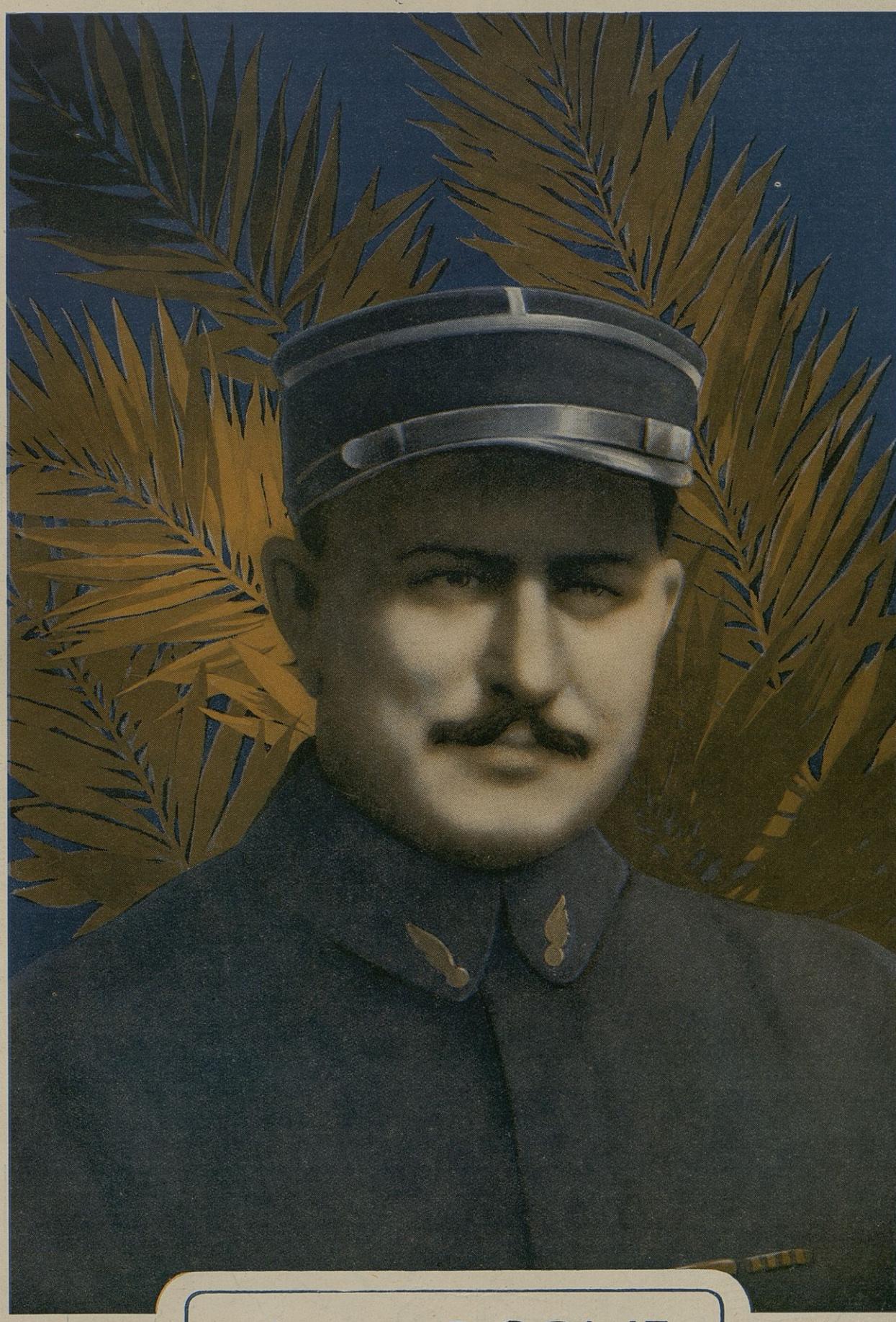


3<sup>e</sup> Année - N° 115.

Le numéro : 25 centimes

28 Décembre 1916.

# LE PAYS DE FRANCE



Organe des  
ETATS  
GÉNÉRAUX  
DU  
TOURISME

Abonnement pour la France... 15 Frs.

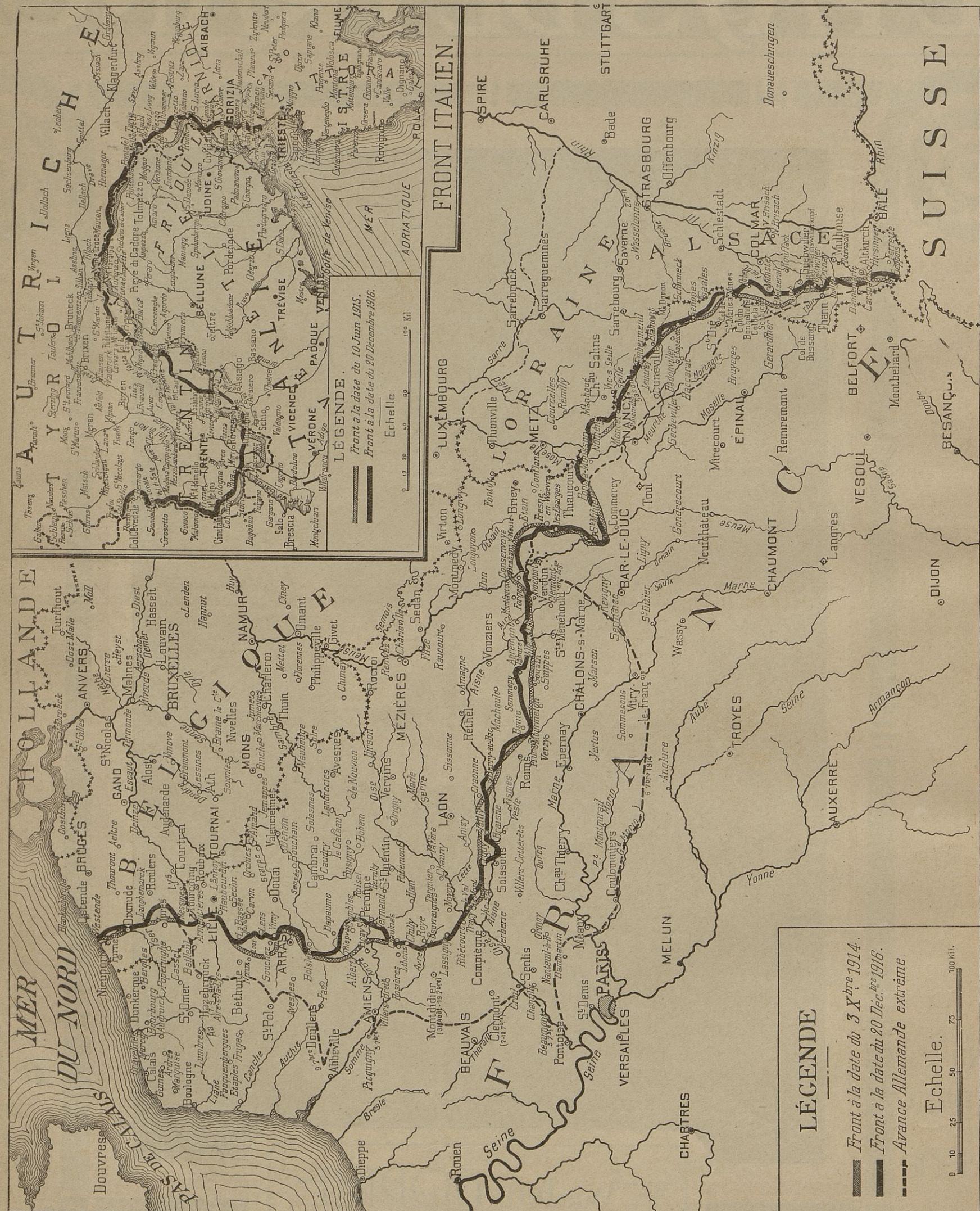
L'Aviateur DORME

16 AVIONS ABATTUS AU 23 NOVEMBRE 1916.

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

Abonnement pour l'Etranger... 20 Frs

# LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916



## LE FRONT OCCIDENTAL (d'après les Communiqués officiels)

# LE PAYS DE FRANCE

## LA SEMAINE MILITAIRE

Du 14 au 21 Décembre

**L**E 15 décembre, l'annonce d'une nouvelle victoire en avant de Verdun est venue rompre la monotonie qui régnait depuis quelque temps dans les communiqués. L'action qui s'est déroulée ce jour-là avait été, comme celles qui nous rendirent Douaumont et Vaux, préparée avec un soin particulier, suivant un plan conçu par le général Nivelle et dont l'exécution avait été confiée au général Mangin. Depuis de longs jours le mauvais temps sévissait dans la région ; le terrain, déjà raviné par les obus, et où les Allemands avaient détruit toutes voies de communication, était rendu, de ce fait, encore plus difficile. Pour rapprocher l'artillerie à distance utile des lignes, notre commandement avait dû faire complètement aménager le terrain gagné en octobre par la reprise de la ligne Thiaumont-Douaumont-Damloup : on avait construit 30 kilomètres de routes dont une en madriers, carrossable, pour le passage de l'artillerie, et plus de 10 kilomètres de voie ferrée étroite pour assurer le ravitaillement en munitions et en vivres. Rien n'avait été laissé au hasard. Il s'agissait de pousser vers l'Est la ligne de nos positions récemment conquises. Nos troupes, formant quatre divisions sous les ordres des généraux Muteau, Guyot de Salins, Garnier du Plessis et Passaga, avaient en partie participé aux récentes victoires dans ce secteur. Elles avaient en face d'elles cinq divisions allemandes occupant des positions rendues très fortes par des systèmes de tranchées soutenus par des flanquements, et autres ouvrages de toutes sortes. A la côte du Poivre, par exemple, depuis le mois de mars, l'ennemi établissait défenses sur défenses ; réseaux de fil de fer, galeries bétonnées, réduits, abris, places d'armes : rien n'y manquait pour en faire une forteresse.

Le front de l'attaque décidée par notre commandement embrassait dix kilomètres, depuis la côte du Poivre jusqu'à Hardaumont. Le terrain à conquérir fut d'abord soumis à une préparation d'artillerie savamment dosée, malgré l'état du temps ; pluie et neige, gênant le travail des avions, rendaient le réglage difficile. De nombreuses batteries de tous calibres, tirant à force, nivelaient le terrain en avant des lignes d'où nous allions partir ; nos obus détruisaient les villages de Vacherauville et de Louvemont, les ouvrages d'Hardaumont et de Bezonaux. Ce bombardement causait à l'ennemi des pertes telles, que, d'une même compagnie occupant l'un de ces villages, il ne resta que sept hommes, qui d'ailleurs vinrent se rendre avant l'attaque.

Enfin, le 15 au matin, le temps redevenait favorable ; l'artillerie allemande était à peu près réduite au silence. A dix heures l'attaque fut déclenchée et menée sur toute la ligne avec un entrain, un enthousiasme indiscutables. Le terrain boueux, inconsistant, labouré de toutes parts, percé de fondrières, semé d'éclats de mitraille, eût été trouvé impraticable par d'autres que nos poilus. Pourtant, en une heure, nous étions maîtres de toute la ligne Vacherauville-Louvemont-côte 378. Les objectifs partiels tombaient l'un après l'autre entre nos mains, aux moments mêmes fixés par le commandement. Dans les ruines reprises, des groupes d'Allemands s'efforçaient de résister, mais en vain. L'aviation, travaillant en étroite liaison avec les troupes, chassaient les avions boches, allaient très loin porter le désordre en arrière des lignes ennemis et faire de nombreuses victimes. A 11 h. 30, toutes les crêtes de Louvemont, les ouvrages d'Hardaumont et de Lorient étaient à nos hommes. La progression fut un peu plus lente dans les bois de la Vauche, où un surcroît de difficultés retarda nos soldats. Enfin, vers 3 heures après midi, la division Passaga atteignait Bezonaux et la ferme des Chambrettes était enlevée.

