

3^e Année - N° 68.

Le numéro : 25 centimes

3 Février 1916.

LE PAYS DE FRANCE



Organe des
ÉTATS
GÉNÉRAUX
DU
TOURISME

Abonnement pour la France... 15 Frs

Antonio Salandra

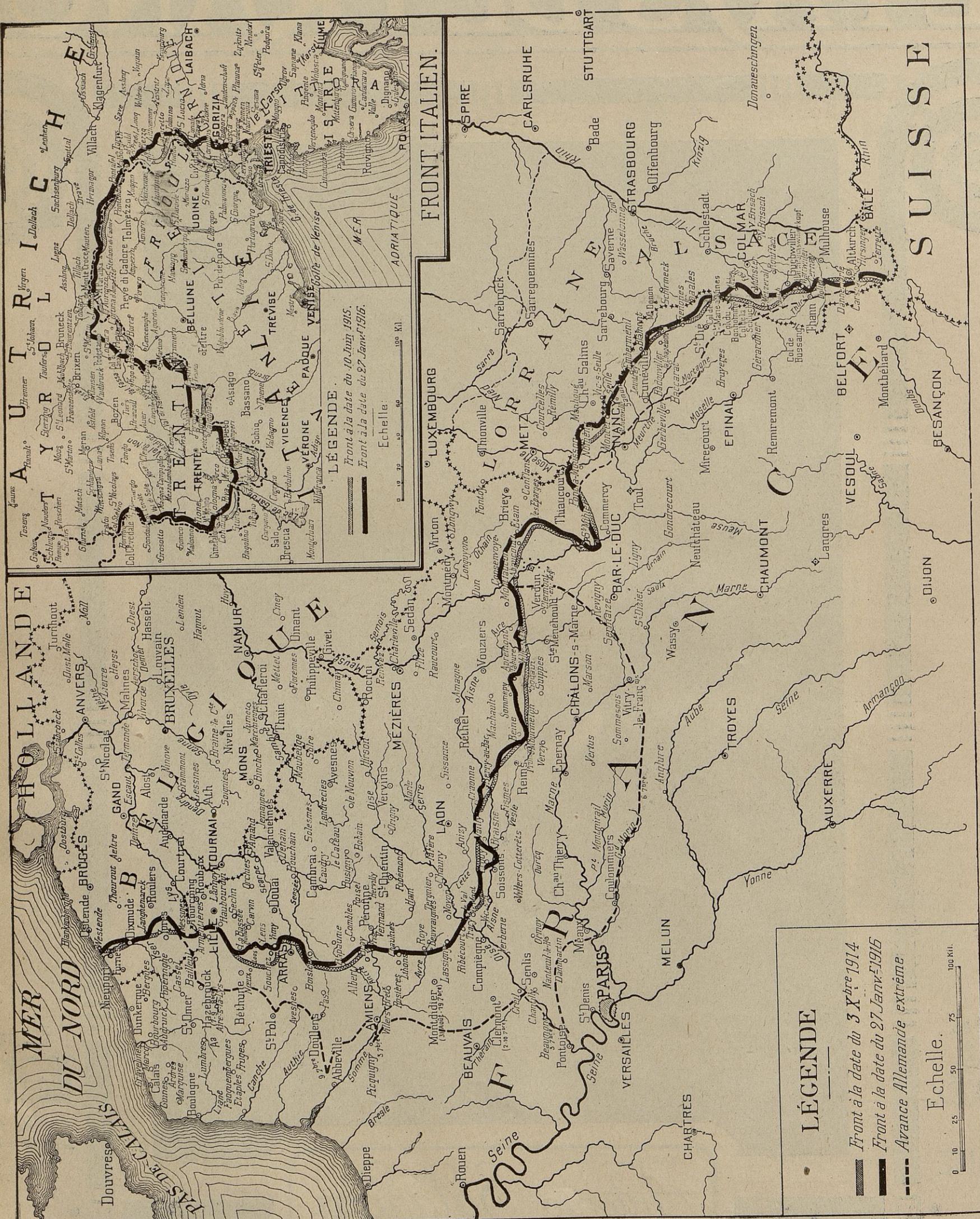
PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES D'ITALIE



Édité par
Le Ma
246
boulevard Poiss
PARI

Abonnement pour l'Etranger 20

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916



LE FRONT OCCIDENTAL (d'après les Communiqués officiels)

LA SEMAINE MILITAIRE

DU 20 AU 27 JANVIER

DEUX offensives violentes de l'ennemi sur une étendue d'ailleurs relativement restreinte ont marqué cette semaine ; l'une s'est produite contre les positions que nous occupons en Belgique, entre la mer du Nord et l'armée belge, l'autre en Artois, près de Neuville-Saint-Vaast ; toutes les deux ont échoué. Faut-il voir dans ce renouveau de l'activité allemande le prélude d'actions de plus grande envergure sur le front occidental, ou n'y a-t-il là que des affaires toutes locales destinées à dégager les tranchées ennemis d'une pression qui s'accentue de plus en plus de notre côté ? C'est l'avenir qui répondra. D'autres ont rattaché cette offensive allemande à la fête du kaiser que l'on célébrait naguère le 26 janvier dans toute l'Allemagne, mais que les tristesses des temps présents ont obligé à ignorer cette année.

