont d'ailleurs été prises et notre artillerie lourde a été considérablement renforcée. Voici une pièce de 120 long qui traverse un village des Vosges pour aller prendre position.*



*En attendant le retour du beau temps qui permettra à notre offensive d'élargir le terrain conquis en Alsace, nos soldats ont été cantonnés dans les villages vosgiens; ici ils sont occupés à décharger une voiture de fourrages. Ce paysage champêtre est loin d'évoquer les images de guerre auxquelles leurs yeux se sont habitués.*



# L'Allemagne n'a plus de Colonies <sup>(1)</sup>

## LA COLONIE DE KIAO-TCHÉOU

**HISTORIQUE.** — La colonie allemande de Kiao-Tchéou est de date toute récente puisqu'elle remonte à 1898. Contrairement au principe de colonisation admis par l'Empire allemand : « l'occupation militaire ne devant venir qu'après l'installation commerciale dans le pays », on appliqua le procédé inverse ; on implanta le drapeau national sur le sol, et autour de ce drapeau le commerce et l'émigration vinrent se grouper.

C'est que les temps sont bien changés depuis 1870 et que, poussée par son empereur, la nation allemande cherche à s'immiscer et à s'implanter de par le monde.

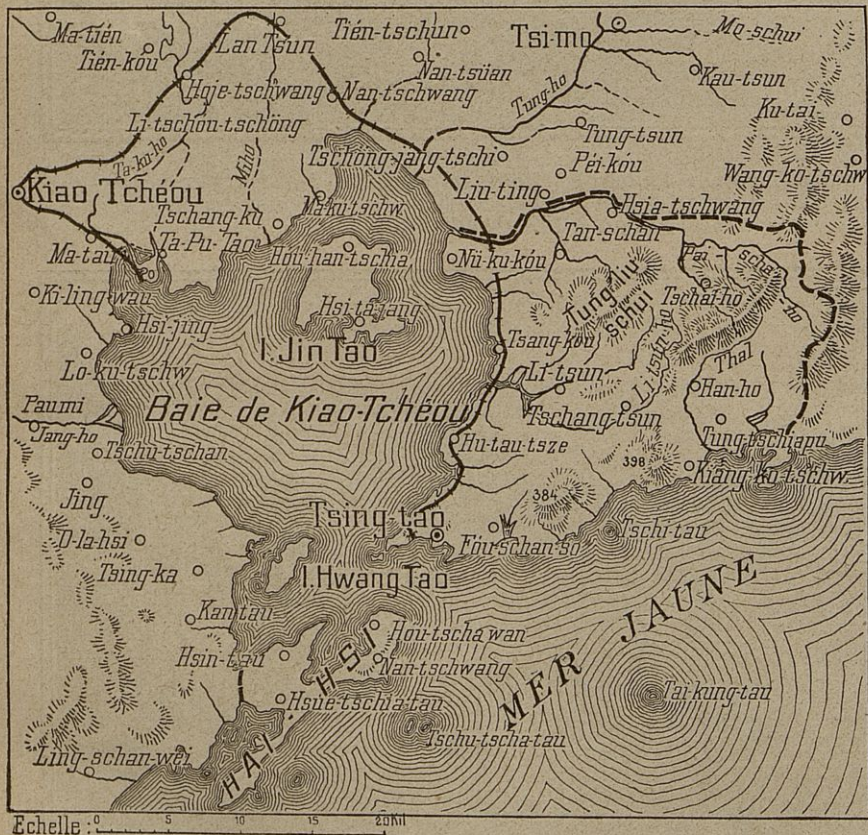
L'occasion du reste était unique. Depuis longtemps, l'Allemagne entretenait un commerce suivi avec la Chine ; son influence grandissait sans cesse dans le Céleste-Empire, ses missionnaires, ses explorateurs y étaient nombreux, il était donc nécessaire de prendre pied sur le sol chinois.

La guerre russo-japonaise venait de se terminer par la victoire des Japonais, l'équilibre vers l'Orient se modifiait ; Guillaume II, grand partisan de la politique mondiale, devait apparaître et devait profiter de la circonstance pour placer l'Empire allemand dans une situation nouvelle sur les rives de la Chine. Là, comme ailleurs, il fallait trouver un prétexte.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1897, deux missionnaires allemands sont assassinés ; la marine allemande se mobilise et une escadre apparaît devant la baie de Kiao-Tchéou. Le débarquement s'opère, la petite forteresse de Tsing-Tao est enlevée. C'était l'occupation allemande dans le pays ; elle fut régularisée par la suite avec la Chine qui livrait à bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans le territoire occupé.

La position occupée avait été admirablement choisie. Du reste, étudiée depuis longtemps, elle était connue des Allemands.

Le territoire de Kiao-Tchéou est voisin de la riche province du Chan-Toung ;



on pourra donc drainer par le port de Tsing-Tao les richesses et les produits chinois ; puis, surtout, ce port est à bonne distance des côtes japonaises, de la Corée, du golfe du Petchili et sur la route de Singapour au Japon. C'était bien la base navale cherchée pour l'escadre allemande en Orient. Depuis 1898, la place de Tsing-Tao est devenue le chef-lieu militaire de la puissance allemande dans les mers de Chine.

Dès lors, l'Allemagne qui a pris pied sur le sol chinois va s'empreser de réunir sa colonie à l'intérieur du pays par la voie ferrée de Kiao-Tchéou à Tsi-Nan sur le Hoang-Ho. C'est le drainage à travers le Chan-Toung, c'est la route de Tien-Tsin qui lui est ouverte et celle de Pékin.

La colonie de Kiao-Tchéou a donc été créée dans un but particulier, après une étude approfondie, avec des espoirs caressés et recherchés. C'est la colonisation par le fer, par l'épée, pour développer la plus grande Allemagne ; c'est l'application des principes nouveaux que, jusqu'alors, la nation allemande avait rejetée ; cette fois « le drapeau précède le commerçant ».

Tant il est vrai que les formules, même celles des grands hommes, ne sont jamais que des formules et que tout, ici-bas, se modifie suivant le temps et les circonstances !

La colonie de Kiao-Tchéou sera donc celle qui tiendra le plus au cœur à la nation allemande, et la ruine de cette colonie récente, pour laquelle des rêves grandioses avaient été envisagés, fera couler d'amères larmes au kaiser allemand épris des idées de puissance coloniale.

A la déclaration de guerre (1914), l'empire japonais, qui lui aussi a surveillé l'expansion allemande en Orient et s'est inquiété de la formation nouvelle de la colonie naissante, profitera du moment opportun. Un corps de débarquement arrivera devant Tsing-Tao, qui sera investie dès le mois d'octobre. Après une résistance de quelque temps, le 7 novembre 1914, la garnison allemande capi-

tulera et se rendra à l'armée japonaise, lui livrant la place, la colonie et les 2.300 soldats qui s'y trouvent. C'était la fin du rêve allemand si bien commencé vingt ans avant.

**DÉTAILS SUR LA COLONIE.** — La colonie allemande de Kiao-Tchéou n'était qu'un grand comptoir établi sur la côte de Chine. En dehors de la presqu'île où est établi le port de Tsing-Tao et qui commande la baie, l'étendue du territoire concédé n'est pas de grande importance — 500 kilomètres à peine. Autour de ce noyau s'étend en circonférence une bande de terrain de 50 kilomètres de long, zone neutre, où la Chine s'engage à ne rien créer sans l'assentiment de l'Allemagne.

Le climat est bon, froid en hiver, on voit le thermomètre descendre à — 10°. En été, il est chaud et humide comme pour les villes côtières (+ 30°).

Vu l'étendue de la colonie, on ne pouvait prétendre à grande exploitation ; mais, si l'on considère que ce n'est qu'un large comptoir, un grand port de drainage pour tous les produits de Chan-Toung, on reconnaîtra l'importance de cette colonie.

Kiao-Tchéou a fait en 1913 pour près de 36 millions d'exportation.

En revanche, le port de Tsing-Tao a reçu pour plus de 46 millions de produits allemands.

La colonie est surtout des plus importantes comme étant le point d'attache des forces militaires et navales en Orient de l'Empire allemand.

C'est à Tsing-Tao que se trouvait l'escadre allemande de l'Extrême-Orient.

Le gouverneur de cette place est un officier général ayant du reste pleins pouvoirs. La ruine de la colonie par l'armée japonaise a dû être un coup très douloureux pour l'orgueil et les ambitions allemands.

Le commerce était très prospère ; de grosses maisons, des sociétés commerciales s'étaient constituées : la Société commerciale de Chan-Toung, celle de Kiao-Tchéou, celle des mines du Chan-Toung, la Société du chemin de fer du Chan-Toung, la Banque allemande de l'Asie, etc.

Le commerce vers l'intérieur de la Chine était très actif. Toutes les marchandises allemandes importées à Tsing-Tao étaient dirigées sur l'intérieur ; c'était un milieu tout trouvé pour placer la marchandise allemande, en même temps qu'on drainait au port les produits chinois.

Le port était très florissant. Les quais terminés en 1903 permettent de voir arriver les bateaux de gros tonnage. Les relations extérieures se font surtout avec le Japon vers Nangasaki qui n'est qu'à trente heures de distance.

Le réseau ferré compte 430 kilomètres de chemin de fer appartenant à la Société allemande des chemins de fer du Chan-Toung, au capital de 15 millions de francs.

Un câble sous-marin relie Tsing-Tao à Shanghai et à Tché-Fou.

## LES COLONIES ALLEMANDES DE L'OCÉANIE

Les colonies allemandes dans l'Océanie se groupent au nord-est de l'Australie :

La Nouvelle-Guinée avec l'archipel Bismarck qui ne forme qu'une seule colonie ; puis, plus au Nord-Est, l'archipel des îles Marshall.

Enfin, en plein océan Pacifique, les îles Samoa.

### L'archipel des Samoa

Les Samoa sont situées en plein océan Pacifique, tout à fait isolées du monde : elles ne pouvaient servir que comme un point de ravitaillement pour la flotte de guerre allemande ; elles sont en dehors de toutes les voies maritimes. Cependant, depuis le percement du canal de Panama, elles se trouvent sur la voie de Hambourg-Panama-Sydney.

L'archipel comprend neuf îles volcaniques, dont Sawaï, Upolou, Tutuila, Manoua sont les plus grandes (ces deux dernières appartiennent aux États-Unis, qui y ont établi un dépôt de charbons). La superficie est de 3.600 kilomètres carrés, et la population indigène de 35.000 habitants. On y voit près de 500 Européens.

Placées sous le 20° de latitude sud et exposées aux alizées, elles jouissent d'un climat agréable et salubre.

Sawaï est peu fertile ; c'est un bloc rocheux qui a surgi des flots ; Upolou, au contraire, a des cours d'eau, des terrains cultivables.

La capitale de la colonie est Apia, résidence du gouverneur ; villes principales : Moulinouou, Safata, Fangaloa sur la côte.

Les produits des îles sont : la noix de coco, les bananes, ananas, oranges. On y cultive avec succès le café, le tabac, la vanille.

Les plantations sont nombreuses et prospères.

Il n'y a pas de ligne régulière maritime.

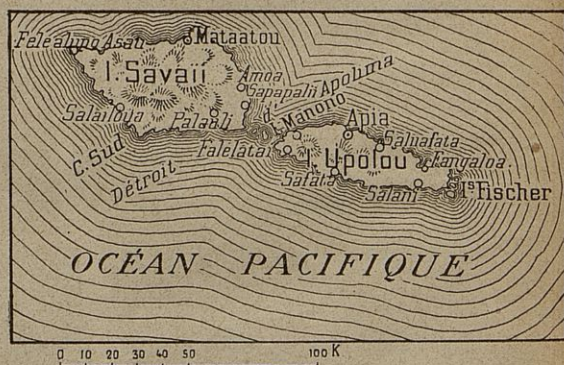
Dès le mois de septembre 1914, les troupes britanniques de la Nouvelle-Zélande s'emparèrent de l'archipel de Samoa. Elles occupèrent Apia et envoyèrent le gouverneur allemand prisonnier aux îles Fidji.

### Nouvelle-Guinée

La Nouvelle-Guinée allemande comprend une partie de la grande île, sur la côte nord, c'est la Kaiser Wilhelmsland ; puis, en face, plusieurs petites îles qui sont réunies dans l'archipel Bismarck. Au nombre des principales : les îles Admiralitäts, l'île Saint-Mathias, le New-Hannover, le New-Mecklembourg, le New-Poméranien, enfin l'île Bougainville, du groupe des Salomons.

La Terre de l'Empereur Guillaume compte 181.000 kilomètres carrés ; l'ensemble des autres îles 57.000 kilomètres carrés. Vue dans son ensemble, cette colonie se présente sous la forme d'un grand axe de cercle dont la concavité est dirigée vers le Nord.