Cette brillante journée a avancé notre front d'environ 3 kilomètres sur 10. Alors que, grâce à notre préparation d'artillerie, nos pertes étaient relativement minimes, celles des Allemands étaient très importantes ; en outre, ils nous laissaient 11.103 hommes prisonniers et 284 officiers, 115 canons, 44 minenwerfer, 107 mitrailleuses, sans compter les munitions. Notre victoire aura de grandes conséquences ; elle enlève aux Allemands les derniers observatoires qui pouvaient leur faciliter des opérations contre Verdun ; elle nous donne une ligne particulièrement favorable comme front de départ d'une nouvelle offensive. Elle nous rend les positions suivantes : le village de Vacherauville, la côte du Poivre en totalité, le village de Lou-

vemont, la côte 378, les Chambrettes, le bois des Caurières, les hauteurs d'Hardaumont, l'ouvrage et le village de Bezonaux. L'armée de Verdun est maintenant établie sur les Hauts-de-Meuse : nos cotes s'élèvent à 378 et 388 mètres ; celles de l'ennemi ne dépassent pas 350 mètres.

Dès le 16, les Allemands bombardent nos nouvelles positions, mais principalement la côte du Poivre. Pendant qu'ils dépensent inutilement des obus de ce côté, nos braves troupes continuent à progresser sensiblement. Le lendemain, continuation du bombardement sur tout notre nouveau front ; cela devait faire présager une contre-attaque, qui en effet se produisit le 18 en force. Après de grands efforts, les Boches réussissent à reprendre pied dans la ferme des Chambrettes ; ils n'y restent pas longtemps : quelques heures plus tard, nous les en chassons en leur prenant deux mitrailleuses de plus.

Le 19, ils ne reviennent pas à la charge, leur artillerie seule travaille, contre-battue efficacement par la nôtre. La ferme des Chambrettes était, avec la côte du Poivre, la position à laquelle les Allemands tenaient le plus dans ce secteur. Ils l'avaient rendue assez forte pour la croire inexpugnable. C'est que sa situation commande les ravins qui, partant de Douaumont, aboutissent aux lisières des bois des Caurières et de Vauche, ainsi que les routes de Bezonaux et de Louvemont. Cela explique l'insistance avec laquelle, après l'avoir perdue, ils ont cherché, par leur bombardement et une furieuse contre-attaque, à nous la reprendre.

Sur le front britannique, c'est l'artillerie qui continue à être le plus occupée, du 10 au 20 ; l'action de l'infanterie se borne à de petites opérations, d'ailleurs couronnées de succès. Sur le front français de la Somme, et de la Somme à la Meuse, la canonnade n'a pas cessé de gronder du 14 au 20. Le secteur au sud de la Somme continue à recevoir à profusion les obus ennemis. Le 18, deux tentatives ennemis se produisent contre nos lignes. Une opération du même genre, tentée en Champagne, la veille, contre la ferme de Navarin (Souain), avait échoué. Le 19, autre tentative contre nos tranchées dans la Somme au nord de Chilly : elle ne donna pas de résultat à l'assaillant.

En ces jours de victoire, nous avons perdu le capitaine aviateur de Beauchamp dont nous avons enregistré ici les récents exploits : les raids sur Essen et sur Munich. Après ce dernier coup d'audace, de Beauchamp était revenu se mettre en ligne dans le secteur de Verdun. Il commandait là l'escadrille 23 qui s'était spécialisée dans la destruction des drachen.

L'un de ces jours derniers, alors qu'il survolait les lignes allemandes au-dessus de Bezonaux, il vit fondre sur lui un groupe d'avions ennemis. Bien que seul, il n'hésita pas à engager la lutte contre eux tous. Malheureusement, il fut atteint d'une balle. Il eut encore l'énergie nécessaire pour ramener son appareil au-dessus de nos lignes, mais ses forces l'abandonnèrent et il vint s'écraser sur le fort de Douaumont.

### NOTRE COUVERTURE

#### L'ADJUDANT DORME, aviateur

*René Dorme a vingt-deux ans. Il est né le 30 janvier 1894 à Abancourt (Meuse). Bien avant la guerre il se sentait invinciblement attiré par l'aviation ; mais, au moment de la mobilisation, ce n'est pas dans cette arme qu'il était appelé et il commençait la campagne dans l'artillerie, comme maréchal des logis.*

*A force d'insister, il finit par se faire agréer comme élève pilote. Au mois d'avril 1915 il était appelé aux escadrilles du camp retranché de Paris. Remis d'un grave accident, il obtenait de passer sur avion de chasse. Avant de partir au front, il abattait près de la forêt de Laigle, le 3 avril 1916, un L. V. G. et jorçait cinq autres avions boches à faire demi-tour.*

*A la fin de juin, Dorme était affecté à une escadrille du front, la célèbre escadrille des « Cigognes », où il trouvait Guynemer, Heurteaux, Deullin, etc. Le 9 juillet, il abat un avion et, à partir de cette date, ses victoires se succèdent avec une étonnante rapidité ; le 16 novembre, il abatit son seizième avion ; le 4 décembre, son dix-septième. Croix de guerre, médaille militaire et enfin la croix de la Légion d'honneur ont récompensé les prouesses de cet « as » dont l'intrépidité n'a d'égale que la modestie.*

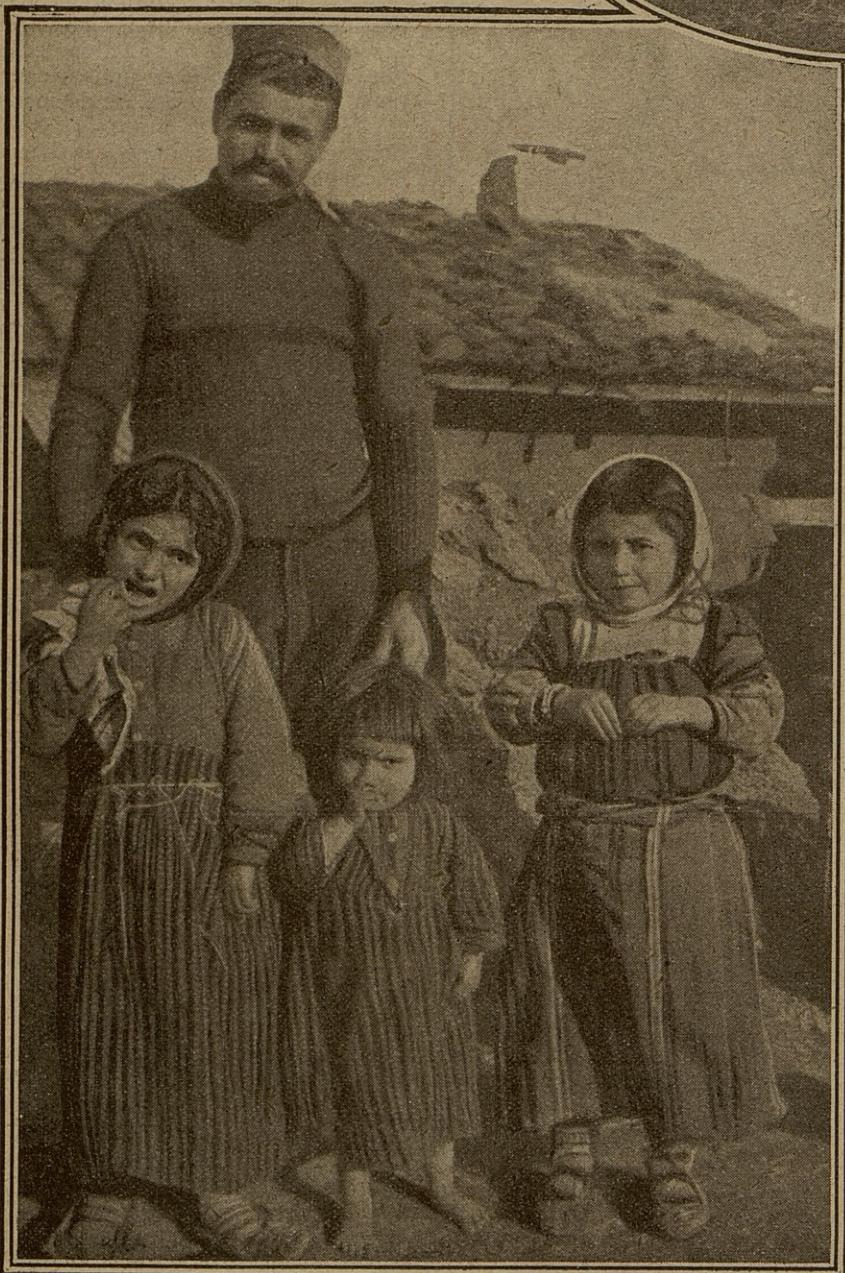
## APRÈS LA CONQUÊTE DE MONASTIR



*Au fur et à mesure de notre avance victorieuse sur Monastir, notre service du génie améliorait les routes du pays ou en créait de nouvelles.*



*Ce travail s'exécutait avec le concours rétribué des gens de la campagne qui travaillaient volontiers pour les libérateurs de leur patrie.*



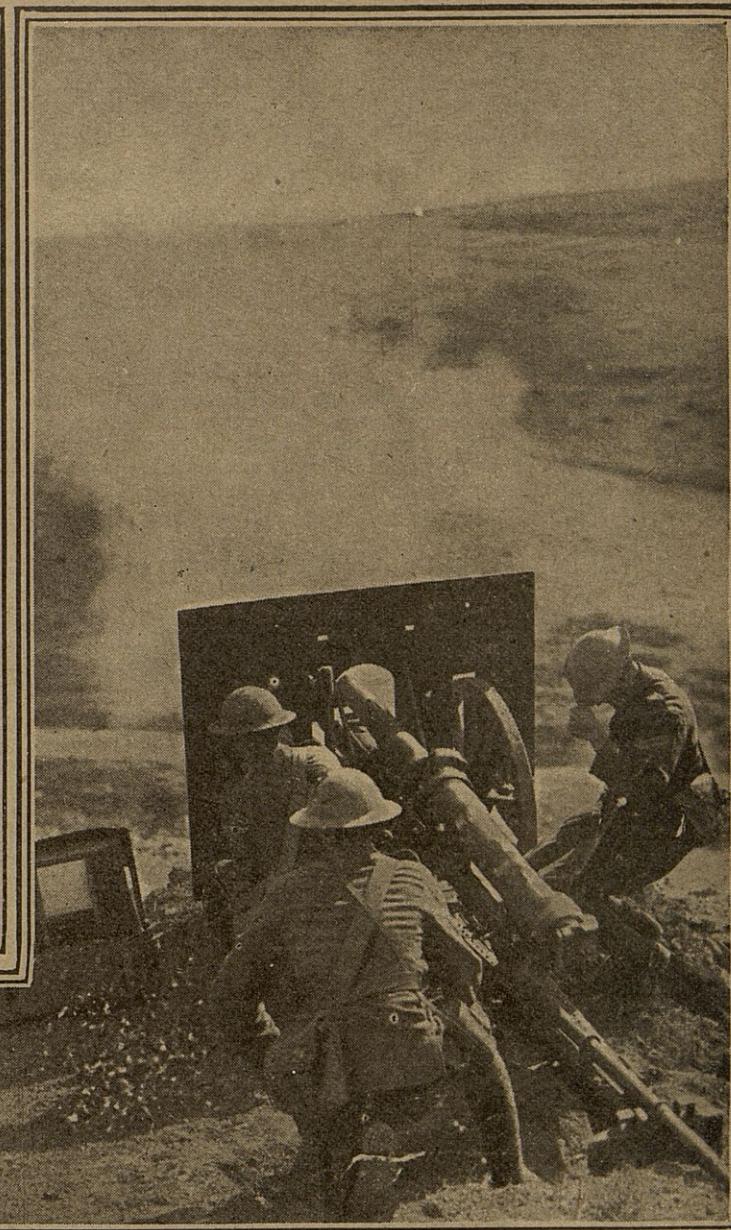
*L'entrée des alliés à Monastir a été une délivrance pour la population que terrorisaient les Prussiens des Balkans. A gauche : ces enfants, habitués à trembler devant les Bulgares, ne savent pas trop quelle contenance prendre devant nos soldats qu'ils voient pour la première fois. A droite : deux bonnes femmes, assises sur le seuil de leur masure, regardent d'un air épanoui passer nos troupes entrant à Monastir. Dans le médaillon : deux élégantes de village prennent le soleil au bruit du canon.*



