

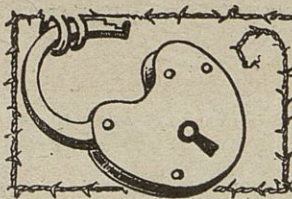
# LE PAYS DE FRANCE



M. CLEMENCEAU EN PROMENADE SUR LA PLAGE

C'est dans son pays natal, en Vendée, que notre Premier est allé passer ses courtes vacances. Le voici en promenade, avec des amis, au bord de l'Océan.





# AU FORT 9

RÉCITS DE CAPTIVITÉ PAR GABRIEL MARUL



## CHAPITRE II UNE ÉVASION EN HIVER (Suite)

Bien avant l'aube, n'en pouvant plus, soûls de fatigue, ils s'arrêtaient à une lisière de forêt, se laissaient tomber au hasard de la place et s'endormaient pesamment ; puis, aux premières clartés, ils s'enfonçaient dans la forêt et se choisissaient un repaire pour la journée. Alors, la fièvre les tenaillant, ils laissaient passer les heures, qui pour eux étaient très lentes. On n'entendait pas une plainte ; mais un mot, toujours le même, revenait à intervalles sur toutes les lèvres : « Ce qu'on a froid !... Ce qu'on a froid !... »

Ils avaient faim aussi ; leurs provisions étaient épuisées, malgré le rationnement auquel ils avaient été contraints, mais l'espoir les soutenait ; les nuits succédaient aux nuits ; les kilomètres s'ajoutaient aux kilomètres ; ils voyaient le but.



L'aviateur Beaujard.

Ils ne le touchèrent pas. Le 11 décembre au matin, ils se trouvaient entre Orsingen et Singen, à proximité de la frontière suisse qu'ils voulaient franchir le jour même en bourrant sur les sentinelles si elles les arrêtaient. Ils voulaient profiter du brouillard épais qui se levait habituellement dans l'après-midi, les nuits étant trop claires pour leur permettre de tenter le passage.

Decujis rentrait d'une reconnaissance faite dans les environs pendant que ses camarades étaient restés sous le couvert à la lisière d'un bois. Un coup de vent subit avait dissipé la brume du matin ; pendant un instant, à quelque distance, trois chasseurs avaient été aperçus, mais qui n'avaient pas paru remarquer les fugitifs ; et ceux-ci rentraient dans la forêt afin de s'y tapir en attendant l'heure propice, lorsque Beaujard, qui marchait en tête fit une brusque volte-face.

Tous relevèrent la tête ; deux chasseurs les tenaient en joue. Les évadés imitèrent Beaujard et voulurent fuir dans la direction opposée ; mais un troisième chasseur leur barrait la route, les tenant sous la menace de son fusil.

Il fallut se rendre ; les malheureux échouaient au port. On les mena à la prison de Stokach et, dès le lendemain, on les reconduisit sous bonne escorte au fort 9.

## CHAPITRE III LES PROMESSES D'UN GÉNÉRAL BOCHE

Les journaux badois, relatant l'arrestation des fugitifs dans les bois d'Orsingen, disaient que les officiers avaient été repris dans un état lamentable, qu'ils portaient des vêtements et des chaussures en lambeaux, et qu'ils étaient à demi morts de misère et de froid.

C'était exact ; on n'accomplit pas impunément une telle excursion dans de semblables conditions ; mais si une minute de douloureux accablement suivit leur capture inattendue, le moral des évadés, en tout cas, ne fut nullement atteint ; le rire illumina bientôt leurs visages fatigués et pâlis, à la grande stupéfaction de leurs geôliers d'un jour et des civils qui les examinaient curieusement ; et ils se promirent de recommencer et de tenter à nouveau l'aventure aussitôt qu'une occasion se présenterait. Aucun d'eux n'y a failli.

Le 12 décembre au soir ils rentraient au fort 9. Le père Lirch les attendait ; il exultait. Comme il était resté pendant très longtemps sans nouvelle des fugitifs, dont nul n'avait pu relever

Voir les numéros 251 et 252 du Pays de France.

la trace, il s'était imaginé qu'ils avaient réussi à franchir la frontière, et sa joie en apprenant qu'ils allaient retomber en son pouvoir ne connaissait plus de bornes.

En les voyant arriver, hâves, défaits, presque méconnaissables, il ne put retenir un cri de triomphe, puis, soudain, il s'écria en français :

— Il peut vous attendre, votre chauffeur...

Les autres le considéraient sans comprendre.

— Vous dites ?... fit l'un d'eux.

— Je dis qu'il peut vous attendre, votre chauffeur, reprit Lirch.

Alors, Kick, impatienté, s'écria :

— Mais parlez donc en allemand, si vous voulez qu'on vous entende !...

Et l'explication fut fournie. Lirch, jovial, avait simplement voulu dire :

— Il peut vous attendre, votre Joffre !...

Kick, avant d'être repris, avait réussi à se débarrasser de sa capote et de sa casquette boches ; et les Allemands, comme il convient, ignorèrent toujours quel avait été le guide et le chef de la petite troupe lors du départ du fort. Sans doute le lui eussent-ils fait payer cher.

Quelques jours plus tard, les évadés se trouvaient réunis dans leur casemate lorsque la porte s'ouvrit. Trois visiteurs se présentèrent : c'étaient le général Peter, commandant le camp de prisonniers d'Ingolstadt ; l'officier d'ordonnance du général et le père Lirch lui-même.

Le général Peter prit la parole :

— J'ai tenu, dit-il, à venir vous apporter toutes mes félicitations pour ce que vous avez accompli. Partir comme vous l'avez fait, déjouer toute surveillance et toute recherche, vivre pen-



Nos gardiens au fort 9.

dant onze jours dans la neige et sous la pluie, ne rien manger, et réussir presque, c'est très beau. Je voulais vous faire connaître mes sentiments...

Personne ne répondit.

— Vous avez dû bien rire de nos sentinelles, fit encore le général.

Chacun eut un petit haussement d'épaules significatif ; puis le capitaine Marulier s'avança :

— Nous ne tenons pas aux compliments, précisa-t-il ; mais il y a une autre chose qui nous serait bien agréable.

— Et quoi donc ?... interrogea le général. Si la chose dépend de moi, je vous promets que d'avance je vous l'accorde...

— Voici... Nos familles, à cause de notre évasion, ne recevront pas nos souhaits de jour de l'an, puisque les prochaines lettres que nous sommes autorisés à leur envoyer ne partiront qu'après le 1<sup>er</sup> janvier... Nous voudrions donc pouvoir écrire une simple carte qui porterait nos vœux à nos parents, et que la censure ne retiendrait pas, ainsi qu'elle le fait pour toutes les correspondances...

— Qu'à cela ne tienne, s'écria le général ; à des gens qui viennent de se conduire comme vous l'avez fait, je ne refuserai pas cela... Écrivez vos cartes, et c'est moi-même qui m'en chargerai...

Il sortit ; mais alors d'Arc et Decujis s'adressèrent au capitaine Marulier :

— Mon capitaine, affirmèrent-ils, vous ne connaissez pas cet individu ; vous n'êtes pas aussi vieux prisonnier que nous, et vous n'avez jamais eu affaire à lui... Il vous a fait une promesse qu'il ne tiendra pas... C'est un menteur...

— Voyons, voyons, se récria le capitaine... Cependant, la parole d'un général...

— D'un général boche, ne l'oubliez pas, reprit d'Arc et Decujis ; en tout cas, nous n'écrirons pas, nous.

Et la suite leur donna raison, puisque les cartes, dont le général avait voulu se charger lui-même, n'arrivèrent jamais à destination.

J'ajoute que le général Peter, au cours de la campagne, écrivait un livre sur les évasions célèbres du fort 9 ; celle que je viens de relater y était, paraît-il, rapportée tout au long ; mais je m'imagine néanmoins qu'il a volontairement omis le dernier épisode dont je viens d'entretenir mes lecteurs.

Cette évasion a un épilogue ; le capitaine Marulier, plus encore que ses compagnons de route, était rentré au fort durement touché. Lors de son départ il souffrait d'engelures ; pendant le trajet, ces engelures avaient crevé et, pour ne pas s'arrêter, il avait dû faire les dernières étapes les pieds nus dans ses bottes qu'il ne retirait plus. Lorsqu'il fut repris, ses pieds étaient complètement gelés...

Or, il n'y avait pas de médecin au fort 9. Tous les huit jours environ, un praticien venait d'Ingolstadt, lorsqu'il en avait le loisir ; et seul, un infirmier français assurait le service et s'occupait des pansements. C'est dire que le capitaine Marulier ne fut pas soigné.

Les chairs étaient tombées ; les os, par places, étaient à nu ; une suppuration extraordinaire s'ensuivit ; les draps du lit du blessé étaient trempés et comme empestés ; d'ailleurs, l'officier ne pouvait plus quitter son lit, et c'étaient ses camarades de casemate, Decujis, Beaujard ou Callens, qui lui préparaient ses aliments et qui le servaient.

Le médecin boche, qui le vit deux fois, se borna à prescrire de mettre un peu d'iodoforme sur ses plaies ; et c'est un officier prisonnier qui fournit une bande de pansement avec laquelle le capitaine Marulier en fit quatre, que son ordonnance pouvait ainsi nettoyer deux fois par jour.

Quant à Lirch, à qui l'on fit remarquer que le blessé couchait dans un lit souillé, il refusa net de faire donner

d'autres draps au capitaine ; il savourait froidement sa vengeance, et ce n'est que le 4 janvier que l'on se décida enfin à envoyer le capitaine Marulier à l'hôpital. Là, le médecin qui l'examina lui déclara tout net qu'il allait falloir sans doute lui couper les orteils, et que la gangrène survenant, on serait probablement obligé de faire l'amputation des pieds.

Naturellement, le capitaine refusa ; et bien lui en prit, puisqu'il conserva ses membres intacts, bien qu'imparfaitement guéris.



L'interprète.



Un geôlier.

(A suivre.)

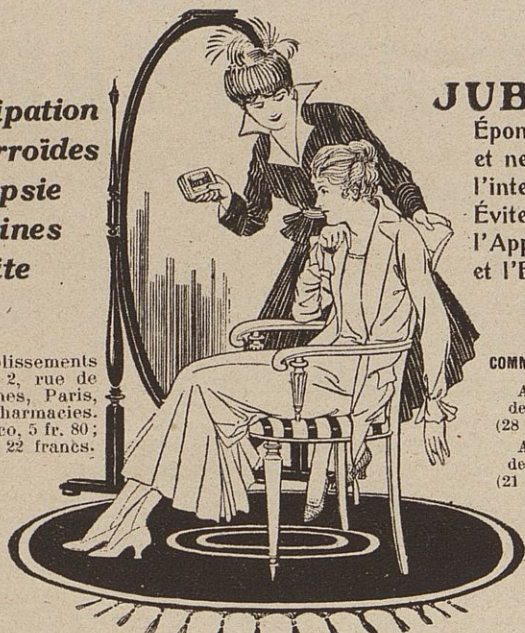


# JUBOL

rééduque l'intestin

**Constipation  
Hémorroïdes  
Dyspepsie  
Migraines  
Entérite**

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



**JUBOL**

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

COMMUNICATIONS :

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

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

« Moins que jamais il ne faudrait recourir, chez les constipés,  
aux purgatifs, pas même aux laxatifs ordinaires, encore moins  
aux lavements. La rééducation intestinale par le Jubol apparaît  
alors tellement supérieure aux anciennes méthodes d'exonération  
de l'intestin, qu'elle doit se substituer à toutes : donc il faut  
juboliser les récidivistes de la constipation. »

Dr PÉRICHON,  
de la Faculté de Médecine de Lyon,  
Ancien interne des asiles.

