

4^e année. — N^o 178. —

LE NUMÉRO : 50 CENTIMES
PUBLICATION BI-MENSUELLE (le 1^{er} et le 15).

15 Mai 1918.



J'ai vu...



L'APPEL AUX ARMES !

Tableau de Roll, au salon de 1918. Fragment. Cl. Vizzavona.

FOP. 47

11

EPILEPSIE MALADIES NERVEUSES
Guérison radicale. Notice gratis.
NERVODONAL, 57, Av. Solfère, Paris

PELADE NOTICE GRATUITE
BENT, pharmacien
27 rue Malablan, Toulouse

Hygiène **CRÈME SIMON** Beauté
POUDRE
SAVON

FORCES INCONNUES
Avec la
RAYONNANTE, expédiée à l'essai, vous pouvez soumettre
une personne à votre volonté, même à distance. Dem
à M. STEFAN, 92, Bd St-Marc, Paris sur envoi n° 02. GRATIS

PILULES FOSTER QU'ATTENDEZ-VOUS?

Agissez quand il est temps

Les excès de fatigue, les grands chagrins, chez l'homme comme chez la femme, ont une grande influence sur l'organisme. Il est indispensable alors que les canaux des reins soient entretenus en bon état de façon à assurer un écoulement régulier et abondant des urines pour débarrasser le sang rapidement des déchets qui l'épaississent et causent la tête lourde, la faiblesse, les battements de cœur, l'oppression, les bouffées de chaleur au visage.



M^{me} ROZIER
(D'après photographie.)

Agissez pendant qu'il est temps, comme Mme Marie Rozier, garde-barrière à Portets (Gironde), qui nous écrit le 28 jan-

vier 1917: «Voilà bien six ans que je souffrais des reins et de la vessie, j'étais éveillée la nuit toute en sueur par des frissons, le matin j'étais abattue, sans courage et incapable de donner aucun effort. On m'avait traitée sans succès de façons bien différentes, quand j'eus recours aux Pilules Foster; j'ai éprouvé un grand soulagement presque aussitôt et un mois après mes souffrances avaient si bien diminué que je serais heureuse d'apporter du soulagement aux malheureuses qui souffrent comme moi».

Les Pilules Foster possèdent un pouvoir curatif merveilleux sur les reins et la vessie, parce qu'elles sont composées de produits agissant uniquement sur ces organes. L'inflammation et la congestion des reins, la cystite, l'émission des urines troubles, difficiles et douloureuses, le rhumatisme, accompagnés souvent de douleurs dans le bas du dos, sont le premier indice que vous devez sans retard en faire usage.

IMPOT SUR LES SPÉCIALITÉS

En raison de la hausse constante des matières premières, des frais de conditionnement et autres, nous ne pouvons plus prendre cet impôt à notre charge.

Prix des Pilules Foster :

3 fr. 50 la boîte ; six boîtes pour 20 fr., plus 0 fr. 40 d'impôt par boîte.

Dans toutes les Pharmacies ou franco sur réception du montant.

H. BINAC, Pharmacien, 25, rue Saint-Ferdinand, Paris-XVII^e

Commencez aujourd'hui; vous éprouverez un soulagement immédiat et vous aurez une guérison complète de votre

AFFECTION DE LA PEAU

Promptement absorbé par les pores, l'

ONGUENT FOSTER

calme l'irritation et fait disparaître l'inflammation. Son action microbicide, antiseptique et adoucissante portée sous les tissus cutanés, détruit le germe de l'infection. Son efficacité est remarquable dans les cas de :

Eczéma, Herpès, Dartres, Acanthosis, Urticaire, Démangeaisons, Croûtes d'Humour, Piqûres de Moustiques, Engorgements, Crevasses, Eruptions, Boutons, Varicelle globuleuse, Gourme, Vermicules des Enfants et toutes les affections de la Peau. Contre les Hémorroïdes il est sans rival.

Prix : 3 fr. 50 la boîte, six boîtes pour 20 fr., plus 0 fr. 40 d'impôt par boîte, dans toutes les Pharmacies ou r-

H. BINAC, Pharmacien
25, r. St-Ferdinand
PARIS XVII^e

Hellier



HERNIE



NOUVEAU BANDAGE PLUS de SOUS-CUISSE de RESSORT DORSAL
Contention parfaite — Fixité absolue

Envoi du Catalogue Franco - ESSAI GRATUIT - MEYRIGNAC Bié 229, rue St-Honoré PARIS

LE TRAVAIL Revue Mensuelle des Travaux manuels et d'agrément et des moyens d'en tirer Plaisir
CHEZ SOI Bien-être et profit. Un N° spécimen, 44 pages illustrées, 42.000 lignes d'idées pratiques et
L'ART D'EN TIRER PARTI Inscrivables franco 1 fr. en mandat ou timbres à QUIGNON, éditeur, 16, rue Alph.-Daudet, Paris (14^e)

LOCATAIRES mobilisés ou non, qui souffrez de la guerre

PROPRIÉTAIRES qui ne touchez plus VOS LOYERS

CONNAISSEZ VOS DROITS

et pour cela, achetez le volume (2 fr.):

DOIT PAYER QUI PEUT

Par ADRIEN PEYTEL

Docteur en droit Avocat à la Cour d'Appel

TOUS les CAS expliqués et résolus **SIMPLEMENT**

C'EST le guide pratique de la Loi sur les Loyers, indispensable pour demander des diminutions ou des exonérations de loyers, pour résilier ou proroger des baux, pour connaître les formalités à remplir et la procédure à suivre.

(Le volume : 2 fr.)

L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE
PARIS - 30, RUE DE PROVENCE - PARIS

6^e MILLE



JACQUES MORTANE
Rédacteur en chef de La Guerre Aérienne Illustrée

CHASSEURS DE BOCHES

Couverture en couleurs, par DAGUET

Les Origines de la Chasse : de Frantz à Guynemer. Guynemer. — Nungesser. — Dorme. — Heurteaux. Lenoir. — Lufbery. — Les as morts. — Deux as évadés : Pinsard, Madon. — Les as anglais. — Les as alliés. — Les escadrilles de chasse à fourragère. Les escadrilles de chasse citées, etc., etc.

Un volume in-18... .. net : 4 fr.

L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE, 30, Rue de Provence, PARIS

J'ai vu...

PUBLICATION BI-MENSUELLE (le 1^{er} et le 15)

ADMINISTRATION & RÉDACTION : 30, rue de Provence, PARIS. — (Tél. Bergère : 39-61 ; 39-62). — L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE

(Copyright by L'Édition Française Illustrée, Paris, 1918.)



EN PLEINE BATAILLE DE PICARDIE : SOLDATS ET CHEVAUX GARDÈRENT LE MASQUE PLUS DE VINGT HEURES AU MILIEU D'UN DÉLUGE D'OBUS TOXIQUES ET DE NUAGES DE GAZ ASPHYXIANTS



M. Mosnay, qui était maire de Mouilleron-en-Pareds en 1841.



M. Georges Clemenceau coiffé de son légendaire « bibi ».

LE CONSEIL MUNICIPAL DE MOUILLERON-EN-PAREDS

Ce sont ces conseillers qui envoyèrent à M. Clemenceau l'adresse constituant un véritable appel du sol natal. Assis : le maire M. Roger De Lattre de Tassigny, et son adjoint M. Augé, vénérable octogénaire. A droite : MM. Guédon et Chevallereau ; à gauche : MM. Millet et Bely, quatre des anciens camarades de jeux du jeune Georges-Benjamin Clemenceau.

AU VILLAGE NATAL
DE M. GEORGES CLEMENCEAU

Nové dans la verdure du vallon, tout enroulé de l'or de ses genêts et de ses ajoncs en même temps qu'argenté par ses aubépines en fleurs, Mouilleron-en-Pareds est dominé par une petite crête rocailleuse, longue de deux kilomètres — les Rochers, — d'où l'on découvre tout le Bocage.

C'est de ce petit village vendéen que dernièrement — les journaux l'ont annoncé, — fut adressée à M. Clemenceau cette lettre qui, par sa simplicité même, par la noblesse des sentiments qui l'ont inspirée, est l'appel le plus émouvant du sol natal à l'un de ses enfants :

« Interprètes des habitants de la commune de Mouilleron-en-Pareds, qui vous revendique hautement comme l'un des siens, le maire et le conseil municipal tiennent à vous exprimer à vous, monsieur le Président, leur illustre compatriote, toutes leurs respectueuses félicitations pour la confiance absolue et inébranlable que la France entière et ses alliés ont en vous à cette heure si grave et décisive où se jouent les destinées du monde entier.

« Cette confiance, vous l'avez acquise par votre énergie, votre prestige et votre langage de chef ; elle exalte au plus haut point le courage de nos vaillants soldats et nous fait entrevoir pour bientôt une paix glorieuse, prix de tant d'héroïques sacrifices. »

Ému par ce message d'amitié signé par tout le conseil municipal de son village natal, le Tigre ne pleura pas, mais de sa main, sans vouloir confier ce soin à quelque dactylographe indifférente, il répondit, — couvrant son papier à lettres de ratures nerveuses et même d'un gros pâté d'encre, — par un beau cri d'espérance que le conseil municipal mouilleronnais a décidé de transcrire sur son livre des délibérations, « afin que son souvenir reste gravé dans les archives de la commune, si fière de la place glorieuse qu'aura occupée un de ses enfants dans l'histoire de cette grande guerre. »

LA MAISON DU GRAND-PÈRE

La maison, où il y près de 80 ans vint au monde celui que toute la France regarde au

jourd'hui comme le seul homme capable d'assumer les terribles responsabilités du pouvoir, est encore telle qu'elle était lorsqu'elle appartenait à M. François Gautreau, le grand-père maternel de M. Clemenceau. Ses murs ont pu être recrépis à la chaux, ses volets verts repeints plusieurs fois ; les vieux du village la voient toujours comme à l'époque où, accroché aux jupes de sa mère, le plus rageur de leurs camarades de jeux descendait de carriole, arrivant de la ville avec ses deux frères Albert et Paul et ses deux sœurs pour venir passer quelques jours de vacances au village natal. Seule, la porte d'entrée donnant rue de la Chapelle s'aurole d'un soleil assez primitif à travers les rayons duquel se lit le nom du boulanger Michonneau, le nouveau maître du logis, celui-ci l'ayant acquis, voilà dix-huit ou dix-neuf ans.

de Mme Delestrée, la cousine du président du Conseil, laquelle cousine tenait la maison du grand-père Gautreau.

Médecin à Nantes, le docteur Paul Clemenceau (sans accent sur l'e) de la branche des seigneurs du Colombier et portant de ce fait dans ses armoiries : « coupé au un de gueules à une clef d'argent, au deux d'argent à un sceau de gueules », villégiaturait à Féolle, entre Sainte-Hermine et Chantonay. Sa femme, Sophie-Eucharis-Emma Gautreau, fille d'un propriétaire de Mouilleron qu'il avait épousée en 1839, vint faire ses couches chez son père, et c'est ainsi que, le 28 septembre 1841, à neuf heures et demie du soir, Georges-Benjamin Clemenceau vit le jour dans la grande chambre à deux fenêtres donnant sur le jardin, à l'unique étage de la maison Gautreau. Le docteur Clemenceau alla faire sa déclaration à la mairie deux jours plus tard, assisté de deux témoins, le menuisier Jacques Chabirand et le boulanger Pierre Augé.

L'ACTE DE NAISSANCE
DE M. CLEMENCEAU

Le registre des naissances de la mairie de la petite commune qui, en 1841 était encore toute pleine des souvenirs des terribles combats que s'y livrèrent Bles et Chouans en 1793, mentionne ainsi l'événement :

No 76. Naissance de Georges-Benjamin Clemenceau du 28 septembre 1841.

L'an mil huit cent quarante et un, le trente septembre sur les cinq heures du soir, devant nous, maire, et officier de l'état civil de la commune de Mouilleron-en-Pareds, canton de la Châtaigneraie, département de la Vendée, est comparu Monsieur Paul Clemenceau, médecin, domicilié à Nantes ; lequel nous a présenté un enfant du sexe masculin, né du vingt-huit de ce mois, à neuf heures et demie du soir, au domicile de Monsieur François Gautreau, propriétaire en ce bourg, — de lui déclarant et de dame Sophie-Eucharis-Emma Gautreau, son épouse ; et auquel enfant il a déclaré vouloir donner les prénoms de Georges-Benjamin ; les dites déclaration et présentation à nous, faites en présence des sieurs Pierre Augé, boulanger, âgé de cinquante-deux



Les moulins des Rochers, à Mouilleron, qui sont le but des promenades préférées de M. Clemenceau.

ans, Jacques-Lazare Chabirand, menuisier, âgé de trente ans, les deux domiciliés au bourg de Mouilleron et amis du père de l'enfant; et ont les comparans signé avec nous après lecture du présent acte.

Signé : B. Clemenceau, Augé, Chabirand et Mosnay, maire.

CEUX DU BOCAGE

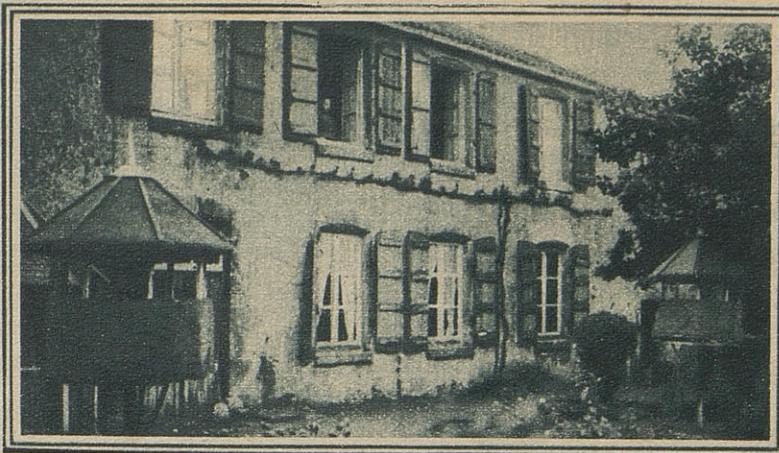
C'est d'une famille de « bleus » vendéens que sort M. Clemenceau. Il y a trouvé la tradition révolutionnaire que ses études, la nature de son esprit, devaient le porter à élargir. Tout enfant il a vu son père arrêté au 2 Décembre. Il a reçu une éducation à laquelle toute idée mystique est demeurée étrangère. Dans une biographie qu'il a faite de Clemenceau, Camille Pelletan a peint à grands traits les habitants du Bocage :

Les populations qui vivent au fond de la vieille Gaule, écrivait-il, sur l'angle de granit que la France enfonce dans l'Océan, sont solides et résistantes comme le sol qui les porte. Là, les convictions s'obstinent. Point de changements soudains. En Bretagne, dans la Vendée, ce morceau de Bretagne coupé par la Loire, les idées pénètrent plus lentement; mais, quand elles ont pénétré, elles jettent de profondes racines et on ne les arrache plus. C'est là que les divisions politiques devaient être acharnées. Les partis s'y heurtent roc contre roc. La Révolution a mis près d'un siècle pour commencer à mordre sur les éléments royalistes de cette région. Mais dès la première heure elle y avait ses fidèles, d'autant mieux trempés qu'ils ont toujours vécu en face de l'adversaire. Même énergie, même tenacité de parti et d'autre. En face des chouans égayés dans notre siècle se dresse tel républicain qui semble dater de la Convention: on dirait un portrait de 92 sorti de son cadre...

L'attitude des Mouilleronnais à l'égard de leur concitoyen vérifia d'ailleurs le jugement de Camille Pelletan, car jusqu'à cette heure d'Union sacrée où il apparut comme l'homme de la situation, le sénateur du Var était quelque peu tenu en suspicion par les gens du Bocage, qui ne lui pardonnaient pas son impiété et qui ne toléreraient pas qu'il fût l'ami de l'Angleterre! Tandis qu'aujourd'hui...