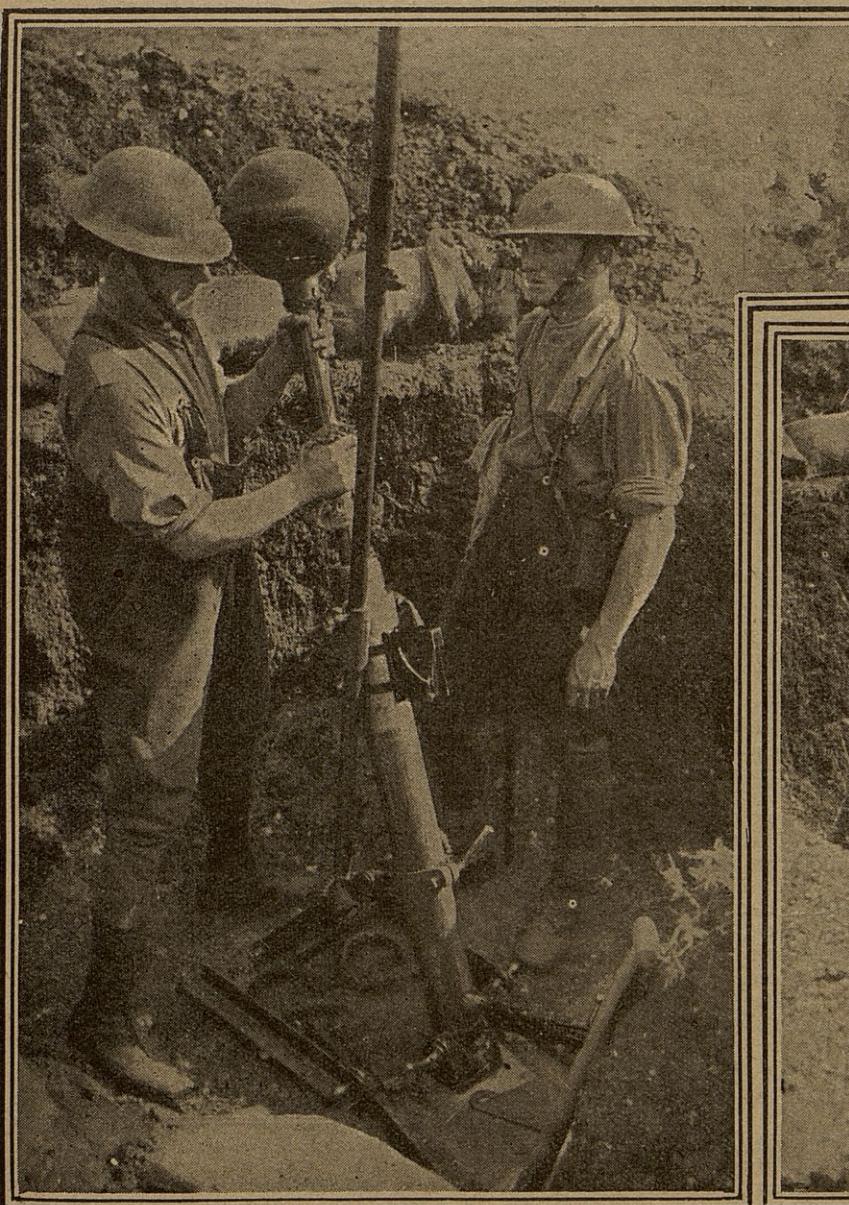
## ARTILLEURS ANGLAIS EN MACÉDOINE



Mise en batterie d'un canon de montagne



Dès que la pièce est en position favorable pour le tir, on commence à envoyer des obus aux Bulgares, qui sont derrière ces hauteurs.



L'armée britannique, en Macédoine, possède un armement qui ne le cède en rien à celui des Germano-Bulgares. Là aussi il a fallu se résoudre à faire la guerre de tranchées, où se complaisent nos ennemis ; mais nos alliés sont pourvus de tous les engins dont elle nécessite l'emploi. A gauche : des tommies disposent un lance-mines pour le tir. A droite : le lance-mines prêt à tirer ; les servants se défilent en se courbant derrière la crête de la tranchée, l'un d'eux tient à la main le cordon de tire-feu.

# Du Cheval à la Chenille

Personne n'ignore l'importance du rôle joué par les fameux « Tanks » dans les succès obtenus lors de l'offensive britannique sur le front de Somme ; et, depuis, les plus étranges propos sont colportés sur la nature de ces infernales machines.

Le mystère continue de les envelopper, et cependant chacun voudrait savoir.

Il est naturel que le secret soit gardé touchant leur armement, sa composition, son agencement, les détails de construction et d'aménagement ; mais nous pouvons lever un coin du voile jeté sur leur mécanisme, et parler d'une caractéristique déjà de notoriété publique avant que le « Pays de France » soit autorisé à reproduire plusieurs photographies très curieuses d'un « Tank » anglais.

Ces automobiles blindées, qui se meuvent par déplacement sur le sol d'une chaîne sans fin, font partie d'une catégorie de véhicules dits *a chenille*.

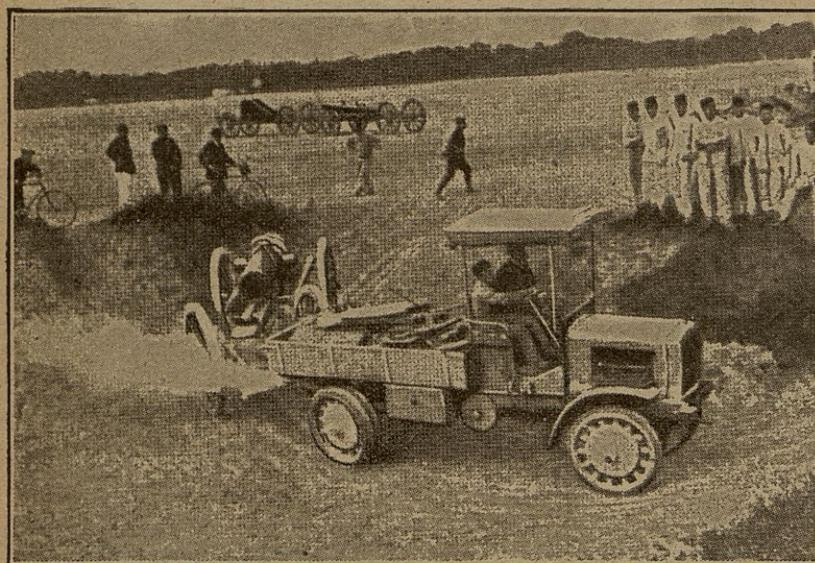
Nous nous proposons d'instruire nos lecteurs des particularités que présentent de tels véhicules, et de montrer comment on fut conduit, par la force des choses, pour ainsi dire, à adopter ce mode de propulsion plutôt bizarre.

Pour être mieux compris, nous ferons, à cette occasion, un petit historique des procédés de traction, recherchant même dans l'usage de l'ancienne bête de somme les premiers aperçus de la question.

## Conditions pour un véhicule porteur et moteur

Si l'on se limite à l'examen des relations avec l'extérieur, ou plus spécialement avec le sol, des animaux et des mécaniques douées d'automobilisme, on constate que les conditions auxquelles leur organisme doit satisfaire se résument à deux.

**PREMIÈRE CONDITION.** — Avant d'être moteur, l'organe de contact au sol doit être porteur. Il faut donc que l'objet considéré puisse être porté par le sol sans s'y enfonce d'une quantité qui rende impossible son déplacement, eu égard aux moyens d'action mis en œuvre.



TRACTEUR AUTOMOBILE REMORQUANT UNE PIÈCE D'ARTILLERIE

Cette condition dépend de la *grandeur des surfaces* de contact au sol, lesquelles doivent être en rapport avec l'importance du poids porté et le degré de résistance du terrain.

C'est la *condition de surface*, que l'on appelle parfois *condition de pression*, car le degré d'affaiblissement du sol dépend de la pression exercée par l'organe porteur, sur chaque centimètre carré de terrain par exemple.

Nous ne pouvons circuler sur une couche épaisse de neige fraîche sans nous y enfoncer, alors que l'homme muni de skis ou de raquettes s'y aventure sans risques. C'est un phénomène bien connu.

**DEUXIÈME CONDITION.** — Pour qu'un objet puisse se déplacer, il faut, en outre, que le sol ne soit pas glissant à l'excès, que l'organe moteur puisse y trouver un point d'appui, s'y agripper, et cela d'autant plus que le poids à transporter sera plus lourd et les conditions d'avancement plus pénibles.

De façon que le glissement ne se produise que pour un effort supérieur à celui requis (celui-ci étant nommé *effort de traction*), on devra satisfaire à une certaine *condition d'adhérence*, qui dépend, cette fois, de la *nature des surfaces d'appui*.

Il y aura toujours lieu, par conséquent, suivant la nature du terrain considéré, d'abord de rechercher la grandeur à donner aux surfaces d'appui pour que l'enfoncement ne dépasse pas une limite admissible, puis de trouver la meilleure forme à donner à ces surfaces pour que la propulsion soit assurée.

## L'animal prototype du mécanisme automobile

Lorsqu'un animal est immobile, ses pieds jouent uniquement le rôle d'organes porteurs.

Sur un terrain marécageux, sur du sable mouvant, il enfonce, s'enfonce et ne pourra se mouvoir ultérieurement.

Dès qu'il se déplace, ou cherche à se déplacer, ses pieds deviennent des organes moteurs.

Sur terrain très résistant mais très glissant, sur la glace par exemple, il perdra tout ou partie de ses facultés locomotrices, et, même s'il parvenait à se déplacer lui-même à faible allure, serait incapable de remorquer une charge minime ; la condition d'adhérence n'est plus satisfaite.

Pour y remédier, on devra changer la nature de la surface de contact : on munira par exemple les fers du cheval de crampons dits *crampons à glace*.

## Considérations sur les lois naturelles

On n'échappe pas aux lois naturelles ; elles commandent tous nos gestes, ne nous laissent pas toujours le choix des moyens dans la réalisation de nos projets et nous étreignent à ce point que l'on se laisse aller communément à les déclarer hostiles.

Quelle hérésie ! Lorsque, après bien des déboires parfois, on est arrivé à



TREUIL DESTINÉ À HALER LE TRACTEUR OU LA REMORQUE

les connaître et à les analyser, elles deviennent nos indispensables et dévoués auxiliaires sans lesquels nous ne pourrions rien faire. Le but final de tout progrès mécanique — considéré d'un peu haut — n'est autre que l'adaptation des productions de l'homme à ces lois naturelles, ou, ce qui revient au même, l'adaptation desdites lois à la constante évolution de ses besoins et de ses désirs.

Considérons donc les lois naturelles comme des bienfaîtrices, et non des adversaires. Elles ne sont funestes qu'en apparence, lorsqu'on les ignore, ou que l'on ne prend pas les dispositions voulues pour en tirer utilité.

**La science au service de la guerre.** — Qui s'en douterait en ce moment en voyant ce que le monde civilisé doit faire en réplique aux agissements d'un peuple dont l'industrie nationale est la guerre : ces productions du génie humain, les appliquer avec frénésie à une œuvre de destruction !