Placée sous l'équateur même, le climat en est tropical. Les vents règnent en



(1) Voir les Nos 80, 81 et 82 du Pays de France.



permanence : d'août à septembre, le vent du Sud-Est ; d'octobre à mars, celui du Nord-Ouest. Le climat par suite est difficilement supportable à l'Européen.

La colonisation remonte à 1899, époque à laquelle les comptoirs et compagnies allemandes furent incorporés à l'Empire colonial.

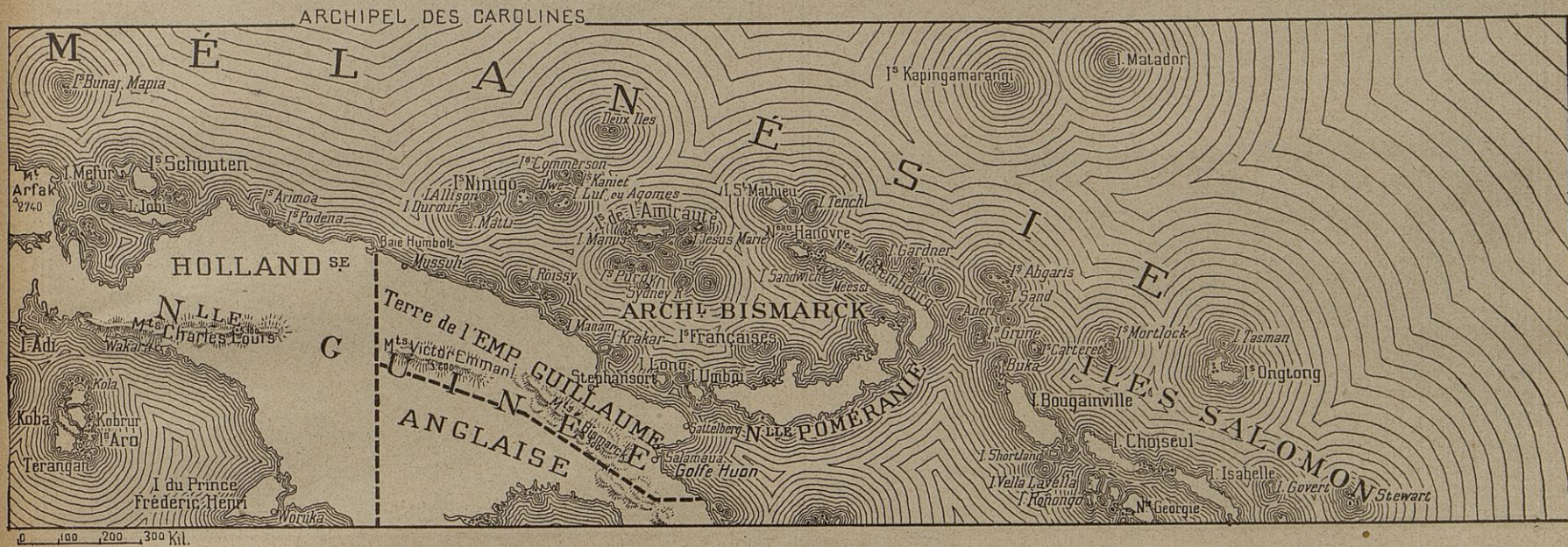
La population, d'après les derniers recensements, se monte à 110.000 habitants pour la partie Kaiser Wilhelmsland et à 250.000 pour celle des îles de l'archipel Bismarck ; enfin dans les îles adjacentes : les Carolines, les Palaous et les Mariannes qui dépendent de la colonie, on compte environ 40.000 habitants.

2° L'archipel des Carolines avec les deux points importants de Ponape et de Truk qui sont également sur la ligne suivie chaque trois mois par le courrier maritime du Pacifique.

Le commerce est presque nul dans l'archipel.

Dans les premiers jours du mois de septembre 1914, la flotte australienne s'empare de la Nouvelle-Guinée allemande ainsi que de la Nouvelle-Poméranie.

Un combat eut lieu à Herbertshöhe dans l'archipel Bismarck ; deux officiers



CARTE DES COLONIES QUE LES ALLEMANDS POSSÉDAIENT EN NOUVELLE-GUINÉE

Cette population, de race mélanésienne ou papoue, occupe du reste toutes les terres au nord de l'Australie.

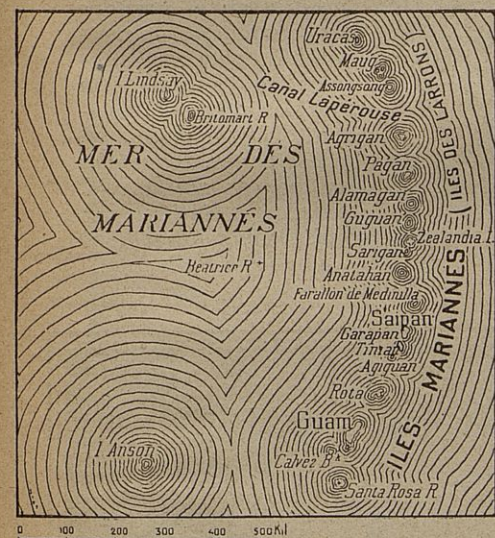
Les blancs sont rares dans la colonie ; on y rencontre naturellement des Allemands, mais aussi des Américains, des Espagnols, quelques Anglais.

Les Chinois et les Japonais, depuis quelques années, viennent s'y établir pour le commerce.

Administrativement la colonie se partage en deux grands cercles.

L'ancienne colonie, c'est la Nouvelle-Guinée proprement dite et l'archipel Bismarck. La nouvelle, ce sont les îles achetées récemment à l'Espagne et éparses dans les Carolines, les Palaous et les Mariannes.

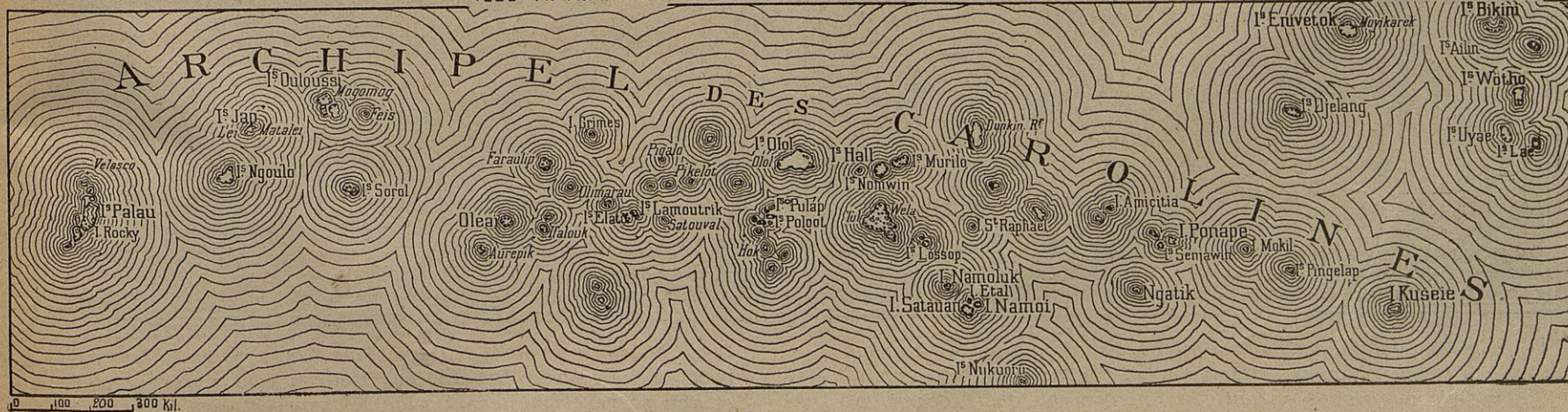
La capitale de la colonie est Herbertshöhe, dans l'île de la Nouvelle-Poméranie.



LES ILES MARIANES

Les îles Mariannes, au nord de la Nouvelle-Guinée dont deux îles sont les points de relâche des paquebots allemands : l'île de Saipan au Nord, l'île de Guam au Sud. Autour de ces deux îles principales, se groupent près de 147 îlots formant l'archipel.

ILES MARIANES



CARTE DE L'ARCHIPEL DES CAROLINES QUI A ÉTÉ ENLEVÉ AUX ALLEMANDS

allemands, quinze sous-officiers et cinquante-six agents de police indigène, furent faits prisonniers.

### Les îles Marshall

Ces îles forment un groupe au nord-est de la Nouvelle-Guinée. Leur superficie est d'environ 400 kilomètres carrés. On y compte près de 350 îlots.

Le climat de tous ces archipels est encore plus pénible qu'en Nouvelle-Guinée. Il est très humide et très chaud.

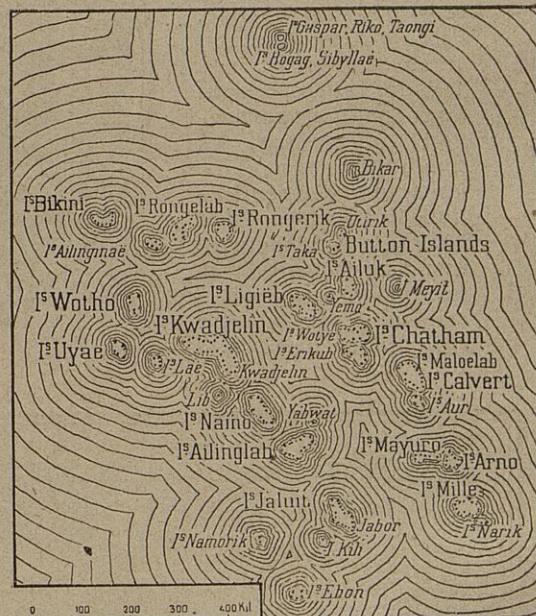
La population indigène du groupe des Marshall atteint 15.000 hommes de race micronésienne environ. Peu de blancs, quelques Japonais.

Le commerce se réduit à peu de chose. La principale production est le coprah.

La capitale de l'archipel est Jaluit-Jabor dans l'île de Jaluit, résidence du gouverneur allemand.

Les communications sont rares avec le reste du monde. La Compagnie « Jaluit Geselchaft » faisait trois fois par an le service entre Jaluit-Sydney-Hong-Kong.

Le 6 octobre 1914, un détachement japonais occupait, sans résistance de la part des Allemands, la ville de Jaluit-Jabor. Le gouvernement japonais déclarait que cette occupation n'avait lieu qu'à titre provisoire.

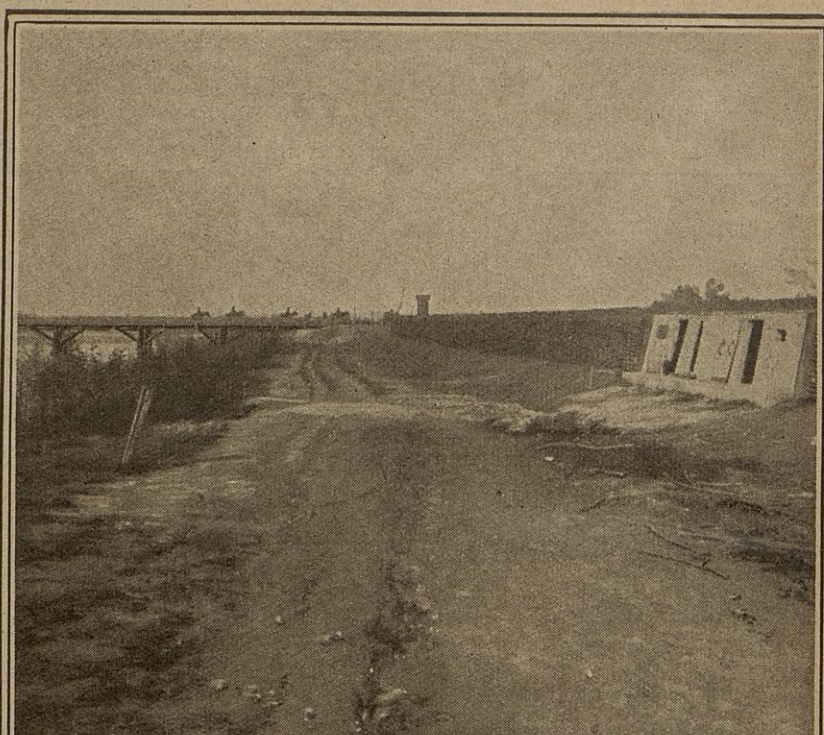


LES ILES MARSHALL

Ct BOUVIER DE LAMOTTE, Brevet d'Etat-Major.