LE RETOUR AU PAYS

Chaque fois qu'il venait à Mouilleron il restait isolé. Il y a dix-huit ans, lorsqu'il y revint pour la première fois, seul l'instituteur l'accompagna dans sa visite aux lieux de son enfance. Et pourtant, à ce moment-là, il était déjà le redouté « tombeur de ministères » et le « Warwick des Présidents de la République ». Puis il était devenu ministre de l'Intérieur, président du Conseil. Une rapide automobile l'amena un beau jour à Mouilleron avec trois ou quatre personnes. Il s'engouffrait dans la maison natale, se promenait sous la tonnelle de vignes qui traverse le potager, reconnaissait le poulailler, les pigeonniers, sa chambre de garçon lorsqu'il était élève au collège de Nantes, la grande salle à manger où il faisait servir les provisions apportées, ne prenant que le succulent pain du boulanger Michonneau, et ne buvant, lui, que de l'eau, il laissait prendre à ses compagnons deux bouteilles de La Folle, ce bon petit vin blanc du pays qui disparaît,



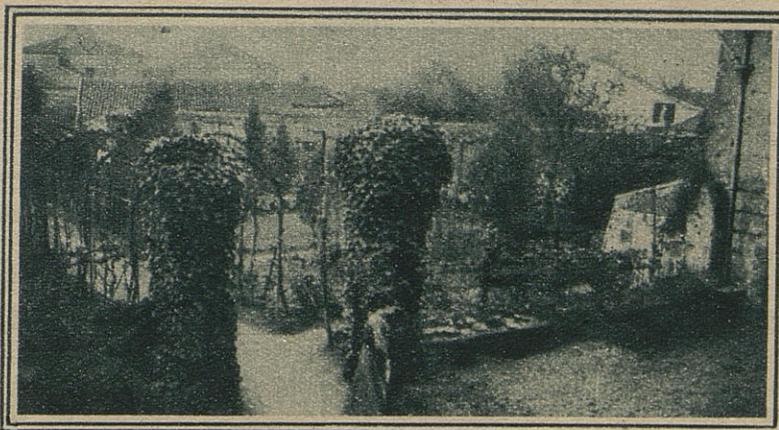
L'ANCIENNE MAISON GAUTREAU, A MOUILLERON-EN-PAREDS

Les deux fenêtres ouvertes sont celles de la chambre où M. Clemenceau vint au monde, le 28 septembre 1841. A gauche, la chambre de jeune homme du futur tribun.



LA VIEILLE BONNE DU GRAND-PÈRE

La Jeanneton (Mme Jeanne Tisseau), qui servait voilà 60 ans chez les grands-parents de M. Georges Clemenceau, montre à ses petits-enfants le dernier portrait de celui qu'elle connut bien jeune.



LE JARDIN DE LA MAISON NATALE

C'est dans ce jardin que M. Georges Clemenceau, chaque fois qu'il vient à Mouilleron-en-Pareds, aime à se promener de long en large, sous la grande tonnelle de vignes.

hélas! Jamais, à chacune de ses visites, il n'a manqué d'aller voir ceux qui l'avaient connu enfant, principalement les vieilles bonnes de sa grand'mère et le fils de l'une d'elles, Julien Cottereau, avec lequel il jouait tout gamin. Une seule servante de la grand'mère Gautreau vit encore, la Jeanneton, maintenant la mère Tisseau, qui a 77 ans, le même âge que le président et qui demeure au petit hameau du Redoux. Un pieux pèlerinage que n'oubliait pas non plus M. Clemenceau, c'était la classique excursion des Rochers. Grimpant allègrement le sentier pierreux, il allait revoir de près les huit moulins à vent dont les bras aujourd'hui sont presque tous immobiles, mais qui, il y a un demi-siècle, tournaient pour broyer tout le blé que les fermiers de la région y apportaient.

LES ANCIENS DU VILLAGE

Depuis quelques mois — et surtout depuis les derniers jours de mars, — le Tigre a définitivement conquis les Mouilleronnais qui ne voient plus en lui que le sauveur de la nation. Parmi les quinze conseillers municipaux qui signèrent l'adresse, un octogénaire, M. Augé, fils de ce boulanger qui fut témoin à la déclaration de la naissance de M. Georges-Benjamin Clemenceau, adjoint depuis 40 ans au maire de Mouilleron, et quatre septuagénaires encore très robustes : MM. Guedon, Chevallereau, Millet et Bely, se rappellent avec attendrissement le batailleur de jadis qui ne craignait pas de résister à dix ou douze garnements, les plus solides du village et qui, naturellement, ne rentrait jamais chez son grand-père sans de lamentables accrocs à ses vêtements.

Quant au maire, M. Roger De Lattre de Tassigny, qui envoya à M. Clemenceau l'adresse des 15 membres de son conseil municipal, il avait remplacé à la mairie, en 1911, son beau-père M. Hénaut, lequel avait succédé, cinquante-deux ans auparavant, à son propre beau-père, M. Mosnay, maire lui-même depuis trente-deux ans et ayant, de ce fait, reçu la déclaration de naissance de Georges-Benjamin.

Ainsi, dans ce bourg, trois hommes seulement ont, depuis quatre-vingt-onze années, assuré les fonctions de maire qu'ils se sont transmises de gendre en gendre. On ne change pas souvent dans le Bocage!

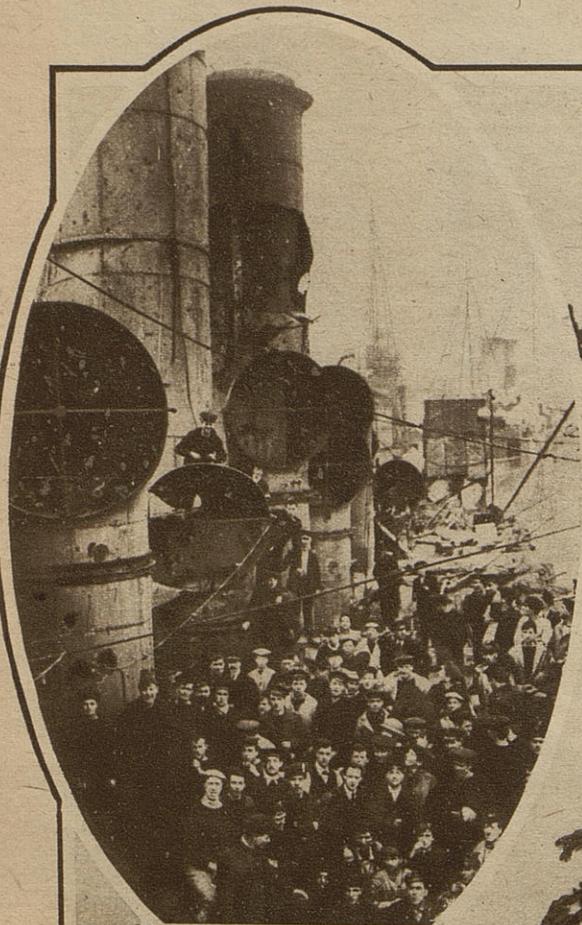
Ce qui n'y varie pas non plus, ce sont les sentiments de courage et l'amour de la patrie. Sur les contingents prélevés, depuis 1914, dans cette agglomération de 1 600 âmes, on compte déjà 47 morts et 14 disparus. Et, parmi les survivants, à commencer par le capitaine de dragons De Lattre de Tassigny, le fils du maire, qui, la poitrine trouée d'un coup de lance à Pont-à-Mousson eut encore la force de tuer les deux uhlands qui l'avaient assailli, et qui plus tard — passé sur sa demande dans l'infanterie, pour donner l'exemple, — à la tête de sa section, captura sept cent-cinquante Allemands dans une caverne, on compte deux officiers partis simples soldats à la mobilisation, plusieurs chevaliers de la Légion d'honneur et de nombreuses médailles militaires et croix de guerre.

Si les Mouilleronnais sont fiers du Tigre, celui-ci peut donc aussi avoir de l'orgueil d'être un Vendéen de Mouilleron-en-Pareds!

Henry COSSIRA.

J'ai vu.

LE « VINDICTIVE » REVENANT DE L'ATTAQUE DE ZEEBRUGE



Le retour du « Vindictive » :
l'équipage sur le pont.

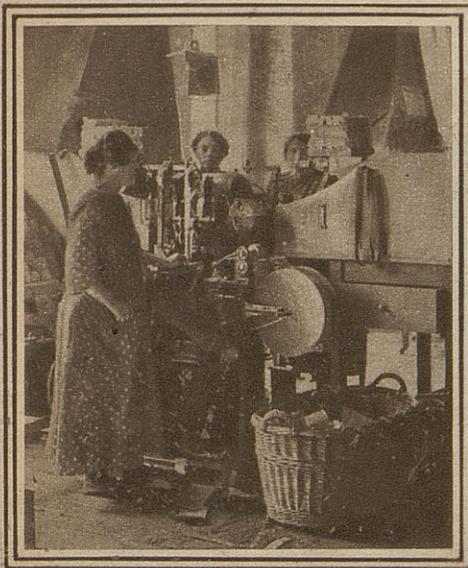


Le vice-amiral
Roger Reyes
qui dirigea l'opération.



Une des cheminées
du « Vindictive » déchiquetée par les obus.

Nos lecteurs savent que pendant la nuit du 23 avril, une escadrille franco-anglaise, sous les ordres du vice-amiral Roger Reyes, vint embouteiller Zeebrugge, véritable nid d'où les sous-marins allemands partaient écumer la Manche. Ce fut un magnifique succès auquel la marine française contribua vaillamment. Il fait honneur à l'héroïsme des combattants autant qu'à la science du chef éminent qui prépara cette vigoureuse opération.



La machine à paquetage au travail.



Le montage des paquets pour le scaferlati.

A PROPOS DE LA CRISE DU TABAC

C'EST la grande crise de l'arrière. Au près de celles-là toutes les autres, celles du pain, de la viande, des légumes, des vêtements, du théâtre, du cinéma même, ne comptent guère pour un fumeur impénitent. Aussi que de fumeurs sont malheureux !

Mais d'abord, en ce moment, le premier devoir des gens de l'arrière, des fumeurs surtout, est de supporter généreusement les quelques privations que l'on nous impose. Elles sont nécessaires et ceux qui grillent cigares ou cigarettes, contrairement à ce que la plupart d'entre eux s'imaginent, ne s'en porteront pas plus mal si on leur impose une réduction de leur consommation habituelle. D'autant plus que cette réduction représente un fret disponible que l'on utilise pour notre ravitaillement en hommes, en matériel de guerre, en blé, bien plus indispensable à notre vie nationale que les feuilles à Nicot.

LES CAUSES DE LA CRISE : ON FUME PLUS, ON IMPORTE MOINS, ON PRODUIT PEU.

Le tabac nous vient de France et de tous les pays du monde, principalement de l'Amérique du Nord. Ainsi les trois provinces des États-Unis, le Kentucky, le Maryland et la Virginie, fournissent à elles seules plus des deux tiers de nos importations. Le Mexique, le Brésil, nous fournissent également des feuilles. Quant aux autres tabacs exotiques, nous les recevions avant la guerre de l'Ukraine (tabac russe), de l'Asie-Mineure (Levant), de la Hongrie, Sumatra, Java, le Caucase, Cuba, nous font également des envois.

Or, si l'exportation est réduite, la culture française produit, elle aussi, moins qu'en temps normal. Elle est tombée de 25 millions de kilogrammes à 15 millions et même à 14 millions l'an dernier. Toutes nos fabriques ont produit, en 1913, 30 millions de kilogrammes de tabac à fumer et 4 200 000 kilogrammes de cigarettes, à raison de 1 000 cigarettes au kilogramme. Il est naturel que ces quantités ne puissent plus être atteintes.

D'autant plus que la consommation demande du tabac à priser, du tabac à mâcher et des cigares encore pour faire face à tous ces besoins qui représentent un total de 45 millions de kilogrammes de tabac manufacturé nécessitant un approvision-

nement de 55 à 60 millions de kilogrammes de feuilles.

Grâce aux stocks constitués par l'administration, l'année 1917 put manufacturer 55 millions de kilogrammes de tabac ; la crise date seulement de décembre 1917. Elle est due à la diminution de la production française et à la réduction des importations, et surtout à une forte augmentation de la consommation sur le front où, en particulier, la ration journalière de scaferlati de troupe a été portée à 20 grammes au lieu de 10. En temps de paix, la troupe consommait 2 500 000 kilogrammes de tabac. Actuellement cette consommation s'élève à 20 millions de kilogrammes. Il est donc resté l'an dernier 35 millions de kilogrammes pour le public, alors que l'on avait acheté de 70 à 75 millions de kilogrammes de feuille.

Quant aux approvisionnements qui, en temps normal, suffisent pour satisfaire à une consommation de six mois, il a fallu en diminuer l'importance à cause du manque de fret disponible, réservé pour un meilleur usage. De plus, la crise des transports intérieurs laisse dans nos ports pendant un temps plus ou moins long une quantité de feuilles qui manquent dans nos manufactures.

Enfin il convient d'admettre que, en dehors du tabac dit de cantine, nos poilus reçoivent de leurs familles de grandes quantités de tabac ordinaire et surtout des cigarettes. Il y a donc un déplacement de l'arrière à l'avant, au détriment du civil par conséquent, qui intervient encore pour augmenter l'importance de la crise. C'est au civil à se mettre la ceinture !

Il se précipite alors sur les cigares. Patience. Après la crise du tabac à fumer, nous avons eu celle des cigarettes et nous aurons celle des

cigares. Bons fumeurs, écoutez la voix de la raison. Dès maintenant, et de vous-mêmes, imposez-vous une réduction de moitié dans votre consommation journalière ; alors vous ne serez plus victimes d'aucune crise. Que la pipe, la cigarette ou le cigare vous sembleront délicieux, pris à dose raisonnable ! Les volutes bleues s'envoleront plus lentement et le rêve se prolongera en s'idéalisant, comme celui que nous laisse l'art dans ses manifestations les plus parfaites.

L'HISTOIRE DU TABAC : CHRISTOPHE COLOMB LE DÉCOUVRIIT AVEC L'AMÉRIQUE.

Parlons un peu de *lui* maintenant, du héros du jour. D'où vient la plante ? D'Amérique elle fut importée en Europe par Christophe Colomb, singulièrement étonné de voir les naturels, hommes et femmes, de l'île de Cuba, aspirer la fumée d'un rouleau de feuilles sèches en combustion qu'ils tenaient à la bouche. Ils l'appelaient *petun* et lui attribuaient toutes sortes de vertus, guérissant tous les maux. Il était brûlé dans les cérémonies religieuses comme l'encens chez nous et sa fumée intervenait dans les assemblées de chefs pour décider de la paix ou de la guerre. Les Indiens en tiraient aussi le poison dans lequel ils trempaient leurs flèches pour les rendre mortelles.

Les premiers fumeurs européens furent les compagnons d'Améric Vespuce, de Magellan, de Cortez. Par eux les graines furent introduites en Europe.

LA CULTURE DU TABAC EN FRANCE

La culture du tabac n'est autorisée en France que dans 25 départements dont la Dordogne, le Lot-et-Garonne, l'Isère, la Gironde, le Lot, le Pas-de-Calais, le Nord, l'Ille-et-Vilaine, sont les plus producteurs. Les surfaces cultivées atteignent à peu près 17 000 hectares et le nombre des planteurs est d'environ 55 000. Tous les tabacs n'ont pas la même qualité qui dépend de la teneur des feuilles en nicotine substance essentiellement caractéristique de tabac. Ceux du Lot, du Nord, du Lot-et-Garonne, du Pas-de-Calais des Alpes-Maritimes et du Var, sont les plus chargés de nicotine ;



Un atelier de hachoirs à la manufacture de Châteauroux

seuls, les tabacs de Virginie, de la Havane, du Kentucky, peuvent leur être comparés à ce point de vue. Mais les uns et les autres ont un arôme particulier qu'ils doivent à la nature du sol.