« 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'affir-  
me être la vérité sur la foi de mon grade. »

Dr HENRIQUE DE SA,

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

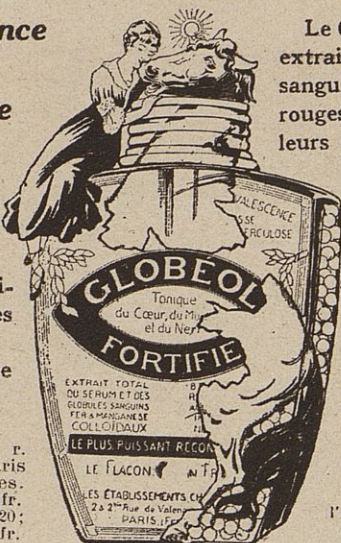
# Globéol

et l'anémie

**Convalescence  
Surmenage  
Tuberculose  
Anémie  
Maladies  
des nerfs.**

Tonique vivi-  
fiant, abrège les  
convalescences,  
augmente la force  
de vivre.

Etabl. Chatelain, 2, r.  
de Valenciennes, Paris  
et toutes pharmacies.  
Le demi-flacon, fco 4 fr.  
Le flacon, fco, 7 fr. 20;  
es 3 flacons, fco, 20 fr.



Le GLOBÉOL est un  
extrait total du sérum  
sanguin et des globules  
rouges débarrassés de  
leurs enveloppes. (Ex-  
trait emprunté  
au sang de che-  
vaux florissants  
de santé.)

Reminéralise  
les tissus.  
Nourrit le mus-  
cle et le nerf.

Communication à  
l'Académie de Médecine  
du 7 juin 1910.

**Sauvée par le GLOBÉOL**

L'OPINION MÉDICALE :

« Le sang étant le véritable milieu intérieur respiratoire et, d'autre  
part, la toxine tuberculeuse étant nettement hémolytique, l'ané-  
mie complique et masque volontiers les maladies de poitrine. Elle  
intervient pour vicier les échanges et aggraver l'infection géné-  
rale. Le Globéol, par l'apport de fer physiologique et de ferments  
oxydants, stimule et redresse la sanguification, sans avoir les in-  
convénients des ferrugineux qui favorisent la fièvre, les états con-  
gestifs et les crachements de sang. »

Docteur REGNIER,

Ancien interne des Hôpitaux de Paris,  
Ex-chef du Laboratoire d'Electrothérapie de la Charité.

« Loin d'abattre la pression, il faut au contraire soutenir le cœur  
surmené de l'artério-scléreuse par le Globéol, qui lui transfusera un  
sang pur, un sang jeune, un sang en pleine activité. C'est la seule  
façon de parer à l'asystolie fatale qui suit l'hypersystolie, comme  
toute phase de suractivité est suivie d'une période de dépression. »

Professeur FAIVRE,

Prof de clinique interne à l'Université de Poitiers.

# Pagéol

Énergique antiseptique urinaire

**Guérit vite  
et radicalement**

**Supprime  
les douleurs de la  
miction**

**Évite toute  
complication**

Communication  
à l'Académie de Médecine  
du 3 Décembre 1912.

Etablissements Chatelain, 2, rue de Valenciennes, Paris, et toutes pharmacies.  
La demi-boîte, franco, 6 fr. 60; la grande boîte, franco, 11 fr. Envoi sur le front.

Préparé  
dans les Laboratoires  
de l'Urodonal.



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

# GYRALDOSE

Hygiène de la Femme

La Gyraldose est  
l'antiseptique idéal  
pour le voyage. Elle  
se présente en com-  
primés stables et  
homogènes. Chaque  
dose jetée  
dans deux  
litres d'eau  
chaude  
donne la so-  
lution parfumée que  
la Parisienne a  
adoptée pour les  
soins de sa per-  
sonne, matin et soir.

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



Préparée dans  
les Laboratoires  
de l'Urodonal et  
présentant les  
mêmes garanties  
scientifiques.

Etabl. Chatelain,  
2, r. Valenciennes,  
Paris, et toutes phar-  
macies. La boîte,  
fco, 5 fr. 30; les 4,  
fco, 20 fr.; la grande  
boîte, fco, 7 fr. 20;  
les 3 boîtes, fco,  
20 francs.

# FANDORINE

80 % des femmes ne  
sont pas satisfaites de  
leur santé.

A partir de 40 ans,  
la femme s'engraisse  
par suite d'insuffisance  
glandulaire.

Seule l'opothérapie  
(Fandorine) peut la  
guérir et lui conserver  
une taille normale.

Communication :  
Académie de Médecine  
(13 juin 1916).



**Spécifique des  
maladies de la femme**

Arrête les hémorragies,  
Supprime les vapeurs,  
Guérit les fibromes non  
chirurgicaux.

**Toute femme doit  
faire chaque mois une  
cure de FANDORINE**

Etabl. Chatelain, 2, r. Valen-  
ciennes, Paris. Le flacon,  
fco 11 fr.; fl. d'essai, fco 5,30.

# VAMIANINE

**Dépuratif intense du sang,  
non toxique**

**Avarie, Tabes,  
Maladies de la Peau**

Etablissements Chatelain, 2, r. de Valen-  
ciennes, Paris, et toutes pharmacies.  
Le flacon, franco, 11 francs.

Brochure sur demande.

Vamianine juggle  
l'avarie et en  
empêche toutes les  
manifestations.





Pour toutes les familles françaises

Pour tous les touristes des champs de bataille

# PRÉCIS DE LA GRANDE GUERRE

PAR LE

Commandant **BOUVIER de LAMOTTE**

Breveté d'Etat-Major

Un volume de la Bibliothèque du **PAYS DE FRANCE** avec 36 portraits de généraux, en rotogravure, plus de 30 cartes des objectifs et de la progression des attaques, et un curieux graphique des événements de la Grande Guerre.

**4 fr.**

✠ Le **Précis de la Grande Guerre**, que le Commandant BOUVIER de LAMOTTE vient de collationner pour la Bibliothèque du *Pays de France*, est le premier manuel raisonné des opérations militaires sur le front de FRANCE et de BELGIQUE de 1914 à l'armistice.

✠ Il donne en un raccourci saisissant, d'une lecture facile et passionnante, toute la succession des opérations qui composèrent les interminables batailles de la guerre. Chaque bataille est illustrée d'une carte très précise indiquant, suivant le besoin, la situation des principaux objectifs à atteindre ou la progression des armées d'attaque.

✠ Chaque combattant, d'abord, y retrouvera avec la plus grande facilité les dates et le sens général des combats auxquels il a pris part.

✠ Pour les touristes qui visitent en foule les champs de bataille, ce volume maniable, pratique, clair et concis est un véritable aide-mémoire qui leur aidera à comprendre sur le terrain la signification des batailles livrées pour la possession de telle crête, ou la défense de telle ligne d'eau. Les batailles de la Marne, de l'Yser, de l'Artois, de la Champagne, de Verdun, de la Somme, les offensives allemandes et la contre-offensive française y sont présentées en un rapprochement de faits, de dates, d'événements qui donne à l'ensemble de l'ouvrage une valeur documentaire remarquable.

✠ Le **Précis de la Grande Guerre** a sa place marquée dans la bibliothèque de toutes les familles françaises, dans les mains de tous les touristes des champs de bataille.

EN VENTE SUR DEMANDE CHEZ TOUS LES DÉPOSITAIRES DU "PAYS DE FRANCE"

Envoi franco contre 4 fr. 50 en mandat ou timbres-poste à la Bibliothèque du **PAYS DE FRANCE**  
2, 4, 6, boulevard Poissonnière, Paris.

Prix : 0 fr. 60

Vient de paraître :

## Carte de la Nouvelle Allemagne

Franco contre demande  
accompagnée de  
0 fr. 75  
en timbres-poste



EN VENTE :

Dans le Hall : 6, boulevard  
Poissonnière, Paris

et sur demande

chez tous les dépositaires du  
MATIN et du  
PAYS DE FRANCE  
en France et à l'Etranger.

Prix : 0 fr. 60

D'après les Préliminaires du 7 Mai 1919

Éditée par "LE MATIN"



Cette carte, spécialement éditée pour les lecteurs du MATIN et du PAYS DE FRANCE, a été établie avec le plus grand soin d'après  
..... le texte des préliminaires du 7 mai. ....

Du format d'affichage 50 x 65 environ et tirée en quatre couleurs, elle donne les nouvelles frontières de l'Allemagne et les anciennes, les territoires remis aux alliés, les zones d'occupation, les régions de plébiscite, les zones interdites aux établissements militaires, les fleuves  
..... internationalisés, les zones aériennes autorisées. ....

Elle permet de se rendre rapidement un compte exact des modifications apportées par les préliminaires au statut d'avant-guerre, par  
..... application du principe des nationalités. ....



# LE PAYS DE FRANCE

## CHRONIQUE DE LA SEMAINE

du 9 au 16 Août

**L**ES travaux de la Conférence de la Paix se poursuivent avec la même sage lenteur. Le sort qu'elle réserve à la Bulgarie, celui auquel devra se soumettre la Turquie ne sont pas encore connus. Tout ce que l'on sait de positif, c'est que les Turcs accepteraient difficilement leur nouvelle destinée. Le Comité Union et Progrès paraît s'être reformé ; depuis que l'on a vu reparaître certaines personnalités qui en avaient été les membres les plus actifs, une vive agitation règne en Turquie d'Asie. On en a vu les premiers effets lorsque les Grecs ont procédé à l'occupation de la zone d'Asie Mineure qui leur est dévolue. Actuellement, une forte armée de volontaires serait en formation dans l'intérieur, et il est vraisemblable qu'elle a pour but de s'opposer, au besoin par la force, à la dislocation projetée de l'empire ottoman.

Il n'a pas encore été répondu aux contre-propositions rapportées d'Autriche par M. Renner et qui ont été remises au président de la Conférence le 7 août.

En Hongrie, on n'a signalé aucun nouveau fait sensationnel. L'archiduc Joseph a protesté contre l'intention, qu'on lui prêtait, de rétablir la monarchie à son profit : il a cherché, au contraire, à former un gouvernement dans lequel tous les partis seraient convenablement représentés.

La réponse de la Roumanie aux objections du Conseil des Cinq est parvenue à Paris vers le 14. Le gouvernement de Bucarest donne, de ses actes, des explications qui seront, croit-on, finalement admises par la Conférence ; il fait preuve d'un esprit conciliant et établit que ce qu'on lui reproche comme des empiétements ne sont que des précautions très légitimes. Il assure d'ailleurs la Conférence que toutes les mesures militaires qu'il aurait dorénavant à prendre, seront décidées en plein accord avec les puissances alliées en Roumanie.

Le général Fournier, qui commandait la place de Maubeuge au début de la guerre, comparait devant un conseil d'enquête dont la première séance a eu lieu à Paris le 12 août. Conformément aux lois militaires, le général a été invité à fournir des explications sur les causes qui l'amènèrent à rendre la ville aux Allemands. Le conseil d'enquête, présidé par le général Guillaumat, comprend en outre quatre généraux. Le conseil n'a fait encore aucune communication officielle des résultats de son enquête. Mais on sait, par les récits de nombreux officiers qui furent mêlés à ce pénible épisode du début de la guerre, que la chute de Maubeuge, dans les circonstances où elle se produisit, était inévitable. La place n'était couverte que par des forts de type ancien, incapables de résister à l'artillerie lourde de l'ennemi ; elle ne possédait qu'une artillerie insignifiante ; elle était insuffisamment approvisionnée. Maubeuge tint cependant quinze jours ; le bombardement, intensif, se poursuivit pendant huit jours. Les batteries allemandes, situées à 14 kilomètres de la ville, se composaient de pièces de 280, 380 et même 420 ; il était impossible, faute d'avions, de les repérer. Le 8 septembre, le général Fournier capitula : il avait tenu plus longtemps que Liège, Anvers et autres places vraiment fortes dont la résistance, au cours de cette guerre, a été citée comme glorieuse.