## SUR LE FRONT ITALIEN



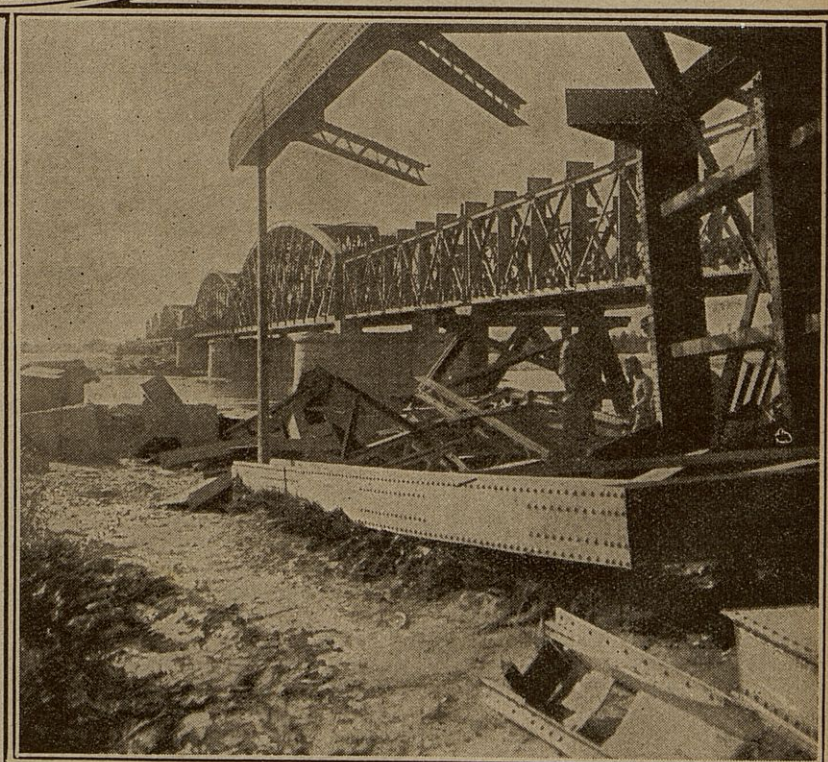
Le mauvais temps vient d'interrompre les opérations que les armées italiennes ont reprises au début du printemps contre les Autrichiens ; sur les hauteurs où nos alliés se battent malgré les rigueurs de la température, c'est le froid qui ont arrêté leur offensive ; dans les vallées, ce sont les inondations qui souvent interceptent les communications entre les troupes de première ligne et l'arrière. Voici une route complètement inondée ; la petite voie ferrée qui la suivait a été coupée par les eaux du fleuve débordé.



L'artillerie de l'armée italienne a montré, depuis le début des hostilités contre l'Autriche, une véritable maestria ; l'arme du génie ne lui a pas été inférieure ; grâce à sa ténacité, à l'habileté qu'elle a déployée dans la construction de routes et de ponts, l'infanterie a pu progresser et prendre les positions qui la mettent à l'abri des attaques de l'ennemi. On voit ici un pont construit par le génie, et, à côté, des tranchées aménagées sur la rive. Dans le médaillon, des prisonniers autrichiens amenés à Ballerino.



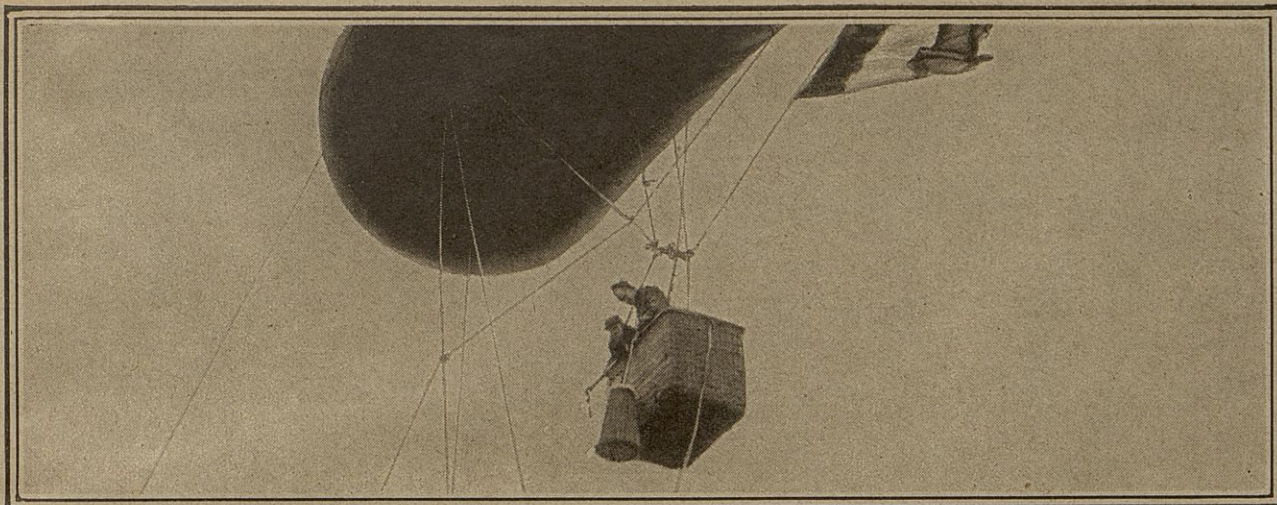
Le pittoresque village de Cassigliano, dans la plaine de l'Isonzo, a été conquis par les Italiens après de violents combats ; mais les 305 autrichiens en ont fait un monceau de ruines et de décombres.



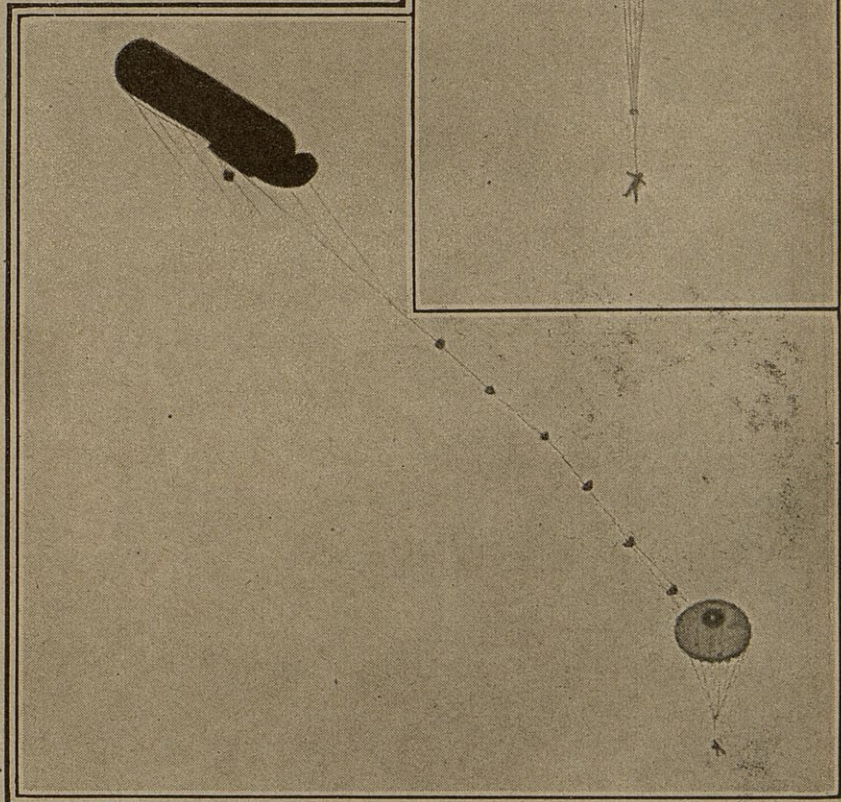
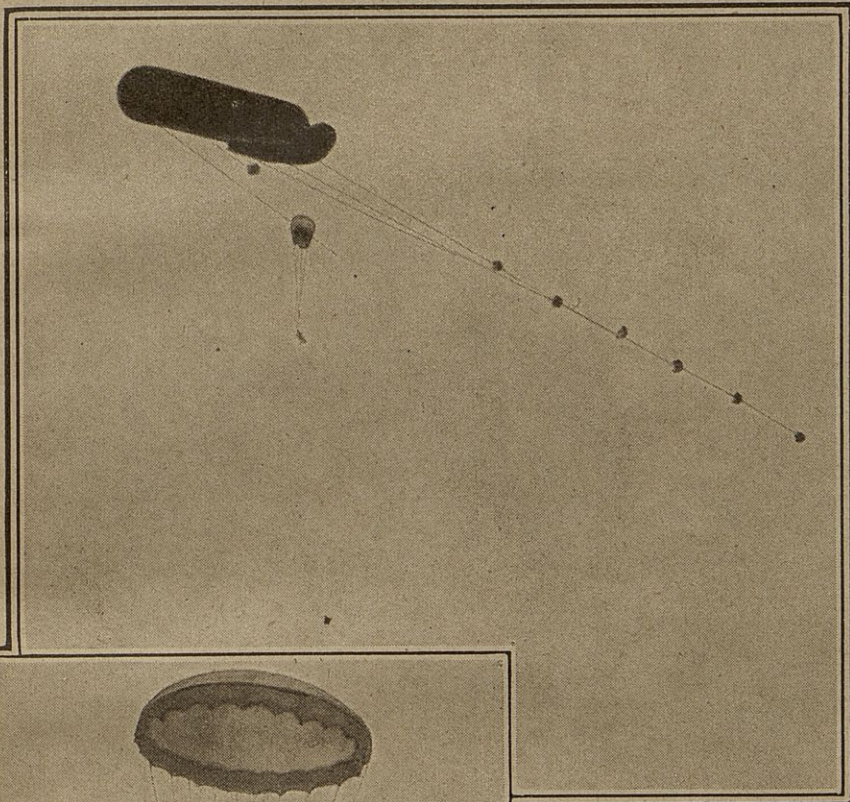
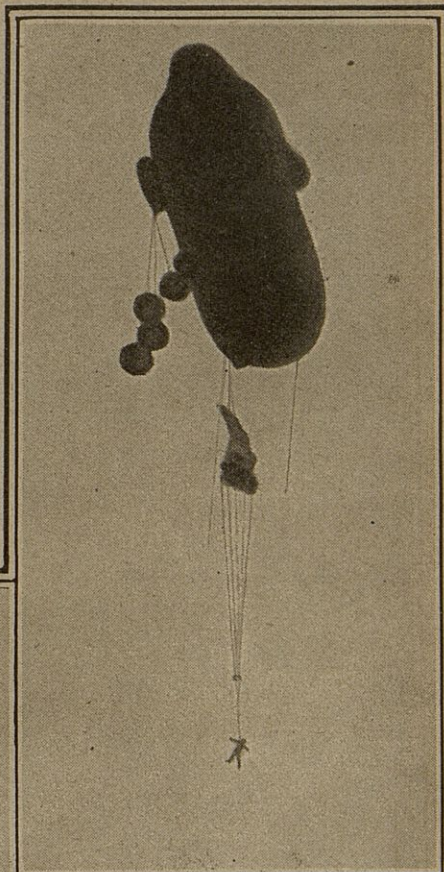
Lors de leur retraite les Autrichiens firent sauter le fameux pont de pierre sur l'Isonzo. Les Italiens l'ont remis en état et s'en servent maintenant pour le transport des troupes et des munitions.