Concevoir, organiser, produire à outrance pour pouvoir détruire, disloquer, anéantir : tel est le programme obligatoire.

Et pendant que les hauts fourneaux étincellent, que les copeaux tombent des machines, que les canons et munitions se fabriquent, que le soldat fournit le maximum de son énergie, les cerveaux travaillent à l'arrière.

Les bouches à feu, les explosifs, la télégraphie sans fil, tous les produits de ces industries spéciales de guerre se sont perfectionnés. Mais on peut dire, je crois, qu'il appartient à l'automobile d'avoir enfanté l'une des plus curieuses applications de la science à la guerre : j'ai nommé le « Tank ».

Depuis que l'homme a recherché dans les solutions mécaniques un moyen de transport plus rapide, plus endurant, plus souple, plus capable que n'était celui fourni par la traction animale, il semble qu'il n'ait jamais trouvé autant de difficultés accumulées que pour rendre possible le déplacement automobile, à travers des terrains de nature peu consistante, souvent bouleversés, de ces engins de poids énorme, de ces « Tanks », agents de terreur et de mort.

A des problèmes nouveaux, il fallait des solutions nouvelles. Lorsque, cependant, nous aurons suivi l'évolution subie par l'automobile pour en venir à cette application particulière, nous serons obligés de reconnaître que le système de la *chenille*, dont l'emploi n'était d'ailleurs pas une innovation, était à peu près le seul qui convint.

## La locomotive

Pour le wagon remorqué comme pour la locomotive automobile et remorqueuse, la condition de pression se trouvait résolue par le principe même du rail.

Le rail et la roue d'acier s'écrasant tous deux fort peu, l'enfoncement résultant est très faible.

Mais, si la condition de pression restait secondaire dans la locomotion sur rails, la condition d'adhérence était primordiale. Elle a d'ailleurs réglé, depuis les débuts, l'évolution de la locomotive ; de nos jours encore, c'est elle qui s'oppose à bien des réalisations désirables.

Une roue ferrée adhère beaucoup moins sur un rail, surtout s'il est mouillé, que sur une route ; c'est un point faible de la locomotion sur rails. On s'est donc préoccupé tout d'abord de placer du côté des roues motrices la plus grande partie du poids ; précaution élémentaire mais essentielle, car l'effort que l'on peut demander à l'adhérence est sous la dépendance de la force qui presse l'une sur l'autre les surfaces formant le siège de l'effort propulsif.

Une locomotive dont tout le poids serait reporté loin des roues motrices serait tout juste capable de se déplacer elle-même et encore ne faudrait-il pas l'obliger à monter une rampe, si petite fût-elle.

Le poids remorqué, les rampes, les démarriages sont les ennemis de la locomotive ; et ces limites sont vite atteintes.

On en vint à coupler deux, trois, puis quatre paires de roues pour augmenter la fraction du poids porté par les roues motrices ; à l'heure actuelle, la presque totalité du poids est utilisée en vue d'obtenir une adhérence maximum.

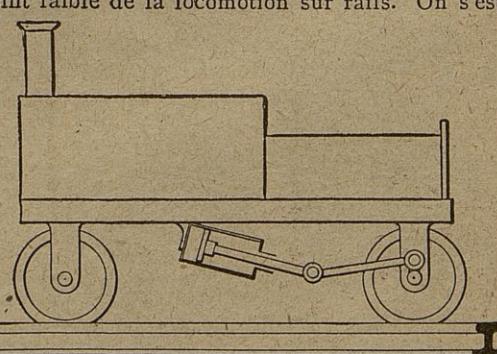


Schéma d'une locomotive sans adhérence.

Les rampes, dont se jouent les automobiles, sont néanmoins interdites aux chemins de fer, ce qui provoque les plus grandes difficultés dans la recherche des tracés de la voie ; on est obligé de faire des déblais, des remblais, de percer des tunnels, d'élever des viaducs, etc..., tous travaux fort coûteux que l'on n'exécute pas pour l'amour de l'art, mais pour aplani le terrain et les difficultés à la fois.

Encore est-il d'usage constant de doubler la locomotive des trains de marchandises ou même de voyageurs pour le passage de certaines rampes, non pas toujours, comme on le croirait aisément, parce que la puissance manque, mais bien parce que l'adhérence fait défaut.

### L'Automobile de tourisme

A l'avènement des voitures de tourisme, notre France se trouvait déjà, depuis l'époque des diligences, amplement desservie par un réseau de bonnes routes, à surface bien assez résistante pour les porter, grâce à quoi on n'eut pas tout d'abord à se préoccuper de la condition de pression.

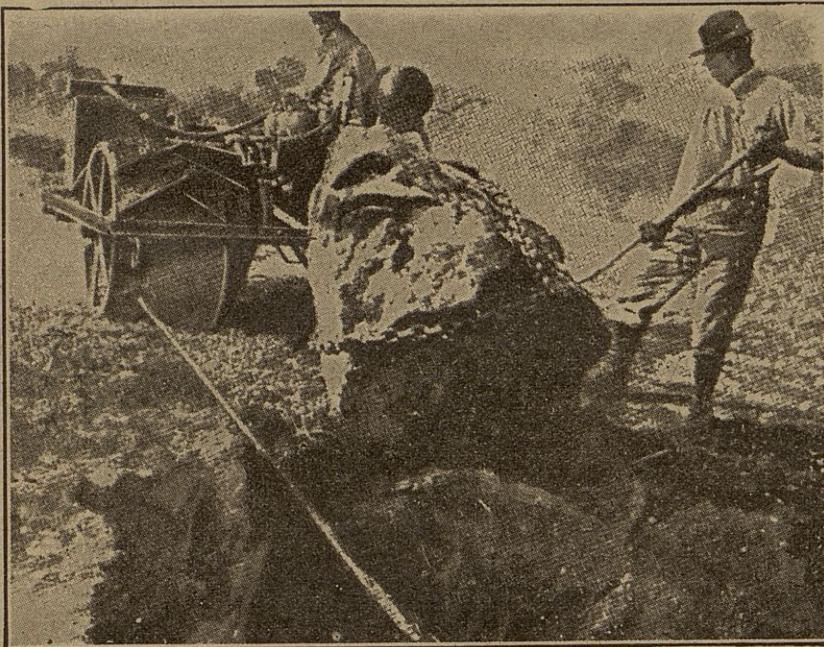
L'adhérence du caoutchouc donnait également toute satisfaction concernant la seconde condition ; mais l'on dut cependant garnir les bandages de rivets antidérapants pour éviter les glissements sur chaussées boueuses, macadamisées, pavées ou bitumées.

Les grosses difficultés qu'eut à vaincre l'automobile de tourisme étaient surtout d'ordre intérieur. Dès que le pneumatique eut été inventé, les relations avec l'extérieur devinrent assez cordiales... aux crevaisons et éclatements près.

### Le véhicule industriel sur route

Ces bonnes relations furent mises à l'épreuve et faillirent se gâter lorsqu'on aborda la construction des véhicules industriels.

Dès qu'on voulut atteler des remorques à ces véhicules d'adhérence déjà précaire et qu'on leur imposa, pour les besoins de la guerre en particulier, de circuler sur mauvais terrains et de gravir des pentes supérieures à celles admises sur un profil de route, il fallut suivre l'exemple donné par les techniciens de la voie ferrée et coupler les roues. Alors naquit le tracteur à quatre roues motrices,



TRACTEUR AMÉRICAIN ARRACHANT UNE GROSSE PIERRE

utilisant la totalité de son poids pour obtenir le maximum d'effort de propulsion.

Un concours avait été institué, l'année même de la guerre, en 1914, par le ministère de la guerre français pour stimuler le zèle et l'ingéniosité des constructeurs ; il eut plein succès et les plus féconds enseignements en furent tirés.

Pour leur permettre de se tirer des pas particulièrement difficiles, on avait doté ces véhicules spéciaux de treuils au moyen desquels ils pouvaient soit se halter eux-mêmes en attachant l'extrémité de la corde à un point fixe, soit halter leur remorque après avoir effectué seuls un parcours trop rude.

### Le tracteur agricole — La chenille

Les expériences effectuées dans l'automobilisme agricole ne furent certainement pas inutiles pour les études préliminaires à l'établissement des « Tanks ».

Comme nous l'avons indiqué, il convient, lorsque le poids augmente ou que le terrain devient plus mou, d'augmenter la surface de contact au sol pour éviter l'enlisement. Les terres labourées étant des plus défavorables à la réalisation de cette condition, on eut naturellement recours tout d'abord à des roues très larges et de grand diamètre.

Mais il fallut, pour que ces outils pussent se mouvoir, remorquer des charges ou tirer des charrues, répartir à la périphérie de chaque roue un certain nombre de palettes. A vrai dire, l'emploi de palettes ne fait pas varier l'adhérence, sur le terrain, du métal constituant le bandage, mais il renforce celle-ci par un procédé d'ancrage très efficace analogue à celui utilisé pour limiter le recul des canons.

Pour obtenir de véhicules automobiles de très gros efforts, comme ceux nécessaires pour la traction des charrues, on pouvait songer, pour augmenter l'adhérence, à augmenter le poids du tracteur ; c'était une solution capable, évidemment, de reculer la limite d'adhérence, mais onéreuse et peu élégante, sans parler de l'inconvénient qu'elle présentait de faire tort à la condition de pression, puisque l'on ne peut augmenter le poids sans augmenter proportionnellement la largeur des bandages.

Ainsi fut-on conduit aux tracteurs à chenille.

**La chenille.** — En matière automobile, on nomme *chenille* une chaîne sans fin qui se développe sur le sol, entraînée par une roue motrice avec laquelle elle engrène.

En plaçant de distance en distance des galets-sabots, le plus souvent montés sur ressorts, on arrive à ce que la *chenille* s'appuie au sol sur toute la

longueur de son développement inférieur, ce qui porte au maximum la surface porteuse du véhicule.

Cette *chenille* peut être munie ou non, suivant qu'on demandera à l'appareil des efforts plus ou moins grands par rapport à son poids, de palettes, crampons ou autres organes d'accrochage.

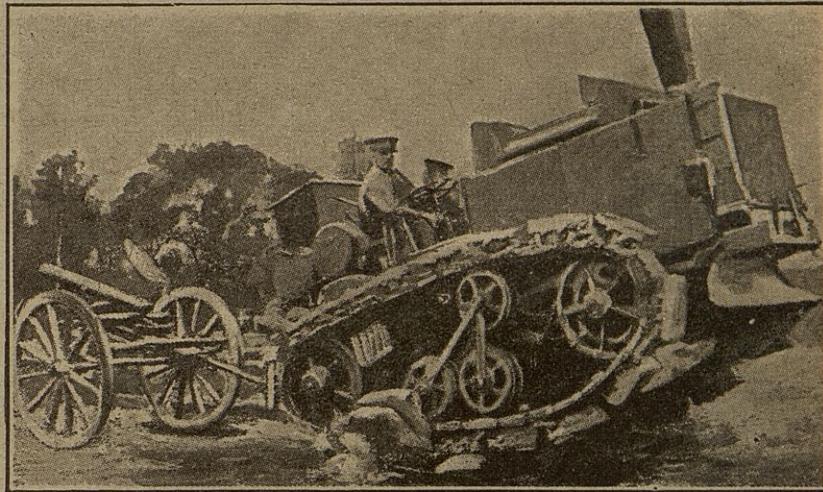
L'appellation de *chenille* est peut-être très imagée, mais la comparaison qu'elle suggère peu exacte ; car pour avancer l'animal du même nom commence par se recroqueviller en s'agrippant au sol de l'avant de son corps pour s'allonger ensuite en prenant appui sur l'arrière, puis recommence son manège.

Ce n'est pas tout à fait le cas pour les chaînes des véhicules dits *chenille*, ou, en anglais, *caterpillar*.

Allons cependant pour *chenille*, puisque le mot est consacré par l'usage.