Les Américains continuent à s'en aller. Bientôt, de l'immense armée qui a passé la mer pour venir lutter à nos côtés, il ne restera sur le sol de la France que quelque quarante mille hommes. Tous les Français garderont un souvenir affectueux de ces braves alliés qui se sont, en toutes circonstances, conduits envers nous comme de bons amis. Un de leurs chefs, le colonel Reber, commandant une de leurs bases, a exprimé dans un récent ordre du jour, en des termes que nous sommes heureux de reproduire, les sentiments que le commandement américain professe pour notre pays :

« Avant de quitter le sol de notre alliée bien-aimée, où l'armée américaine a rempli si généreusement sa tâche, le commandant de la base de Gièvres saisit cette occasion pour demander aux officiers et hommes qu'il commande de chérir à jamais les souvenirs de leur séjour en France, et de garder en leur mémoire l'esprit de camaraderie fraternelle que nos frères d'armes de l'armée française n'ont jamais cessé de nous témoigner en toutes circonstances... »

Au sujet de l'armée française, le colonel Reber s'exprime ainsi :

« Sans les sacrifices de l'armée française, le Boche aurait dominé le monde. Du Grand-Couronné, de la Marne jusqu'à l'armistice, l'armée française n'a jamais failli aux traditions d'Austerlitz et de Iéna ; elle nous a servi de guide pendant les heures sombres. »

Du côté français, les réponses des généraux commandants de régions ne sont pas moins chaleureuses. Citons celle du général Grégoire :

« Aux noms glorieux de la Marne, de l'Yser et de Verdun se sont ajoutés ceux de Saint-Mihiel et de Château-Thierry, et la postérité héritera des hauts faits des braves gens qui sont morts pour la cause du droit. La reconnaissance de l'armée française va droit à la grande nation qui a épousé la cause de la liberté de façon si désintéressée. Vive l'Amérique ! »

On a publié officiellement, en Italie, le rapport de la commission d'enquête sur les événements de Caporetto qui faillirent être irrémédiablement funestes pour les armes des Alliés, et qui, en permettant aux Austro-Allemands d'envahir le Frioul jusqu'à la Piave, contribuèrent dans une large mesure à la prolongation de la guerre. Le rapport fait remonter au haut commandement italien la responsabilité la plus grave du désastre, et contient un jugement très sévère sur l'action du généralissime Cadorna pendant les premières années de la guerre ; mais il reconnaît l'influence néfaste exercée parmi les troupes par la propagande défaitiste.

Notre aviation vient de se signaler de nouveau par des actes sensationnels. Le lieutenant Bossoutrot a relié Paris à Dakar par voie aérienne, dans des conditions tout à fait particulières. En effet, c'est sur le fameux avion géant « Goliath » portant huit personnes, lui compris, que cette mémorable traversée a été faite. Le « Goliath » partit de l'aérodrome de Toussus-le-Noble le 11 août à minuit. L'itinéraire était décidé par Bordeaux, Saint-Sébastien, Madrid, Cordoue, Cadix, Tanger, Rabat, Casablanca, Mogador, Tiznit, Port-Etienne, Saint-Louis et Dakar, mais en deux étapes seulement : Paris-Casablanca et Casablanca-Dakar. Après 17 heures 25 minutes de vol ininterrompu, le « Goliath » atterrissait à Casablanca : il avait couvert environ 2.050 kilomètres, à la vitesse de 120 à l'heure ; il transportait environ 2.000 kilogrammes. Cette première partie du voyage s'était effectuée sans incident autre qu'une légère avarie à l'antenne de la T. S. F., avarie que le spécialiste du bord répara sans peine en plein vol ; grâce à son appareil, l'avion avait été constamment en rapport avec la terre.

A son arrivée à Casablanca, il avait consommé 1.300 litres d'essence sur 1.700 emportés.

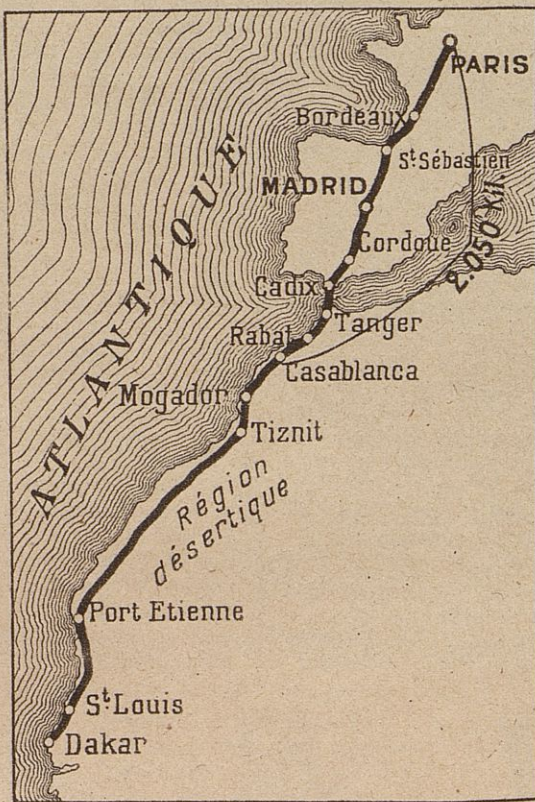
Le « Goliath » aurait pu repartir de Casablanca après seulement quelques heures d'escale ; mais il y séjourna jusqu'au 14 à 11 heures, le pilote Bossoutrot ayant eu à fournir au général Lyautey des renseignements sur la possibilité de créer un service postal aérien entre la France et le Maroc. De Casablanca, il alla atterrir de nouveau à Mogador, à 13 h. 20 ; puis il reprit son vol pour Dakar, ayant à survoler le désert sur un parcours de 1.200 kilomètres. Le 16 août, à 3 h. 30, il passait à

Port-Etienne (Cap Blanc), où Lemaître, qui au mois de juin tenta la même aventure, dut s'arrêter. Le « Goliath », normalement, eût dû arriver à Dakar le même jour, vers 9 heures. Le 18 au matin on était encore sans nouvelles de lui.

Pendant que ce voyage se poursuivait, d'autres pilotes faisaient parler d'eux. Le 13 août, le lieutenant Weiss, sur biplan muni d'une turbine de compression des gaz de l'ingénieur Rateau, montait à plus de 9.000 mètres en 1 h. 40 minutes de vol. Et le 12, l'aviateur d'Or, sur un appareil du type « Goliath », appelé « Goliath II », effectuait le voyage de Paris à Copenhague.

A l'étranger, on constate toujours la même activité dans le monde aéronautique. On met, à Londres, la dernière main aux préparatifs du dirigeable géant « R. 80 » qui va partir incessamment pour Rio-de-Janeiro, avec vingt passagers et une petite cargaison. Le « R. 80 » est long de 163 mètres et sa capacité est de 40.000 mètres cubes. Il est aménagé avec un confort spécial. Sur la partie supérieure est un pont promenade pour les passagers, avec un jardinet. On y trouve une grande salle à manger, des cabines couchettes, etc. Un ascenseur permet aux voyageurs de monter dans un observatoire qui domine le ballon. La traversée Londres-Rio se fera en quatre jours. Le prix du voyage n'est que de 25.000 francs par personne. C'est pour rien.

En attendant l'ouverture, maintenant très prochaine, des Etats généraux des régions dévastées, signalons le dépôt par le gouvernement du projet de loi sur l'aménagement du Rhône. Ainsi cette grande idée entre dans la voie de la réalisation. Entre autres résultats de cette œuvre pour la région, on prévoit la force produite par vingt usines électriques, et la mise en valeur par irrigation de 250.000 hectares de terres improductives.



L'ITINÉRAIRE DU RAID DU « GOLIATH ».



# Le Centenaire de James Watt

Le 25 août de cette année 1919 il y a cent ans que mourut James Watt. Cette date sera commémorée de la façon qui convient. Une cérémonie aura lieu à Birmingham ; des discours seront prononcés sur les travaux de Watt ; une chaire et un musée portant le nom de Watt seront inaugurés, se rapportant à l'œuvre de celui-ci. Cette œuvre, toute l'humanité civilisée l'admire, et à cette commémoration du glorieux Écos-sais, toute l'humanité s'associera.

James Watt, chacun le sait, est le créateur de la machine à vapeur, l'initiateur de l'utilisation industrielle de la vapeur comme force motrice.

Sans doute l'idée première avait été déjà donnée. Salomon de Caus, en 1625, avait montré que la vapeur, agissant par pression, peut être employée à élever l'eau. Denis Papin le premier, croit-on, en 1690, fit agir la vapeur sur un piston et l'employa à vaincre une résistance.

Soit un cylindre pouvant recevoir un piston. On verse dans le fond, fermé, du cylindre un peu d'eau ; puis on adapte le piston qui descend jusqu'au contact du liquide : l'air s'échappe par un trou dans le disque du piston, trou que l'on ferme ensuite. On allume du feu sous le cylindre ; l'eau chauffée se vaporise ; la vapeur soulève le piston jusqu'au haut du cylindre. On arrête alors le piston au moyen d'un cliquet ; on éteint le feu : la vapeur se condense, et alors la pression atmosphérique fait descendre le piston. Et celui-ci peut soulever un poids attaché à l'extrémité d'une corde passant par des poulies.

C'est sur ce principe que fut construite la première machine à vapeur industrielle, celle de Newcomen, qu'on appela machine atmosphérique en raison de ce fait que le travail produit est en réalité exécuté par la pression barométrique.

La machine de Newcomen réalisait toutefois un progrès sensible. Il n'y avait pas à allumer et éteindre le feu alternativement. Elle permettait d'avoir toujours de la vapeur prête à agir sur le piston.

En voici le dispositif. Une chaudière chauffée par un feu continu communique par un tuyau pourvu d'un robinet avec un cylindre contenant un piston. Ce dernier, par une chaîne, est relié à un balancier dont l'autre extrémité porte un poids auquel est reliée la tige maîtresse d'une pompe. Le robinet est-il ouvert ? La vapeur soulève le piston : le poids et la tige s'abaissent. On ferme alors le robinet : la vapeur se condense, la pression pèse sur le piston, le fait redescendre en faisant monter la tige de la pompe.

Une amélioration considérable introduite par Newcomen consista à relier la partie inférieure du cylindre, par un tuyau, à un réservoir d'eau. Sur ce tuyau, un robinet, conjugué avec le robinet du tuyau d'admission de la vapeur, et opérant en sens inverse. En actionnant simultanément les deux robinets, on ouvre l'un et on ferme l'autre. Prenons la machine au repos. On ouvre le robinet d'admission de vapeur, et en même temps on ferme le robinet d'admission d'eau dans le bas du cylindre : le piston monte. Le voici en haut du cylindre. On ferme le robinet à vapeur : mais en même temps on ouvre le robinet à eau : un peu d'eau descend dans le cylindre ; il y a donc condensation de la vapeur, et le piston retombe plus vite. On gagne du temps. Mais il faut à chaque coup de piston agir sur les deux robinets. Un jeune ouvrier, chargé de la besogne, Humphry Potter, trouva le moyen de s'en décharger en obligeant la machine elle-même à s'en acquitter. Par des ficelles attachées au balancier et aux robinets, l'ouverture et la fermeture des robinets se firent automatiquement.

La machine de Newcomen ne servait qu'à l'élévation de l'eau. C'est ici qu'intervint James Watt pour en faire un moteur universel. Il commença par inventer le condenseur. L'injection d'eau, dans la machine de Newcomen, refroidissait le cylindre, et alors le cylindre refroidi condensait la vapeur nouvelle, d'où perte de temps. Watt sut découvrir un principe qui porte son nom et qui est appelé aussi « principe de la paroi froide ». C'est que, lorsque deux espaces inégalement chauds communiquent, la vapeur de l'espace le plus chaud se précipite dans le plus froid et acquiert dans les deux espaces une tension correspondant à la température de l'espace le plus froid. L'application de ce principe se fit de la façon suivante : une fois le piston au haut de sa course, le bas du cylindre étant relié à un espace dit condenseur où arrive sans cesse de l'eau froide, la vapeur se condense et refroidit rapidement dans les deux espaces (condenseur et cylindre) et le piston redescend rapidement sans que le cylindre se soit trop refroidi. L'avantage est considérable, et le condenseur représente une des grandes découvertes de James Watt.