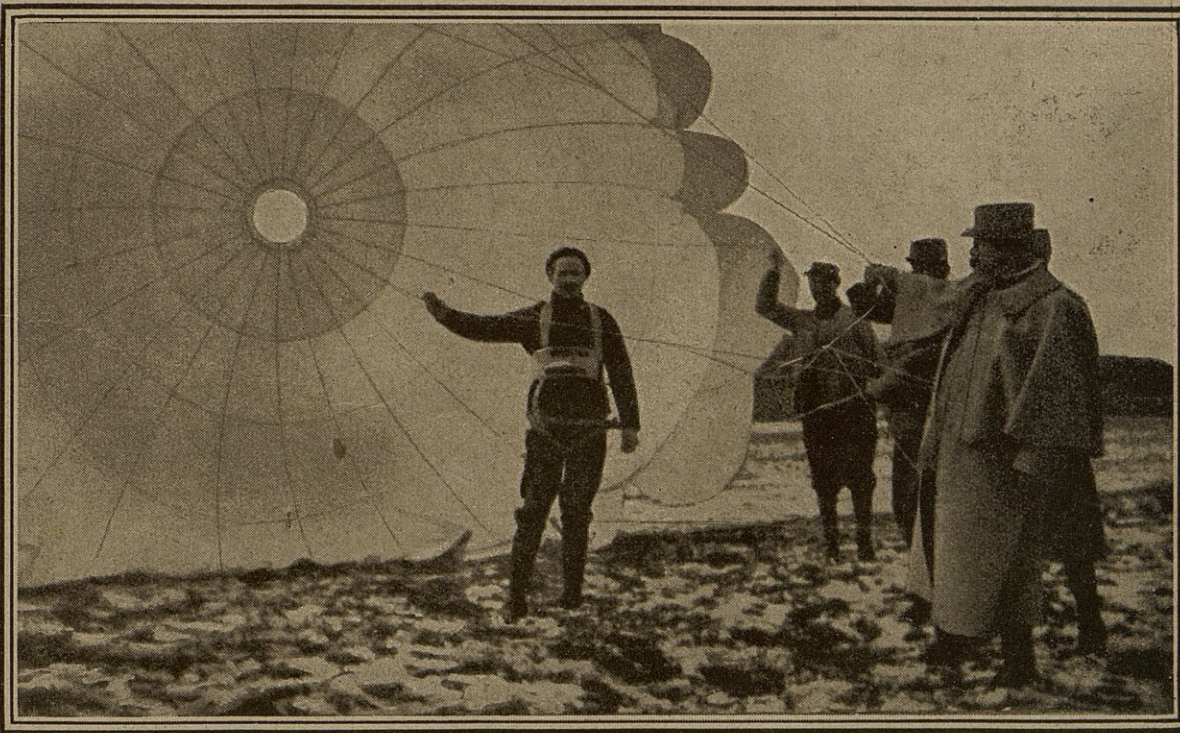
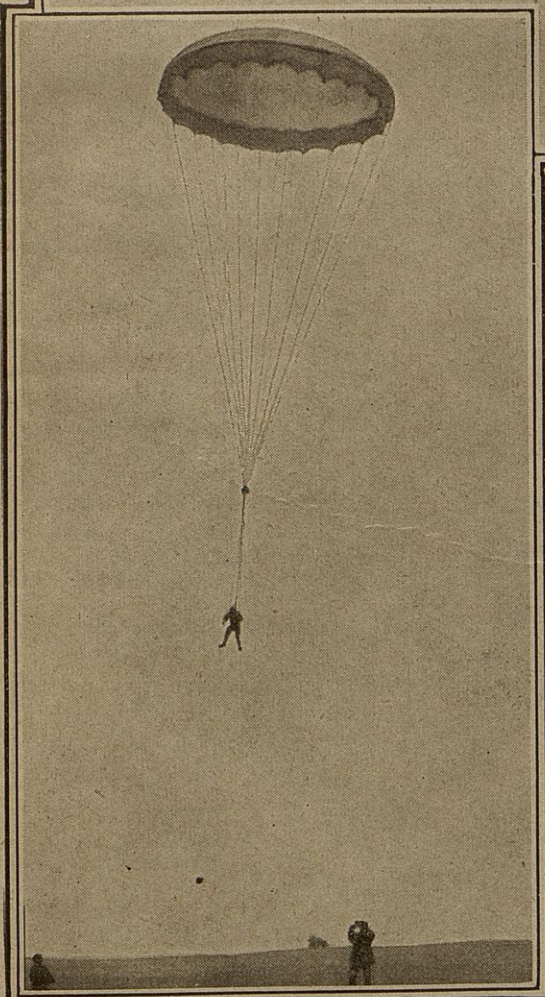
## DESCENTE EN PARACHUTE D'UN BALLON SAUCISSE



*Le passager s'apprête à sauter dans le vide. Près de la nacelle, le parachute dans son étui.*



*Quatre phases de la descente : en haut, à droite, le passager vient de sauter hors de la nacelle ; à gauche, le parachute descend non encore déployé ; à droite, le parachute se déploie et la descente se ralentit ; en bas, le parachute déployé, puis l'atterrissage.*



Au cours de la bourrasque du 5 mai, une vingtaine de nos ballons captifs ont rompu leurs amarres ; mais, grâce aux parachutes dont ils sont munis, la plupart des observateurs ont pu descendre dans nos lignes. Les photographies que nous donnons ici montrent le fonctionnement de ces parachutes ; l'invention n'est pas nouvelle, mais l'application en a été perfectionnée.



## UNE FORGE MILITAIRE DE L'ARMÉE DE VERDUN



Ces auxiliaires indispensables de l'armée qui travaillent à quelques kilomètres de la ligne de combat n'évoquent guère le souvenir mythologique de Vulcain forgeant les armes d'Enée. Mais dans le rougeoiement de la forge, dans le feu d'artifice des étincelles, ils sont tout au travail des réparations utiles, dédaigneux des marmites boches qui éclatent tout autour d'eux.



## L'EMPLOI INTENSIF de l'automobile aux armées

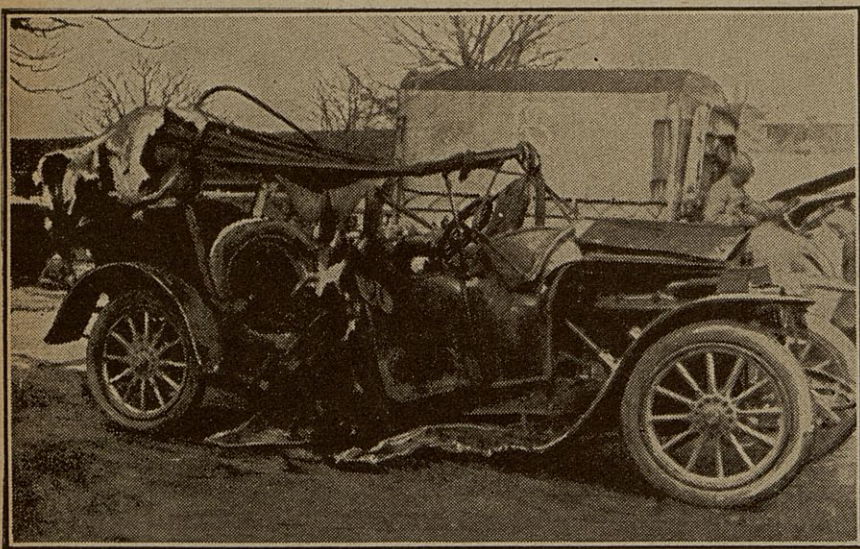
Sur un interminable ruban de route, qui va de X... à Verdun et qui mesure plus de 100 kilomètres, les autos défilent jour et nuit, sans arrêt. Dans chaque convoi, les voitures suivent les voitures; et, à quelques mètres, les convois suivent les convois. Un double courant d'acier, ferraillant, ronflant, formidable, couvre le sol, sans répit, et donne l'impression de quelque ronde diabolique. Une couche de boue uniforme recouvre voitures, bâches et conducteurs. Dans le fossé, de ci, de là, un cadavre mécanique git, les roues en l'air. Une défaillance l'immobilise; et plutôt que d'entraver la colonne, les hommes l'ont renversé hors du passage. Ainsi, dans cette effroyable chose qu'est la guerre, la même impitoyable loi régit choses et êtres: place aux forts! malheur aux faibles!

Si l'on pouvait, dans leur marche trépidante, suivre quelqu'un des éléments de l'interminable caravane, on se rendrait compte du travail incroyable qu'accomplit chaque jour l'automobile, des services immenses qu'elle rend et du labeur surhumain réalisé par les hommes qui les conduisent.

Tout le ravitaillement de l'armée dans le secteur où, depuis deux mois, se déroule la grande bataille, a lieu par la route. C'est sur le long ruban gris que, dans les lourds camions, les obus de tous calibres s'empilent. C'est par le macadam que les ex-Madeleine-Bastille apportent les grands bœufs écartelés, de quoi vont vivre les troupes. C'est sur la route encore, qu'avec des attentions touchantes, pour éviter des cahots à ceux qui souffrent, les convois ramènent les blessés. Après les chargements d'acier qui va donner la mort, voici le chargement de chair meurtrie, sur quoi la mort si longtemps a plané. Spectacle du plus douloureux modernisme, que l'imagination du Dante n'eût pas osé rêver!

Sitôt arrivés au parc, les camions vident leurs obus; c'est le seul moment de répit et de repos que goûtent les conducteurs, quand les fléchettes ou les bombes d'avions veulent bien leur en laisser le loisir. Sitôt les obus vidés, on roule — j'allais dire on court — à l'ambulance d'évacuation, pour enlever les blessés. Et sitôt ces précieux voyageurs chargés, c'est le retour par la route, jusqu'à la gare régulatrice de X... où l'on reprend des obus, et où le cycle sans fin recommence! A ce métier, on conçoit combien le matériel fatigue et s'use! On conçoit quelle importance de premier plan a pris le service des réparations. Celui-ci, en fait, est admirablement organisé.

Il comprend deux échelons. Le premier est constitué par les camions-ateliers pour les réparations d'entretien auxquelles pourvoit chaque section: réglage, réparations faciles et même resserrages de moteurs. Le second est représenté par les sections de parc qui assurent les grosses réparations: rempla-



UN OBUS DE 85 EST TOMBÉ SUR L'AUTOMOBILE

cement de pièces importantes, réfections de parties de châssis ou de carrosseries. Ces sections exigent tout un matériel spécial. Je vais vous conduire dans l'une d'elles, la plus importante peut-être, et en tout cas la plus curieuse.

Avant l'atelier, la nécropole.

C'est dans un coin de Paris, tout là-bas, du côté de Bagneux. Un terrain vague, immense, qu'entourent des palissades sévères, et dont un planton, à l'allure paternelle qu'ont sur le front les R.A.T. qui gardent les voies, défend jalousement et militairement l'entrée.

Si, par la porte entr'ouverte ou par quelque fissure de la clôture, le passant égaré en ces quartiers lointains jette dans cet enclos un regard indiscret, il est saisi d'étonnement, car le spectacle le plus étrange s'offre tout à coup à ses yeux: il semblerait qu'il entrevoit un champ de bataille où des victimes pitoyables gisent, blessées et inanimées.

Ce sont des victimes, en effet, ce sont les victimes mécaniques de la guerre; ce

ont eu tout leur avant-train subtilisé par un projectile. Celle-ci a sa carrosserie presque arrachée: accident de route ou marmite? Qui peut le dire? Ceux qui le savent sont peut-être morts!

Celle-là est intacte et pourtant inerte. Un incident mécanique l'a arrêtée; une pièce essentielle du moteur s'est brisée: le corps porte toujours beau, mais le cœur a cessé de battre! Et il y en a, il y en a interminablement dans cette

nécropole silencieuse et morne, qui semblerait l'asile funèbre de toute cette mécanique qui vibrait, qui vivait hier, et qui connut, au son du canon et aux sifflets de la mitraille, des jours magnifiques et glorieux.

Mais si le passant, que ce spectacle a arrêté, pouvait suivre pendant quelques jours toute cette ferraille, il verrait une équipe agile envahir le cimetière, chaque matin. Il verrait soit à bras, soit sur un camion, soit tiré par une autre voiture valide, cinq ou six de ces moribonds quitter le lieu de repos, chaque jour; il les verrait dirigés vers une usine proche, vers un atelier tout bruisant de la vie intense des machines et où des hommes attentifs travaillent. Il verrait des spécialistes scruter les plaies, les débrider, les assainir; remplacer les pièces brisées, que des équipes voisines, dans un autre coin, ont fabriquées; il verrait ces masses infirmes et souvent informes changer d'aspect peu à peu, il verrait les carrossiers prendre un peu plus tard la place des métallurgistes, les bourreliers la place des carrossiers, puis les peintres celle des bourreliers... Et, au bout de quelques jours ou de quelques semaines, suivant la gravité des cas,



ATELIER DE RÉPARATION DES AUTOS MILITAIRES

il verrait à la place de ces débris enchevêtrés qui eussent semblé dignes de figurer sur la toile du brocanteur, à la foire, boulevard du Trône, il verrait une automobile alerte, pimpante, vivante, peinte en gris canon, et flambant neuf, qui franchit le seuil de l'usine pour repartir aux armées...

Car c'est ici le sanctuaire où on rend la vie, la force et la santé aux mécaniques militaires blessées.

### LA S-P 29

Le lieu, comme tout ce qui dépend des armées, porte un qualificatif bien défini, et, comme tout ce qui est militaire, est désigné par des abréviations. Son état civil est déterminé par deux lettres et deux chiffres, signes cabalistiques pour le profane, et qui signifient « section de parc 29 » pour l'initié.

La section de parc 29, je vous l'ai dit, est celle à laquelle est dévolue la tâche difficile et ingrate de rendre la vie aux autos que les parcs d'armée ont jugées ne pas pouvoir être ranimées. On ne lui envoie que les cas graves. A voir le terrain vague qui lui sert de vestibule et que j'ai décrit tout à l'heure, on peut constater qu'il n'en manque pas!

Vous allez, connaissant la difficulté de sa tâche, penser qu'on dota la section 29 d'un organisme de premier ordre, qu'on mit à sa disposition l'outillage le plus complet, les machines les plus modernes et les plus perfectionnées, les pièces de rechange les mieux assorties? Erreur!

On lui a donné un local, magnifique d'ailleurs, où la Compagnie des Omnibus, avant la guerre, garait ses pimpants autobus. Dans le garage, il y avait une forge, deux ou trois fosses, et puis... c'est tout! C'est tout ce qu'on a donné au commandant de la section, et on lui a dit, suivant la formule, qu'avec ça il pouvait se débrouiller. Le système D..., si en honneur aux armées, sévit comme vous le voyez, à l'arrière, aussi bien qu'aux tranchées!