La culture exige beaucoup de soins. On procède à l'établissement des semis auquel fait suite le repiquage des plants sous la direction de l'administration des manufactures de l'Etat. La pousse de la plante est surveillée de très près; elle subit l'épamprement (enlèvement des feuilles, pour n'en laisser qu'une quantité fixée par la loi et qui varie avec les cultures); l'écimagé (suppression du bourgeon terminal producteur de fleurs et de graines); l'ébourgeonnement (enlèvement des bourgeons qui se forment à la naissance des feuilles).

La récolte a lieu de 80 à 125 jours après la plantation en pleine terre. On enlève les feuilles une à une, on les trie: feuilles du bas, feuilles moyennes, feuilles du haut; puis elles passent au séchoir et subissent une longue série de manipulations très délicates avant d'être mises en *manoques*, ou paquets de 50 feuilles reliées par leur base, qui sont livrés à l'Etat sous cette forme.

CE QU'EST UN PAQUET DE "CAPORAL". LES MULTIPLES MANIPULATIONS QU'IL EXIGE

Si la culture du tabac présente quelque analogie avec celle du vin en raison de l'existence de vrais crus, l'industrie s'en écarte totalement. Alors que les mélanges de vins de crus différents ne donneraient que des boissons incommensurables, les mélanges de provenances différentes de tabacs permettent de constituer des qualités fort appréciées des fumeurs. C'est



L'atelier des « masses » où le tabac haché perd son goût de foin après un mois de séjour.

ainsi que notre scaferlati ordinaire ou caporal comprend des tabacs de Kentucky, de Maryland, du Levant, du Lot-et-Garonne, du Pas-de-Calais, de la Dordogne, de l'Algérie, etc.

On commence, dans les manufactures de l'Etat, par enlever les pédoncules des feuilles (écabochage), à l'aide d'une couteau actionné mécaniquement; puis on secoue les manoques pour les débarrasser de leurs poussières: c'est l'épouillage auquel fait suite le mouillage et le capsage; mise des feuilles dans le même sens avant de passer à la machine à hacher. Les mélanges se font dans un bac, séparé par des cloisons où les feuilles abandonnent leur humidité. Le lendemain on les hache au hachoir d'où les fils de tabac tombent dans un panier. A la suite de cette opération, le tabac se présente sous sa forme utilisable; mais il est encore trop humide. Une dessiccation définitive s'impose. Elle s'effectue à l'air sec, à une température variant de 70 à 110°, dans un *torréfacteur mécanique*, gros cylindre de tôle animé d'un mouvement de rotation autour de son axe au-dessus d'un foyer; l'air chaud cir-

cule en permanence et le tabac, lentement poussé par des ailettes, tombe à l'arrière.

Mais il est chaud. On le refroidit dans un *sécheur*, assez semblable au torréfacteur, parcouru par un courant d'air froid. Toutes les poussières sont en même temps éloignées par le courant d'air et le tabac se présente alors avec toutes les qualités requises. Les opérations ne sont d'ailleurs pas terminées. Des toiles le transportent dans l'atelier de *masses* où il est accumulé sur le plancher par 20 000 ou 25 000 kilogrammes; le séjour en *masses*, qui dure un mois, lui fait perdre le goût de

foin qu'il a acquis pendant la torréfaction. Il ne reste plus qu'à le mettre en paquets. Ce travail est confié à des machines inventées par M. Belot. Un ouvrier pèse le tabac et le jette dans un entonnoir; il est comprimé et d'autres organes entraînent le papier, le refluent et le ferment sur le cube de tabac; la bande de papier à vignette s'enroule ensuite autour du paquet et se colle. L'ouvrier recoit le paquet terminé. Une machine fournit 450 paquets de 40 grammes à l'heure.

Enfin, le poids de chaque paquet de tabac de 40^{gr},5 à 41^{gr},5, est vérifié sur une balance automatique qui rejette ceux qui sont trop lourds ou trop légers.

On voit combien les manipulations dont l'ensemble est destiné à rendre agréable la fumée que produit la combustion directe d'une feuille de tabac sont longues et délicates. Les tabacs français, qui ont acquis une réputation universelle, sont redevables de leurs qualités au monopole qui en surveille étroitement la culture et la fabrication.

LÉON FOURNIER.

EN MARGE

DE LA GUERRE



Le dénombrement des 750 prisonniers allemands faits par les Belges lors de leur victoire du 18 avril à Merckem.



Marthe Vallée, la délicieuse danseuse-étoile applaudie, aux Foli s-Bergère, dans la Revue: "Quand même".



L'équipe des aviateurs italiens de l'escadrille de bombardement Caproni, combattant actuellement sur le front français.



Henry Cécard a été élu à l'Académie Goncourt (celle des Dix).



L'affaire du Bonnet Rouge devant le Conseil de guerre de la Seine. Au banc des accusés: 1. Joucla, 2. Jean Goldsky, 3. l'administrateur Duval, 4. Marion, 5. Jacques Landau.



M. Delanney a quitté la préfecture de la Seine.



M. Louis Barthou, qui a été élu à l'Académie française.



Mgr Baudrillart vient d'être élu à l'Académie française.



M. Autrand, qui est nommé préfet de la Seine.



Le cycliste Darragon, qui s'est tué en course.



M. Canal, le nouveau préfet de Seine-et-Oise.

J'ai vu.

L'EX-TZAR DE TOUTES LES RUSSIES SOUFFRE DU FROID DANS SON "PALAIS" DE TOBOLSK



De tous les rois en exil, le faible Nicolas Romanoff est un de ceux sur qui la main de la destinée s'est le plus lourdement abattue. A Tobolsk, en Sibérie, d'où l'on va le transférer à Ekaterinnenbourg pour le mieux surveiller, il coule des jours mélancoliques dans un "palais" qui ne rappelle que de très loin les fastes du Palais d'Hiver de Petrograd. Des détails lamentables arrivent. Le froid, qui se fait durement sentir pendant les longues soirées de l'hiver russe, rend

intenable certaines parties de l'habitation et la famille impériale est obligée de se réfugier dans la salle des domestiques. Le délicat petit prince Alexis, l'ex-tzarevitch, passe presque toutes ses journées couché. On a moins froid au lit. Voici, évoquée par notre collaborateur Simont, une soirée de la famille impériale. Autour du lit du tzarevitch : sa mère la tzarine et ses sœurs les grandes duchesses. Au pied du lit : le tzar. Dans le fond : les sentinelles baïonnette au canon.

J'ai vu.

LE PORT DE BORDEAUX⁽¹⁾

Par Charles CHAUMET, député de la Gironde, ancien ministre de la Marine.



Quant aux ateliers de réparation du port de Bordeaux, il en est dont l'importance est connue même

au delà de nos frontières.

Ce sont en même temps des chantiers de construction : Dyle et Bacalan disposent de 3 cales de lancement pour navires de 90 mètres de long et 4 cales pour des bateaux de 45 mètres de long. De nombreux contre-torpilleurs, remorqueurs, dragueurs, y ont été construits.

La Société des Chantiers de la Gironde comprend 4 cales de construction mesurant 160 à 200 mètres de long. Elle a fourni de nombreuses unités de tous les types à la marine française et aux marines étrangères. Elle a construit les types récents et les plus puissants des cuirassés modernes.

Enfin, la Société des Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-Ouest dispose actuellement de 3 cales de 126, 127 et 140 mètres de long. Une quatrième cale de 145 mètres de long est en voie d'achèvement et la construction d'une cinquième cale de 160 mètres est prévue pour un avenir très prochain.

◆ ◆ ◆

Cet aperçu un peu aride des ressources du port de Bordeaux explique sa prospérité trop souvent méconnue. Il prouve que la Chambre de Commerce a géré avec intelligence les intérêts maritimes dont elle avait la charge. Mais, pour apprécier à sa valeur son action bienfaisante, il ne suffit point de regarder en arrière dans le passé, il faut aussi, il faut surtout considérer l'avenir.

Cet avenir, la Chambre de Commerce de Bordeaux ne s'en est pas seulement préoccupée. Elle l'a, on peut dire, assuré avec l'appui et le concours financier du Conseil général de la Gironde et du Conseil municipal de Bordeaux. L'entente des trois grands corps constitués, favorisée et soutenue par l'accord loyal des journaux de toutes opinions, qui ont, avant la lettre, pratiqué l'union sacrée pour assurer la défense des intérêts économiques, cette entente a permis d'élaborer le programme général d'amélioration et d'extension du port, de le faire aboutir dans le plus bref délai. Elle demeure la garantie des progrès futurs. Puisse-t-elle être un exemple salutaire pour tous nos concitoyens ! L'effort de tous les Français sera si nécessaire, au lendemain de la guerre, pour reconstituer la richesse nationale !

Le programme de travaux déclarés d'utilité publique par la loi du 15 juillet 1910 comprend essentiellement :

1° L'approfondissement des passes du fleuve ;

2° Des travaux d'amélioration du port proprement dit :

a) Transformation et prolongement des anciens quais en rivière de la rive gauche ;

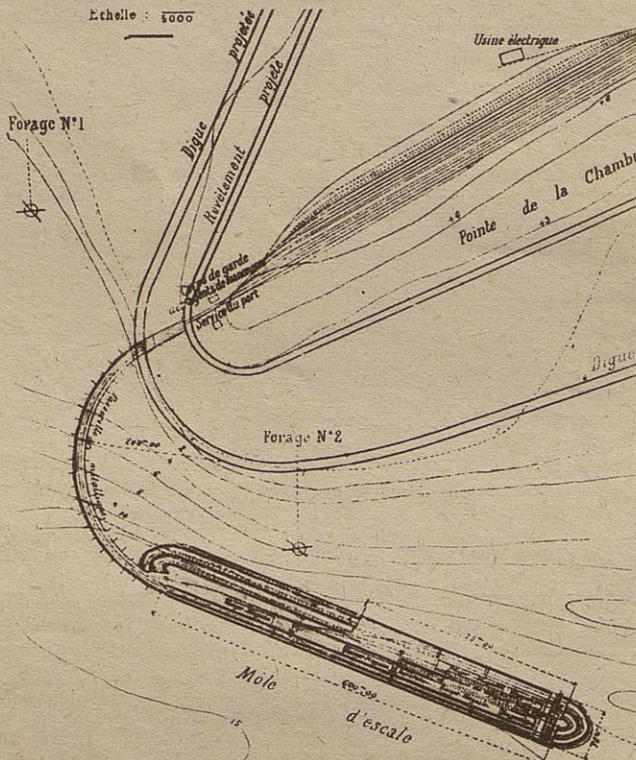
b) Agrandissement du bassin à flot n° 2 pour la construction de 5 nouvelles darses avec création, au droit de la fosse profonde de Grattiquina, d'une nouvelle entrée reliée par un canal maritime au bassin agrandi, et construction d'une autre forme de radoub ;

c) Divers travaux accessoires, tels

(1) La première partie de cet article a paru dans notre dernier numéro.

que : l'allongement de la forme de radoub n° 1 ; la construction de cales de batellerie, la transformation de la cale du Médoc en quai vertical. 3° Rachat des appontements de Pauillac.

Dès cette époque on avait aussi envisagé l'établissement d'une station d'escales au Verdon. Une loi nouvelle, en date du 21 avril 1914, l'a décidé. Les dépenses prévues en exécution de la loi du 15 juillet 1910 étaient de 20 millions pour les dragages, de 60 millions pour les ouvrages du port. Celles prévues pour le Verdon étaient de 24 millions. Ces sommes seront évidemment insuffisantes. De nouvelles combinaisons financières devront être étudiées. Mais on trouvera aisément les sommes nécessaires à l'exécution de ces travaux, car ils sont de « ceux qui paient », comme disent nos



LE PORT DU VERDON AVEC SON MOLE D'ESCALE.

amis anglais. La guerre a naturellement empêché ou plutôt retardé l'exécution de ce programme.

On a bien commencé les travaux d'amélioration du fleuve entre Bordeaux et Pauillac et obtenu des résultats très intéressants sur les passes de Bassens, du Caillou et du Bec d'Ambès. Mais on n'a pu encore utiliser un important matériel de dragage qui avait été construit et livré (sauf un de ces deux refouleurs, d'ailleurs presque achevé).

On a transformé la cale du Médoc et construit le quai de Bourgogne qui peut recevoir

des navires de 8 mètres à 8^m,50 de tirant d'eau. Mais, en ce qui concerne l'écluse et le canal de Grattiquina, les expropriations et les études étaient en cours au début des hostilités. Elles sont suspendues.

Pendant la guerre, en se prolongeant sa imposé au port de Bordeaux comme à ceux de Marseille, de Saint-Nazaire, du Havre, la nécessité de faire face à un trafic intense. Il a fallu improviser des installations nouvelles :

A Pauillac, un poste charbonnier avec outillage mécanique a été établi. Il doit être raccordé à la ligne de Bordeaux au Verdon. L'outillage hydraulique des appontements publics a été accru. Un hangar de 900 mètres carrés, un stockage de 12 000 mètres cubes ont été aménagés par le service des poudres, ainsi que deux magasins en bois de 1 500 mètres carrés par le service du ravitaillement civil. Un faisceau de voies de desserte va être établi.

A Blaye, deux appontements ont été construits. Ils desservent deux gares de stockage de 10 000 mètres cubes environ établis pour les charbons.

En Queyries, un poste supplémentaire de 120 mètres, en cours d'exécution, sera achevé avant la fin de l'année.

Mais c'est surtout à Bassens qu'ont été exécutés les travaux les plus remarquables avec une très exceptionnelle rapidité. Neuf cents mètres d'appontement, autorisés le 4 octobre 1915 et le 21 février 1916, sont actuellement utilisés par des navires de 7 mètres à 7^m,50 de tirant d'eau. Ils sont desservis par 19 000 mètres de voies ferrées, dont 4 880 mètres se raccordent avec la ligne Paris-Bordeaux.

On travaille actuellement à allonger de 350 mètres en amont ces appontements, on aura ainsi dix postes de 125 mètres pourvus d'un outillage indispensable.

De leur côté, les Américains construisent en aval dix nouveaux postes, avec un outillage indépendant, de nombreuses voies de service et une grande gare particulière.

Enfin, la Compagnie Générale Transatlantique a été autorisée à construire, à l'extrémité de la digue de Bassens, un appontement pour desservir un parc à charbon. Elle a concédé ces installations à l'Union commerciale de Bassens qui a de vastes projets dont nous dirons un mot tout à l'heure.