**Origines de la chenille.** — Dès 1908, circulait un véhicule *caterpillar* dû à l'ingéniosité d'un Anglais, David Robats. On traita sans doute cet homme de fou, comme bien d'autres inventeurs. Mais son idée, après avoir passé l'Atlantique et avoir été exploitée par diverses compagnies américaines — la *Holt Caterpillar Cy*, la *Pedrail Transport Limited* — revint cependant à son berceau, et il était de toute justice que l'honneur d'avoir si brillamment démontré sa valeur échût à nos alliés de Grande-Bretagne.

Quelques-uns de nos constructeurs français avaient compris, dès le temps de paix, le parti que l'on pouvait tirer de la traction par chenille. Les concours



« CATERPILLAR » FRANCHISSANT DES OBSTACLES

agricoles de Roubaix, Melun, Laon, en 1911, puis divers autres depuis, nous montrèrent au travail un certain tracteur « Lefebvre », engin d'aspect léger, de poids relativement faible, qui remorquait avec sérénité une charrue à plusieurs socs.

### La chenille sur le champ de bataille — Le « tank »

Les qualités de la chenille étaient donc bien établies, son utilisation pour les « Tanks » tout indiquée, et son apparition sur les champs de bataille ne pouvait surprendre les personnes initiées aux derniers progrès de l'automobile agricole.

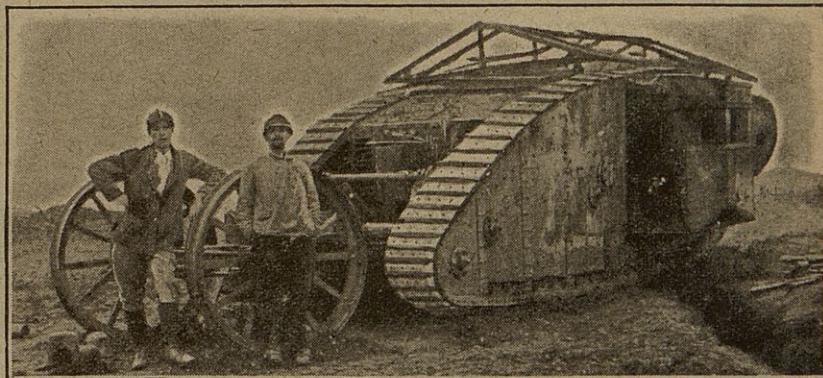
Pour pouvoir tomber à l'improviste dans une tranchée ennemie sans craindre les feux de mousqueterie (à ce moment on ne craint plus les effets de l'artillerie, puisque l'ennemi ne peut tirer sur ses propres troupes), il fallait garantir le personnel occupant et l'armement par des plaques de blindages. Celles-ci occasionnant une surcharge considérable, on n'aurait pu rendre automobile un aussi pesant engin sans le secours de la *chenille*. Elle seule pouvait prévenir à la fois l'enlisement et le patinage.

On demandait plus encore à ces véhicules que de se mouvoir : franchir des fossés, des trous d'obus, des tranchées, passer par-dessus les retranchements, écraser des réseaux de fil de fer barbelé, bousculer tous obstacles, murs de clôtures et arbres de dimensions moyennes.

L'emploi de deux ou quatre roues motrices n'aurait donné qu'une piteuse réponse à un programme aussi chargé ; une seule roue dans un trou d'obus et le véhicule restait en panne ; passer des fossés, il n'y fallait point songer.

En résumé, la *chenille* s'imposait.

Il n'est pas moins curieux de considérer le « Tank » — instrument conçu pour jouer un rôle si particulier — comme le produit le plus perfectionné d'une



UN « TANK » ANGLAIS TRAVERSANT UNE TRANCHÉE

patiente évolution de l'automobile la plus pacifique : l'automobile agricole.

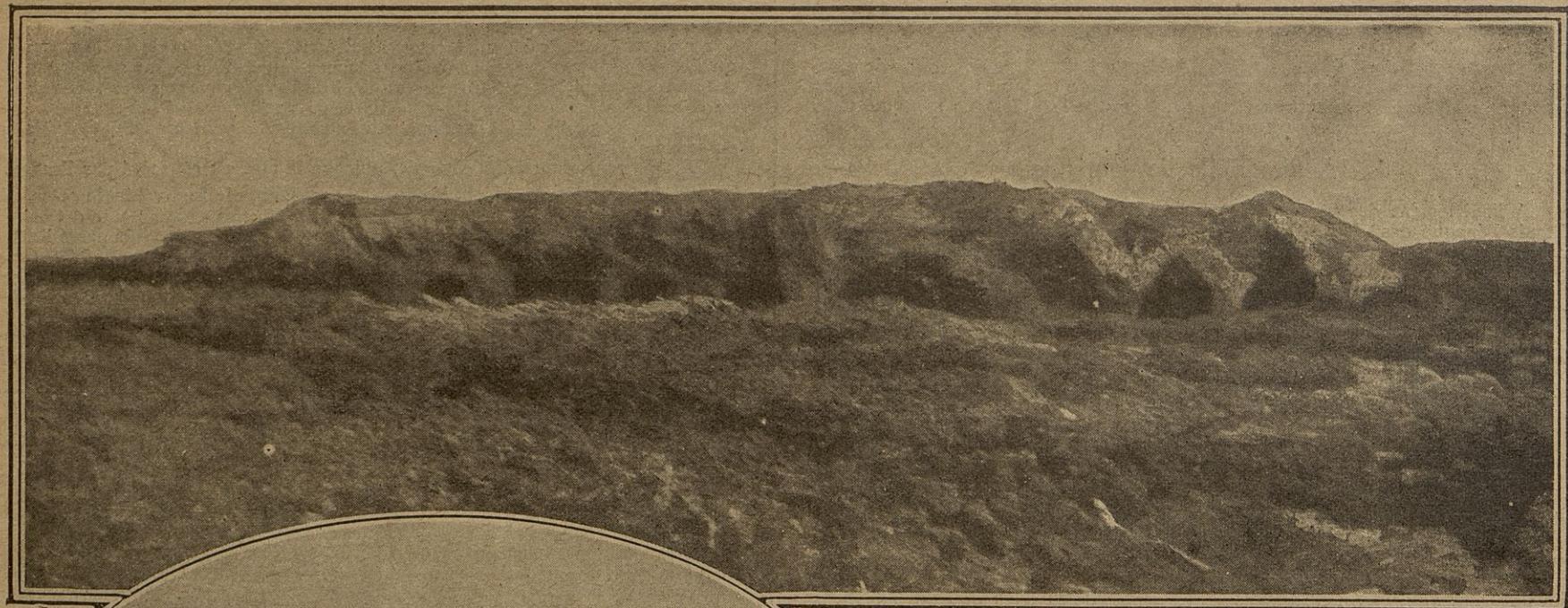
Nous croyons cependant avoir montré qu'il en était ainsi, puisque tous les efforts accomplis, toutes les expériences effectuées au cours de ces dernières années apportent leur contribution à cet édifice.

Qui sait si, par un juste retour, les résultats qu'il aura fournis ne nous éclaireront pas dans la recherche des machines agricoles de demain, de celles qui, dans notre pays si éprouvé, remplaceront les bras absents ?

Acceptons-en l'augure ; que la science appliquée à l'industrie redévie une bienfaisante ; et que, pour tant de maux, nous soit donné un peu de bien !

POL D'ESTIVAL.

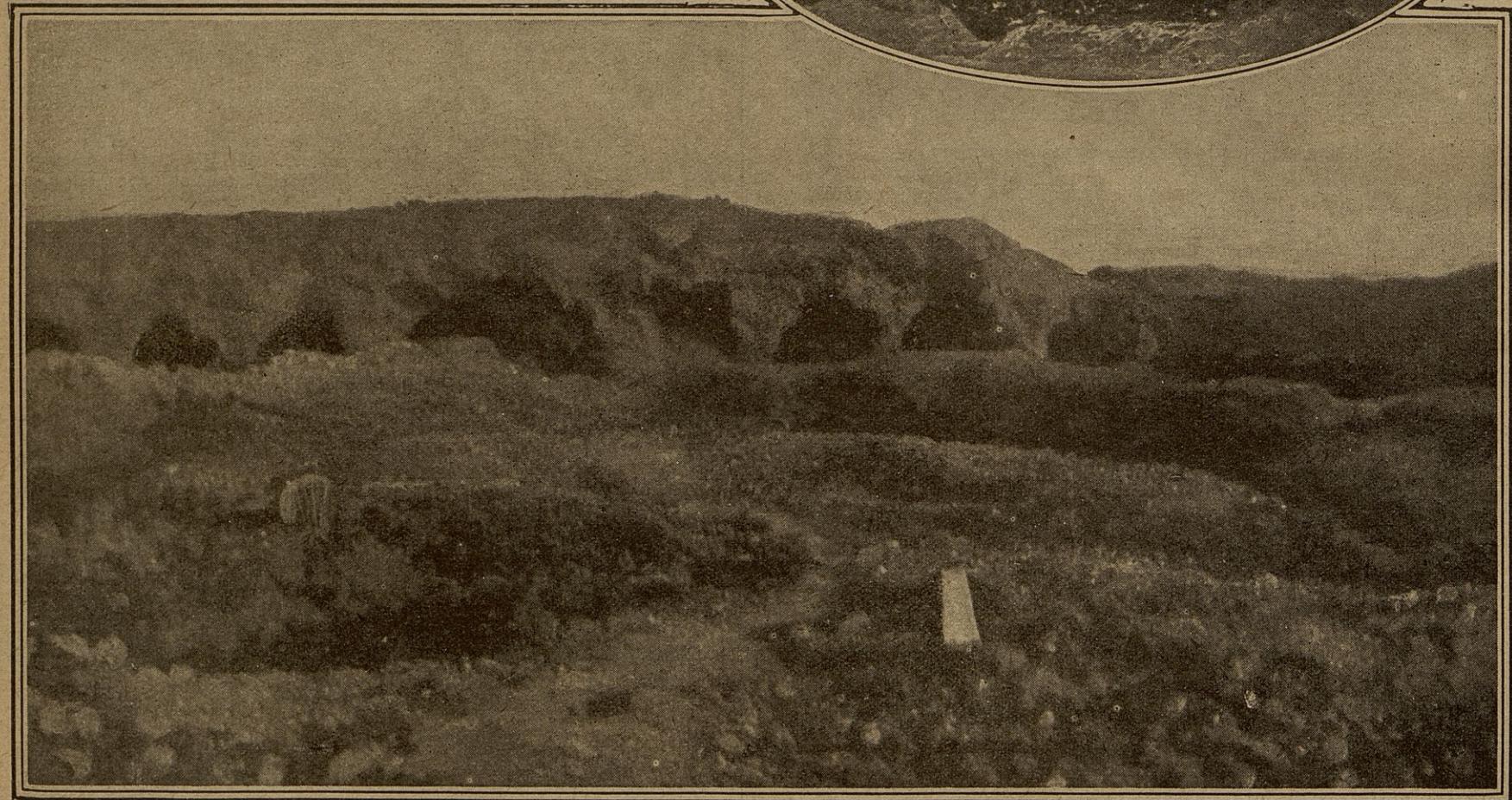
## DEUX ASPECTS DU FORT DE VAUX



*Les ouvertures béantes qui trouent le massif de l'ouvrage sont les entrées des casemates donnant sur les fossés du fort, comblés par les ruines de la maçonnerie et autres matériaux que le bombardement y a fait écrouler.*



*Dans les médaillons : à gauche, les abords du fort ; on reconnaît le tracé des tranchées, comblées par le bouleversement du sol ; à droite, un bois près du fort, devant lequel s'ouvre un vaste entonnoir creusé par une marmite.*



*Le fort de Vaux est redevenu français le 9 novembre. Un bombardement effroyable, qui dura plusieurs jours, finit par en chasser les Boches si complètement que nos troupes en reprirent possession sans effusion de sang. Les Allemands, qui l'occupaient depuis le 7 juin, l'avaient remis en état ; mais notre bombardement et celui qu'ils lui font subir dans leur rage de l'avoir perdu lui ont infligé de nouveaux dommages, que notre génie s'occupe à réparer.*

## LA BATAILLE DEVANT VERDUN



Nos brancardiers ne font pas de différence entre les blessés allemands et les blessés français. A la dernière bataille de Verdun, comme on le voit par cette photographie, ils se faisaient suivre de prisonniers boches qui transportaient leurs compatriotes blessés.