La machine qu'il construisit n'était encore toutefois qu'une machine à simple effet. On comprend très bien que la puissance en était limitée par la surface du piston, puisque le véritable moteur c'était toujours la pression atmosphérique. Cette surface, on ne pouvait l'accroître démesurément. James Watt se rendit bien compte de l'inconvénient, et il y remédia en créant la machine à double effet, où la vapeur vient agir successivement sur

les deux faces du piston, et qui constitue dès lors une véritable machine à vapeur, où la pression atmosphérique n'est plus l'agent moteur.

Toutes les machines à vapeur construites depuis Watt sont à double effet. La vapeur agit tour à tour sur les deux faces : aussi le cylindre est-il clos des deux bouts : la tige traverse une boîte à étoupes qui arrête la vapeur. Comment Watt s'y prit-il pour distribuer la vapeur, pour la faire arriver tour à tour par le bas et par le haut du cylindre afin d'agir successivement sur la face inférieure et la supérieure ? Au moyen de la boîte à vapeur contenant le tiroir, pièce ingénieuse dont la position est commandée par la machine elle-même, et qui prend automatiquement au moment voulu la position voulue, qui renverse la distribution de la vapeur de la façon qui convient.

Le balancier n'est presque plus employé, on n'a plus besoin du parallélogramme articulé de Watt permettant de transformer le mouvement vertical en un mouvement de va et vient circulaire qui est communiqué à l'arbre de rotation et au volant de régulation. Le balancier a été remplacé par la bielle, mais les inventions fondamentales de Watt subsistent et sont appliquées. Le condenseur fonctionne partout, sauf sur les locomotives et locomobiles qui ne peuvent emporter avec elles l'eau nécessaire à la condensation ; le double effet aussi. L'emploi de la détente est aussi de

James Watt. Voici un cylindre avec son piston : la vapeur entre, au moment où nous le considérons, par l'extrémité inférieure. Primitivement on laissait entrer la vapeur pendant toute la course du piston, pour l'envoyer ensuite au dehors, avant Watt ; dans le condenseur, après lui. Watt imagina d'intercepter l'arrivée de la vapeur avant la fin de la course du piston.

Dans ces conditions, la continuation de cette course produit sur la vapeur contenue dans le cylindre une diminution de force élastique, une détente, par suite de l'accroissement de volume de la cavité renfermant la vapeur. C'est là ce qu'on appelle la détente. Il en résulte évidemment une diminution de la puissance agissant sur le piston. Mais en réglant convenablement le moment où s'arrête l'entrée de la vapeur, on conserve à celle qui se trouve dans le cylindre une force élastique supérieure à celle qui s'exerce sur l'autre face du piston, et on réalise une économie de vapeur.

Cette économie est certaine. Supposons que la pression de la vapeur dans la chaudière soit de 2 kilogrammes et que l'on ne laisse arriver la vapeur, à chaque coup de piston, que pendant la moitié de la course de celui-ci. On dépensera moitié moins de vapeur, évidemment. Mais le rendement ne sera pas réduit de moitié.

La force motrice qui correspond à la pression de 2 kilogrammes agira toujours pendant la première moitié de la course : on a déjà la moitié de l'effet qui serait obtenu sans emploi de la détente. Mais pendant la seconde moitié de la course, le piston reste soumis à l'action d'une force motrice correspondant à une pression variant entre 2 et 1 kilogramme, force encore supérieure à la résistance s'exerçant sur l'autre face du piston. En somme, économie de vapeur de moitié, sans que la production soit réduite dans la même proportion.

Le principe formulé par Watt est parfaitement exact : et il est partout appliqué, de façons variables. Les détentes 1/5 et 1/10 sont souvent employées : on laisse arriver la vapeur pendant le 5<sup>e</sup> ou le 10<sup>e</sup> de la course du piston. Mais, avec des machines très perfectionnées, on économise une proportion beaucoup plus élevée de vapeur : on ne laisse entrer celle-ci que pendant 1/25<sup>e</sup> ou 1/30<sup>e</sup> de la course du piston ; on emploie les détentes 1/25 ou 1/30.

Le principe de la détente, découvert par James Watt et appliqué après lui, est la source d'une économie considérable dans l'utilisation de la vapeur comme force motrice. Il est, en effet, établi par l'expérience que la même masse de vapeur fournit d'autant plus de travail — dans certaines limites — que l'admission est de plus courte durée. La masse de vapeur qui, sans détente, produit un travail de 1.000, produit un travail de 2.000 si la détente est de 4/10<sup>e</sup>, et de plus de 3.000 si la détente est de 1/10<sup>e</sup>, si l'admission de vapeur n'a lieu que pendant le 10<sup>e</sup> de la course du piston. Enfin James Watt a imaginé l'indicateur de vapeur employé partout où l'on veut se rendre compte du travail effectué par une machine à vapeur.

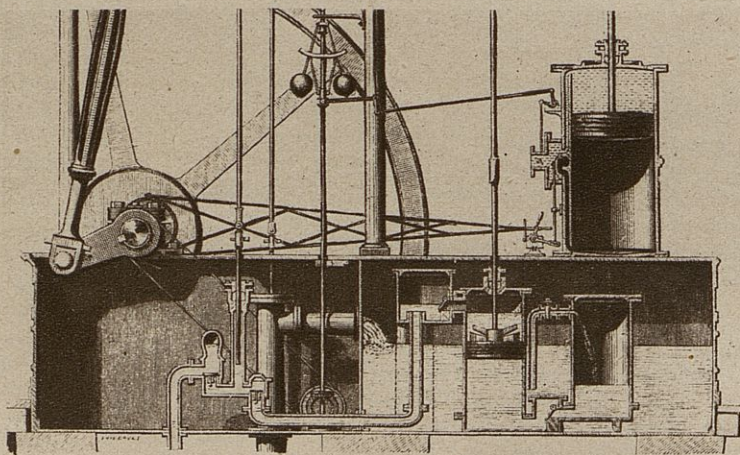
On le voit, l'œuvre de James Watt est considérable. Il est le créateur de la machine à vapeur, et son nom reste attaché au condenseur, à la détente et au principe de la machine à double effet. Après lui on a pu apporter des perfectionnements, imaginé des dispositifs d'amélioration, mais l'essentiel c'est à lui qu'on le doit. Le rôle qu'a joué le moteur à vapeur dans le monde, depuis cent ans, justifie les cérémonies qui ont eu lieu en Angleterre en l'honneur de Watt.

Et pourtant, à y regarder de près, il faut bien reconnaître que la machine à vapeur est un très médiocre transformateur de chaleur en travail. Quand on brûle un kilo de charbon, on transforme un dixième de sa chaleur en travail : tout le reste est perdu, au point de vue travail. Même avec la turbine à vapeur, le rendement atteint à peine 17 %. Au lieu que de la houille blanche la turbine tire jusqu'à 90 % de l'énergie de chute...

HENRY DE VARIGNY.



JAMES WATT.



LA MACHINE A VAPEUR DE J. WATT.



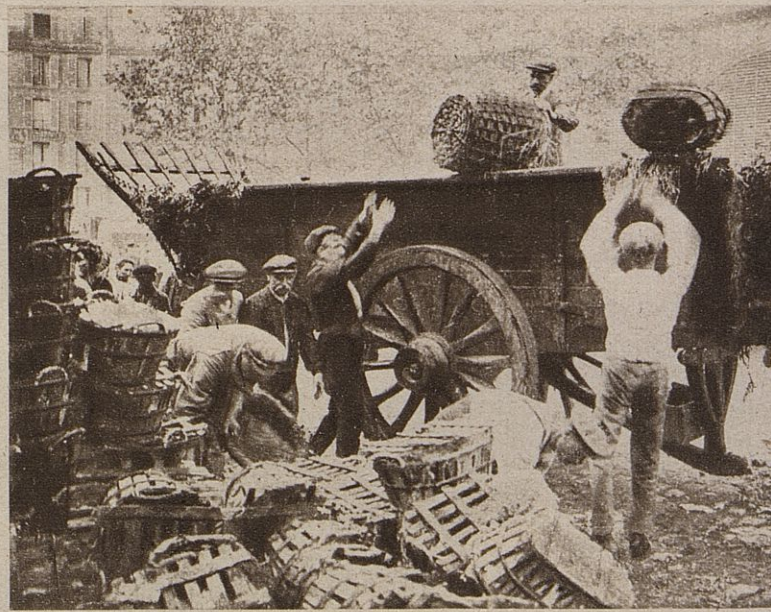
# QUELQUES INCIDENTS DE LA VIE CHÈRE A PARIS



*A gauche, c'est la foule houleuse des revendeurs venus aux Halles pour empêcher les denrées d'en sortir. Il y a eu des bagarres, et la police a dû intervenir à plusieurs reprises pour protéger les marchands qui tentaient de s'approvisionner malgré les mercantis. A droite, ainsi qu'en bas de la page, on voit des ménagères avisées, profiteuses à leur manière, fouiller les monceaux de légumes répandus sur le sol pour en retirer ce qui peut être utilisé pour leur cuisine.*



*Les crémiers en particulier se montrèrent intraitables : ni beurre, ni œufs ne pouvaient sortir du pavillon affecté à cette marchandise : comme on le voit à gauche, caisses et bourriches s'accumulaient là, pendant que la population en était privée. Enfin l'administration prit une mesure radicale : elle acheta d'office les denrées qui n'avaient pu être livrées au commerce et les fit vendre dans les baraques Vilgrain. Sur ce tombereau, on rechargeait des légumes pour les y transporter.*



*Des ligues de consommateurs s'étant formées dans différents quartiers pour combattre la vie chère en refrénant la spéculation à laquelle se livraient certains commerçants, ceux-ci se sont groupés pour boycotter les consommateurs en s'opposant à la mise en vente des denrées. Aux Halles centrales, où ces mercantis insurgés bloquaient les pavillons de vente, il y eut des désordres graves. Nos photographies montrent des quantités de marchandises jetées à la rue.*



# Les principales industries d'Alsace et de Lorraine

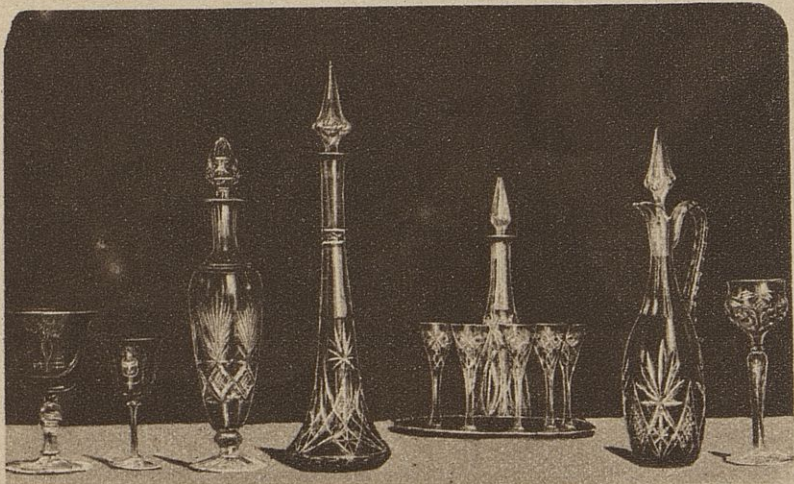
## 1<sup>o</sup> DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-ALSACE



En restant irréductiblement fidèle aux provinces qui lui ont été arrachées brutalement en 1871, la France n'écouait que son cœur. En convoitant cette proie magnifique, l'Allemagne n'écouait que son intérêt, et ce qu'elle déplore surtout, c'est de ne pouvoir plus l'exploiter. Par cette carte de la Haute-Alsace, et celles de la Basse-Alsace et de la Lorraine que nous publierons ensuite, on peut se rendre compte de la variété des productions et de la richesse du sol qui fait retour à la mère patrie.



# LES ARTS APPLIQUÉS ALSACIENS-LORRAINS



ŒUVRES DE LA CRISTALLERIE DE SAINT-LOUIS EN LORRAINE.

**A**L'HEURE où, selon le mot d'un économiste, l'Art doit être la plus belle machine de l'Industrie à l'heure où le régionalisme doit fournir un travail intensif, l'exercice des métiers d'art alsacien et lorrain est de haute importance.