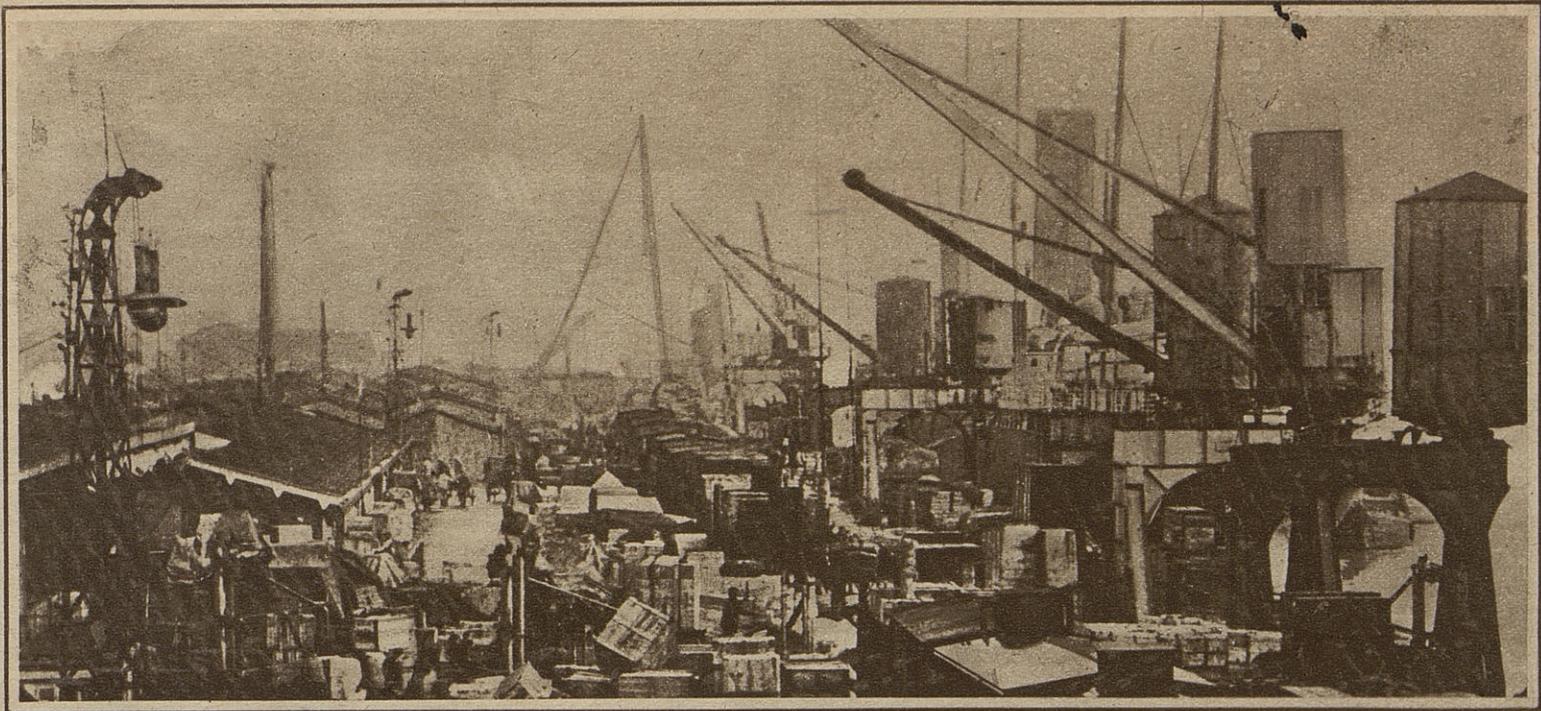
◆ ◆ ◆

Le succès des installations improvisées de Bassens a incité les Bordelais à redoubler d'efforts pour compléter et améliorer encore l'outillage de leur port. Certes, ils entendent poursuivre l'exécution du programme de 1910, construire de nouvelles darses, établir le canal de Grattiquina. Mais ce sont là des travaux considérables qui ne seront pas achevés avant huit ou dix ans. On ne peut attendre si longtemps. Il faut se préparer dès maintenant à recevoir passagers et marchandises.

La Chambre de Commerce l'a bien compris. Elle vient de mettre au concours l'exécution des projets du Verdon. Un môle de 300 mètres permettra d'accueillir les paquebots d'escale de 12 mè-



VOILIERS DÉBARQUANT DES MARCHANDISES SUR LES QAIS D'ACCOSTAGE.



LES QUAIS D'UN GRAND PORT MODERNE : DES GRUES PUISSANTES DÉCHARGENT
LES CARGOS QUI AMÈNENT A BORDEAUX DES MARCHANDISES DE TOUS LES PAYS

res de tirant d'eau, c'est-à-dire ces monstres marins construits par l'Angleterre et l'Allemagne et qu'aucun de nos ports français ne pouvait jusqu'ici recevoir. Une gare modèle, dont les plans ont été établis par la Compagnie du Midi, abritera les voyageurs et les colis précieux et les transportera à Paris par trains rapides, sans transbordement, grâce au chemin de fer de ceinture, achevé pendant la guerre et déjà livré à l'exploitation.

Le Verdon sera le premier avant-port de Bordeaux. Puis, en remontant le fleuve, les navires trouveront toute une série d'installations parfaitement outillées. Pauillac, Blaye, Bassens, et aussi sans doute, très prochainement Grattquina. Car, en attendant l'établissement du canal, la Compagnie du Midi, reprenant un intéressant projet de M. Hersent, propose d'établir sur la rive gauche une série d'appontements reliés à tous les réseaux et pourvus de l'outillage le plus perfectionné.

En arrière de ces appontements, dans les environs du canal projeté, tout au long du chemin de fer de ceinture, de nombreuses usines ne tarderont pas à s'élever. De même, en face, à Bassens, où l'Union commerciale a conçu de grandioses projets déjà en voie d'exécution. Elle a acquis cent hectares de terrain situés en bordure du fleuve et de la future gare du P. O. Elle compte y installer une huilerie, une minoterie, une briqueterie à charbon, une papeterie, des fours à coke, une scierie pour les bois de la Côte occidentale d'Afrique et qui trouveront à bon compte la force électrique produite par les usines de la Société.

Ce n'est là cependant que la partie la moins intéressante des projets de l'Union commerciale de Bassens. Elle contribuera à la prospérité du port et surtout par ses installations pour la manutention des céréales et du charbon.

Elle a déjà commandé l'outillage nécessaire à l'aspiration de 7 000 tonnes de blé en vrac par jour, au déchargement de 3 000 tonnes de denrées en sac par jour, à l'équipement de silos et entrepôts pouvant contenir 70 000 tonnes. Cette organisation ne prévoit pas seulement le déchargement rapide des cargaisons. Elle est reliée au réseau

ferré pour une expédition journalière de 400 wagons. Ainsi un seul poste libérera une douzaine d'autres postes actuellement réservés au trafic des céréales.



De même pour les charbons.

On a étudié l'outillage de deux postes et de deux parcs pouvant contenir 200 000 tonnes. Cet outillage permettra le déchargement de 300 tonnes à l'heure par poste, le rechargement en wagon à la même vitesse, les transports directs au pare et; ce qui est plus intéressant encore, la mise en route des paquebots par des procédés mécaniques qui n'ont jamais encore été réalisés et qui permettront aux plus grands navires de charbonner en quelques heures.

De pareilles facilités assurées aux navires attireront fatalement à Bordeaux un important trafic maritime. N'est-il pas la tête de ligne naturelle du Maroc, de l'Afrique occidentale, de l'Afrique équatoriale, de l'Amérique du Sud et même de l'Amérique du Nord? N'est-il pas le poste sur l'Océan de Lyon et de l'Europe centrale? N'a-t-il pas derrière lui ce riche Sud-Ouest dont l'ancienne fortune agricole va s'accroître d'une fortune industrielle grâce à la houille blanche, dont la mise en

au nom de la France, les étrangers qui viendront visiter notre chère et glorieuse patrie. Elle se prépare d'ailleurs à leur faire un accueil digne d'eux et d'elle-même.

Jusqu'ici, il faut bien en convenir, comptant un peu trop sur ses charmes naturels, Bordeaux s'était privée des installations confortables si précieuses au voyageur qui atterrit après une longue traversée. C'était pitié de voir hommes et femmes débarquer, par d'étroites passerelles, dans la boue et sous la pluie.

Nos grandes compagnies de navigation vont changer tout cela. La Compagnie Transatlantique, les Chargeurs Réunis, la Sud-Atlantique, se sont associées pour réaliser un grandiose projet. Elles proposent d'établir sur les quais, devant les postes qui leur sont réservés, un hangar continu de 1 800 mètres de longueur. Au rez-de-sous les marchandises seraient abritées, classées, manutentionnées, dans des conditions de sécurité et de propreté jusqu'à ce jour inconnues. Au premier étage, les passagers débarqueraient de plain-pied dans des salons spacieux élégamment aménagés. Les bâtiments dont j'ai vu les plans

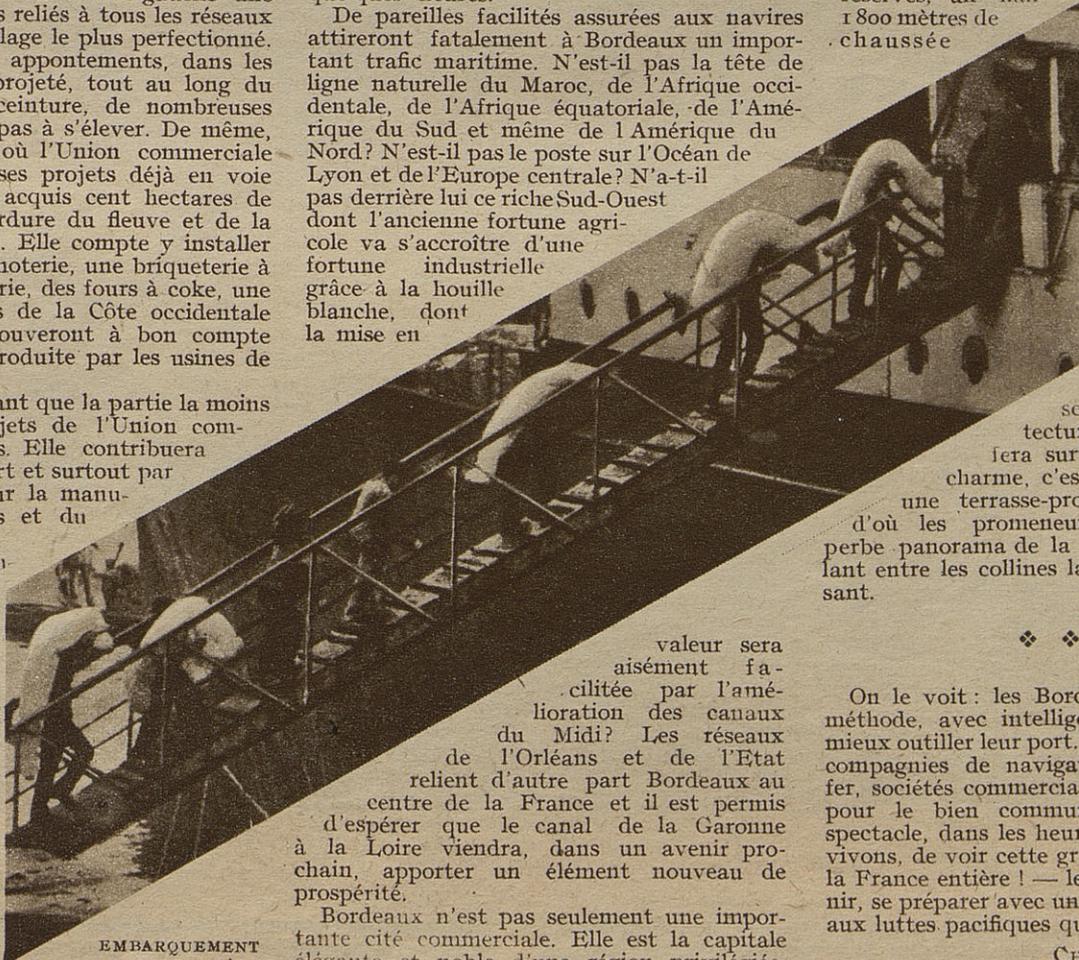
seront d'une jolie architecture, mais, ce qui en fera surtout l'originalité et le charme, c'est qu'ils supporteront une terrasse-promenade avec jardins d'où les promeneurs admireront le superbe panorama de la rade, la Garonne étalant entre les collines la courbe de son croisement.



On le voit : les Bordelais travaillent avec méthode, avec intelligence, à agrandir et à mieux outiller leur port. Chambre de commerce, compagnies de navigation et de chemins de fer, sociétés commerciales rivalisent d'activité pour le bien commun. Quel réconfortant spectacle, dans les heures tragiques que nous vivons, de voir cette grande ville — image de la France entière ! — les yeux fixés sur l'avenir, se préparer avec une si vaillante confiance aux luttes pacifiques qui suivront la Victoire!

CHARLES CHAUMET.

Ancien ministre de la marine



EMBARQUEMENT
A BORD D'UN
STEAMER EN PARTANCE

leur valeur sera aisément facilitée par l'amélioration des canaux du Midi? Les réseaux de l'Orléans et de l'Etat relient d'autre part Bordeaux au centre de la France et il est permis d'espérer que le canal de la Garonne à la Loire viendra, dans un avenir prochain, apporter un élément nouveau de prospérité.

Bordeaux n'est pas seulement une importante cité commerciale. Elle est la capitale élégante et noble d'une région privilégiée. Elle est à tous égards qualifiée pour accueillir,

J'ai vu.

UN COMBAT DE TANKS A LA REPRISE DE VILLERS-BRETONNEUX



(Composition de Léon Fauret.)

La brigade australienne, soutenue par les nôtres, marchait derrière ses tanks dont les énormes masses broyaient tout sur leur passage, lorsque surgirent des tanks allemands jusqu'alors masqués au bas d'une côte. La

rencontre des monstres fut effroyable. Ils manœuvraient comme des navires, s'attaquant de face et de flanc, faisant feu de toutes parts et à bout portant lâchant leurs bordées. Les balles des mitrailleuses glissaient

sur les épais blindages et les obus les écornaient à peine. Alors on vit un des tanks anglais reculer, prendre du champ et marcher de face sur l'adversaire. Lorsque les deux avants se heurtèrent, l'anglais se dressa presque

perpendiculairement sur son arrière-train. Puis, de toute sa hauteur, il retomba sur l'adversaire dont la carapace éclata broyée sous le choc effroyable, écrasant sous sa masse tout l'équipage du monstre ennemi.

L'ARMÉE

S'il faut en croire les dernières nouvelles venues de Sibérie, les prisonniers allemands faits par les Russes avant la débâcle finale et dont les camps d'internement se trouvent dans la région de l'Amour et de l'Oussouri, se rendent à l'ouest d'Irkoutsk. Grâce à la complicité des Bolcheviks, ils y sont équipés et armés. Vêtus de l'uniforme russe, des trains les conduisent à Chiolta, sur la frontière chinoise. La direction du mouvement est bien nette. Les Allemands se disposent à couper la route aux troupes japonaises qui seraient tentées d'intervenir en Sibérie.

Nos alliés nippons ont compris le danger et gardent les yeux ouverts à tous ces faits. Leur parti est pris, semble-t-il ; ils interviendront.

Les puissances de l'Europe occidentale, la France, l'Italie et la Grande-Bretagne, confiantes dans les assurances que le Japon leur donne de son désintéressement, sont toutes disposées à lui laisser toute liberté d'action. Leurs gouvernements autorisent celui de Tokio à prendre les mesures qui lui paraîtront de nature à hâter la solution du problème qu'ils se sont jurés de résoudre : l'écrasement du militarisme allemand. Malheureusement, jusqu'à cette heure, le gouvernement de Washington s'est montré beaucoup moins empressé. A diverses reprises, le président Wilson a élevé des objections qui ont retardé l'intervention japonaise et assez mal disposé l'opinion nipponne. M. Wilson demeure ainsi fidèle à la tradition de ses prédécesseurs qui craignaient — sans que rien justifie leur manière de voir, — une main-mise du Japon sur la Sibérie et la Chine.

Pourtant, étant donnée l'imminence du péril, étant donnée la décision du gouvernement japonais de ne point sacrifier ses intérêts à ceux d'une autre puissance, quelle qu'elle soit, nous devons souhaiter que le gouvernement américain ne tarde pas à lever l'interdit. Il faut que le gouvernement de Tokio, enfin maître de sa politique, puisse mettre ses forces au service des suprêmes intérêts des puissances de l'Entente.