C'était là l'état de l'atelier quand on l'a installé, voici un an. Il eût semblé qu'on ne pouvait y faire que de la petite réparation, de l'entretien, tels qu'en faisaient jadis les occupants du temps de paix. Or voici que, maintenant, on y fait de la construction, on y fabrique des pièces de rechange, on y fait des carrosseries, des modèles; voici que partout, les courroies tournent, les moteurs électriques ronflent et les machines-outils, de leur travail patient et têtue, débitent les pièces polies et brillantes. Pour cette métamorphose, que n'eût pu accomplir une baguette de fée, il a suffi de mettre là des hommes qui s'y trouvaient à leur place, qui connaissaient leur métier et qui savaient, les uns travailler, les autres organiser et commander.

On a lâché dans ce domaine une équipe de deux cent cinquante costauds pour lesquels l'automobile n'a pas de mystères; on les a mis sous les ordres d'un officier qui était ingénieur avant la guerre et qui dirigeait les ateliers d'une grande usine de construction. Celui-ci a fait faire des dessins, tracé des plans, demandé aux anciens camarades restés dans l'industrie de l'aider, de chercher, dans quelque coin de leurs ateliers, s'il n'y avait pas quelque machine abandonnée qu'on pourrait utiliser, quelques pièces qui ne servaient plus.

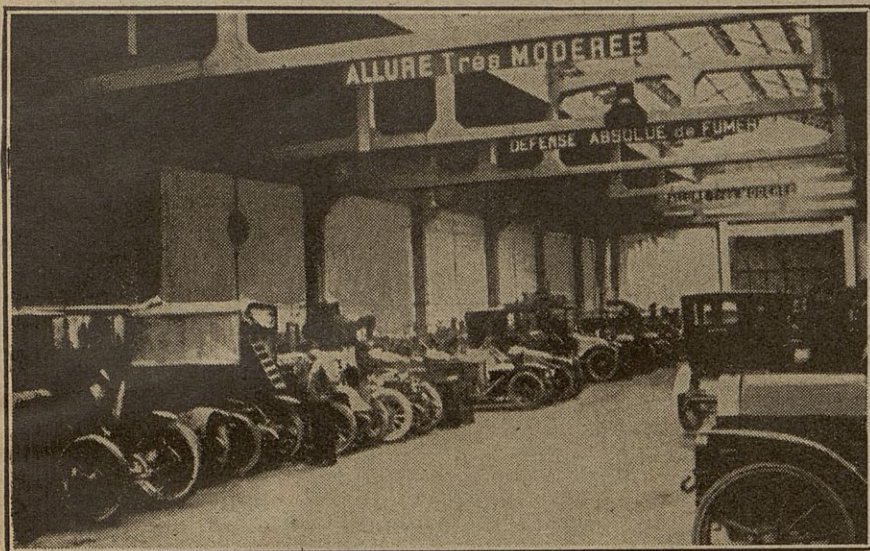
C'est ainsi qu'avec des roulements à billes démodés, on a monté des poulies de transmission; qu'avec de l'ingéniosité, on a modernisé, transformé, des machines qui semblaient désuètes; c'est ainsi qu'en quelques semaines, dans ce hall immense, peu à peu, le silence a fait place à une vie intense, et c'est ainsi que, grâce au dévouement, à l'initiative de militaires qui accomplissent là une tâche laborieuse et sans gloire, la France économise chaque jour, dans ce petit coin de son territoire, de 10 à 15.000 francs!

Car, actuellement, on sort journellement de cet atelier quatre voitures; 1-



plupart sont arrivées dans un état lamentable, valant en moyenne 2.000 francs pour la ferraille ; quand elles sortent, neuves d'organes et d'aspect, elles en valent bien 8.000 ; ci : 6.000 francs de bénéfice brut, et en tout cas on a évité d'acheter ou de réquisitionner une voiture qui eût coûté 10 à 11.000 francs !

J'ai tenu à citer ces chiffres, à donner cette organisation en exemple, car,



VUE D'ENSEMBLE DE L'ATELIER DE RÉPARATION

au milieu de cette débauche d'argent qu'a provoquée la guerre, et qu'elle ne nécessite pas toujours, c'est une joie de penser et de montrer qu'il est des hommes qui économisent, avec plus de souci que si c'étaient les leurs, les finances de la France, par esprit de devoir simplement, sans espoir de récompense et sans gloire..., et pour cinq sous par jour !

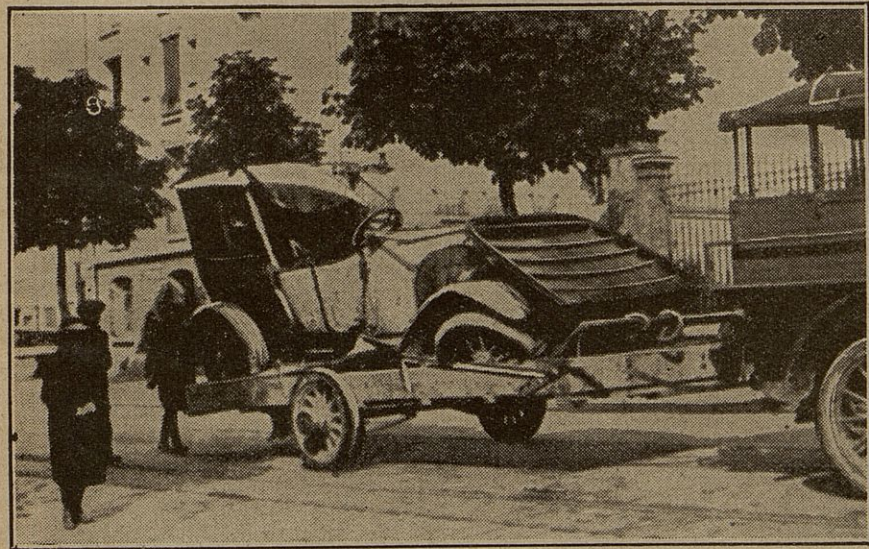
Et ces hommes y ont d'autant plus de mérite, que,

Chez eux, il n'y a ni récrimination, ni amertume, il n'y a que le souci d'accomplir la tâche quotidienne, au mieux des intérêts du pays. Ça aussi, il faut qu'on le sache et qu'on le dise ; c'est un peu de ce que Vigny appelait de la « grandeur militaire » !

Mais revenons à des questions plus terre à terre, et examinons comment s'effectuent les réparations.

Je vous ai dit qu'on envoyait là les autos atteintes d'avaries graves. Il y a aussi celles qu'on ne peut réparer, parce que les fabriques fournissant les pièces de rechange sont actuellement entre les mains de l'ennemi.

Disons, entre parenthèses, que cette question de la réparation des voitures,



ON AMÈNE UNE VOITURE UN PEU TOUCHÉE

dont les usines ne sont pas accessibles (voitures étrangères ou voitures dont les usines sont envahies), s'est présentée sous une forme particulièrement difficile : où trouver des pièces de rechange ? Les fabriquer, parbleu ! je sais bien ! Mais, pour fabriquer des pièces en acier, il faut des dessins et des montages, et pour fabriquer des pièces en fonderie, il faut des modèles ! Or, on n'avait ni les uns ni les autres.

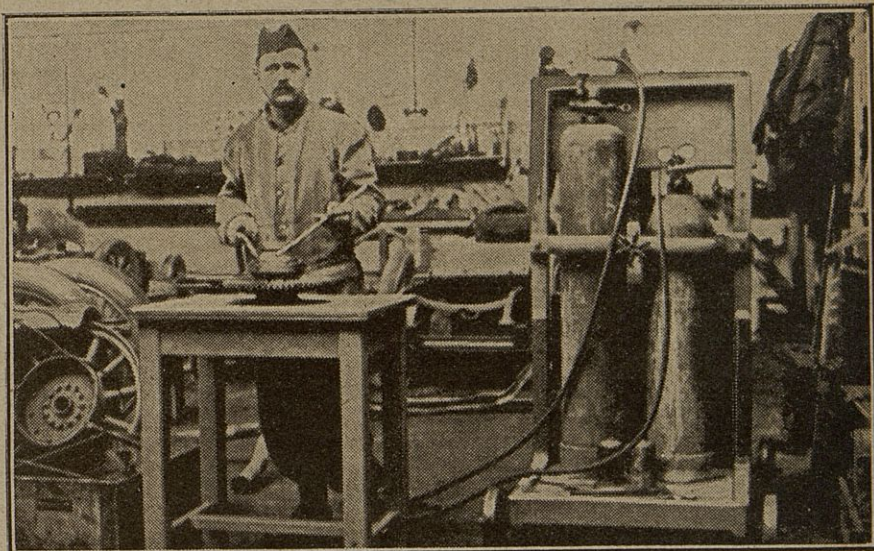
Voici par exemple une auto dont un cylindre est claqué ; il faut refondre un groupe ; or, on n'a pas de modèles en bois ou en métal pour faire la fonte, et on n'a pas de dessins pour faire les modèles. Voici cependant ce qu'on fit :

Le lieutenant commandant la S-P a fait dessiner un modèle ; il l'a fait exécuter par un de ses ouvriers, modelleur de profession ; il l'a donné à une fonderie, qui, d'après lui, a exécuté un groupe de cylindres. Mais, pour les planer, les dresser, les aléser, il fallait des machines spéciales, et il n'y en avait pas. Là, non plus, il ne s'est pas embarrassé : il a bricolé quelques-unes des machines que, pour d'autres usages, il avait créées ; il s'est débrouillé — le système D... toujours ! — et, quelques jours plus tard, l'auto du général X... qu'on déclarait fichue, jusqu'à ce que les Allemands aient évacué la ville où se trouvait son usine, reprenait le chemin du quartier de cet officier ! Le nombre des voitures

qui séjournent en réparation à l'atelier de la section 29 est d'environ un cent à la fois. Il y en a à peu près autant au « cimetière », qui n'est en réalité qu'une chambre mortuaire très passagère, si j'ose appliquer cette appellation un peu macabre à ce domaine très éventé. Cela fait donc au total un mouvement de trois cents voitures qui, par quatre à cinq par jour, quelquefois plus, quelquefois moins, se renouvellent constamment. C'est peu, par rapport au nombre énorme d'automobiles — 60 à 70.000, dit-on — qui circulent aux armées. C'est que celles-ci comportent déjà un organisme de réparation assez complet.

Dans chaque armée il y a un parc, où, sous la direction des officiers, parmi lesquels se trouvent souvent des ingénieurs, des professionnels mobilisés assurent les réparations les moins graves, c'est-à-dire les réparations usuelles, car, à part des voitures accidentées ou celles d'une valeur secondaire, les avaries sont provoquées par l'usure, beaucoup plus que par des ruptures mécaniques.

D'ailleurs, en dehors des parcs, les sections automobiles elles-mêmes effectuent beaucoup de menues réparations. En principe, à chaque section devrait être affecté un camion-atelier, et, s'il ne peut pas toujours en être ainsi, il existe cependant aux armées un nombre suffisant de ces véhicules spéciaux

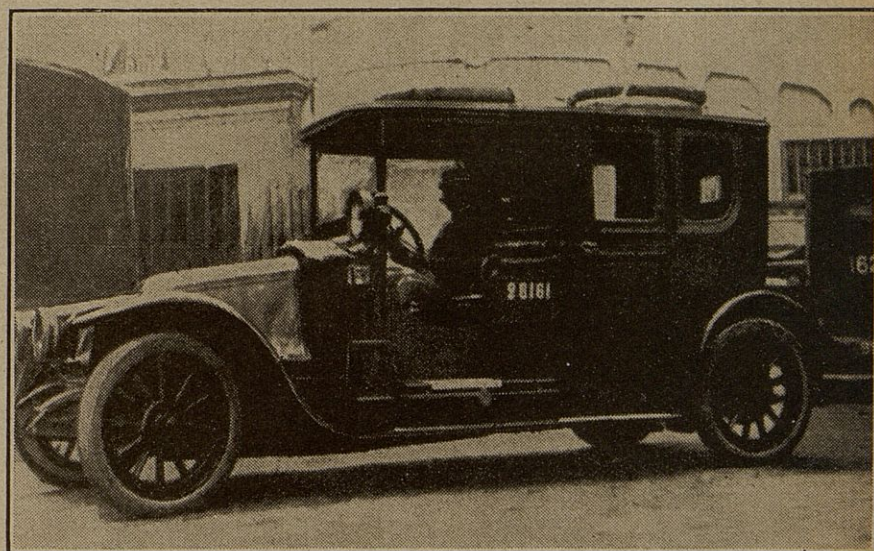


POSTE MOBILE DE SOUDURE AUTOGENE

pour assurer largement les réparations courantes. C'est un spectacle vraiment pittoresque que l'installation d'un atelier de réparations au front ! Les particuliers qui, avant la guerre, exigeaient pour réparer leurs autos, des ateliers vastes, clairs, propres, devaient bien aller faire un tour là-bas, pour constater que tout ce confort, comme bien d'autres choses qui nous paraissent jadis indispensables, n'était cependant pas bien nécessaire !