Au cours des siècles, l'art en Alsace fut toujours influencé par celui qui florissait chez sa plus puissante voisine : France ou Allemagne. Cependant le sens, personnel à l'Alsace, des réalités de la vie, la conduisit à préférer l'art appliqué au grand art ; aussi de tout temps le fer, le bois, l'argile y furent merveilleusement traités.

pieds nus des ouvriers qui malaxent l'argile et impriment le mouvement au tour d'où sortent les pots dits à crinoline, les moules de Kugelhof, les grès flammés, les figurines polychromes « cuirassiers de Reichshoffen », « coq », etc.

En Lorraine, les faïenceries de Sarreguemines, avec celles de Creil et de Montebello, affranchissent la France du tribut payé à l'industrie britannique de faïences fines. Elles occupent le premier rang avec leur service Obernai, les assiettes « les Poilus » — naturellement fabriquées pendant la guerre — les tasses et soucoupes de décors divers, les boîtes en majolique, etc.

En Lorraine également, l'industrie du verre a une grande extension. Saint-Louis, qui rivalise avec Baccarat et possède le plus grand four d'Europe, ne s'en tient pas à la taille et tend à s'affranchir des formules. A Meisenthal, Christian s'est révélé émule de Gallé. A Goetzenbruck et Vallersbühl des fabriques de verrerie sont en pleine activité.

L'industrie de l'étoffe imprimée, autrefois réservée à l'Angleterre, se poursuit depuis 1746.

La manufacture de Jouy fut fondée en 1760. Malheureusement, depuis 1870, les fabriques de Cernay, Munster, Colmar ont disparu. Cependant Mulhouse, Ribeauvillé, Sainte-Marie-aux-Mines, Thann, Wesserling se sont maintenues au premier rang et bon nombre d'étoffes présentées à la clientèle comme fabriquées à Liberty venaient directement des métiers de la région mulhousienne.

Des tissus en tous genres, spécialement les étoffes pour ameublements, toiles de Jouy, ont atteint à la fin du siècle dernier une perfection qui demeure. Les indiennes et les mousselines imprimées s'y fabriquent toujours selon les traditions et ont une coloration imitée. A Thann, pendant la guerre, on imprima sur indienne des représentations de nos poilus.

Enfin, des manufactures de papiers peints, issues des fabriques de



PIÈCES ORNÉES EXÉCUTÉES DANS LES ATELIERS DE LA POTERIE DE SOUFFLENHEIM ET FAÏENCES DE SARREGUEMINES.

C'est sur les bords de la Moselle lorraine que furent fondées les premières plaques de cheminées et de fourneaux en fonte. Aujourd'hui c'est à Niederbronn, noyau de toutes les fonderies où siège la société de Dietrich et C<sup>ie</sup>, que se fondent les appliques en fonte d'art décorées de sangliers, bohémiens, cerfs, chasseurs avec chiens, etc.

La ferronnerie, qui honora Strasbourg dès le XIV<sup>e</sup> siècle, fait encore que l'Alsace se distingue des autres provinces françaises.

Le meuble alsacien se continue de nos jours selon les traditions, avec, cependant, une note de modernisme. Dans quelques villages on peint encore les meubles.

L'art du livre nous vaut de jolies toiles et papiers peints à la main pour reliures, et des cartes postales en héliogravure, dont les planches ont été transportées à Munich et dont la restitution est demandée.

Mais les industries les plus florissantes de nos jours en Alsace et en Lorraine sont la céramique, la cristallerie, la faïencerie et l'industrie des toiles imprimées.

Le grand nombre de gisements d'argile en Alsace a donné à la céramique une extension considérable dans cette province. Strasbourg eut des potiers et des faïenciers. Après s'être inspirée des faïences rouennaises, elle eut le décor floral naturaliste, qui fixa sa réputation.

Actuellement, les gisements de terre glaise concentrent à Soufflenheim, entre Haguenau et le Rhin, une trentaine de maîtres potiers, dont quelques-uns possèdent là d'importants établissements industriels où les poteries sont exécutées à l'aide de procédés très primitifs. Ce sont les

toiles imprimées de Mulhouse, se montrent solidaires de l'industrie textile.

Donc, bientôt, grâce à l'activité des industries alsaciennes et lorraines, les maîtres de maison pourront reconstituer dans les buffets dégaris les services de verre qu'elles cassèrent au fil des tristes jours de la guerre, et les nouveaux ménages épris du style Louis XVI ne se lamenteront plus : Jouy tisse à nouveau ses toiles fleuries de bergeries et d'amours.

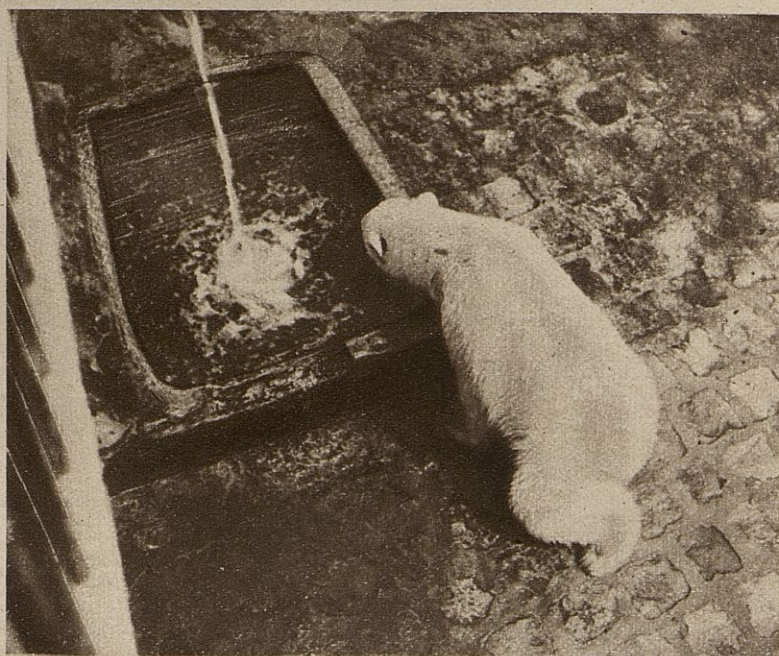
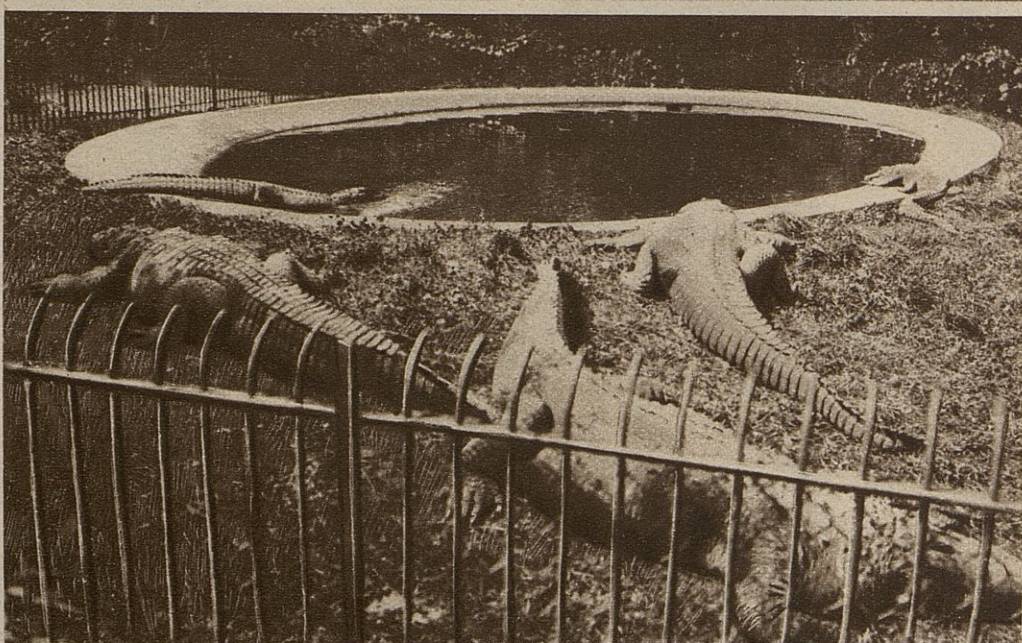
CLAUDE ORCEL.



QUELQUES ÉLÉGANTES CRÉATIONS DE CRISTALLERIES LORRAINES.



## JOURNÉES DE CANICULE A PARIS



Après avoir maugréé contre le froid intempestif qui leur gâtait le commencement de l'été, les Parisiens, tout en s'épongeant le front, pestent contre une chaleur torride. Ça et là les berges de la Seine sont couvertes de baigneurs. Aux carrefours, les marchands de coco et de glaces font des affaires d'or. Voici un promeneur qui, accablé, s'est laissé choir au pied d'un arbre. Au Jardin des Plantes, crocodiles et ours blancs cherchent dans leurs bassins un refuge contre le soleil.



## PARIS FÊTE LE RETOUR DES TROUPES DE LA GARNISON



Le retour des troupes de la garnison de Paris a donné lieu, le 11 août, à une fête que la municipalité a organisée à Bagatelle. On voit en haut de la page le général Berdoulat passant en revue les régiments qui nous sont rendus ; au-dessous, c'est M. César Caire, vice-président du conseil municipal, souhaitant la bienvenue à nos poilus. Enfin, voici généraux, conseillers et invités au concert qui leur fut donné dans le parc. Un goûter fut offert aux soldats.





# ECHOS



## UN EXPLOIT DE "MASTER" LEBUREAU

Le formalisme bureaucratique est d'ordre universel. Il sévit en tous pays — même dans les nations jeunes et modernes comme l'Amérique.

A preuve la désopilante aventure dont le capitaine Mills vient d'être le héros et dont s'égaie la presse des Etats-Unis.



Un navire américain, le *Fédéral*, affecté aux transports militaires, se trouvait récemment en rade d'Anvers. Il reçut l'ordre d'appareiller pour New-York en vue d'y rapatrier la troupe qu'il avait à bord.

Or cette « troupe » se composait d'un unique individu, le capitaine Mills, de Seattle.

Nonobstant, le transport se mit en route. Quand nous disons que le capitaine Mills était le seul passager militaire du *Fédéral*, nous exagérons. Les règlements américains, en effet, prévoient que « toute troupe doit être accompagnée sur mer d'un représentant du département de la comptabilité ». En conséquence, à titre de comptable, le lieutenant John Nidrof accomplissait également la traversée. Et l'on assista quotidiennement à cette scène d'un haut comique :

Chaque matin, conformément aux consignes en vigueur, le capitaine Mills se rassemblait sur le pont, procédait à l'appel de... « soi-même », se déclarait « présent » — et se rendait au rapport du lieutenant Nidrof.

A l'arrivée à New-York, les officiers préposés aux formalités de débarquement, montèrent à bord du *Fédéral* et demandèrent le « commandant des troupes » :

— Présent ! fit le capitaine Mills.

— Bien, capitaine... Faites ranger vos hommes sur le pont.

Le capitaine Mills se « rangea », s'aligna, et, rectifiant la position, déclara :

— Mes hommes ?... Les voici tous !

Notez que, sur le quai, attendaient une foule d'employés de la Croix-Rouge, du Y.M.C.A., etc., pourvus d'une multitude de sandwiches et de cigarettes ! Personne ne savait qu'il n'y avait qu'un seul militaire à bord !... On fit une enquête : réglementairement, le commandant du *Fédéral* exhiba son ordre de départ, et le capitaine Mills son ordre d'embarquement... Rien à dire : « Master » Lebureau s'inclina...

Et voilà comment, pour son rapatriement personnel, un simple capitaine eut la bonne fortune de disposer, à lui seul, d'un transport de 5.700 tonnes !