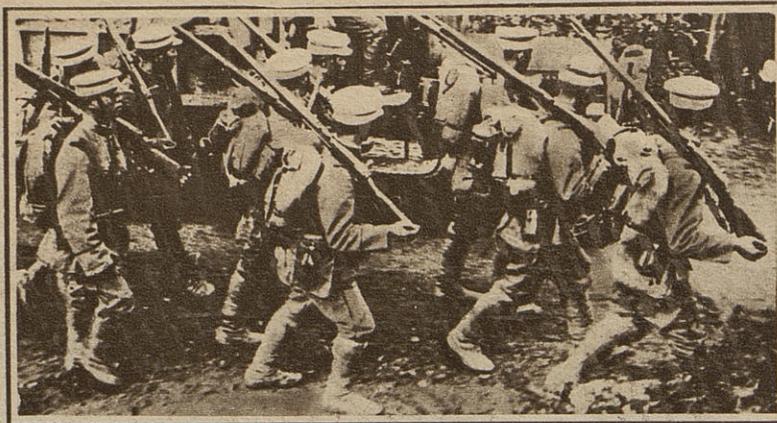
Nous avons besoin de toutes nos énergies, de toutes nos forces en face du danger qui nous menace. Le Japon peut nous prêter une aide secourable ; acceptons-la donc comme il nous l'offre, sans arrière-pensée, franchement, cordialement.

QUEL EST L'APPOINT DE FORCES QUE REPRÉSENTE LE JAPON ?

Dans quelle mesure l'intervention japonaise peut-elle nous être profitable ? Pour répondre à cette question le mieux est de



UN GRAND CHEF : LE GÉNÉRAL OTANI.



COLONNE D'INFANTRIE JAPONAISE EN MARCHÉ.

faire le bilan des forces dont l'empire du Mikado dispose ou peut disposer. En ces matières, les chiffres sont beaucoup plus éloquents que les plus beaux discours.

L'armée japonaise est beaucoup plus forte aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a douze ans, quand Russes et Nippons en vinrent aux mains en Mandchourie. En 1906, treize divisions seulement furent mises en ligne, y compris la garde impériale. Il est vrai que chaque division, grâce à l'appoint de nouvelles formations, fut portée à l'effectif d'un corps d'armée. Pourtant, il n'y eut jamais plus de 500 000 hommes engagés à la fois dans la bataille.

Actuellement, le grand état-major dispose immédiatement de deux millions d'hommes jeunes et bien entraînés ; c'est l'élite de la nation. En plus de ce premier contingent, il peut appeler sous les drapeaux, dès la déclaration de guerre, un autre million d'hommes. Ceux-ci n'ont point servi dans l'armée active en temps de paix mais sont aussi aptes à faire campagne que les premiers. Ils sont d'ailleurs beaucoup mieux entraînés que ne l'étaient les soldats de l'armée anglaise avant les hostilités actuelles. Le troisième million d'hommes constitue ce qu'on appelle au Japon « la réserve auxiliaire ».

Enfin, derrière cette première armée, il y a au Japon plus de cinq millions d'individus, plus ou moins dotés physiquement, qui jusqu'ici n'ont subi aucune préparation militaire, mais qui sont susceptibles d'être mobilisés si la nécessité s'en fait sentir.

La conscription universelle est adoptée au Japon depuis 1872. Mais, depuis lors, les lois sur le recrutement ont été plus d'une fois modifiées. Elles prescrivent actuellement que tout citoyen, à l'exception des individus condamnés pour délits criminels, doit servir de sa dix-septième à sa quarantième année révolue. En pratique, aucun homme n'est enrôlé avant sa vingtième année.

La population du Japon, qui s'accroît chaque année d'environ 750 000 personnes, compte actuellement 55 millions d'habitants. Le nombre de jeunes gens qui atteignent annuellement leur vingtième année est de 500 000. Sur ce total, 115 ou 125 000 sont enrôlés dans l'armée active suivant les besoins de l'année et les ressources de la trésorerie. Soixante mille autres sont versés dans la réserve auxiliaire. Les hommes restant, qui sont les moins robustes, sont maintenus dans leurs foyers, mais demeurent inscrits sur les listes de recrutement.

LES DIVERSES ARMES

Les fantassins passent deux ans sous les drapeaux ; les artilleurs servent trois années et les soldats du génie quatre ans. Les uns et les autres servent ensuite cinq ans dans la 1^{re} réserve, 10 ans dans la 2^e réserve et 3 ans dans l'armée territoriale. La durée du service pour les hommes de la réserve auxiliaire est exactement la même. Les réservistes de la première et de la seconde catégorie sont astreints à quatre périodes d'exercices de 60 jours chacune. Les réservistes auxiliaires accomplissent trois périodes d'exercices au cours des sept premières années et deux lorsqu'ils sont versés dans la deuxième réserve. Les territoriaux ne participent point aux manœuvres.

Les préparatifs militaires sont tenus plus secrets au Japon que partout ailleurs. On

JAPONAISE

ne publie jamais de rapports officiels sur la situation de l'armée. Ici, comme en Allemagne, le chef d'état-major général n'est responsable que vis-à-vis de l'empereur. Aussi la Diète est-elle tenue, au sujet des affaires d'ordre militaire, dans la même ignorance que le public lui-même. Cependant le tableau ci-dessous, bien qu'établi d'après des renseignements de source privée et d'après les données que la presse nipponne s'efforce de recueillir, peut être tenu pour exact :

	Hommes pleinement entraînés.	Hommes partiellement entraînés.
Armée active (gen-eki).....	245.000	120.000
1 ^{re} réserve (yoki-eki).....	600.000	280.000
2 ^e réserve (kobi-eki).....	925.000	500.000
Armée territoriale (kaku-nieneki).....	200.000	130.000

TOTAL GÉNÉRAL

Hommes totalement ou partiellement entraînés.....	3.000.000
Hommes non entraînés, mais mobilisables.....	5.000.000

Les Iles nippones sont divisées en dix-huit régions militaires. Chacune d'elles, en cas de mobilisation, doit fournir une division de 1^{re} ligne de 18 500 hommes, officiers et soldats. Aussitôt que cette première division a rejoint le point de concentration, une première division de réserve est appelée sous les drapeaux. Au bout de quelques semaines, elle doit être en mesure d'aller doubler la division de première ligne. Il est probable que trois mois suffiraient pour lever, habiller et équiper une deuxième division de réserve. En plus de ces 18 divisions et de leurs formations de réserve, il y a la division de la garde qui, elle, est recrutée à travers tout l'empire.

LA MOBILISATION JAPONAISE

Tout le monde ignore comment devra s'effectuer la mobilisation générale. Toutefois, si les choses se passent comme au temps de la guerre russo-japonaise, il est probable que l'état-major général pourra mobiliser 19 divisions en l'espace de sept à dix jours. Au bout d'un mois, 40 divisions pourront être emmenées à pied d'œuvre, et, si le Japon fait appel à toutes ses forces, il pourra avoir en même temps sur le champ de bataille de 55 à 60 divisions. C'est une force considérable qui peut faire pencher la balance en faveur des Alliés, surtout si le soldat japonais — et nul n'en peut douter, — est demeuré le guerrier intrépide qui fit l'admiration du monde pendant la guerre de Mandchourie.

A. HOUIGARD.



LE GÉNÉRAL AKIYAMA, DIRECTEUR DES EFFECTIFS.

J'ai vu.

NOTRE AVIATION A LA BATAILLE

Le premier mérite de notre aviation dans la bataille actuelle a été de passer de la stagnation à la guerre de campagne avec une souplesse, une rapidité d'adaptation pareilles à celles des autres armes et qui font dire aux officiers allemands prisonniers : « Ces diables de Français retombent toujours sur leurs pattes. »

Une escadrille alertée le 26 à Ch... dans la région champenoise, faisait à huit heures du matin ses premières reconnaissances sur Noyon. Dès le 26 elle possédait un terrain où l'installation matérielle était complète. Des déménagements de cette envergure, faits par route et par les airs en même temps, supposent le concours unanime du personnel : manœuvres mécaniciens, monteurs, automobilistes, aussi bien que les pilotes ont accompli là un effort parallèle à celui des unités d'infanterie.

Le travail d'observation et de reconnaissance commença pendant l'installation. Les chiffres montrent éloquemment l'activité de nos observateurs. La moindre mission photographique rapporte de 36 à 48 clichés. En trois reconnaissances, une escadrille en prend 164. Nos avions survolent toute la région comprise entre Terchier, Moy, Saint-Quentin et Montdidier pour un seul secteur. Une escadrille couvre 30 kilomètres carrés dans sa journée avec ses plaques.

Pendant l'avance allemande, les reconnaissances avaient lieu à très basse altitude, à 100 ou 150 mètres. Après l'occupation de Noyon nos avions survolaient la ville au ras des toits. Sur les routes, ils descendaient jusqu'à heurter de leurs roues les têtes des soldats en colonne qui s'éparpillaient ou se couchaient épouvantés ; ils mettaient le désordre dans les convois.

Le jalonnement des lignes en perpétuelle fluctuation était une tâche difficile. Pour reconnaître Anglais et Français des Allemands, nos aviateurs descendaient jusqu'à les distinguer par la forme des casques. Les mouvements de troupes étaient tellement poussés qu'ils voyaient de leur bord des convois d'autos allemands et français arriver en sens contraire sur la même route, se rapprocher à croire de haut qu'ils allaient se tamponner et débarquer à vue leurs troupes qui marchaient aussitôt l'une contre l'autre.

Les défenses de terre sont très dangereuses pour les missions basses. Les mitrailleuses et les fusils ennemis criblaient nos avions de balles. Nos appareils atterrissent souvent ayant reçu plus de 100 balles.

Le cran de nos pilotes et de nos observateurs ne s'affaiblit pas un instant. La chasse fait le vide devant elle. L'aviation allemande refuse tant qu'elle le peut le combat. Nos missions photographiques rencontrent loin dans leurs lignes des biplaces allemands de combat. Ceux-ci les accompagnent à distance respectueuse et s'enfuient à l'approche.

QUELQUES BEAUX FAITS D'ARMES

A mesure que le Boche augmente de timidité les nôtres accentuent leur audace. Nos observateurs abandonnés, pour cause de panne, par leur avion de protection continuent tout seuls leur mission. Le Boche alors les attaque lorsqu'il est en troupe et lorsque notre photographe est loin et bas. Mal leur en eût, car nos observateurs se défendent bien.

Une reconnaissance de deux appareils français tient tête à neuf avions de chasse allemands, se dégage de leur vol et rentre. Telle autre est accompagnée jusqu'à Guiscard par huit avions ennemis qui la laissent faire. Nos missions vont ainsi fréquemment suivies par cinq, sept, huit adversaires qui se contentent de les suivre.

Lorsqu'il y a rencontre, l'ennemi, généralement en forces très supérieures, trouve à qui



Nungesser au volant de son appareil.



Les deux allemands abattus par le lieutenant Chaput.

parler. Les combats durent cinq ou dix minutes, nos avions ne cédant pas et restant maîtres de l'air.

Il est difficile de donner l'idée d'un duel d'avions. Les initiés seuls peuvent com-



Le lieutenant Nungesser.

prendre ce que ces passes de quelques secondes nécessitent de courage et d'habileté. La victoire paraît simple, le résultat toujours le même : un avion qui tombe. Mais chaque combat a son caractère bien particulier.

Les homologations ne donnent qu'une faible idée des victoires remportées et des luttes soutenues. Nos règles sont si strictes qu'elles ne permettent guère de consacrer officiellement le tiers de nos succès.

L'avion avant-garde d'une de nos patrouilles attaque un biplan à 5 200 mètres. L'ennemi, après cinq minutes de combat, tombe désarmé. Un des nôtres pique, le suit pendant 1 500 mètres, le perd de vue, le retrouve à 1 000 mètres environ de hauteur, puis le perd de nouveau et, malgré des recherches exécutées pendant dix minutes au-dessus du point de chute, ne peut apercevoir l'appareil écrasé à terre. Le combat a eu lieu dans les lignes allemandes, loin de nos observatoires. La victoire n'est pas homologuée.

Un de nos équipages rencontre, à 5 300 mètres au nord-ouest de Soissons, un biplace. Le combat dure. Notre pilote tire 300 cartouches, notre observateur 110. L'allemand veut rompre, mais, par une série de manœuvres, les nôtres s'attachent à lui pendant dix minutes. Tout d'un coup il tombe en vrille et tourne à la verticale en feuille morte. Les Français piquent, tâchent de le suivre, y parviennent pendant 3 000 mètres, puis le cherchent en vain. La défense terrestre a vu le combat, mais l'appareil allemand se redresse à 150 mètres du sol et semble atterrir presque normalement. La victoire n'est pas homologuée, malgré l'in vraisemblance d'une vrille de 5 000 mètres.

L'AVIATION DE RECONNAISSANCE

Mais, plus encore que l'ardeur guerrière de nos aviateurs, il faut louer leur endurance, leur inlassable énergie à voler. Ils travaillent et se tirent des pires circonstances. Une mission photographique protégée vient à peine de mitrailler un biplace ennemi qu'une panne sèche de moteur cale l'hélice de l'avion photographe au-dessus d'Ercheu. 3 monoplaces ennemis fondent alors sur lui. Hélice calée, le pilote manœuvre vers nos lignes, l'observateur tire sans arrêt contre les assaillants et notre équipage revient ainsi, de 15 kilomètres chez le Boche, atterrir à 7 kilomètres de Compiègne. Pendant ce temps, l'avion de protection était pris à partie par 4 avions boches qui piquèrent sur lui au moins deux fois chacun. Grâce à des spirales, il gêne leur tir, en met un hors de combat et rentre avec douze balles dans sa carlingue.

Une autre mission photographique part accompagnée de deux appareils de protection qui se tiennent l'un au-dessus de l'autre. L'artillerie boche les serre de très près. Au moment où l'avion du dessus vire pour contrarier le réglage des batteries, il accroche l'avion de dessous avec sa queue. Ce dernier a un longeron cassé, le plan supérieur tordu. Heureusement le choc l'a mis en direction du Sud. Il pique droit, se maintient en équilibre et atterrit chez nous.

En douze jours de mauvais temps, une seule escadrille a pris 101 clichés de l'arrière-front ennemi, opéré 15 jalonnements, exécuté trois vols d'accompagnement d'infanterie et fait 5 projections.

On comprend que l'ennemi ait cédé, dans l'ensemble, la place et que son activité se soit confinée dans les régions basses de ses lignes où ses défenses terrestres lui donnaient un appui efficace. Nous avons eu durant la bataille une supériorité incontestable.

LE PALONNIER.

J'ai vu.
LES SOLDATS DE LA GRANDE GUERRE. par le **LIEUTENANT JEAN DROIT**



LE BRANCARDIER



LE FUSILIER-MITRAILLEUR



LE VOLTIGEUR



LE GRENADIER



L'AGENT DE LIAISON



LE TÉLÉPHONISTE



L'OBSERVATEUR



LE MITRAILLEUR



LE CANONNIER DE 37

Depuis le voltigeur, dernier représentant de l'infanterie d'autrefois, jusqu'au téléphoniste et au canonnier de 37, mi-artilleur, mi-fantassin, né de cette guerre, le lieutenant d'infanterie Jean Droit, jeune artiste de grand talent et officier héroïque, a présenté tous les types de ce soldat avec lequel il vit dans les tranchées. Ces silhouettes, admirablement stylisées, étudiées sur

nature, montrent bien ce que sont les fantassins de 1918, qu'on les appelle *poilus* ou *bonhommes*. L'artiste a su donner de la noblesse à ces guerriers intrépides, aux vêtements boueux qui, sous les rafales de mitraille, se glissent de trou d'obus en trou d'obus, remuent la terre comme des taupes et ne lâchent la pioche que pour le fusil ou la mitrailleuse. Son œuvre vivra.

J'ai vu.

LE JOURNAL

DE

HANS VON TUEBINGEN

COMMANDANT DU SOUS-MARIN ALLEMAND

U-13

(Suite et fin.)