Le général Nivelle n'a pas voulu quitter son commandement des armées de Verdun sans laisser aux Allemands un nouveau témoignage de ses talents militaires. L'offensive du 15 décembre sur la rive droite de la Meuse a été couronnée d'un magnifique succès : elle a laissé aux mains de nos braves soldats 11,387 prisonniers dont 284 officiers. C'est une partie de cette capture que représente notre photographie prise pendant la halte d'une colonne de ces prisonniers en marche vers l'arrière de nos lignes.

## LES OBUS INCENDIAIRES SUR NOS VILLAGES



Guillaucourt, à 28 kilomètres de Montdidier, comptait 448 habitants. A plusieurs reprises des obus y ont allumé des incendies. La compagnie de pompiers dont cette commune s'enorgueillissait est en partie dispersée. Ce sont nos poilus qui, à la première alarme, accourent avec tout ce qu'il faut pour réduire le fléau. Notre photographie les représente faisant la part du feu dans une maison en flammes



Quand les Boches tirent sur une localité, ils emploient des obus incendiaires de peur que les obus simples ne la détruisent pas assez vite. Il peut suffire d'un seul de ces engins pour déclencher un incendie qui fera de grands ravages. La plus grande partie des ruines dont ces barbares ont couvert notre sol provient de ce procédé que condamnent les lois de la guerre. C'est ainsi que Guillaucourt fut ravagé.

## CROQUIS PRIS SUR LE FRONT

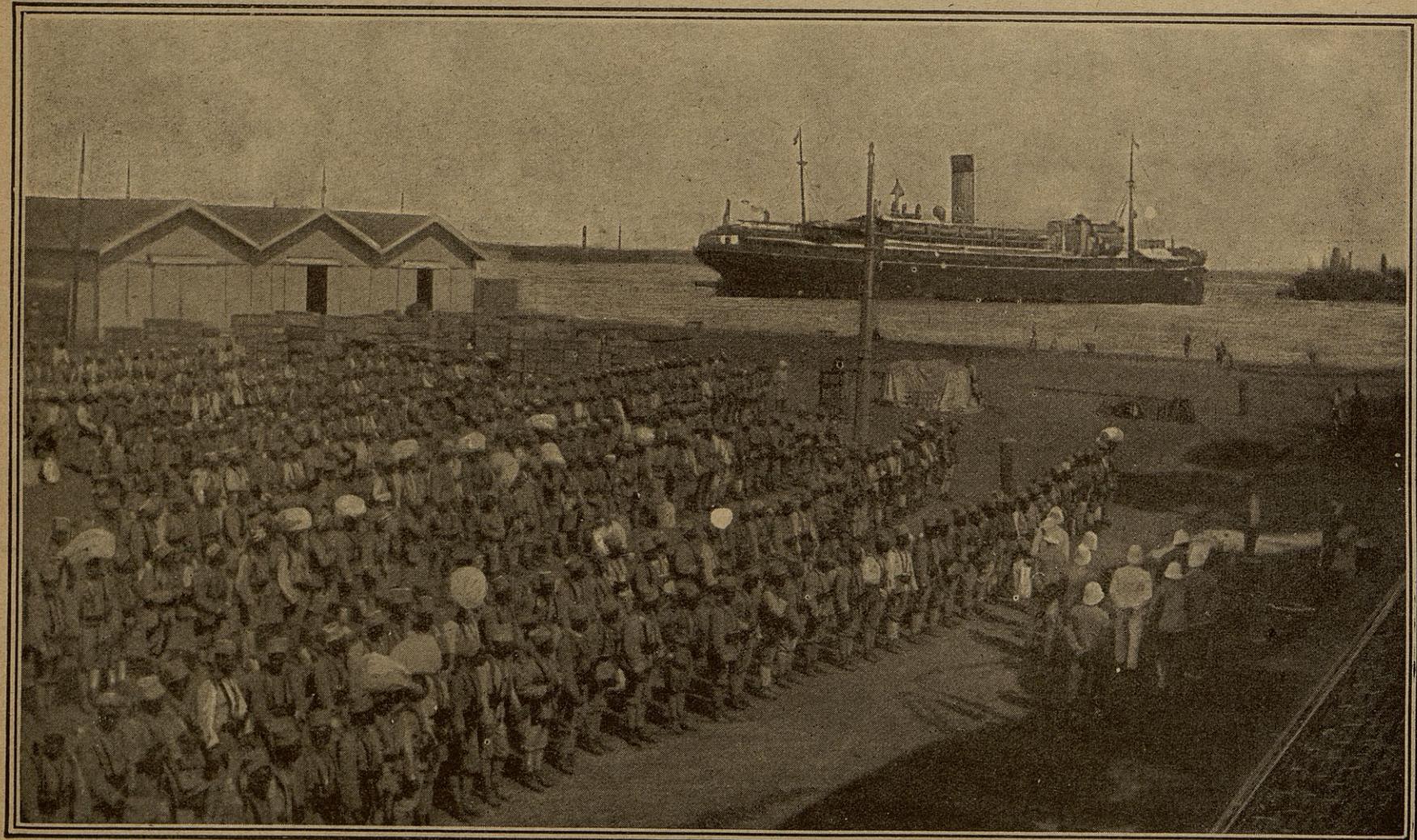


Pendant les mois qu'il a passés au front, notre collaborateur R. de Valéry a pu saisir sur le vif les gestes, les attitudes des camarades dont il partageait l'existence et les dangers. Nous puons aujourd'hui dans son album. Ces croquis ne valent pas seulement par leur dessin mais aussi par l'intensité d'émotion qu'ils produisent sur nous en mettant sous nos yeux la véritable figure de nos poilus.

## EMBARQUEMENT DE SÉNÉGALAIS POUR LA FRANCE



La France ne peut que se féliciter d'avoir fait appel au concours des troupes noires africaines pour la défense de son sol, car, partout où elles donnent, elles se conduisent avec une bravoure indomptable. Voici un groupe de 600 tirailleurs, originaires du Mossi (Haut-Sénégal), et qui ont été instruits au camp de Rufisque. Avant de s'embarquer à Dakar pour la France sur le « Parana », des Chargeurs-Réunis, ils sont passés en revue par le général Coulet, entouré de son état-major.



Le paquebot vient de stopper et manœuvre pour se rapprocher de l'appontement. Les troupes qu'il va embarquer pour les emmener en Europe sont rassemblées sur le quai et s'apprêtent à être passées en revue. Ces conscrits noirs sont tout équipés de neuf et ont déjà l'air dégagé de vieux troupiers. Beaucoup d'entre eux portent leur « barda » sur la tête, suivant la coutume de la brousse où l'on ne connaît pas d'autre manière de transporter les fardeaux.



PAR GEORGES LE FAURE

CHAPITRE VIII (Suite)

## ACCIDENT DE MONTAGNE ?

Les soldats s'efforcèrent de la seconder. Tandis que l'un d'eux, à l'aide de la lame de son couteau, entr'ouvriraient les mâchoires contractées du blessé, le sergent y versait goutte à goutte un peu de rhum.

Ensuite, il se mit à frictionner énergiquement le visage et les mains du malheureux, dont les paupières se soulevèrent enfin.

Il promena autour de lui un regard vitreux, qui se fixa sur Mlle Merlier ; puis, d'une voix éteinte, il murmura :

— Mornstein !...  
Et il referma les yeux...

— Mornstein ! répéta à mi-voix Fridette... Maintenant, lui revenait en mémoire, comme un écho lointain, ce nom, entendu une fois déjà, il y avait plusieurs semaines de cela.

C'était à bord de l'*Auvergne*, alors que son père, frappé par une main inconnue, agonisait...

Avant de mourir, François Merlier, lui aussi, avait prononcé ce nom balbutié par André Routier...

Qu'avaient-ils voulu dire tous les deux et quel rôle avait donc joué, dans leur fin également tragique, cet homme, mort déjà plusieurs mois avant eux ?...

Il y avait là un mystère que la disparition subite de François Merlier avait empêché d'éclaircir, mais que peut-être André Routier, lui, pourrait élucider, si Dieu lui faisait la grâce de le maintenir en vie...

Les soldats cependant avaient disposé avec d'infimes précautions sur la civière le corps inanimé du blessé...

Mais alors un détail frappa le sous-officier : la taille d'André se ceinturait encore d'un fragment de la corde qui reliait l'un à l'autre les deux ascensionnistes...

Or cette corde se trouvait rompue à trois ou quatre pouces de son point d'attache ; et c'était sans nul doute cette rupture qui avait occasionné la chute qu'un miracle seul avait empêché d'avoir des conséquences mortelles...

Et voilà que, soudain, le sous-officier, qui examinait la corde avec attention, s'exclama :

— Elle n'a point été rompue mais coupée !...

Et il montrait à Fridette, aux soldats, soudainement groupés autour de lui, la section parfaitement nette et visible faite aux ligaments de chanvre par un instrument tranchant...

— La chose est claire... Il ne s'agit plus d'accident mais de crime !... On a voulu assassiner cet homme !

— Assassiné ! répéta d'une voix étranglée Fridette... Comme mon pauvre papa, alors !...

Et c'était ce M. Heldrick qui aurait commis cet épouvantable crime !...

Mais M. Heldrick était à bord de l'*Auvergne*, lui aussi... Fallait-il donc lui attribuer la mort de M. Merlier ?... Voilà qui était bien invraisemblable !...

Pourquoi l'un après l'autre ?... oui, pourquoi ?...

Et elle marchait derrière la civière, s'efforçant d'élucider ce mystère ; mais, au fur et à mesure qu'elle tournait et retournait dans sa tête les différentes hypothèses, les ténèbres ne faisaient que s'épaissir en elle...

Tous les kilomètres, les soldats se relayaient : la charge, déjà lourde, s'était augmentée du poids de Fellow, incapable maintenant de mettre une patte devant l'autre...

Au chalet de la Weisse Frau, une surprise douloureuse attendait le sous-officier. Les deux hommes qu'il avait — on s'en souvient — laissés à la garde du feu furent retrouvés sans connaissance, dans une mare de sang...

L'un portait à la base du crâne une fracture terrible

causée par un coup de crosse de fusil ; l'autre avait été atteint en pleine poitrine par un coup de feu tiré à bout portant.

On les chargea sur la litière d'où l'on venait de tirer André Routier, et le détachement se mit en route pour le cantonnement, le sous-officier ayant promis de téléphoner aussitôt à Thoune pour qu'un médecin montât à la Weisse Frau...

Le blessé, confortablement installé dans sa chambre, parut aussitôt éprouver un soulagement énorme. Ses paupières se soulevèrent ; l'expression de sa physionomie se transforma et même un léger sourire erra sur ses lèvres pâles...

— C'est vous ! murmura-t-il...

Sa main s'agita péniblement sur le drap comme si elle eût voulu se glisser vers celle de la jeune fille...

— Ne parlez pas... Ne bougez pas, supplia celle-ci... Le docteur va venir.

Il la regarda...

Mais sans doute y avait-il dans les prunelles, voilées encore par la souffrance, un reflet du sentiment intime qui l'agitait, car la jeune fille, détournant la tête, caressa Fellow, étendu à ses pieds.

Lui aussi, le brave animal, était blessé ; lui aussi avait droit à des tendresses et à des soins...