## LE SYSTÈME "D" CHEZ LES ABEILLES

UNE abeille honnête et consciencieuse va chercher les éléments de son miel dans les fleurs, souvent, du reste, en rendant service aux plantes, en facilitant la fécondation. Mais les abeilles ne sont pas toutes honnêtes et consciencieuses. Du moins on en connaît qui, pratiquant le système D, savent se procurer des ressources supplémentaires. Ainsi, voici un fait récemment observé.

Au voisinage de la gare de Fontainebleau, un wagon de sucre cristallisé avait été tamponné. Or, à côté, à Avon, au Laboratoire de biologie végétale, il existe un rucher considérable. Bien vite, les abeilles arrivèrent sur la voie ferrée et pillèrent le sucre. Elles ne furent pas seules d'ailleurs : d'autres maraudeurs, à deux pattes seulement, les aidèrent. En quatre jours, tout le sucre fut parti.



Mais comment les abeilles s'emparaient-elles de ce sucre, qui était cristallisé ? Prenaient-elles des morceaux entre leurs pattes ? Nullement. Elles s'en allaient toutes aux bassins voisins puiser de l'eau : elles versaient l'eau sur le sucre, celui-ci fondait, et ce qu'elles emportaient à la ruche était du sirop.

Les abeilles ne se sont peut-être pas montrées très délicates dans la circonstance : mais il est certain qu'elles ont fait preuve d'intelligence.

## A PROPOS DU "BACHOT"

LES sessions de baccalauréat viennent de sévir.

Et elles ont fait nombre de mécontents — des deux côtés de la barricade.

— Nos juges furent trop sévères ! clament les « recalés ».

— Trop indulgents, voulez-vous dire ! protestent les examinateurs.

L'un de ces derniers cependant, M. Aulard, qui présida maints jurys en Sorbonne, reconnaît qu'il arrive parfois que de bons élèves, intimidés par la solennité troublante de l'examen, échouent, tandis que des cancres, en possession de tout leur sang-froid, se tirent d'affaire et réussissent.

Et M. Aulard de conclure : « Une première réforme, si l'on veut maintenir le baccalauréat, c'est de le conférer d'office à tous ceux des lycéens ou des collégiens qui tiennent la tête de leur classe. A quoi bon livrer au hasard d'un examen des mérites dûment constatés et éprouvés ? »

Fort juste. Mais on croyait que, dans cet ordre d'idées, un premier pas avait été fait. Le « livret scolaire » n'est-il pas destiné, en principe, à éviter aux candidats méritants le risque d'être « blackboulés » injustement ?

Hé quoi ? ne tiendrait-on point, de ce livret, un compte suffisant ?

C'est là précisément ce qui a suscité, ces derniers temps, des récriminations, peut-être justifiées...

## AU PAYS DE FRANCE

### FRANÇAIS, PRENDS UNE BÊCHE !

DE bons esprits ont défini la paix qui nous est faite une « paix de vigilance ». Le mot est juste. Il nous faut rester sur nos gardes et conserver, comme en temps de guerre, l'œil ouvert du côté de l'ennemi. Observons donc que l'Allemagne, au milieu de ses bouleversements passagers, demeure attentive au programme exprimé l'autre jour par la *Frankfurter Zeitung* : Réduire la consommation, augmenter la production. Et notamment la production agricole. Déjà l'on signale que le professeur Franz Oppenheimer préconise « la colonisation intense des pays à l'est de l'Elbe, la mise en culture des landes et marécages, la création de troupeaux, l'exportation vers ces centres nouveaux de maraîchers, d'ouvriers sans travail, de petits commerçants ruinés, etc., etc. ».

Pour nous aussi, Français, l'exploitation intensive s'impose des richesses de notre sol. Écoutons les sages conseils d'un économiste avisé. M. Herriot, maire de Lyon. En voici la substance :

— Quand un pays souffre économiquement, quand l'importation ne peut qu'aggraver sa pauvreté, son premier devoir est de porter son effort sur l'agriculture. On disserte, chez nous, sur la vie chère ; après avoir attendu le miracle Boret, on attend le miracle Noulens. Vieux paperassiers que nous sommes, nous osons compter sur des circulaires ! Le bon sens indique cependant que seule l'intensification de la production du sol nous sauvera... Avec nos ressources normales en phosphates et nos acquisitions récentes en potasse, avec de bonnes semences, que n'obtiendrions-nous pas de notre terre généreuse ? Vous verrez qu'après beaucoup de polémiques, on en viendra à chercher dans une politique agricole intelligente et scientifique le seul remède contre la vie chère.

Et M. Herriot lance cet appel :

— Français, si tu veux lutter contre la vie chère, prends une bêche et travaille la terre !

Rien de nouveau sous le soleil. Les vérités profondes se reconnaissent à ce qu'elles sont éternelles. Au bon vieux temps déjà, Sully déclarait : « Labourage et pastourage sont les deux mamelles dont la France est alimentée. »

\*\*\*

## SUR QUEL PIED VIVONS-NOUS !!!

PETIT dialogue de la vie chère.

— Que vous est-il donc arrivé ? Vous avez l'air funèbre...

— Ah ! ne m'en parlez pas ! je suis ruiné !

— Ruiné ?

— Oui, mon cher... Je viens d'être obligé, à l'occasion des vacances, d'acheter des bottines pour ma femme, mes enfants et moi-même. Je suis ruiné, vous dis-je : j'ai payé ces chaussures un prix fou !



— Dame... pas étonnant ! Les cuirs sont vendus maintenant de 900 à 1.000 francs les 100 kilos !

— Et quelles raisons à cette hausse ?

— C'est bien simple : la vente est devenue libre... Jadis, pendant la guerre, les mêmes cuirs se vendaient de 300 à 335 francs les 100 kilos... C'était à l'époque où la fabrication et la vente avaient été réquisitionnées par l'intendance...

— Mais alors, le remède est tout indiqué... Il faut revenir à la réquisition !

Oui, après tout, pourquoi pas ?

Il est impossible de nous maintenir sur le pied où nous vivons actuellement...

C'est un « pied » qui coûte trop cher à chausser !

## ÉQUATION IMPRÉVUE : MANDARIN = GÉNÉRAL

ON procédait, ces jours derniers, à la démobilité de certaines formations de tirailleurs indo-chinois.

Et, avant leur départ, le général Bailloud inspectait les détachements...

Tout à coup, sur les rangs, le général avisa un petit sergent tonkinois, à la physionomie intelligente, et porteur d'une décoration insolite : une sorte de « dragon » auréolé de perles multicolores.

— Tiens ! fit le général... Qu'est-ce que cela ?

— C'est mon insigne de « mandarin » !

— Mandarin ?... Tu es mandarin ? A quoi donc, dans ton pays, correspond ce grade ?

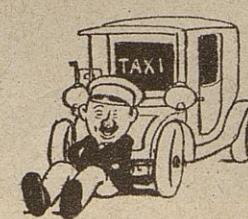
— A celui de général ! riposta fièrement le petit sergent.

— Bigre !

Et aussitôt, avec un sourire, le général Bailloud, dont on connaît l'esprit et la belle humeur, rectifia la position et salua cérémonieusement cet « assimilé » inattendu.

## VITESSE DES NOUVEAUX DESTROYERS ANGLAIS

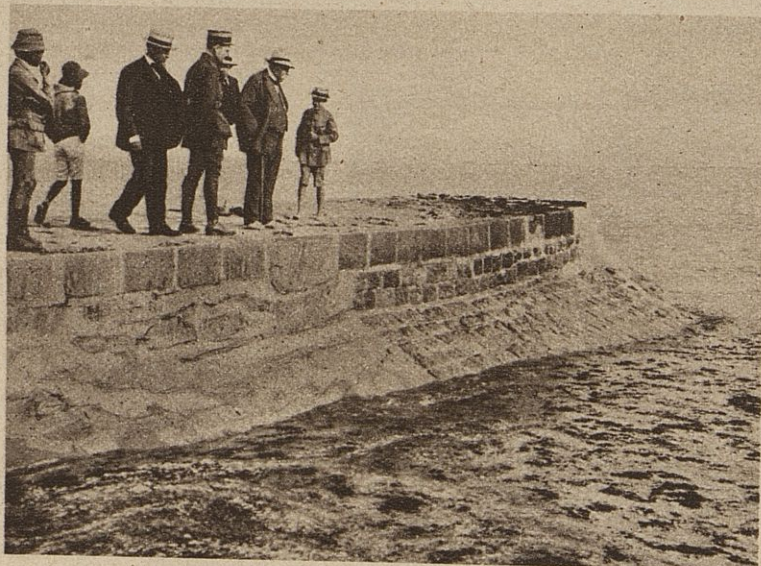
IL y a six ans, l'amirauté britannique avait construit 60 destroyers de 27 nœuds de vitesse (27 nœuds à la demi-minute équivalent à 27 milles de 1.852 m. à l'heure). Mais les Boches en construisirent de 30 nœuds. Le grand constructeur anglais Yarrow supplia qu'on lui permit de construire trois destroyers selon ses idées, pouvant faire 32 nœuds. L'amiral Jellicoe l'y autorisa. Trois destroyers virent le jour : *Firedrake*, *Lurche* et *Oak* ; ils faisaient 35 et 36 nœuds. Ils ont fait toute la guerre : l'*Oak* a eu l'honneur d'être le vaisseau employé par l'amiral Jellicoe. Bien entendu, devant les beaux résultats obtenus par Yarrow, on a continué. Vingt-trois destroyers du type *Oak* ont été construits au cours de la guerre. L'un d'eux, *Turquoise*, vient de donner des résultats exceptionnels comme vitesse.



Ce navire arrive à près de 40 nœuds. Plus de 1.700 kilomètres en vingt-quatre heures. New-York-le Havre en trois jours. La *Turquoise* est divisée par quinze cloisons transversales en seize compartiments principaux, subdivisés eux-mêmes en compartiments moindres. La machine marche au pétrole.



## M. CLEMENCEAU EN VACANCES EN VENDÉE



M. Clemenceau est parti le 14 août pour prendre, à La Tranche, quelques jours de repos. Dans ces photographies on le voit là-bas arpentant la plage, puis à bord du bateau sur lequel il alla faire un tour à l'île de Ré. Au-dessous, le voici encore au bord de la mer, dont il aime le voisinage ; à côté, il est au milieu de paysans avec lesquels il aime à causer amicalement, et qui lui font fête. Ici, il est entouré de ses amis, la famille Philippon, qui lui a offert l'hospitalité.



# Deux Milliards pour la Marine marchande

On sait le rôle immense joué pendant la guerre par la marine marchande des Alliés, qu'il s'agisse de transports de troupes, de munitions ou de vivres. Il y a eu là un labeur incessant et beaucoup d'héroïsme. En ce qui concerne le matériel, les pertes ont été grandes. Les sous-marins ennemis, avec l'aide, il est vrai, de quelques croiseurs corsaires, ont coulé 15 millions de tonnes en cargo-boats, paquebots, grands voiliers, etc...

Notre propre marine marchande dont le tonnage était déjà insuffisant avant la guerre a été atteinte très gravement. Mais elle l'a été davantage encore par ce que nous appellerons le « manque à construire » que par la guerre sous-marine. C'est que, là aussi, la France s'est sacrifiée pour la grande cause du Droit. Nos chantiers ont cessé à peu près de construire pendant quatre ans, afin de fabriquer des munitions pour notre armée et celles de nos alliés, qui, eux, continuaient de construire.

Voici quelques chiffres édifiants sur la situation actuelle. La flotte marchande française, au 1<sup>er</sup> août 1914, jaugeait environ 2.500.000 tonnes. Au cours de la guerre, 922.000 tonnes ont été perdues par des faits de guerre (torpillages sous-marins, mines, canon). De plus, 130.000 tonnes ont été désaffectées. Nous avons récupéré jusqu'à ce jour 400.000 tonnes qui proviennent pour une part des chantiers français et pour l'autre d'achats à l'étranger. Notre flotte marchande jauge donc à peu près à l'heure présente 1.850.000 tonnes.