« SI JE DOIS TUER, EH BIEN ! JE TUERAI COMME UN TIGRE... »

« A la fin de décembre, ma femme est morte. Ce deuil, joint à ses angoisses secrètes, acheva de miner la santé de ma fille. Ses grands yeux, rieurs et doux autrefois, étaient maintenant creux et tristes. Ses joues étaient si amaigries qu'on eût dit qu'elle venait d'être éprouvée par une longue et pénible maladie. C'est alors que je me décidai à acheter le *Baldar*, ce schooner que vous venez précisément de couler, et à prendre Minna à mon bord. Sven m'approuva et consentit à me servir de second.

« Nous revenions de la côte occidentale d'Afrique chargés d'une cargaison variée pour la Grande-Bretagne. Trois mois de vie en mer avaient ramené un peu de rose sur les joues de Minna. Elle renaissait à la vie et redevenait celle dont la beauté vous avait séduit lors de votre première rencontre. Le bonheur, qui s'était enfui de mon foyer, semblait vouloir y revenir quand — telles sont les vicissitudes du sort ! — vous êtes venu

traverser notre route et me condamner à des larmes éternelles.

« Quand Larsen eut dit que sa femme était morte je me rappelai le rôle particulier qu'elle avait joué dans mes rêves. Je dis donc à mes malheureux amis que je l'avais vue, au loin, appelant Minna et qu'après l'explosion, Minna se tenait près de sa mère et m'envoyait des baisers.

« — C'était certainement un songe prophétique, dit Fritz, et, quoique nous ne l'ayons point alors interprété ainsi, il est clair maintenant que toutes les phases de ton rêve s'appliquaient parfaitement à la réalité qui devait se produire.

« Après des heures de conversation au cours desquelles nous essayâmes de nous consoler mutuellement de la perte irréparable que nous venions de faire, nous remplîmes la chaloupe de sauvetage de tout le nécessaire. Le capitaine Larsen, Sven et tout ce qui demeurerait sauf de l'équipage du malheureux *Baldar*, quittèrent alors notre bord pour regagner la côte anglaise.

« Lorsqu'ils se furent éloignés, je rentrai dans ma cabine pour y consigner sur mon journal les tristes événements de la journée.

Mais j'avais à peine écrit quelques lignes quand mes yeux se brouillèrent. Je m'étais évanoui. Lorsque je revins à moi, Fritz, mon fidèle Fritz, et le chirurgien Kämpfer veillaient à mes côtés. Trois jours avaient passé sans que je reprenne connaissance. Fritz m'assura que, pendant ce temps-là, il avait fait le nécessaire et que nous retournerions à notre base où je pourrais suivre un régime plus conforme à mon état de santé. Il ajouta :

« — Vous y trouverez des infirmières infiniment plus habiles et plus tendres que les deux rustres que nous sommes, Kämpfer et moi !

« Que Dieu bénisse ces bons amis, ces cœurs délicats ! »

« 12 avril 1917. »

« Dieu voudrait-il que je ne profère plus que des imprécations ? Qu'est-ce donc pour moi le monde à cette heure, si ce n'est l'enfer ? L'an dernier je tuais Minna, aujourd'hui c'est son frère, mon pauvre Sven, mon grand ami, que j'assassine avec dix hommes de son équipage ! J'en suis arrivé

La première partie de cet authentique « journal de bord » a paru dans le numéro du 1^{er} avril. Nos lecteurs auront remarqué que Hans von Tuebingen, qui partit d'abord en croisière sur l'*U-13*, a pris ensuite le commandement du sous-marin *U-34* où nous le trouvons aujourd'hui.

à maudire le nom de l'empereur, celui de Tirpitz et toute la bande damnée des préneurs de guerre. Le devoir, le devoir, rien que le devoir ! Pas un mot de pitié ! L'humanité, qu'importe ! Tuer, torpiller, lancer des obus, des torpilles, semer des bombes, assassiner, oui, assassiner, et cela du matin au soir, pendant toute l'année ! Mon Dieu, mon Dieu, que je suis las de cette atroce besogne ! Et pourquoi tous ces meurtres ? Pourquoi tous ces torpillages ? Tout simplement, oh folie ! tout simplement parce que un potentat ne peut s'entendre avec un autre potentat.

« Je le dis ! Que la malédiction divine, que les courroux du Ciel s'appesantissent sur tous ces gens-là ! Je dois tuer, eh bien ! je tuerai comme un tigre ! Je torpillerai tout ce qui traversera ma route ! Je me ferai le pourvoyeur de l'enfer. J'accomplirai du moins ainsi mon devoir dans un esprit de vengeance, avec l'âme d'un parfait Prussien. »

« 25 mai 1917. »

« C'est sous l'empire de la folie, certainement, que j'écrivis les lignes ci-dessus. Je ne me souvenais point d'ailleurs de l'avoir fait. C'est aujourd'hui la première fois que j'ouvre mon journal depuis le 12 avril. Rien d'étonnant pourtant que je me sois servi d'expressions aussi violentes et aussi incohérentes. Je venais de couler, ce jour-là, le vapeur *Ada*, qui se rendait de Gothenburg à Hull. Dix hommes de l'équipage avaient été tués et j'étais indirectement responsable de la mort de Sven Larsen.

« Sven et son père étaient officiers à bord de l'*Ada*. Quand le bâtiment eut sombré et que la chaloupe de sauvetage eut touché l'U-34, Sven, devenu fou à la suite de cette dernière catastrophe que je venais de causer, s'élança sur moi pour me frapper. Il allait m'étrangler si Halbert, qui s'était passionnément attaché à ma personne, n'était intervenu. Il lui cassa la tête d'un coup de pistolet. Sven s'affaissa, roula sur le pont, puis finalement tomba dans la mer. Il avait dû couler immédiatement à une grande profondeur, car toutes les recherches que je fis pour retrouver son cadavre demeurèrent vaines.

« Quant à son père, pauvre infortuné que j'avais privé tour à tour de sa fille et de son fils, il ne m'adressa aucun reproche. Il resta assis sur un banc de sa chaloupe, secouant la tête avec indifférence, comme s'il ne comprenait point toute la gravité du dernier malheur qui s'était abattu sur lui. Longtemps je suivis des yeux le canot qui l'emportait loin de nous. Il était déjà presque imperceptible que je pouvais encore apercevoir, grâce à mes jumelles, le malheureux vieillard branlant la tête de droite et de gauche comme un insensé.

« Sans l'amitié de Fritz, je serais déjà fou depuis longtemps.

« Le seul adoucissement à mes peines est de pouvoir contempler les traits de Minna. Je les ai drapés de voiles de deuil. Je compose aussi des vers à l'adresse de ma pauvre aimée. Quel bonheur pour moi d'avoir su la peindre aussi ressemblante, aussi vivante ! »

« 12 juillet 1917. »

« Ce matin, vers dix heures, nous avons coulé un navire américain. Nous nous trouvions à quatre-vingts milles de la côte d'Irlande, à l'ouest de Black-Rock.

« Jamais je n'ai éprouvé autant de déplaisir à envoyer un bateau par le fond. C'est peut-être parce que je me souviens de ce pauvre Kreisel qui s'est suicidé pour ne pas être obligé de torpiller des bâtiments américains.

« Arnold Wimbom, que j'avais rencontré

autrefois chez les Larsen, à Stockholm, était à bord du... Il y avait reçu l'hospitalité quelques heures plus tôt, son propre schooner ayant été torpillé par un de nos sous-marins. Le (1) parti de Glasgov pour Hampton-Roads, l'avait recueilli avec son équipage.

« Quand Wimbom, qui avait pris place dans la chaloupe du... approcha de l'U-34, il s'écria en plaisantant, dès qu'il m'eût reconnu :

« — Un jour ou l'autre, vous coulerez un schooner et vous vous apercevrez, mais trop tard, qu'il appartenait au capitaine Larsen et que votre Minna était à bord. »

« Après l'avoir conduit dans ma cabine, je lui montrai les portraits de ma fiancée. Quand il vit les voiles de crêpe, il demeura interdit et muet. Puis, au bout de quelques secondes :

« — Pas par vous, je suppose ! murmura-t-il, s'éloignant de moi avec horreur comme si j'avais été un pestiféré.

« Je lui dis ce qui s'était passé et quelle était ma souffrance. Il me rendit alors toute sa sympathie, me tendant la main :

« — Je sais, me dit-il, que vous auriez volontiers sacrifié votre vie pour éviter à Minna la peine la plus légère. Pourtant prenez garde, car vous vous êtes engagé dans une bien mauvaise affaire.

« — Qu'y puis-je ? répliquai-je. Je dois faire mon devoir, tout mon devoir, tout pénible qu'il me soit.

« Le devoir, le devoir ! Oh ! ce devoir, meurtrier maudit, innommable ! »

◆ ◆ ◆

Ici s'arrête brusquement le journal de Hans von Tuebinger, commandant du sous-marin allemand U-34.

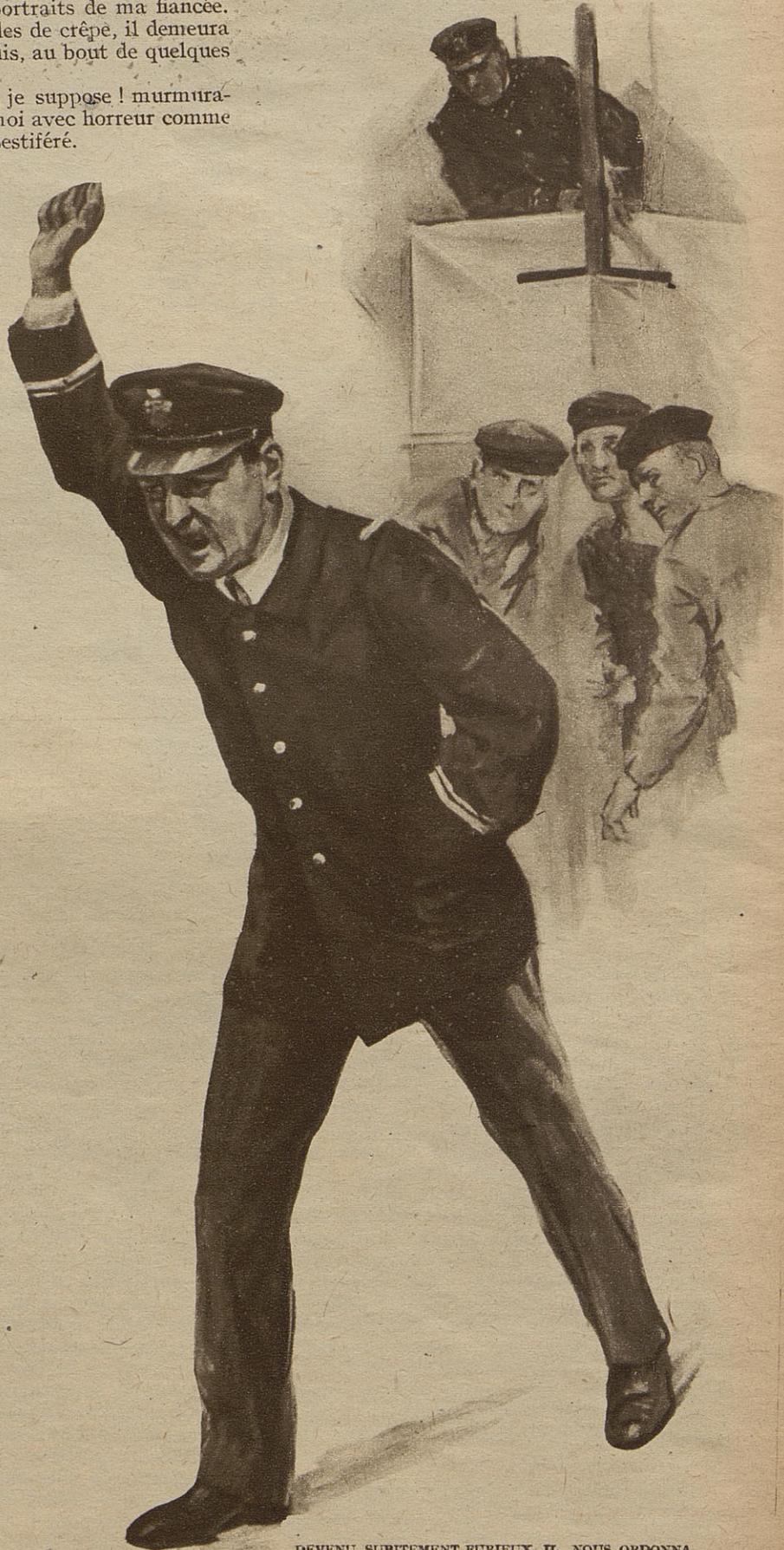
Que lui advint-il dans la suite ? Un matelot d'origine espagnole, un certain John Tirano, a raconté comment, son intelligence s'étant obscurcie, Hans crut satisfaire à « son devoir » en torpillant sans avis préalable tous les navires qui se trouvaient sur sa route. Ce John Tirano était un des survivants du naufrage du vapeur norvégien *Falkland*, une victime de Hans von

(1) La censure américaine n'a pas permis de donner le nom de ce navire (note du traducteur.)

Tuebinger. Voici son récit tel qu'il a été publié récemment par les journaux :

« Le *Falkland* revenait d'Amérique où il était allé faire son plein à Philadelphie. La traversée avait été excellente et, jusqu'à notre entrée dans la mer du Nord, tout s'était passé pour le mieux. A cent cinquante milles de la côte est de l'Angleterre, un sous-marin ouvrit le feu sur nous, sans autre forme de procès. Un premier obus mit en pièces notre poste de télégraphie sans fil. Un second pénétra dans le compartiment des machines et tua une demi-douzaine d'hommes de l'équipage.

« Les obus pleuvaient si drus que nous



DEVENU SUBITEMENT FURIEUX, IL NOUS ORDONNA DE DISPARAITRE DE SA VIE...

J'ai vu.

coulait, engloutissant avec lui dix officiers ou matelots.

« Le capitaine du sous-marin nous enjoignit de joindre son bord lorsque le *Falkland* eut disparu. De ma vie je n'ai vu un être aussi bizarre. Il nous fit d'abord comprendre qu'il compatissait à notre peine, puis, devenant subitement furieux, il nous ordonna de disparaître de sa vue. Il nous faisait une peur terrible et nous ne savions que faire pour ne point l'irriter. Nous étions réellement pris entre le diable et l'abîme. Nous sentions parfaitement que, quelle que fût notre attitude, nous risquions de nous faire brûler la cervelle par cet agité.

« Il répétait sans cesse le nom de *Minna*. Nous crûmes d'abord qu'il voulait parler d'un navire ainsi baptisé, mais, à la façon dont il prononçait ce mot, à l'expression de ses regards, nous finîmes par deviner qu'il s'agissait d'une femme aimée.

« Notre capitaine, ayant jugé que notre situation demeurerait précaire tant que nous risquions d'offenser le commandant du sous-marin, il décida que nous en prendrions congé immédiatement. Nous avions fait environ un demi-mille quand nous vîmes celui-ci courant en tous sens sur le pont de son navire et agitant ses bras au-dessus de sa tête.

« — Il est préférable que nous revenions sur nos pas, dit le second au capitaine. Le Boche doit être dans une rage terrible parce que nous nous sommes éloignés sans sa permission. Ce conseil fut suivi. Lorsque nous fûmes assez près pour entendre la voix de l'officier, voici les mots qui nous vinrent aux oreilles :

« — Je suis las de cette boucherie ! J'ai tué ma *Minna* ; j'ai tué son frère ; j'ai tué trop de gens déjà. Je ne veux plus disposer d'aucune vie à présent, si ce n'est de la mienne. Maudit soit Tirpitz ! Maudit soit l'empereur ! »

« Bien qu'Italien d'origine et natif de New-York, j'ai vécu de longues années à Brême et j'y ai acquis la connaissance de l'allemand. J'ai donc parfaitement entendu tout ce que le pauvre homme débitait. Ses hommes l'écoutaient, immobiles comme des statues. Ils étaient pétrifiés ; jamais pareils blasphèmes n'avaient retenti à leurs oreilles. Ils n'osèrent pourtant point le faire taire.