Comme garage, là-haut, on prend une place publique, boueuse ou pas, ou un champ quelconque. On tend une corde. On ouvre le camion-atelier, et voilà l'usine montée. S'il s'agit de travailler sous les voitures, on se couche sur le dos, car de fosse, il n'est pas question !... S'il s'agit de soulever un organe lourd, tel le moteur, on organise — avec des madriers, un moufle, une chaîne — une grue improvisée. Et les équipes s'abattent sur les automobiles en traitement ; et, en moins de temps qu'il ne semble nécessaire pour le dire, la carrosserie est enlevée, les organes démontés, la voiture dépiautée.

Voilà comment on se débrouille en campagne, et voilà les divers organismes par quoi s'effectue la réparation des automobiles qui, dans la boue profonde des routes du front, dans ces fondrières parsemées parfois de trous de marmites, assurent le service des armées. Là dedans ne sont d'ailleurs pas compris les autobus qui reviennent périodiquement au bercail, c'est-à-dire à des ateliers spéciaux. Et ainsi est entretenu, aussi bien que les circonstances le permettent,



UNE VOITURE RÉPARÉE QUI RETOURNE AU FRONT

ce matériel formidable qui constitue aujourd'hui l'auxiliaire indispensable des armées, et sans lequel il ne saurait plus y avoir de guerre, car, sans lui, le ravitaillement des hommes, pas plus que celui des bouches à feu, ne pourrait être assuré.

MORTIMER-MÉGRET.



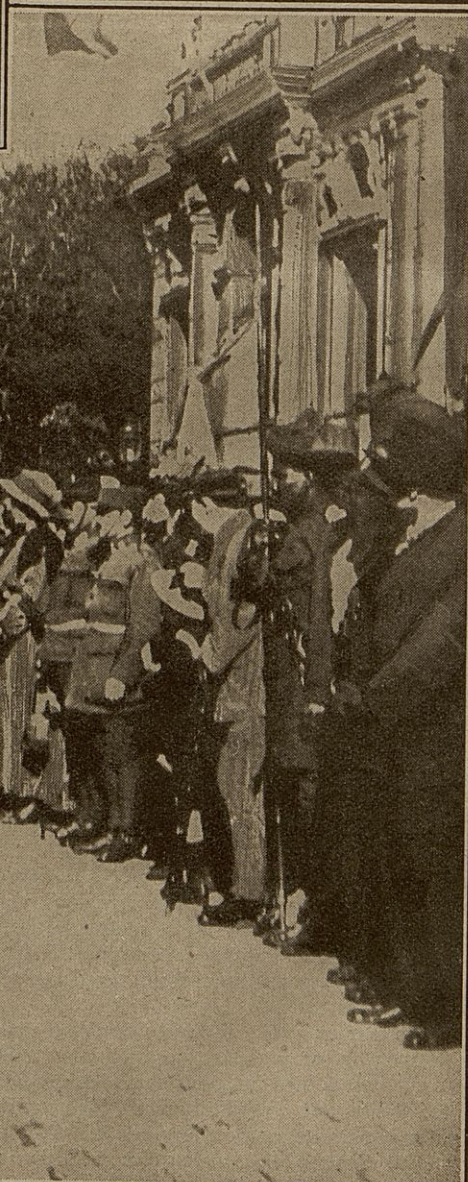
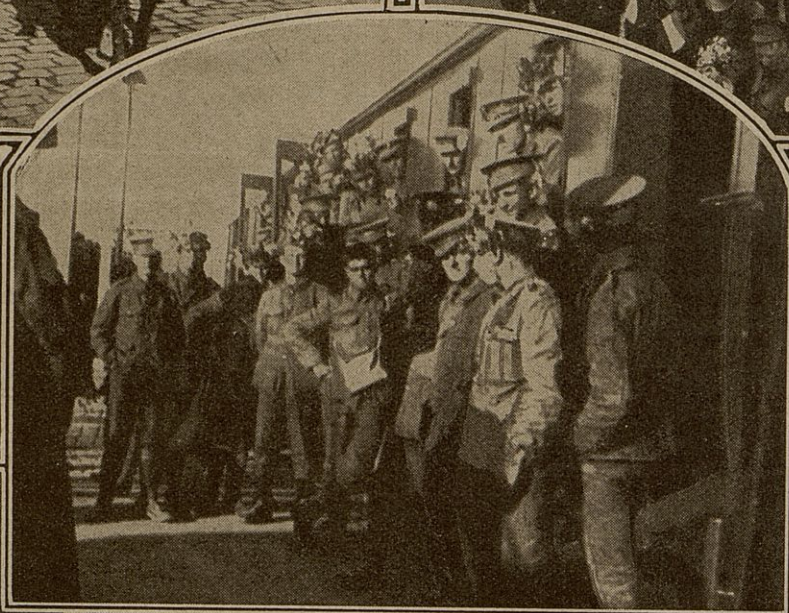
# LES TROUPES BRITANNIQUES A MARSEILLE



Quatre escadrons de lanciers du Bengale précédaient les troupes britanniques qui défilaient à Marseille devant une population enthousiaste; les hauts turbans, le riche harnachement, les lances de ces merveilleux cavaliers donnèrent à la revue un caractère tout à fait pittoresque.



Les troupes néo-zélandaises et les volontaires sud-africains étaient coiffés du chapeau de feutre relevé d'un côté; on les voit ici alignés dans une avenue de Marseille attendant leur tour de défilé. Ces magnifiques soldats avaient mis au bout de leur fusil un petit drapeau tricolore.



Les troupes britanniques, qui ont combattu à Gallipoli et qui étaient stationnées en Egypte, sont arrivées en France où elles vont occuper une partie du front. Elles furent passées en revue à Marseille par le général Coquet, en présence de M. Sembat, ministre des Travaux publics, et de M. Thierry, sous-secrétaire d'Etat. Voici les régiments écossais qui défilent. Dans le médaillon, les troupes s'embarquent à la gare.



# LA GUERRE DE JACQUES

Par MARC ELDER

## II AU FEU

Le premier obus éclata sur l'escouade au moment où la compagnie faisait le café. Un petit Vendéen qui soufflait le feu, à quatre pattes, fut tué net, puis l'on entendit des cris et des gémissements. Il y eut une brève panique : la première fois, la bête se cabre et fait un écart de peur. Mais déjà le lieutenant rassemblait les hommes, quand il vit Jacques, accroupi près de la marmite renversée et du cadavre, qui explorait paisiblement le sol.

— Veux-tu me ficher le camp ! cria-t-il, on se replie ! Mais l'autre grommela :

— Tout de même, y a pas d'quoi perdre le café ; on l'trouvera bon ce soir...

Et il mit dans sa musette les trois ou quatre poignées de grains qu'il avait ramassées.

Sous le feu de l'ennemi, on gagna une haie, en tirailleurs. Là, les hommes eurent le temps de se familiariser avec l'artillerie de 105, dont les obus miaulent rageusement en l'air. Ils tombaient à droite, dans un champ de blé, fauchant les gerbes sur lesquelles couaient, dans le grand jour, d'imperceptibles flamme-nèches. A plat ventre au fond du fossé, Jacques suivait la destruction en grattant le bout de son long nez, d'un geste qui lui était habituel dans la réflexion.

— Malheur ! dit-il, mon grain l'est pas battu, et il sera cher c't'année !

— Il sera cher ! releva Friquet, un petit coiffeur qui s'était engagé pour envoyer à sa sœur des cartes postales de Berlin, non, mais penses-tu qu'on va pas leur prendre tout leur grain, aux Boches ! et qu'ils en ont, que c'est un vrai grenier, leur sale pays !

Jacques hocha la tête :

— Les Boches, j'en ai encore jamais vu, et leur pays, s'il n'est pas derrière nous, faudrait un peu marcher d'avant pour l'atteindre...

Ces derniers mots déchainèrent Mouilloux, dit le « Matelot », un pêcheur incorporé dans l'infanterie.

— Bon Dieu ! cria-t-il, et ceuss qui peuvent pas marcher ! Moi, j'tiens debout qu'les pieds nus ! Les godillots, ça me flanque une cuite dans les jambes !

Soudain, le sifflement bref et musical des balles perça l'air au-dessus des têtes. Le bombardement s'écartait de plus en plus à droite vers un boqueteau qui craqua. Le terrain dévalait devant nos troupes pour se retrousser à deux kilomètres environ. C'étaient les côtes de la Semoy où l'on voyait remuer des branches que le lieutenant appelait « l'ennemi ». En dépit des ordres, les hommes voulaient tirer. Très froid, Jacques opinait :

— C'est perdre la poudre que de tirer dans l'arbre quand on n'voit pas le gibier.

Mais sa large main étreignait rudement le fusil, et il sentait la sueur lui mouiller l'échine en grandes plaques fraîches sous le sac. Méthodiquement, il préparait une meurtrière dans la haie basse, devant lui.

branches d'aubépine et il jetait à Jacques, avec une ironie mal assurée :

— Les vois-tu, les Boches ! Les vois-tu !

Le paysan était silencieux, attentif, l'arme à l'épaule. Sans hâte, il guettait son homme et l'abattait à chaque coup. Les yeux braqués sous des sourcils bourrus, il tenait le terrain entier dans son regard. Devant lui, la horde ennemie avait un trou qu'elle n'arrivait pas à boucher. Tout à coup, il grogna, et le Matelot le crut touché. Mais il rabattait seulement son képi en disant : « Saleté d'soleil ! »

— C'est bon à la foire de mettre des chandelles sur la cible.

Ce fut une révélation : on l'imita, tandis qu'il s'étendait à l'aise au pied d'un chêne. Les plus las dormaient déjà, affalés comme des cadavres dans la torpeur balsamique, sous la garde des sentinelles. Parfois, une baïonnette cliquetait dans son fourreau ; deux reinettes échangeaient des trilles.

Court repos ! Dans la nuit, l'alerte secoua les hommes qui s'entre-heurtèrent en sacrant. Et la grande retraite commença.



Car l'astre penchait maintenant vers l'Ouest, et ses rayons, à l'avantage des Allemands, prenaient de face la position de nos troupes. Les galons français, les boutons étincelèrent. Tout de suite, le craquement des mitrailleuses domina la fusillade. La riposte faiblissait encore. Des blessés, dont les membres pendaient comme des guenilles, s'échappaient en rampant tout le long du fossé. Jacques abattait toujours son homme, le fusil brûlant rivé aux doigts, et sa face close était tragique. Un cri de l'adjudant rassembla les survivants pour la retraite. Le coiffeur l'appela :

— Hé ! Jacques !

Il se baissa, et l'on crut qu'il abandonnait, mais c'était pour prendre les cartouches d'un mort. A cent mètres, il voyait les gueules rousses accourir et il les démolissait une à une. Repliée, la compagnie dans l'égoïsme inflexible des batailles ne pensait déjà plus à lui, quand un claquement terrible lui fouetta les oreilles. Cela partit en arrière, suivi d'une série de coups roides précipités. L'infanterie grise vola en pièces et tout le versant déboula par morceaux. Jacques abaissa son arme et tourna la tête.

Le capitaine de la batterie, qui venait de s'établir au premier couvert lui faisait signe. Il le joignit et se mit simplement au « garde à vous ». Mais l'officier lui prit la main, le félicitant :

— Comment t'appelles-tu ?

— Jacques, le paysan, mon capitaine !

— Tu es un brave, mais sais-tu que, sans

nous, tu y laissais ta peau.

Jacques fit la moue et, réfléchissant :

— J'avais encore le temps d'en nettoyer dix, assura-t-il.

Puis, après un demi-tour, il bourra une pipe et, l'arme à la bretelle, partit de son grand pas déhanché rejoindre les siens.

Le soir, le régiment cantonna dans le bois Francheval, à huit kilomètres de Sedan. Par crainte d'une surprise, on défendit d'allumer du feu, et les hommes cherchèrent une vieille croûte au fond des musettes. Pensant qu'il aurait sans doute meilleur appétit demain et que le convoi pouvait encore les oublier, Jacques se contenta de tabac ; mais, tirant son couteau, il abattit les boutons de cuivre de sa capote et les remplaça par des chevilles de bois. Le sergent, qui l'observait, lui demanda s'il était fou. Il eut un rire muet et répondit :

On marchait sans manger, sans dormir, ne s'arrêtant que pour faire front quelques heures et couvrir des camarades. Les bois s'éclaircissaient au profit des éteules, les mouvements du sol mouraient en plaine, et les ruisseaux retrouvaient la haie de peupliers. Jacques ne riait plus, ne parlait plus et avançait comme un automate. Seulement, chaque fois que le Matelot gémissait qu'il allait laisser ses pieds sur la route, il lui saisissait le poignet et l'entraînait à son bras.