Il est vrai que les Anglais vont nous livrer 166.000 tonnes sur les 500.000 qu'ils nous ont promis pour une période de trois ans. Nous allons aussi recevoir une part du tonnage allemand qui, d'après les clauses du traité de paix, doit être réparti entre les Alliés. L'Amérique nous fournira peut-être prochainement 100.000 tonnes. D'ici à quelques semaines, on retrouvera un tonnage voisin de celui d'avant-guerre. Disons tout de suite que, malgré ces prévisions, l'ancien tonnage retrouvé ne suffit pas aux besoins actuels et que la situation est sérieuse. Et nous en donnons les raisons. Avant la guerre, 26 pour cent seulement de notre commerce de mer pouvaient être transportés sous pavillon français. Nous faisons donc appel au fret étranger et payons ainsi un demi-milliard par an à nos concurrents. Mais ce tonnage supplémentaire que nous trouvions facilement en 1914 nous manque aujourd'hui parce que tous les pays — même ceux qui ont beaucoup construit au cours de la guerre — ont besoin de leurs bateaux pour renaitre à la vie commerciale et économique.

Citons en passant les Etats-Unis et le Japon comme possédant les marines qui ont pris le plus d'essor. La première de ces nations a construit, en 1918, 3.033.030 tonnes au lieu de 276.448 en 1913, et la seconde a lancé 489.000 tonnes au lieu de 64.664 en 1913. D'ailleurs, pour toute cette année 1918, la production mondiale a été de 5.447.000 tonnes, supérieure de 63 pour cent à la production de 1913. La France, hélas! figure dans ces chiffres pour 13.715 tonnes ! Le tableau suivant donne le tonnage construit annuellement pour la marine marchande depuis 1913.

ANNÉES	FRANCE	JAPON	ANGLETERRE (sans les Dominions)	ETATS-UNIS
	Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux
1913.....	176.095	64.664	1.932.153	276.448
1914.....	114.052	85.861	1.683.553	200.762
1915.....	25.402	49.408	650.919	177.460
1916.....	42.752	145.624	608.235	504.247
1917.....	18.828	350.141	1.162.896	997.919
1918.....	13.715	489.924	1.348.120	3.033.030

Toutes nos compétences maritimes sont d'avis qu'il nous faut doubler notre tonnage d'avant-guerre. Il faut le porter à 5.000.000 de tonnes et n'avoir plus besoin du fret étranger. Car c'est une méthode déplorable qui consiste à confier sa marchandise à un concurrent. Nos commerçants en ont souvent éprouvé les inconvénients quand ils donnaient à transporter leurs marchandises à des bateaux marchands allemands. Il arrivait que le capitaine du bateau signalait à ses compatriotes la ville lointaine où l'on pouvait faire des offres de service pour tel article. Et, un jour, nous étions supplantés.

Il y a, à ce sujet, deux axiomes. D'abord que le bateau marchand

doit être la voiture de livraison sur mer du commerce national et ensuite que la marchandise suit le pavillon.

La situation est donc sérieuse. Comment y remédier ?

Il serait juste, tout d'abord, que dans l'attribution du tonnage allemand il fût tenu compte à la France de son généreux renoncement. Les prétentions de notre pays devront porter sur le tonnage qu'il a perdu et sur celui qu'il n'a pu construire dans l'intérêt général de tous les Alliés. Nous avons besoin, en particulier, des grands paquebots allemands pour nos lignes qui relient la métropole aux colonies.

Il faudrait également que, dans le tonnage que les chantiers allemands devront livrer aux Alliés pendant une période de cinq ans, la plus large part fût faite à la France.

Mais il convient de compter sur nous-mêmes, sur notre capacité de construction. Aussi M. Clavelle, ministre des travaux publics et des transports, va déposer prochainement sur le bureau de la Chambre un projet de loi ayant pour objet l'engagement d'une somme de 1.830 millions en vue de la reconstitution de la flotte commerciale française.

Les armateurs français avaient commandé déjà plus d'un million de tonnes, mais il faut que l'Etat les aide pour compléter le tonnage indispensable.

Il faut, en effet, nous assurer la maîtrise du fret entre nos colonies et la métropole. Et cela dans le plus bref délai possible. Il nous faut pouvoir importer librement les denrées et les matières premières qui nous sont si nécessaires en cette période si difficile de vie chère.

Des services réguliers doivent fonctionner le plus vite possible entre la France, la Corse, l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, l'Afrique occidentale, l'Indo-Chine, Madagascar, toutes nos colonies, en somme, ainsi qu'avec les pays desservis par les lignes subventionnées par l'Etat.

Il importe donc de réaliser la production maximum des chantiers français et des arsenaux de la marine. Et, à cet effet, il sera mis à la disposition du gouvernement les moyens de compléter les commandes déjà reçues par ces chantiers, de façon à faire construire la totalité des bateaux qu'ils peuvent exécuter et les faire travailler à plein rendement.

Les paquebots commandés pour desservir l'Afrique du Nord ne seront prêts que

dans quinze mois. C'est le délai minimum. On ne peut construire plus vite. Notons en passant le prix élevé de la construction navale aujourd'hui. La tonne de cargo revient à 1.000 francs.

C'est l'Etat qui commandera et paiera les paquebots qui seront ensuite exploités par des compagnies maritimes. Un projet de loi réglera ultérieurement la question de la cession des navires à ces compagnies.

Des améliorations notables ont été réalisées sur ces nouveaux paquebots. Les ingénieurs maritimes ont trouvé le moyen, en modifiant la courbe des coques et en remplaçant les machines ordinaires par des turbines, de donner 2 nœuds de plus de vitesse à l'heure à ces bateaux. C'est le résultat d'essais qui ont eu lieu au Bassin des Carènes de la Marine nationale situé à Paris, boulevard Victor, et qu'a fondé, il y a vingt ans, M. Bertin, ingénieur général des Constructions navales, membre de l'Institut. On a expérimenté là, comme on le fait pour la marine de guerre, sur les modèles réduits des bateaux projetés.

C'est le Commissariat des Transports maritimes et de la Marine marchande qui centralise tous les efforts faits pour remédier à la crise des bateaux.

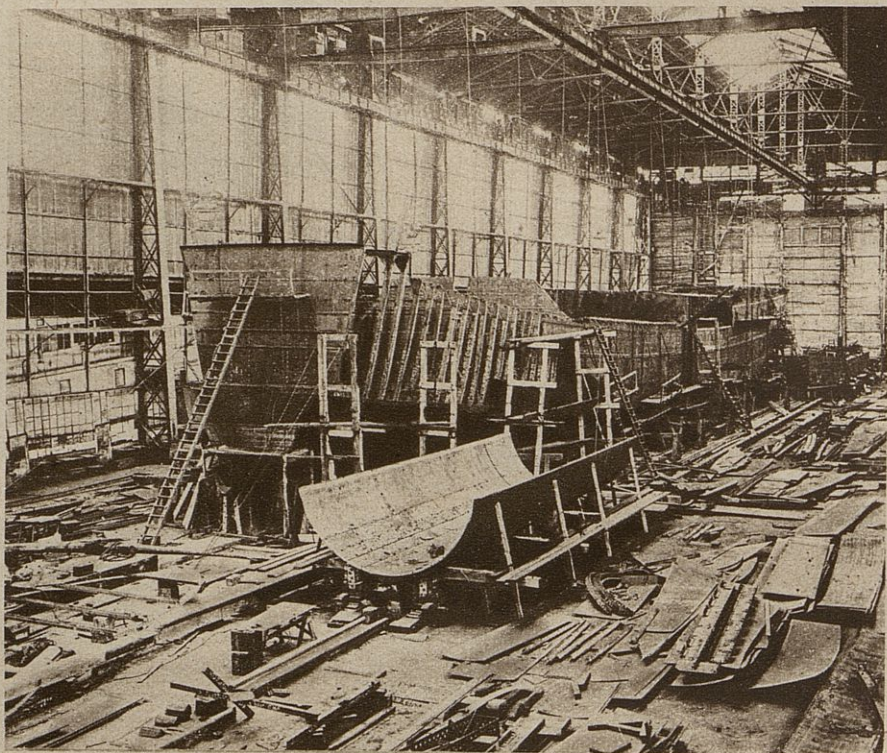
Sur les crédits précédemment votés, un grand nombre de bateaux ont déjà été commencés dans les divers chantiers, notamment quinze cargos et paquebots dans les arsenaux de la Marine.

Voici quelle pourra être la capacité de construction des chantiers privés et des arsenaux de la Marine :

Du 1<sup>er</sup> juillet 1919 au 1<sup>er</sup> juillet 1920 : 200.000 tonnes ;  
Du 1<sup>er</sup> juillet 1920 au 1<sup>er</sup> juillet 1921 : 500.000 tonnes ;  
Du 1<sup>er</sup> juillet 1921 au 1<sup>er</sup> juillet 1922 : 600.000 tonnes.

Cette capacité n'est pas limitée et on espère pouvoir faire davantage. Il est bien entendu qu'en dehors des 500.000 tonnes que nous livreront les Anglais, des bateaux américains et du tonnage allemand qui nous sera attribué, d'autres ressources pourront s'ajouter. Car il faut que l'on arrive à nous donner les 5 millions de tonnes hors desquels, répétons-le, il n'y a pas de salut.

ROBERT BEAUFORT.



CONSTRUCTION D'UN CARGO, TYPE « MARIE-LOUISE », DE 3.100 TONNES.



## LA LUTTE CONTRE LA CANICULE EN ANGLETERRE



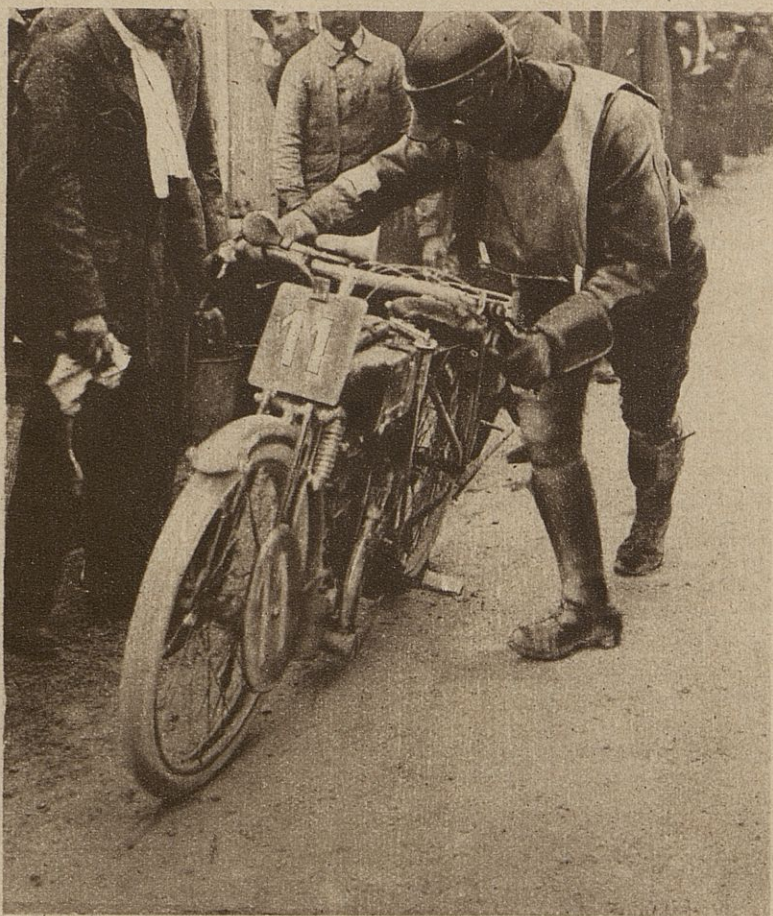
De l'autre côté de la Manche, comme ici, on subit en ce moment une chaleur torride. Aussi ne voit-on partout que gens se livrant au plaisir de la baignade. Au milieu de la page, ce sont des gamins de Londres venant s'ébattre, dès que sonne une heure, dans la Serpentine, rivière d'Hyde-Park. Les autres scènes sont prises aux bains de mer à Cowes. A gauche, c'est d'un avion désaffecté que les baigneuses se jettent à l'eau.