« Enfin, Hans von Tuebinger se précipita dans les flots en poussant un dernier cri désespéré : « Oh ! *Minna* ! »

« Le sous-marin entra alors en plongée et nous fûmes abandonnés à notre propre sort. Deux jours après, un navire anglais nous recueillit et nous débarqua en Angleterre. »

Un marin de l'équipage de l'U-34, ayant obtenu communication du journal de son chef, le fit tenir à un sien ami, à Copenhague. C'est par cette voie que le *New-York Herald* est entré en possession de ce dramatique récit.

FIN



TANDIS QUE HANS VON TUEBINGER BLASPHEMAIT, SES HOMMES L'ÉCOUTAIENT PÉTRIFIÉS.

dûmes nous hâter de mettre à l'eau nos embarcations de sauvetage et de nous éloigner de l'épave. Nous étions à peine sortis de la zone dangereuse que le vapeur

cesse le nom de *Minna*. Nous crûmes d'abord qu'il voulait parler d'un navire ainsi baptisé, mais, à la façon dont il prononçait ce mot, à l'expression de ses re-

LA DERNIÈRE

SECONDE DE LA VIE DE BOLO-PACHA : " JOUE ! "



Nous n'avons pu donner dans notre dernier numéro ce dessin exécuté d'après le croquis d'un témoin. Nous pensons que nos lecteurs ne le regarde-

ront pas, même aujourd'hui, sans intérêt. Il garde en effet sa valeur d'exemple. Le procès Bolo ne fut-il pas, en effet, celui du premier des défaitistes ?

L'HISTOIRE DE TURLLOT



La mort de Turlot.

Et il me raconta l'histoire de Turlot en commençant par le commencement.

— Y a des choses qui sont rigolo dans la guerre! me dit Claës avec un drôle d'air un jour où nous étions en train de chauffer nos convalescences au soleil.

— Tu trouves?..

— Oui, des fois. Ainsi il y a l'histoire de Turlot.

Pauvre vieux! on avait été autant dire élevés ensemble à l'école de la rue d'Alègre et on se rencontrait tous les samedis, après la paye, chez un bistro du Faubourg-Saint-Antoine.

Enfin quoi, deux copains de toujours... mais ce n'était pas le moment de se lamenter. Mon aileron démolé me faisait souffrir à pleurer; le sang me dégoulinait au bout des doigts malgré le pansement qu'avec Judet, le fourrier, je m'étais mis plutôt mal que bien, et nous voilà partis avec lui qui avait une balle dans l'épaule, avec Ribeau, avec Picheral, avec tous ceux qui pouvaient clopiner jusqu'à l'ambulance, puisqu'on ne pouvait plus, comme on était là, être utile à quelque chose.

de même pas te considérer comme un outil cassé bon à jeter aux copeaux.

Je te raconte tout ça, tu le sais aussi bien que moi puisque tu as été ébréché aussi.

Tout ça c'est pour te dire que l'infirmier n'allait pas assez vite pour m'habiller et que jamais le temps ne m'a paru aussi long qu'en attendant le major qui n'en finissait pas de signer ma permission de sortir l'après-midi.

Enfin me voilà dehors! dans ce petit patelin de province où je ne connaissais personne. Mais il faisait si beau, j'étais si content que la première idée qui m'est venue c'est: « Dommage tout de même que Turlot y soye pas là lui aussi, ce pauvre vieux! »

Faut te dire que, pendant tout le temps que j'étais chaviré dans mon lit avec cette saleté de fièvre qui me battait la cafetière, je ne pensais qu'à Turlot.

Y en a qui pensent à leur femme, à leurs gosses; mais moi je n'ai ni femme ni loupiots, je pensais à lui et c'est tout naturel que ce jour-là, pour la première fois que je sortais, je pense tout de suite: « Ça serait encore mieux si Turlot était là. »

Évidemment j'étais pas encore très costaud.

Je n'avais seulement pas fait dix minutes de ballade que j'ai senti qu'avant d'aller plus loin, il valait peut-être mieux que je m'asseye un peu. J'allais me mettre à l'ombre de grands arbres, à la terrasse d'un petit bistro, pour prendre un coup de blanc avec d'autres trouffions béquillards, quand tout à coup, voilà qu'au milieu d'eux... je te le donne en mille! — qui c'est que j'aperçois? Turlot!

Ah! mon vieux, à ce moment-là, j'ai bien cru que j'étais complètement martelé. Si ma main allait mieux sûrement que le caberlot était atteint pour le reste de mes jours.

Turlot!
Malgré moi j'ai poussé un petit cri bête. Il m'a regardé en riant et j'ai dit machinalement:

— Alors tu es là?
— Ben oui! qu'il a fait; et toi?
— Ben zut!

Avec ma bonne patte je le tâtais partout pour voir s'il était en vrai...
Ce sacré Turlot!

— Ce que le monde est petit!... qu'il dit.
— Probable! Celui-là qui m'aurait dit que je te retrouverais comme ça!

Alors, n'est-ce pas? J'ai bien été obligé de lui expliquer que je l'avais porté: Mort au champ d'honneur! Seulement ça me gênait un peu.

Mais lui s'est mis à rire:
— Tu es trop aimable!
Sacré Turlot!



Comme on se retrouve.



L'infirmière arrangeant la poupée.

Une blessure, c'est toujours une blessure. Sur le moment, quand c'est une balle — parce que les éclats, ce n'est pas la même chose, — c'est comme un rampeau qui vous bouscule, une espèce de coup de trique. On fait la grimace mais tout de suite on a l'idée qu'on ne peut pas encaisser ça comme ça, on veut riposter dare-dare. Oui! mais c'est macache!

Tu veux serrer les doigts et tu es chocolat. Alors tu t'en vas trouver les infirmiers qui t'arrangent ça proprement, tu essaies de rouiller et tu es tout épaté que ça te tape dans la tête. Tu n'as pas très mal, non, mais tu n'es pas très bien. Tu te sens le corps mou comme un demi-sel et à la moindre des choses que tu remues tu te sens mal partout, comme si tu aurais la peau trop courte et que ça te déchire quand tu fais un mouvement. Et c'est comme ça pendant des jours; dans le train, à l'hostau, jusqu'à ce qu'un beau matin, tu te réveilles frais comme un gardon avec ton abatis dans un foulard. Tu essaies de le secouer, — et tu ne peux! Alors tu as comme envie de pleurer tellement que ça te fait plaisir.

L'infirmière, en arrangeant ta poupée, dit comme ça:

— Allons, il n'y a plus de suppuration, c'est l'affaire d'une quinzaine pour que ça soit tout à fait cicatrisé...

Tu te sens bien! Il y a du soleil, le ciel te paraît tout neuf, et la vie encore plus belle. Tu n'as plus qu'une idée: aller te ballader, voir des gens pour bien te prouver que tu n'es pas si abîmé que ça et que malgré deux ou trois doigts qui ont du dur, on ne peut tout

... La première fois que ma compagnie a pris pour son rhume, c'était vers le 15 août 1914, dans les Ardennes, du côté de Virton.

On était bien à l'abri derrière des arbres, sans rien voir devant nous qu'un autre bois qu'on disait qu'il était plein de Boches, quand tout à coup voilà mon Turlot qui aperçoit un casque à pointe qui se traîne à plat ventre dans la luzerne; puis, Tiercelin, le cabot, en voit un autre; puis, moi aussi; puis, tous les autres... On se rend compte que l'herbe, à deux cents mètres en avant, en était pourrie.

Alors y avait pas moyen de nous tenir.

C'était à qui serait le premier sur les Boches. Mais eux, en nous apercevant s'étaient relevés en vitesse et commençaient à se débîner. Tu penses si on s'en sentait de les voir cavalier comme des rats; déjà on allait leur piquer les reins avec nos broches, quand les voilà qui s'écartent sur les côtés et ding! D'un seul coup les canons et les mitrailleuses commencent à nous asperger. Quel foïn!

Mais on était lancé, il n'était pas question de fichier le camp.

Je n'ai pas eu le temps de réfléchir d'ailleurs.

Le sergent Berlut me culbute dans les jambes et je fais le soleil par dessus, c'est même peut-être pour ça que je suis encore là à te raconter mon histoire; enfin, j'écope tout de même d'une prune dans le poignet et, si je n'en ai pas pris davantage, c'est parce que la treizième compagnie qui était en réserve s'est amenée à point pour permettre à ceux qui n'étaient pas trop amochés de revenir dans le bois.

Ah! là là! au ralliement, quel déchet!

Plus d'officiers! Il ne restait que l'adjudant, avec une fêlure dans la tête, qui reniflait le sang coulé dans sa moustache.

Il faisait l'appel des poilus et on le renseignait comme on pouvait.

Quand il appela: « Turlot! » c'est moi qui répondis: « Mort au champ d'honneur! » parce que je l'avais vu tomber.

L'obus avait éclaté à dix pas de lui, il avait fait un demi-tour sur les talons en lâchant son fusil avant de s'affaler, les pattes écartées, comme un qui a vraiment son compte.

Le double, qui était à côté de lui, avait été émiétté du même coup...

Y avait pas d'erreur, Turlot n'en reviendrait pas!



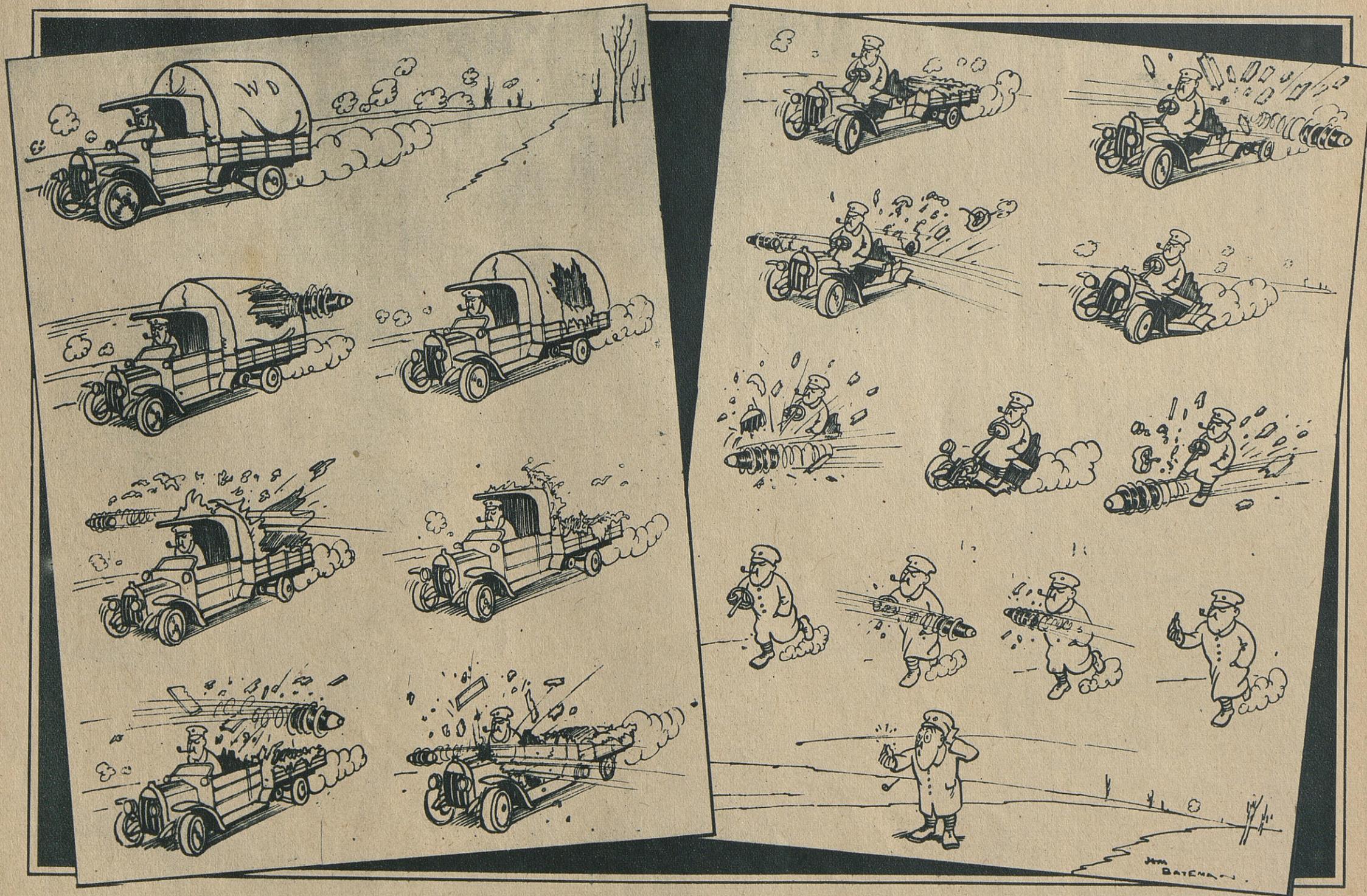
LIRE DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO :

LE SECRET DE BRANDT L'ESPION

GRAND ROMAN INÉDIT DE W. DOUGLAS NEWTON

(Traduit et adapté de l'anglais par Albert Houlgard.)





HISTOIRE SANS PAROLES. — UN AUTOMOBILISTE QUI A DU SANG-FROID

J'ai vu

" FOOTBALLEURS "

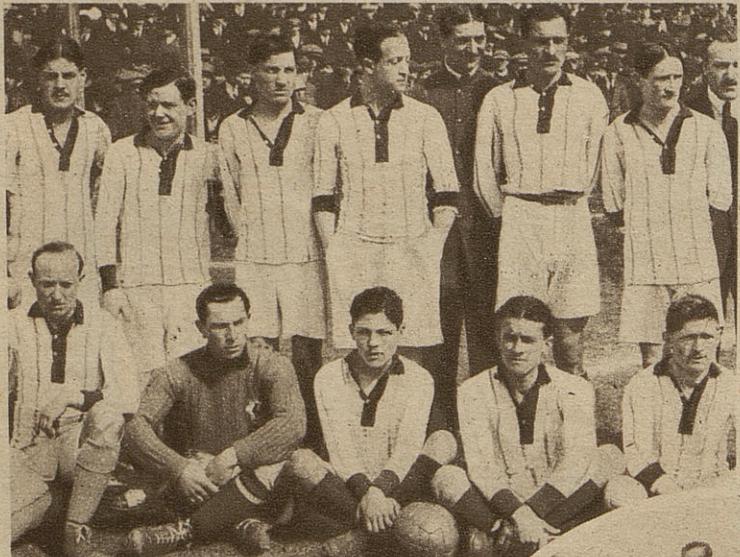
ET " FOOTBALLEUSES "



L'équipe du R. C. F. (à gauche, l'as Boyau).

Géo André.

L'équipe F. C. de Grenoble.



L'équipe France.



L'équipe Belgique.



Quelques concurrentes du Cross Country.



Championnat de France du Rugby.



Mme de Tinguy (1) et Landre (3) gagnants du Cross.



Quelques équipières du match de foot-ball à Saint-Ouen.

Avec le printemps, voici revenir les beaux événements sportifs. Chaque dimanche à Paris — que les journaux allemands présentent comme un nouveau désert — des matches splendides mettent aux prises nos meilleurs équipiers de foot-ball parmi lesquels des as, chevaliers de la Légion d'honneur, comme Boyau. Le 21 avril, le match France-Belgique était gagné par les Belges ; le 28, à Colombes, le Racing-Club était champion de France par 22 points à 9 au F. C. de Grenoble. Et ce fut également devant des milliers de spectateurs que deux gracieuses équipes féminines ont disputé un match de foot-ball à Saint-Ouen, et qu'à Chaville s'est couru le premier Cross Country féminin qui fut une belle victoire pour le club Académia.