Le canon allemand, irrégulier et tonnant, suivait toujours. On marchait, et la terre, maintenant, se levait en nuage blanc autour des colonnes. Sous le grand soleil, la sueur devenait pâteuse aux tempes, et une mousse rare séchait sur les lèvres. Les plus faibles jetaient le sac, mais ne lâchaient pas.

Des paysans fuyaient avec les femmes, les enfants, un matelas et quelques hardes dans la carriole. Jacques ne desserra les dents que pour les interroger :

— Où qu'on est ?

Il entendit les réponses « Raucourt, Tannay, Savigny, Souain », sans être rassuré, car il ne savait pas qu'il descendait d'Argonne en Champagne. Il craignait toujours d'entendre quelques noms connus qui lui auraient révélé son pays. Il pensait qu'à force de marcher on finirait bien par l'atteindre ce coin de terre qui était sa France à lui, et la rage battait dans sa poitrine. Alors il serrait son fusil et ses cartouches à pleines mains.

Il rendit des services. Une nuit de halte, la compagnie tomba sur une maie remplie de pâte, abandonnée dans un fournil. Il chercha des fagots, chauffa le four, façonna les miches. Une heure plus tard, le torse nu, sec et infatigable, il enfournait. On ronflait à ses pieds : l'air embaumait délicieusement le pain chaud. Au départ, il distribua sa fournée, puis se chargea d'un chapelet de trois boules pour Friquet et quelques autres qui manquaient de force.

Une autre fois, un caisson crevé l'arrêta, les cartouches débordaient par milliers et il dit, songeant à la perte :

— Ça fait mal au cœur...

Bravement, il lesta ses poches, sa musette, son sac au point qu'il ployait. Le long de la route, il partagea ces munitions entre les hommes que l'on rencontrait ; mais, sans l'avouer, il garda pour lui une grosse réserve.

On marchait. Il avait une vilaine barbe qui ronçait sa face creusée, comme un lichen, et ses prunelles s'aiguaisaient méchamment. Parfois, il regardait les officiers résignés, guettant un geste, un ordre. Le commandant lui-même allait à pied, son cheval, troué de vermine et les côtes à l'air, s'étant effondré dans un champ. Pour suivre, le Matelot avait fendu l'empeigne de ses godillots.

Brusquement, ce fut l'arrêt et l'on se retourna. Les hommes remplirent leurs bidons à la Marne, man gèrent de la viande fraîche, firent le café. Jacques nettoya son arme et, regardant le Nord, où l'ennemi innombrable s'accumulait, il dit simplement :

— A nous deux !

Puis il avala deux grandes gamelles et s'endormit sur la terre catalaunienne, le cœur en paix.

(A suivre.)



L'apparition des Allemands fut presque une surprise. Ils surgirent au bas de la pente, mais le feu inattendu des labels les arrêta. Alors commença l'attaque progressive, par bonds, en tirailleurs. Quelques instants, on apercevait le flottement gris des uniformes, sur la terre grise d'été, où ils retombaient vite, comme de grosses mottes. Beaucoup de celles-ci, déjà, ne bougeaient plus. La compagnie, les nerfs tendus, soutenait un feu d'enfer, mais l'énorme ennemi bondissait plus nombreux malgré les coupes.

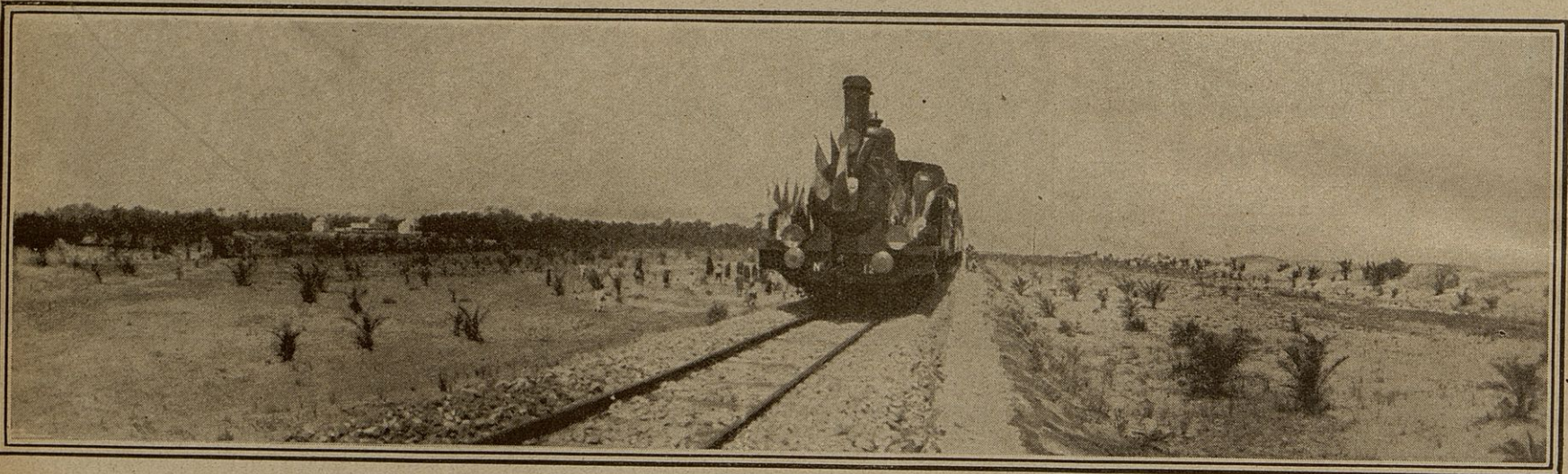
Il fallait tenir. Le lieutenant se leva pour échauffer les hommes : une balle au front l'abattit. On savait que le capitaine s'était retiré, le bras brisé, et des plaintes montaient du fossé entre les détonations proches qui crispent le ventre. Très pâle, le petit Friquet précipitait un tir à répétition au travers des



## LE CHEMIN DE FER DE GABÈS



*Le Résident général, accompagné du fils aîné du bey et du général Allix, passe les troupes en revue devant la gare de Gabès.*



*Le train est arrêté à deux kilomètres en avant de la gare ; on aperçoit dans les arbres la blancheur de deux petits marabouts.*



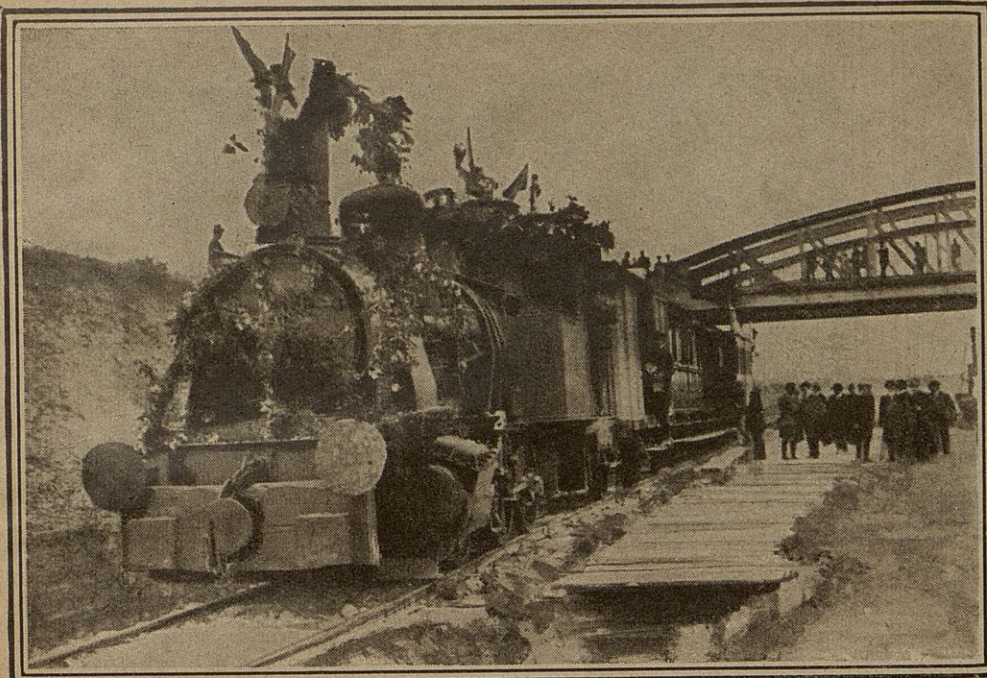
*Pendant l'arrêt du train, de nombreux indigènes, précédés des étendards des Zaouias, sont venus saluer les autorités.*



*L'inauguration de la nouvelle ligne du chemin de fer de Gabès a eu lieu le 26 avril dernier ; elle fut l'occasion de fêtes où se manifesta le loyalisme des populations indigènes de la Tunisie. Avant d'entrer en gare, le train du Résident général fut escorté par cinq cents cavaliers des Béni-Zid qui, dans la poussière ensoleillée, exécutèrent une impressionnante fantasia.*



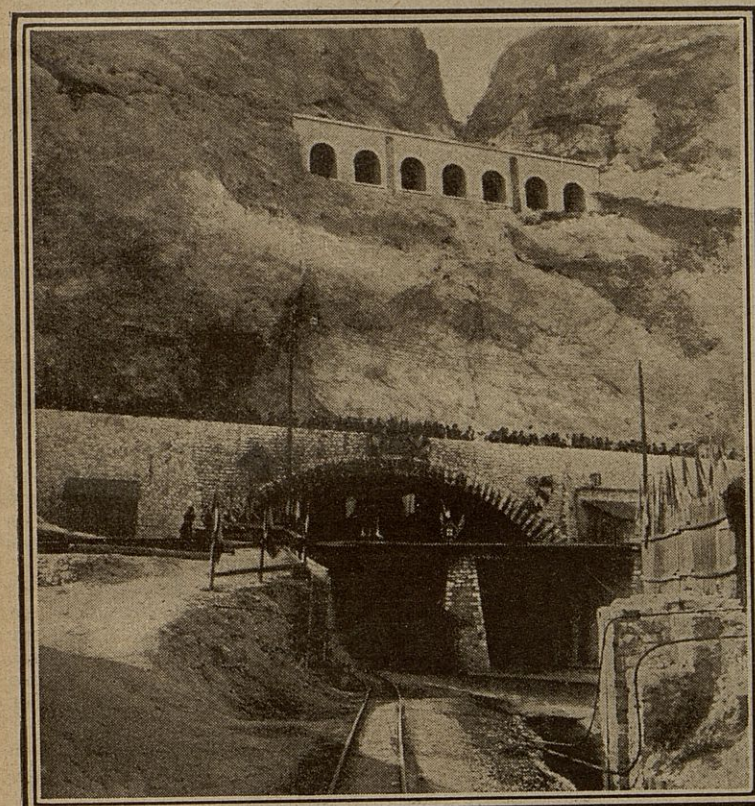
## LE CANAL DE MARSEILLE AU RHONE



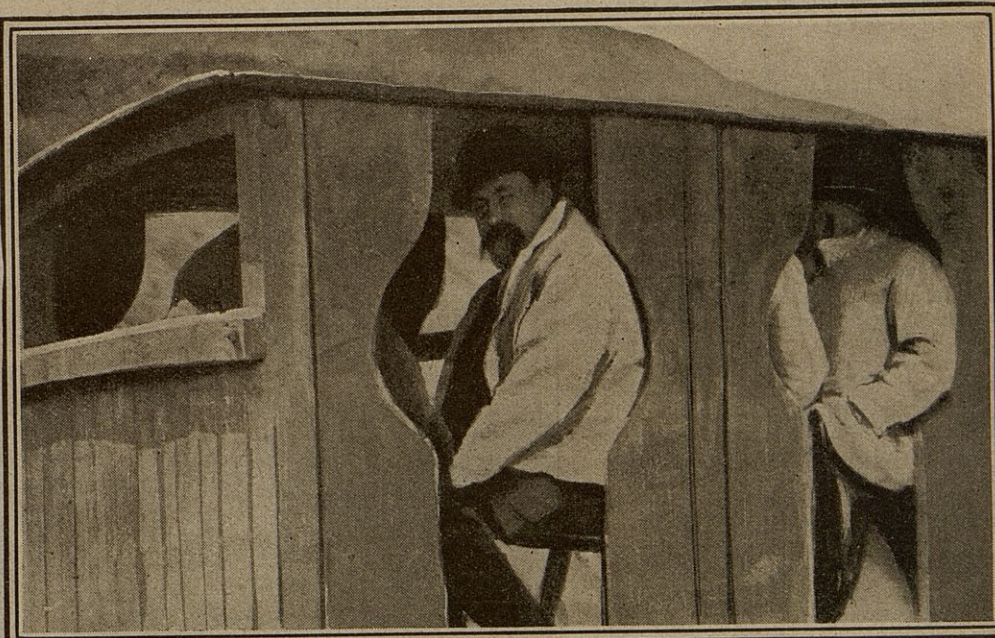
*Le train ministériel va quitter Marignane pour se rendre à Gignac.*