## NOS MOTOCYCLISTES AU CIRCUIT DE L'EURE



Péan est un autre des vainqueurs de la journée des motocyclettes. Il montait une moto 500 cmc. On a saisi, pour le photographier, le moment où, après avoir ravitaillé sa machine, il prenait un rafraîchissement.



Malgré une chaleur torride, la course avait attiré sur les routes de l'Eure une foule considérable de sportsmen et d'amateurs qui acclamaient les coureurs au passage. Voici Milland remontant "en selle" après son ravitaillement.



Dans le Circuit de l'Eure vient de se disputer, les 15 et 16 août, la première grande épreuve motocycliste qui ait eu lieu depuis la guerre. Cette course sensationnelle mettait en concurrence, le premier jour, les cyclecars et sidecars ; le deuxième, les motocyclettes. Une des principales victoires de cette dernière journée a été remportée par Milland sur motosacoche 350 cmc. On le voit ici, arrivant au contrôle après un parcours de 350 kilomètres et, dans le médaillon, chargé de fleurs.



# Un Jour viendra

**ARYS**

3, Rue de la Paix, 3  
**PARIS**

**Parfum d'Arys**

troublant  
captivant  
pénétrant



Le flacon  
F<sup>co</sup> 33 fr.

Le flacon-  
réclame  
F<sup>co</sup> 16 fr. 50

Toutes Parfumeries  
et Grands Magasins

Envoi f<sup>co</sup> sur demande du Carnet  
de Beauté du D<sup>r</sup> REYMONDON.

Bouquets

Parlez-lui de moi  
Premier Oui

Rose sans fin

L'Anneau merveilleux  
L'Amour dans le Cœur  
F<sup>co</sup> 38 fr. 50

Le flacon série f<sup>co</sup> 33 fr.  
Le flacon-réclame f<sup>co</sup> 16 fr. 50

Extraits :

Éillet, Rose, Mimosa  
Violette, Jasmin, Cyclamen  
Lilas, Muguet, Chypre  
F<sup>co</sup> 25 fr.

Le flacon-réclame f<sup>co</sup> 13 fr. 50



N'est-il pas juste que dans chaque foyer qu'il a contribué à sauver de la ruine et de la honte de la défaite soit placée l'image de celui qui, par sa claire vision et son énergie, a aidé à vaincre les Allemands?

Beaucoup ont eu cette idée et le statuaire Auguste Maillard a exécuté, pour l'Etat et le département de la Seine, le

## BUSTE DU MARÉCHAL FOCH

C'est la copie demi-grandeur de cette œuvre d'art que le « Pays de France » met en vente dans ses bureaux, 6, boulevard Poissonnière, au prix de **15 francs**.

Franco à domicile : A Paris, **18 fr. 50**. — Dans les départements, **19 fr. 50**.

PAYABLES EN MANDAT-POSTE ADRESSÉ A M. L'ADMINISTRATEUR DU PAYS DE FRANCE, 6, BOULEVARD POISSONNIÈRE, PARIS.



# NERVEUX! SURMENÉS! ANÉMIQUES!

## EXIGEZ

# Le Knoipp

Moins cher que le café. Économise le sucre

*Rappelant le café. Sain, fortifiant, et aussi inoffensif qu'une tisane, il aide à la digestion et peut être bu par tout le monde.*

**Refusez les imitations !**

Prosper MAUREL, fabricant, à Juvisy-sur-Orge (Seine et Oise)  
(LE DEMANDER DANS TOUTES LES ÉPICERIES)

Beauté  
de la  
Chevelure

**PÉTROLE  
HAHN**



Produit Français.

R. VIBERT, S.A.  
LYON

## On n'imité pas l'inimitable Rasoir de sûreté APOLLO

Breveté  
Le seul dont la lame est à tranchants courbes  
INVENTION ET FABRICATION FRANÇAISES  
En vente dans toutes les bonnes Maisons

Gros: SOCIÉTÉ DE COUTELLERIE & ORFÈVRE  
31, rue Pastourelle, Paris

POUDRES & CIGARETTES ESCOUFLAIRE  
On n'en trouve donc plus?... Si, PARTOUT  
Montrez cette annonce à votre pharmacien

**ASTHME** Toutes  
oppressions  
EMPHYSEME — BRONCHITE CHRONIQUE  
P<sup>re</sup> boîte d'essai grat<sup>is</sup>: 26, Grand'Rue, Baisieux (Nord).

**Achetez**

## L'ATLAS DE GUERRE

Édité par le PAYS DE FRANCE

**56 Cartes**

**1 Franc**

Franco : 1 Fr. 30

En vente au PAYS DE FRANCE  
et chez tous les libraires  
et marchands de journaux

TIMBRES-POSTE POUR COLLECTIONS



**Em. CHEVILLIARD**  
13, B<sup>is</sup> St-Denis, Paris

Contre 0 fr. 40 en timbres  
neufs (du pays du deman-  
deur) nous adressons franco  
notre Nouveau prix-courant  
France, Colonies françaises et  
Croix-rouge, avec un timbre  
de Dubanghi à titre gracieux.



**Chenil Français**

CHIENS POLICIERS  
et de luxe toutes races  
Expéditions d<sup>ans</sup> tous pays  
PENSION & DRESSAGE

7, rue Victor-Hugo  
CHARENTON (Seine)  
Téléphone 53

Maison de Vente: 25, RUE DUPHOT, PARIS

## Pour la Femme

Toute femme qui souffre d'un trouble quelconque de la **Menstruation**, Règles irrégulières ou douloureuses, en avance ou en retard, Pertes blanches, Maladies intérieures, Métrite, Fibrome, Salpingite, Ovarite, Suites de couches, guérira sûrement, sans qu'il soit besoin de recourir à une opération, rien qu'en faisant usage de la

## JOUVENCE de l'Abbé SOURY

uniquement composée de plantes inoffensives jouissant de propriétés spéciales qui ont été étudiées et expérimentées pendant de longues années.

La JOUVENCE de l'Abbé SOURY est faite expressément pour guérir toutes les maladies de la femme. Elle les guérit bien parce qu'elle débarrasse l'intérieur de tous les éléments nuisibles; elle fait circuler le sang, décongestionne les organes en même temps qu'elle les cicatrise.

La JOUVENCE de l'Abbé SOURY ne peut jamais être nuisible, et toute personne qui souffre d'une mauvaise circulation du sang, soit Varices, Phlébites, Hémorroïdes, soit de l'Estomac ou des Nerfs, Chaleurs, Vapeurs, Etouffements, soit malaises du RETOUR D'ÂGE, doit, sans tarder, employer en toute confiance la JOUVENCE de l'Abbé SOURY, car elle guérit tous les jours des milliers de désespérées.

Le flacon, 5 fr. dans toutes les Pharmacies; 5 fr. 60 franco gare. Les 4 flacons, 20 fr. franco gare contre mandat-poste adressé à la Pharmacie **Mag. DUMONTIER, à Rouen.**

Ajouter 0 fr. 50 par flacon pour l'impôt.

Bien exiger la Véritable JOUVENCE de l'Abbé SOURY  
avec la signature Mag. DUMONTIER

(Notice contenant renseignements gratuits.)



## LE GRAND INCENDIE DE YOKOHAMA



*Voici l'aspect que présentait le secteur de la ville où le feu exerça ses ravages. Ce n'était qu'un immense brasier d'où s'élevaient des flammes rougeâtres qui se perdaient dans des nuages de fumée emportés au loin par le vent.*

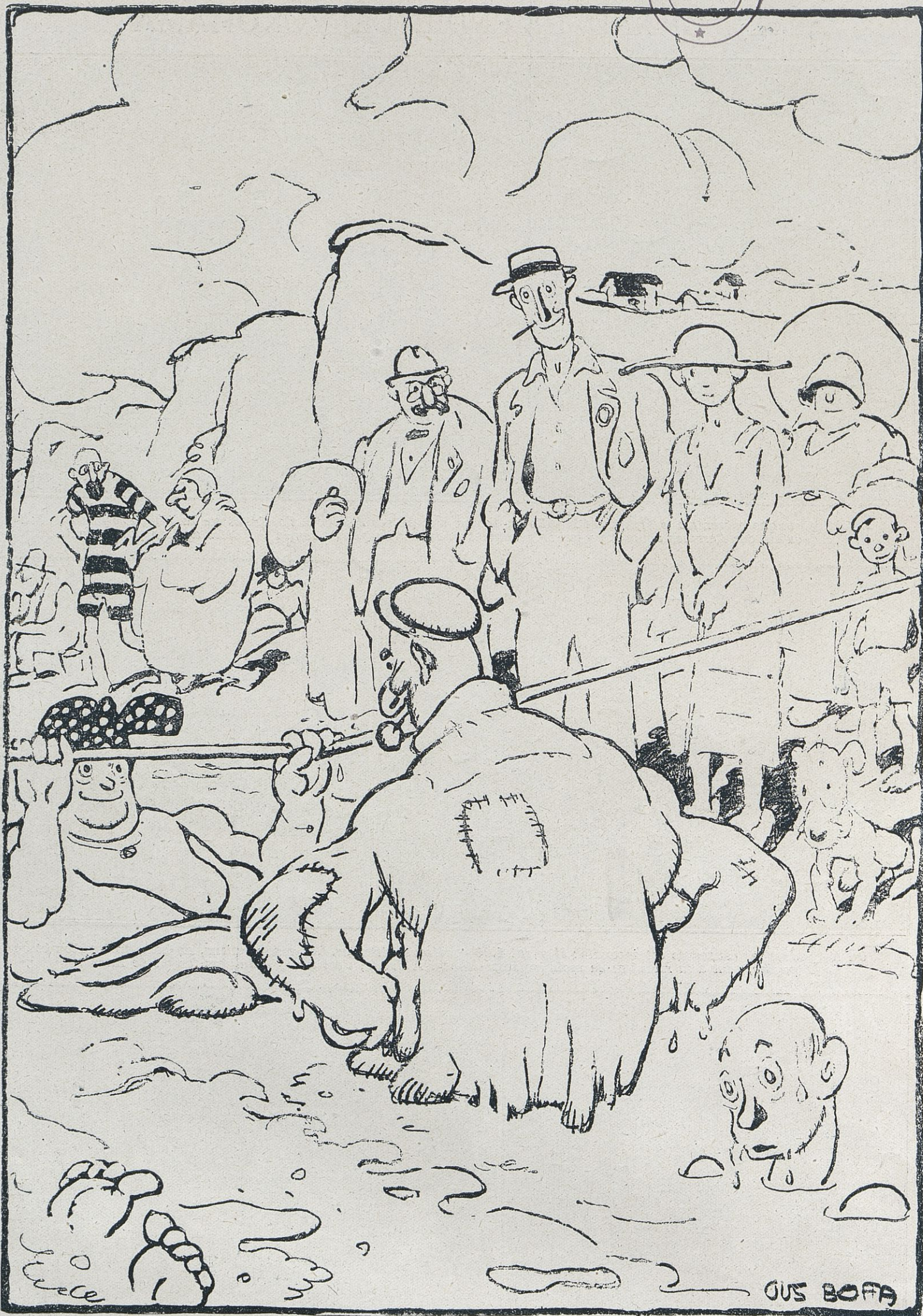


*On n'a pas su les causes de cet incendie : il y eut 4.800 maisons détruites. Ces constructions, en bois, en bambou et en papier, sont à la merci de la moindre imprudence. A droite, c'est un coin du port, empli de fumée.*



*Les frêles et gracieuses maisons japonaises souffrent peu des tremblements de terre si fréquents au pays du mikado. Mais elles ont tout à craindre du feu. Ainsi, la ville de Yokohama a été en partie détruite au mois d'avril dernier par un immense incendie. Parmi les premières photographies reçues en France de cette catastrophe, nous avons fait choix des plus suggestives. Ici, ce sont quelques-uns des sinistrés avec, à gauche, le peu qu'ils ont pu sauver.*





L'OBSERVATEUR IMPARTIAL

Ça doit être ça que le "Matin" appelle "les Etats généreux des régions libérées" !