Un petit gémissement poussé par lui attira l'attention d'André ; une ombre inquiète s'étendit sur son front et de nouveau ses lèvres s'agitèrent.

Cet appel du chien avait réveillé dans l'esprit endolori du blessé certains souvenirs.

— Heldrick... murmura-t-il soudain d'une voix angoissée... l'renez garde à Heldrick !...

— Tranquillisez-vous, déclara-t-elle, il est mort...

Une brusque crispation tordit les traits d'André qui trouva la force de se relever sur un coude.

— Mort !...

Mais, de ses mains doucement posées sur les épaules, Fridette le contraignit à se recoucher, suppliant :

— Calmez-vous... vous allez augmenter la fièvre... attendez sagement le docteur... ou bien vous allez créer des complications...

— Oui... oui... vous avez raison... je ne bougerai plus... je ne parlerai plus... seulement, racontez-moi... dites-moi tout... Cela ne me fatiguerai pas d'écouter...

— Mieux vaudrait vous reposer...

Il commençait à se surexciter et, sous une poussée de fièvre, son teint se colorait...

Alors, pour le calmer, elle consentit, et, assise au

chevet du lit, laissant dans la main du blessé sa main dont il s'était emparé, ainsi qu'on abandonne un jouet à un enfant malade, Fridette commença le récit des épouvantables heures d'angoisse qu'elle avait passées au chalet, seule avec le dément...

Antay échoué dans son plan contre le père de Fridette, Mornstein était revenu à la Weisse Frau, uniquement pour y reprendre ses recherches ; mais la présence au chalet d'André Routier lui avait fait tout de suite deviner, dans ce Français, compagnon de voyage du vieux Merlier, un continuateur de l'œuvre patriotique de celui-ci...

De là les perquisitions secrètement opérées dans la chambre du jeune homme afin de contrôler ses suppositions. La découverte, parmi les papiers de ce dernier, de la revue contenant son propre portrait, avait confirmé les soupçons de l'espion...

De ce moment, la perte du jeune homme avait été décidée ; et c'est ainsi que le lendemain, au cours de cette ascension au Grosshorn, alors qu'ils se hissèrent péniblement le long d'une corniche, attachés l'un à l'autre, brusquement, d'un coup de son couteau, le misérable avait tranché la corde.

André avait roulé dans le gouffre et Mornstein, sûr désormais de pouvoir agir en toute liberté, avait repris le chemin du chalet.

Mais quand il en avait touché le seuil, déjà un travail s'était fait en lui sous l'influence de l'alcool que contenait sa gourde et dont il avait absorbé la totalité, moins pour se réchauffer que pour tenter de fuir les sinistres papillons noirs qui commençaient à voltiger autour de son cerveau...

Il n'en était cependant pas à son premier crime ; et l'audace avec laquelle il s'était débarrassé de François Merlier aurait dû le trouver cuirassé contre les émotions d'un second meurtre...

Mais, peut-être, le décor tragique dans lequel il avait dû opérer, le côté mystérieux de cette nuit noire et pleine de silence, silence coupé par le tonnerre des avalanches, le sanglot des torrents, l'aspect fantomatique des pics neigeux, peut-être tout cela avait-il contribué à l'impressionner profondément et sinistrement...

C'est pourquoi, à peine rentré, il s'était jeté sur le lit d'eau-de-vie dont plusieurs rasades successives avaient porté à son cerveau un coup funeste...

Alors, l'alcool agissant, des hallucinations l'avaient assailli qui, répétées, avaient fini par provoquer une lésion au cerveau.

On connaît la suite...

Mais convenait-il que le jeune homme mît Fridette exactement au courant du drame dont il avait été victime ?...

En lui disant la vérité, n'irait-il pas contre la volonté du vieux François Merlier qui jamais n'avait voulu que sa fille fût initiée à la mission qu'il avait assumée ?...

Le vieux patriote estimait, en effet, qu'un secret n'est jamais mieux gardé que par soi-même, surtout lorsqu'il a trait à la Patrie...

En conséquence, André avait arrêté par avance une fable qui put, dans une certaine mesure, donner satisfaction à la curiosité bien naturelle de Fridette...

Donc, à la question qu'il pressentait, il répondit :

— Vous doutiez-vous que M. Heldrick était venu ici parce qu'il vous aimait ?...

— Moi ! s'écria la jeune fille, les joues subitement empourprées.

— Ne vous en étiez-vous donc pas aperçue à bord de l'*Auvergne* ? interrogea André.

— Oh ! bien sûr, expliqua-t-elle, assez embarrassée, j'avais bien remarqué qu'il était très occupé de moi et qu'il cherchait toutes les occasions susceptibles de nous réunir... Seulement, je m'étais imaginé que ce n'était là qu'un moyen de rendre plus intimes ses rapports avec mon pauvre papa...

— Dans quel but, je vous le demande un peu, ce rapprochement ?... et puis, votre père une fois disparu, quel intérêt pouvait pousser M. Heldrick à vous relancer jusqu'ici ?...

Et avec force :

— Non... non... je vous dis, moi, que, s'il est venu à la Weisse Frau, c'est parce qu'il vous aimait... d'un amour profond, violent ! La preuve... c'est qu'il a cherché à se débarrasser de moi !...

Elle le regarda, ne comprenant tout d'abord pas...

— Je vous demande pardon de vous parler ainsi, mademoiselle Fridette, dit-il tout embarrassé, mais vous m'interrogez... il faut bien que je vous réponde...

(A suivre.)



chevet du lit, laissant dans la main du blessé sa main dont il s'était emparé, ainsi qu'on abandonne un jouet à un enfant malade, Fridette commença le récit des épouvantables heures d'angoisse qu'elle avait passées au chalet, seule avec le dément...

## CHAPITRE IX

## LE SECRET DE FELLOW

Après quinze jours passés entre la vie et la mort, André Routier était entré en convalescence ; depuis la veille, il avait reçu du docteur l'autorisation de faire une courte promenade autour du chalet.

Au bras de Fridette, il avait pu aller jusqu'au détour du sentier duquel on a vue sur Eschinensee ; là, les deux jeunes gens s'étaient assis côté à côté.

— Maintenant, dit-elle, je vous autorise à me raconter dans ses détails le drame dont vous avez failli être victime...

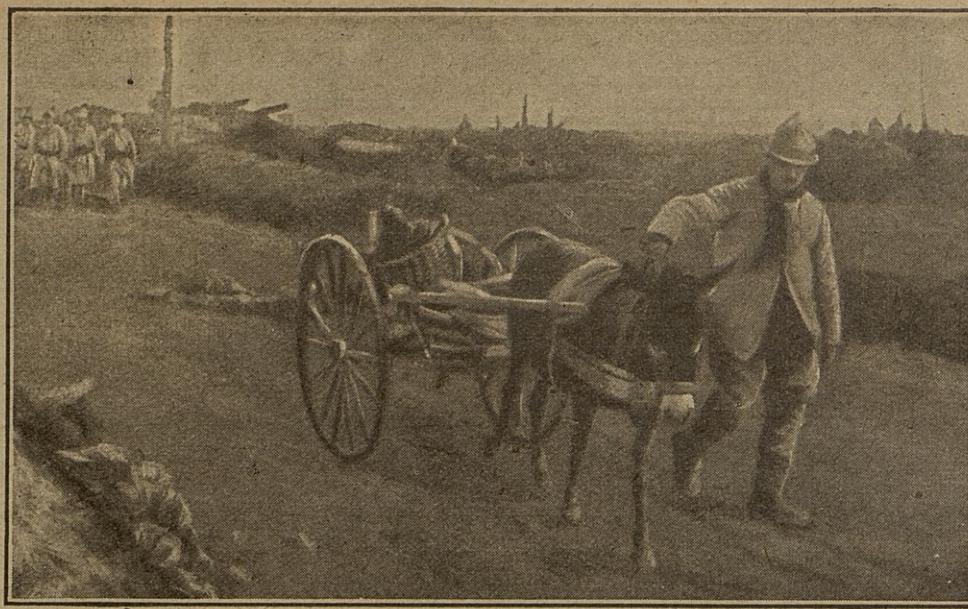
André Routier devait s'attendre à cette question et il avait préparé par avance sa réponse...

Depuis que la fièvre l'avait moins talonné, il avait finalement réfléchi à ce qui s'était passé et sa conclusion avait été aussi précise que lui permettaient de



L'AMIRAL GAUCHET

Le nouveau commandant en chef de l'armée navale de la Méditerranée.



L'EMPLOI DES BOURRIQUETS SUR LE FRONT EST MAINTENANT HABITUEL



L'AVIATEUR DE BEAUCHAMP

qui vient d'être tué récemment dans la région de Verdun.

## SUR LE FRONT ORIENTAL

**FRONTS RUSSE ET ROUMAIN.** — Bien qu'une certaine activité se manifeste depuis quelques jours sur le front russe proprement dit, c'est surtout de leurs opérations en Roumanie que nous parlent les communiqués de nos alliés. Les Roumains ont continué à se replier, et, du moment qu'ils avaient perdu la bataille de l'Arges et renoncé momentanément à Bucarest, il ne pouvait en être autrement. N'ayant dès lors derrière eux que d'immenses plaines dépourvues d'accidents naturels capables de leur fournir des points d'appui pour consolider une défensive éventuelle, ils ont, avec raison, mieux aimé reculer davantage, mais ne s'arrêtent que sur une ligne naturelle pouvant constituer par elle-même une barrière entre eux et l'ennemi. Cette ligne naturelle ne peut être que la vallée du Sereth. Nos alliés d'ailleurs n'ont pas reculé sans combattre ; ils ont fait les efforts les plus honorables, aidés en cela par les Russes, pour retarder, en se battant, la progression germano-bulgare, laquelle, malheureusement, s'effectue grâce à une supériorité, en effectifs et en artillerie, qui ne peut laisser aux Roumains, au cours de leur retraite, que l'éventualité de succès partiels sans grande influence sur la marche générale des événements.

Les communiqués de nos alliés, ou bien font défaut, ou bien sont d'un laconisme qui ne permet pas de se faire une idée très nette de leurs mouvements : c'est plutôt par les communiqués russes que nous apprenons quelque chose sur la situation. Les communiqués allemands, comme de juste, sont en ce moment beaucoup plus copieux ; ils le sont quelquefois trop ; on les sait sujets à caution et l'on n'en fait état que sous beaucoup de réserves. En réunissant tout ce que l'on sait de ces diverses sources, on peut exposer la situation comme suit :

A la date du 20, on annonçait que l'armée roumaine était sauvée, ayant réussi à atteindre et à franchir le Sereth. Elle se trouverait actuellement à Jassy, à Birlat et en Bessarabie, où elle se reconstituerait, travail indispensable après les épreuves qu'elle vient de subir. Les Roumains organiseraient de puissantes positions entre Focșani et Galatz. La Moldavie du Sud est fortement tenue par l'armée d'Averescu ; la Moldavie du Nord est fortement couverte par les Russes de Letchitsky, lesquels donnent la main à l'armée Tcherbatcheff qui occupe la Bucovine. Austro-Allemands et Roumains seraient en contact le long de la voie ferrée Buzău-Romnicu-Sarat qui relie la Valachie à la Moldavie, et sur la ligne Buzău-Brăila, à Filipechi (52 kilomètres de Brăila) et à Batogu (50 kilomètres à l'est de Buzău).

Au Sud, le gros des armées Falkenhayn, ayant franchi le Calamatuu inférieur et le Buzău, continue à marcher sur le Sereth. L'enveloppeur est arrêté par les Russes devant Brăila, et les Roumains s'occuperaient à enlever

de ce vaste entrepôt les approvisionnements qui y sont accumulés. Il importe en effet que ces ressources ne tombent pas au pouvoir de l'ennemi, bien qu'elles doivent être, quelles qu'elles soient, insuffisantes pour l'aider à prolonger bien longtemps la guerre.