Le qu'il faut lire pendant la Guerre

LE CHEVALIER DE L'AIR

La bataille, derechef, gronde. Du fantassin arraché aux tranchées fangeuses à l'aviateur qui sillonne le ciel, chacun s'y jette avec tout son cœur, avec toutes ses forces. Et comme, avant de saisir leurs armes, les guerriers antiques demandaient à l'aède de chanter les exploits des grands soldats, ainsi nos guerriers veulent que leur vaillance se nourrisse et se fortifie encore du souvenir des héros de la grande guerre. Il faut que notre *Iliade* s'écrive ou notre *Chanson de Roland* — au cours même de nos combats.

Si celui qui évoque les héros tombés a connu et ces héros mêmes et les grandes batailles où ils conquièrent la gloire, s'il est lui-même de cette armée, vivant au milieu d'elle et écoutant battre son cœur, si par surcroît ce soldat est un écrivain habitué à scruter les âmes, quelles figures peuvent, à son appel, se dresser devant nous, tout à la fois saisissantes de vie et éloqu岸tes d'exemples, incarnant en elles non point telle ou telle forme d'héroïsme, mais de l'héroïsme même. Tel est le cas d'un commandant Henry Bordeaux faisant surgir, devant l'armée qui se bat, la figure d'un Georges Guynemer (1).

Tout à l'heure, entre deux visites aux armées combattantes, nous gagnons une modeste auberge; toute une bande de jeunes gens aux traits brunis sont attablés. Ils se lèvent à notre vue. « Tiens! *Les Cigognes!* » Ce sont les anciens compagnons d'armes et de vol du héros tombé. Aujourd'hui ils n'ont pu, le temps étant pluvieux, prendre le ciel où ils viennent, une fois, dix fois de plus, de laire merveille. On cause de Guynemer: ils disent combien les chapitres déjà parus de la *Vie héroïque de Guynemer* les ont passionnés. Voici précisément ce petit aviateur à la figure grave qui, le 11 septembre 1917, revenait seul, désolé et sombre, de la chevauchée entreprise avec *Lui* et dont *Lui* ne devait pas revenir; quels sentiments peut éprouver un lieutenant Bozon-Verduraz, et un Raymond, et un Heurteaux lorsqu'ils voient se dresser en une apothéose la rayonnante figure du compagnon disparu: si leur amitié s'y satisfait, leur vaillance s'en renforce — et aussi l'âpre désir de venger sa perte.

Mais Georges Guynemer, tel que, en toute vérité, Bordeaux l'a compris et devant nos yeux fait parler et agir, n'est point du tout un aviateur audacieux et heureux: c'est simplement un soldat qui a voulu envers et contre tous servir et qui, au delà même des forces humaines, a servi.

L'épopée qui se chante en trois cents pages est semée d'épisodes héroïques, charmants ou tragiques, si nombreux qu'il faudrait, pour en donner une idée, un cadre plus large qu'une page de ce journal.

Au moment où, à deux pas du lieu où j'écris, la bataille fait rage, il me plaît d'entrer plus avant dans l'idée — si justifiée, — du biographe et de voir avant tout dans l'as de l'aviation le soldat, et dans le sens même que les anciens attachaient au mot: le héros.

Qu'importait que le héros eût combattu à pied ou à cheval; peu nous importait que, lorsqu'il était Achille, il fût armé d'une lance ou, lorsqu'il était Roland, de sa bonne épée; que, comme Bayard, il se battît à pied ou, comme Lasalle, chargeât à la tête de ses escadrons; que, comme Charles Martel, il maniât la masse ou, comme le

capitaine Bonaparte, il commandât une « batterie des Hommes sans peur »; nous avons l'impression qu'un Achille, qu'un Roland, qu'un Bayard, qu'un Lasalle comme un Charles Martel ou un Napoléon Bonaparte, ne peuvent être rapetissés à la mesure d'une arme: ce sont uniment des soldats. Il en va de même d'un Guynemer. Mais parce que Guynemer fait revivre — jusqu'à les dépasser, cela dit sans hyperbole, — les héros des *Iliades* antiques, des *Chansons de la Chancellerie* et des *Légendes de l'Aigle*, nous comprenons combien sont réels les héros que semblaient idéaliser les poètes, et réalistes les grands poètes qui les font revivre.

En cet enfant vit une race de soldats: je ne sais vraiment si tous les Guynemer que Bordeaux découvre dans la longue épopée française sont les pères de « ce grand lion-là »; ce qui est sûr, c'est que Guynemer,



PLUTARQUE A PARLÉ DE « L'AIR TERRIBLE » D'ALEXANDRE PARTANT AU COMBAT. LE VISAGE DE GUYNEMER, AU DÉPART, ÉTAIT EFFRAYANT. MÊME VAINQUEUR, SON VISAGE N'EST PAS APAISÉ.

dans les dragons ou les chasseurs à pied, eût été partout le héros.

Il se trouva la vérité que la Fortune — la sienne, la nôtre, — lui ouvrit le champ de bataille où peut-être ses qualités physiques et morales le pouvaient mieux servir et le faire servir. Personnellement, je n'ai vu Georges Guynemer qu'une fois: c'était un frêle jeune homme qu'on eût cru une femelle sans l'éclat presque insoutenable de ces yeux dont, dit sans aucune exagération son biographe: « le regard semblait traverser les objets ». Cet enfant était né pour scruter les cieux; le portrait qui ouvre le livre est éloquent: la tête encadrée par le casque de l'aviateur est celle d'un terrible guerrier parce que sa face pâle, qu'au repos le regard illuminait, s'en assombrit presque ici jusqu'au tragique: le faucon, déjà, avant d'entrer en chasse, fixe d'avance la proie.

Il avait « la volonté absolue de servir ». Deux fois repoussé à l'été de 1914, il en mourait de fureur et de désespoir. « Dussé-je me coucher au fond d'un camion automobile, je veux aller au front; j'irai ». Il faut retenir ce serment: il découvre, autant que les trois cents pages qui suivent, dans ce collégien de Stanislas, l'âme d'un soldat.

Son premier carnet de vol s'ouvre le 27 janvier par la mention: « Corvée de neige », mais il en faisait de pires, soutenus par la volonté de servir. « Jeunes gens passionnés qui, dans tous les domaines, guignez les

trophées d'un Guynemer, n'oubliez pas que le chemin de la Gloire s'ouvre par la corvée de neige ».

Guynemer, est le soldat parfait. En permission à Compiègne, un jour, il entend revenir à son *Vieux Charles* brusquement. « Tu veux nous quitter ainsi? dit sa mère. Cependant tu es en congé? — Oui, l'effort de partir est plus grand. — Alors? — *J'aime cet effort, maman.* » Blessé en combat à Verdun, il revient en congé de convalescence. Autre brusque sortie: il est allé reprendre sa machine; il reparait quelques heures après: qu'est-il allé faire? *S'exposer, sans se défendre, aux coups d'un Allemand.* Pourquoi? Parce que, blessé pour la première fois, il a craint que son âme en gardât quelque crainte et a entendu l'éprouver, et au besoin la maîtriser. A l'extrémité de sa courte vie, son père, qui n'a cessé de le soutenir dans la voie de l'honneur, le sollicite-t-il, au nom de sa santé manifestement ébranlée, de ses nerfs surmenés qui peut-être vont le trahir, de prendre quelque repos: « Il y a une limite aux forces humaines. — Oui, une limite qu'il faut toujours dépasser. *Tant qu'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné.* » On croit entendre Achille, reprenant sa lance en dépit des prophéties sinistres, ou Bonaparte criant à ses soldats: « Vous n'avez rien fait puisqu'il vous reste à faire ».

Et cependant pas la moindre prétention à l'héroïsme: à l'ordinaire un gamin rieur qui annonce ses victoires en faisant chanter, à la descente, à son moteur l'Air des *Lampions*, un collégien en pleine épopée qui ne cache pas sa joie de la récompense, petit capitaine de vingt ans, officier de la Légion d'honneur à l'âge où l'on entre aux Ecoles et qui s'en réjouit naïvement, — et puis soudain un âpre justicier, en style parfois cruel en sa crudité, le *comic* qui accompagne le récit d'un « Fritz » mitraillé, descendu dans les flammes, quitte à être secourable à l'ennemi simplement blessé.

Chez cet enfant que le monde suivait, à travers le ciel, avec une admiration où tremblait une crainte, l'âme était celle des grands héros. Pour le louer ou simplement le raconter, sans cesse Bordeaux est ramené aux chants d'Homère, aux chansons de Geste, à la *Légende des Siècles* « La terre a vu jadis passer des paladins. »

Il fut le paladin qui, la lance en arrêt, poursuivait l'infâme et ne savait, à l'heure de l'exécution, l'épargner: aujourd'hui, l'heure semble passée pour notre aviation de ces vols solitaires, de ces passes fabuleuses entre aviateurs; l'aviation devient arme plus terrible encore grâce au groupement qui terrifie les colonnes ennemies et les couche par terre. Point de doute que, une fois de plus, le capitaine Guynemer ne se fût, en ces circonstances, révélé le soldat terrible qu'il était. Il n'eût plus été Achille marchant contre Patrocle, mais Murat chargeant à la tête de ses escadrons.

Le Ciel cependant a voulu le ravir en pleine gloire, comme si sa mission eût été close. La légende l'entourera. Elle sera moins belle que l'Histoire. Louons son admirable biographe d'avoir, tout en nous le montrant, en d'incroyables combats, l'aviateur le plus hardi du ciel, discerné en lui le soldat; louons-le d'avoir, en rattachant ses exploits à ceux de son arme et ceux-ci aux grandes batailles dont ils prenaient leur part, montré dans l'as acclamé non point le franc-tireur aventureux que quelques-uns s'imaginent, non point même le héros sans frein ni loi que d'autres aimeraient, mais un soldat où tout soldat peut reconnaître un frère et un modèle.

(1) HENRY BORDEAUX: *Vie héroïque de Guynemer*. Plon-Nourrit et C^{ie}, éditeurs, 1918.

URODONAL

10 heures du soir: c'est l'heure du rein

Chaque soir, il faut se laver les reins comme on se lave la bouche, sans attendre la carie dentaire.

Il ne faut pas attendre d'avoir des calculs, la goutte, la gravelle ou des rhumatismes pour prendre l'Urodonal.



A 10 heures du soir : un verre d'URODONAL

L'OPINION MEDICALE :

J'ai employé votre Urodonal dans un cas de monoarthrite qui avait résisté aux cures ordinaires et dans un cas de rhumatisme musculaire récidivant et j'en ai obtenu de très excellents résultats. Dans tous les cas, en outre, j'ai pu constater que l'Urodonal augmente la diurèse, provoque l'élimination de l'acide urique et, chez les individus gras, a un notable pouvoir réducteur.

Dr Cesare PRONATI, Médecin-Chirurgien à Bibiana (Turin).

Etablissements Chatelain, 2, r. de Valenciennes, Paris, et toutes pharmacies. Le flacon, franco, 8 fr.; les trois, franco, 23 fr. 25.

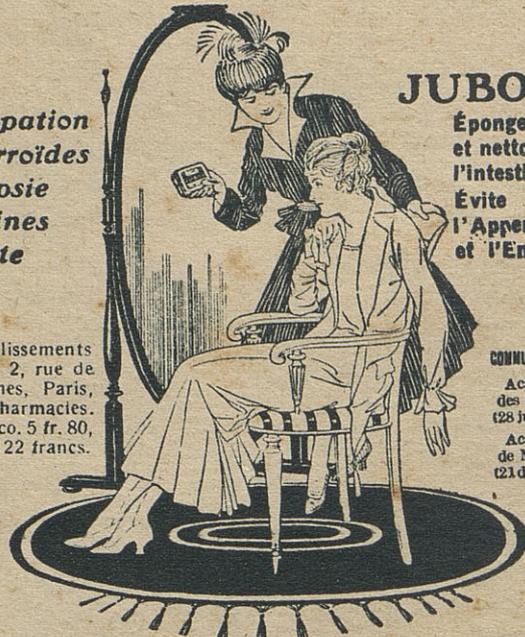
JUBOL

rééduque l'intestin

Constipation
Hémorroïdes
Dyspepsie
Migraines
Entérite

JUBOL

Éponge et nettoie l'intestin. Évite l'Appendicite et l'Entérite.



Etablissements Chatelain, 2, rue de Valenciennes, Paris, et toutes pharmacies. La boîte, fco, 5 fr. 80, les 4, fco, 22 francs.

COMMUNICATIONS:

Académie des Sciences (28 juil. 1909);
Académie de Médecine (21 déc. 1909).

Prenez du Jubol tous les soirs pendant quelque temps, tous vos maux disparaîtront très vite.

J'atteste que le Jubol possède une réelle valeur et une grande puissance dans les maladies intestinales et principalement dans les constipations et gastro-entérites où je l'ai ordonné. Ce que j'affirme être la vérité sur la foi de mon grade.

Dr HENRIQUE DE SA,

Membre de l'Académie de Médecine à Rio de Janeiro (Brésil).

Pagéol

Energique antiseptique urinaire

Préparé dans les Laboratoires de l'URODONAL



PAGÉOL est sans pitié pour les gonocoques, hôtes indésirables des voies urinaires.

L'OPINION MÉDICALE :

Le Pagéol, qui décongestionne les muqueuses des voies urinaires, renouvelle les tissus, grâce à un rajeunissement complet des cellules. Le Pagéol, meurtrier non seulement pour le gonocoque partout où il existe, mais encore pour tous les autres microbes auxquels ce dernier peut s'associer, suffit à tout. Il est le fondement, la base du traitement de l'arthrite ou du rhumatisme blennorrhagique, parce qu'il est celui de la blennorrhagie elle-même. Car son action s'exerce non seulement à la surface, mais également dans la profondeur des tissus, dans l'intimité de leurs éléments histologiques, où il s'en vient en même temps supprimer toute stase lymphatique, stase qu'on retrouve toujours à l'origine de tout épanchement, de tout dépôt plastique, comme il s'en forme dans les articulations atteintes de rhumatisme blennorrhagique.

Dr BERTRAND de Malzéville.

Etablissements Chatelain, 2, r. Valenciennes, Paris, et toutes pharmacies. La demi-boîte fco, 6 fr. 80; la gde boîte, fco, 11 fr. Envoi sur le front.

GYRALDOSE

pour les soins intimes de la femme

Exigez la forme nouvelle en comprimés, très rationnelle et très pratique.



Excellent produit non toxique décongestionnant, anti-eucorrhéique, résolutif et cicatrisant. Odeur très agréable. Usage continu très économique. Assure un bien-être réel.

Communication à l'Académie de Médecine (14 octobre 1913).

Sauvée grâce à la Gyraldose

L'OPINION MÉDICALE :

En résumé, nos conclusions, basées sur les nombreuses observations qu'il nous a été permis de faire avec la Gyraldose, font que nous conseillons toujours son emploi dans les nombreuses affections de la femme, tout spécialement dans la leucorrhée, le prurit vulvaire, l'uréthrite, la métrite et la salpingite. Dans ces cas, le médecin devra se rappeler l'adage bien connu : « La santé générale de la femme est faite de son hygiène intime. »

Dr HENRI RAJAT,

Dr en sciences de l'Université de Lyon, Chef au Laboratoire des Eospioses Civiles, Directeur du Bureau Municipal d'Hygiène de Vichy.

Toutes pharmacies et Etablissements Chatelain, 2, r. Valenciennes, Paris. La boîte fco, 5.30; les 4 fco, 20 fr. La grande boîte, 7.20; les 3 fco, 30 fr.