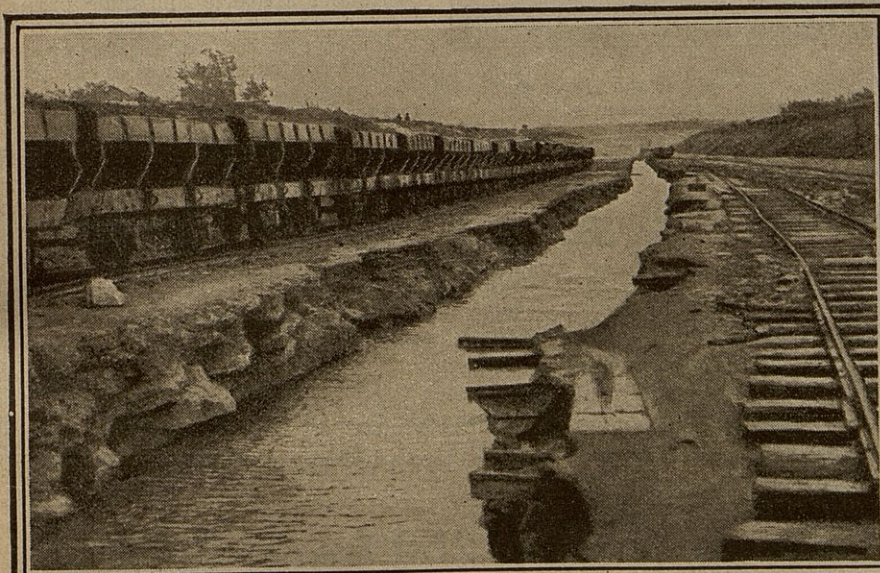
*Le cortège : en tête M. Sembat et le général Coquet.*



*L'entrée du souterrain à Gignac.*

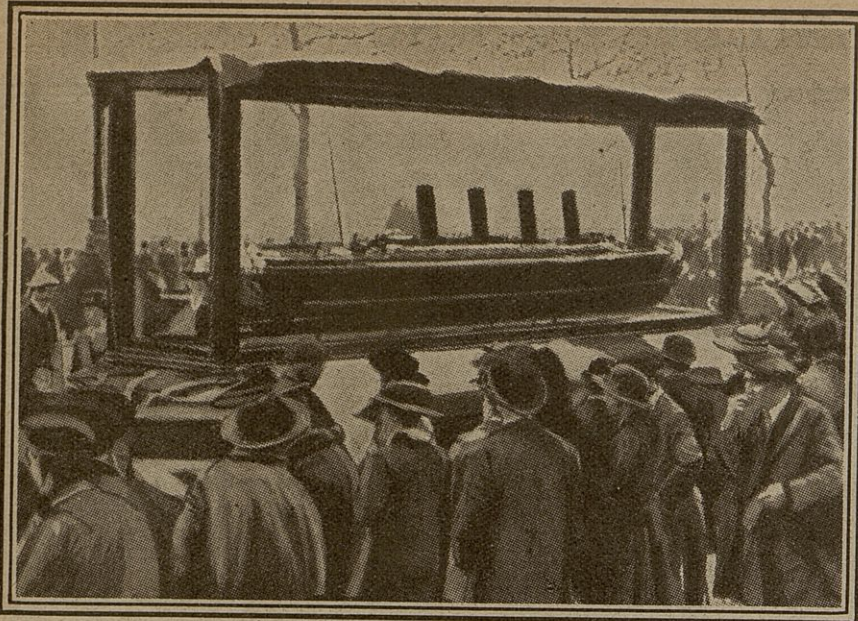


*M. Marcel Sembat dans le train ouvrier qui va entrer dans le tunnel.*

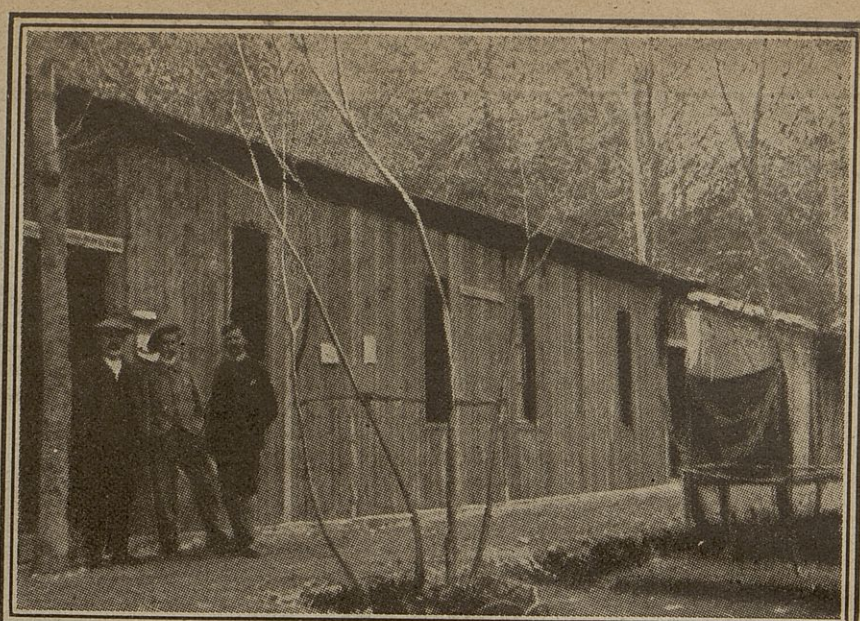


MM. Marcel Sembat, ministre des Travaux publics, et Thierry, sous-secrétaire d'Etat à la Guerre, ont inauguré, le 7 mai, le souterrain de Rove, la partie la plus importante du canal de Marseille au Rhône. Ce souterrain a 7 kilomètres de longueur, 22 mètres de largeur sur 14 m. 40 de hauteur. Nous donnons ici une vue du canal dont la longueur totale est de 81 kilomètres et une photographie du cortège officiel sortant du tunnel.





Le 7 mai, anniversaire du torpillage du "Lusitania", on commémora à Londres ce crime allemand en promenant dans les rues une réduction du transatlantique.



Voici la sous-préfecture de Verdun. C'est une baraque en planches que le sous-préfet, M. Grillon, a fait construire dans un bois de l'Argonne et d'où il administre son arrondissement.

## SUR LE FRONT ORIENTAL

Quelques actions intéressantes mais tout à fait locales ont été signalées sur le front russe. Au sud-est de la gare d'Olyka, nos alliés ont quelque peu progressé et se sont consolidés sur le terrain conquis ; les contre-attaques allemandes ont toutes échoué. Une affaire plus sérieuse a eu lieu le 4 mai, au nord-ouest de Krochine, dans le secteur de Dvinsk. Après une violente préparation d'artillerie, les Allemands ont déclenché une offensive avec des effectifs importants contre le village de Doubrovka ; les Russes ont contre-attaqué vigoureusement et l'ennemi a pris la fuite laissant sur le terrain de nombreux morts et blessés.

En Galicie, lutte de mines et d'artillerie.

Le général Soukhomlinoff, ancien ministre de la guerre de Russie, a été arrêté et incarcéré à la forteresse Saint-Pierre-et-Paul sous l'inculpation d'abus de pouvoir, d'indolence criminelle, de dissimulation de la vérité dans ses rapports et de haute trahison.

En Asie Mineure, les Russes continuent leur progression plus lentement car les Turcs contre-attaquent incessamment. Dans la direction d'Erzindjian plusieurs de ces attaques ont été repoussées ; le 7 mai, les Turcs, sous la pression de nos alliés, ont dû abandonner toute leur première ligne de tranchées. Dans la direction de Diarbékir, les Turcs ont été délogés de la chaîne de montagnes qui se développe au sud de la région de Mouch ; leur droite a été obligée de se replier sur leurs réserves de Kharpout.

Mais l'avance la plus intéressante de nos alliés s'est produite vers la Mésopotamie aux confins de la Perse. Partant de Karmenchah, ils ont enlevé Kasr-i-Schirin, la dernière ville persane ; les voilà sortis des montagnes et la dernière résistance turque qui se produira à Chanikin vaincue, ils seront dans la plaine qui s'étend sur 150 kilomètres jusqu'à Bagdad. Les Turcs amènent des renforts vers cette ville et il faut s'attendre à une grande bataille qui sera sans doute décisive.



La première auto-mitrailleuse. Elle fut inventée et employée au Maroc par le capitaine Genty de la Touloubre, qui vient de mourir.

A Salonique, la nuit du 4 au 5 mai fut mouvementée ; un zeppelin, le L-Z 85, survola la ville vers deux heures ; pris sous les puissants projecteurs des cuirassés alliés, canonné par les navires et par les artilleurs du camp retranché il fut abattu. Le dirigeable allemand tomba en flammes dans les marécages ; son équipage, qui ne comprenait que douze hommes dont deux officiers, fut fait prisonnier. Diverses pièces du zeppelin, parmi lesquelles le pavillon allemand, ont été ramenées à Salonique où cet exploit des alliés a produit une profonde impression et un grand enthousiasme. L'un des officiers du zeppelin, le sous-lieutenant Schenkt, blessé par les projectiles, a été ramené à Toulon dans l'un de nos hôpitaux maritimes.

Une canonnade assez violente a eu lieu sur nos positions du secteur de Guevghele-Doiran. Les Allemands avaient occupé le village grec de Mayada ; une contre-attaque de nos troupes les a délogés. Quelques escarmouches se sont produites entre patrouilles le long de la frontière.

Du côté de l'Albanie, des actions ont eu lieu entre les troupes autrichiennes et les avant-postes italiens de Vallona.

Puis nos alliés ont attaqué avec des forces importantes sur la rive de la Vojoussa, près de Misoli ; une violente bataille s'est engagée ; l'artillerie lourde italienne s'est montrée fort active. Les Italiens attendaient avec confiance l'issue de cette première action.

Leur flotte a bombardé, le 8 mai, Durazzo ; de grands dégâts ont été causés dans les quartiers et dans les campements où sont concentrées les forces autrichiennes.

Ajoutons qu'en Tripolitaine, les troupes italiennes ont remporté un succès. Elles ont occupé, le 4 mai, sur la côte de la Cyrénaïque, Marra-Morisa, puis le port de Bardia, deux centres de ravitaillement pour sous-marins et de contrebande vers l'intérieur.

En Albanie, comme en Serbie, les troupes bulgares se livrent à des excès, commettant des atrocités qui soulèvent la population ; des troubles ont été signalés dans plusieurs districts.

On annonce qu'un sous-marin allemand a heurté une mine près de Varna et a sombré ; une partie de l'équipage a été sauvée par un torpilleur. Un sous-marin anglais a pénétré dans le Bosphore et a fait une apparition devant Constantinople.

EN VENTE :

LE RÉCIT HISTORIQUE DE

### L'ATTAQUE SUR VERDUN

Par le Commandant BOUVIER DE LAMOTTE (BREVETÉ D'ÉTAT-MAJOR)

Cette intéressante étude, éditée en brochure de 64 pages par le "Pays de France", développe, avec méthode et clarté, toutes les phases de la formidable bataille qui s'est livrée autour de Verdun du 20 février au 16 mars. De nombreuses photographies, croquis, plans et un portrait inédit du général PÉTAIN achèvent de faire de cet ouvrage un véritable document historique, consacrant la plus grande bataille livrée jusqu'à ce jour au cours de la guerre européenne.

PRIX DE L'EXEMPLAIRE : UN FRANC :: FRANCO : 1 fr 15

En vente au "Pays de France", 2, 4, 6, boulevard Poissonnière, et dans tous les kiosques et librairies vendant cet illustré.

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° 82, a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au Document paru dans le haut de la page 3 de ce fascicule et intitulé "L'attaque".

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





# La Guerre en Caricatures



## « SCHADENFREUDE »

— Non, jamais le beurre ne m'a paru si bon que cette année...

— ???

— Oui... en beurrant mes tartines, je pense tout le temps : « Ils n'en ont pas en Allemagne ! Ils n'en ont pas en Allemagne ! »

En français, nous n'avons pas de mot équivalent au mot allemand « Schadenfreude » qui veut dire : « Joie causée par la peine d'autrui ». (Les Gazettes.)



## UNE LETTRE DE GRETCHEN

— C'est déjà pas facile d'aller à Paris, hein?... Mais j'aime mieux vous prévenir qu'y trouver des jarretières comme ça, c'est impossible !...

On a trouvé, sur un prisonnier allemand, une lettre de sa femme qui lui écrivait : « Quand tu seras à Paris, ne manque pas, au moins, de m'envoyer des jarretières en vrai caoutchouc avec de gros choux rouges et verts ». (Les Gazettes.)