L'opinion des critiques militaires les plus autorisés est que le généralissime Hindenbourg poursuivra sans arrêt — s'il le peut — à travers la Roumanie, son offensive contre la Russie de manière à empêcher cette puissance de reconstituer ses forces : il croit la contraindre ainsi à déposer les armes. Jusqu'à présent, la marche des événements semble bien révéler l'existence de ce plan : mais entre la conception et la réalisation complète il y a à parcourir de nombreuses étapes, qui ne seront peut-être pas toujours marquées par des succès pour ses lieutenants.

**FRONT DE MACÉDOINE.** — Dans tous les secteurs, se poursuit une lutte incessante d'artillerie ; on ne parle pas d'actions d'infanterie importantes. Les événements de Roumanie font supposer que les armées ennemis occupées dans ce pays pourraient à un moment donné venir aider contre nous les Germano-Bulgares en Macédoine. C'est une éventualité contre laquelle notre haut commandement a certainement pris les précautions nécessaires, aussi bien que contre une agression possible par les troupes grecques du gouvernement d'Athènes. A la suite des événements tragiques dont cette ville a été récemment le théâtre, et dont un grand nombre de nos marins furent victimes, les représentants de l'Entente ont fait entendre au roi Constantin un langage si énergique que celui-ci s'est encore une fois incliné, au moins en apparence, devant leurs justes protestations. Malgré cette soumission fallacieuse, la levée des troupes royalistes, leur concentration en Thessalie n'ont pas été interrompus. Ce n'est pas qu'il s'agisse là de contingents bien redoutables : ce qu'il y avait de meilleur dans l'armée grecque est parti sous la bannière de Venizelos ; mais, si peu capables que soient les troupes d'Athènes d'une action soutenue, leur présence en arrière de nos lignes n'en offre pas moins certains dangers. L'Entente a fait usage, pour amener le Palais à composition, d'une arme qui a été plusieurs fois employée contre la Grèce, et a toujours produit sans effusion de sang d'excellents résultats. Il s'agit du blocus, que les flottes alliées, en ce moment, effectuent rigoureusement.

A mesure que ses effets se font sentir, le calme revient à Athènes : les stocks de farine et de blé s'épuisent et l'armée grecque ne recevra bientôt plus que du pain de maïs. Mais le blocus ne sera pas desserré tant que l'Entente n'aura pas obtenu satisfaction complète des attaques du 1<sup>er</sup> et du 2 décembre contre ses troupes ; et sans doute aussi tant qu'elle n'aura pas vu clair dans le jeu assez trouble du gouvernement royal.

Signalons que M. Lloyd George, en prenant le pouvoir, a fait allusion à la nécessité pour l'Entente de reconnaître le gouvernement de M. Venizelos.



La statue de lord Byron, qui combattit pour l'indépendance de la Grèce, et sur laquelle ont tiré les réservistes grecs.

### NOTRE PRIME AGRANDISSEMENT PHOTOGRAPHIQUE

Pour avoir droit à cette prime d'une valeur de 25 francs, il suffit d'envoyer au "PAYS DE FRANCE", avec la photographie à reproduire, six bons-primes encartés, à raison d'un par semaine, dans cet illustré, en y joignant un mandat de 4 fr. 95 pour tous frais.

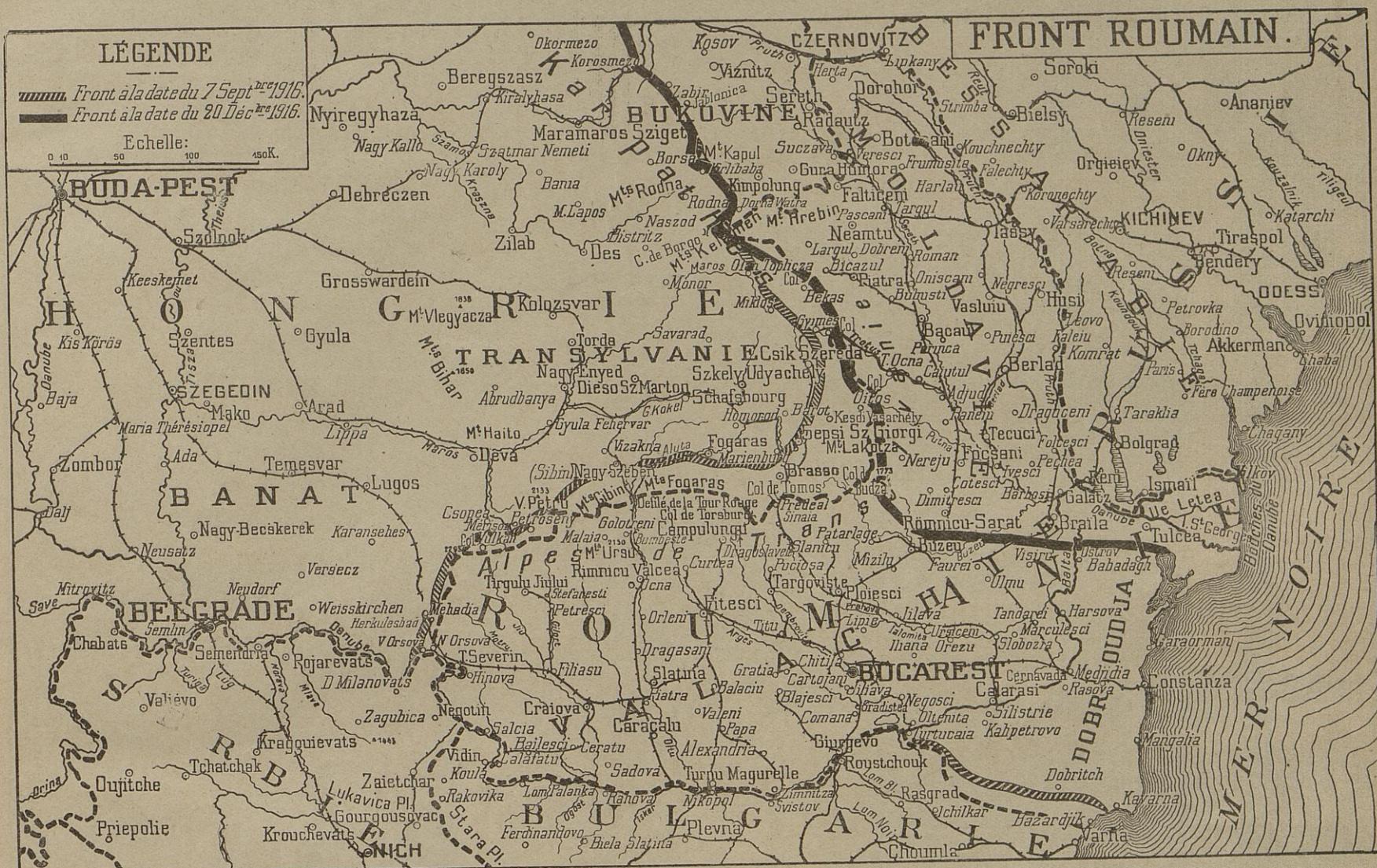
L'insertion des bons est faite successivement par réseau. (La série en cours concerne les lecteurs du réseau Paris-Lyon.)

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

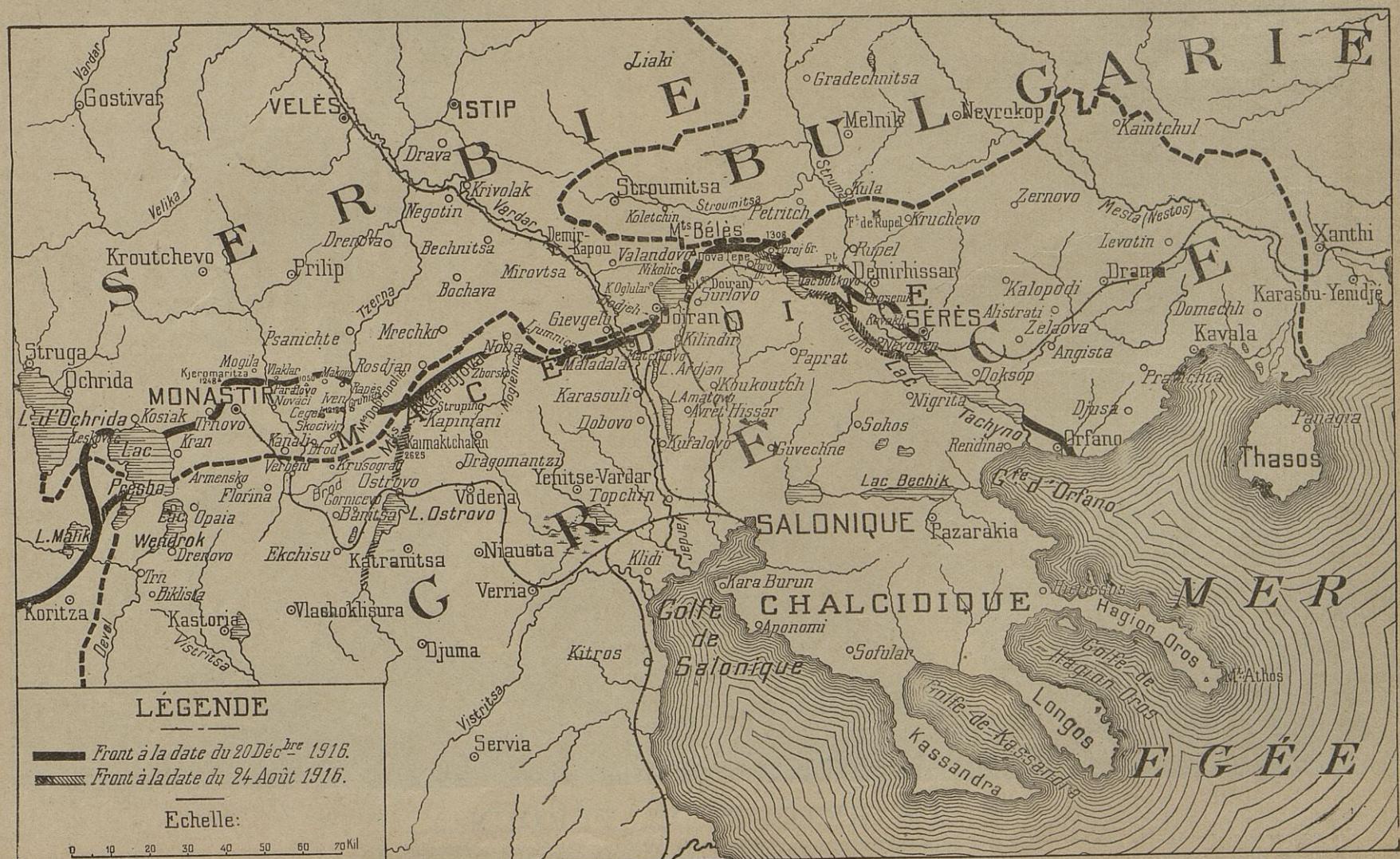
La prime de 250 francs, attribuée au fascicule n° 114, a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au document paru aux pages 8 et 9 et intitulé : « Le bombardement de Mont-Saint-Quentin et la boucle de la Somme. »

Rappelons que pareille attribution est faite chaque semaine à la photographie la plus intéressante du fascicule en cours de publication.

# LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916



## LES OPÉATIONS DANS LES BALKANS



## La Guerre en Caricatures



## LE RETOUR DE VERDUN

Dessin de HANSI.

Ce vigoureux dessin de Hansi répond à une caricature publiée par le journal satirique allemand « Simplicissimus » qui représentait un John Bull à la mine déconfite, au lendemain de la bataille navale du Jutland. La victoire incontestée de nos poilus à Douaumont et à Vaux a inspiré l'artiste alsacien qui nous donne l'impression, juste celle-ci, de l'Allemagne, dans une Germania hâve et décharnée, à l'épée ébréchée, au bouclier taché, sa carte de pain à la main.