Les deux attaques ont été presque simultanées ; celle de Belgique a eu lieu le 24 janvier, celle d'Artois avait commencé la veille.

L'offensive de Belgique fut précédée d'un bombardement particulièrement violent ; vers l'embouchure de l'Yser, dont nous tenons les deux rives, dans la région de Nieuport, les batteries allemandes ne lancèrent pas moins de vingt mille obus sur nos positions ; après cette rafale, l'infanterie essaya de déboucher ; elle fut arrêtée net par nos tirs de barrage et ne put même sortir de ses tranchées, sauf sur un point où quelques groupes parvinrent à pénétrer dans nos tranchées avancées. Ils en furent chassés aussitôt après une lutte très vive à coups de grenades qui leur causa des pertes sensibles.

Depuis, les Allemands sont restés terrés dans leurs tranchées et la lutte a continué à coups de canon.

En même temps, plus au sud, sur le canal d'Ypres, les Allemands, après une intense préparation d'artillerie, essayèrent sur trois points de franchir le canal : à Straenstraete, où passe la route d'Ypres à Dixmude ; à Het-Sas, écluse située à 1.500 mètres en amont et au pont de Boesinghe, deux kilomètres au delà. L'effort ennemi porta surtout contre Het-Sas ; mais nos feux d'infanterie et de mitrailleuses appuyés par l'artillerie eurent raison de ces tentatives et l'ennemi fut rejeté sur ses positions avec de grosses pertes.

Dans la nuit du 25 janvier, des mouvements de troupes furent constatés dans les tranchées et les boyaux ennemis de la région de Straenstraete ; quelques tirs précis de notre artillerie arrêterent ces velléités de nouvelle attaque. Le lendemain, nos batteries continuaient leur tir de destruction et causaient de sérieux dégâts aux ouvrages allemands situés en face de Boesinghe et entre Straenstraete et Het-Sas.

En liaison avec la nôtre, l'artillerie de l'armée belge bombardait efficacement les tranchées ennemis vers Dixmude : il y eut quelques combats à coups de grenades près de la fameuse Maison-du-Passeur.

L'armée britannique a accentué son action dans la direction de Lille, sur ce front qu'elle occupe entre l'armée belge et nos troupes d'Artois. Son artillerie a été très active entre Fromelles et Wez-Macquart, à quatre kilomètres d'Armentières et huit de Lille. Le 24, elle bombardait efficacement les tranchées allemandes vers Frélinghien ; le lendemain, c'est sur les tranchées au nord-est d'Armentières que portent ses obus leur causant des dégâts considérables. Une petite patrouille anglaise a réussi à traverser le réseau de fils de fer barbelés, à s'approcher d'une tranchée allemande et à tirer sur les occupants, elle est ensuite revenue indemne ; nos alliés excellent dans ces entreprises audacieuses.

Le communiqué britannique du 26 a aussi signalé un bombardement entre La Bassée et Lens, depuis Cuinchy jusqu'à Loos. De ce dernier point jusqu'à Neuville Saint-Vaast, il semble que le calme soit revenu ; on ne parle plus ni de Souchez, ni d'Angres, ni de Givenchy.

C'est cependant tout près de ces localités désormais célèbres que s'est produite l'offensive allemande du 23 janvier ; les Allemands ont attaqué à l'ouest de Neuville-Saint-Vaast, tout près de Thélus. Ils avaient préalablement explosé une série de mines et par un violent bombardement : puis leur infanterie est sortie par masses des tranchées et a pu pénétrer sur un front de plusieurs centaines de mètres dans notre tranchée de première ligne

et jusqu'à la tranchée de soutien. Nous avons aussitôt contre-attaqué, et avec une telle énergie que l'effort de l'ennemi a été brisé et que nous avons réoccupé le terrain perdu, sauf sur un espace de deux cents mètres en saillant de nos lignes. Nos tirs de barrage et nos mitrailleuses ont fait subir aux Allemands des pertes considérables.

Le lendemain, l'ennemi a tenté une nouvelle attaque ; elle a été arrêtée net à coups de grenades et de fusils. Le soir du même jour, il renouvelait sa tentative sur un front plus large, 1.500 mètres environ, dans l'angle formé par la route d'Arras à Lens et la route de Neuville-Saint-Vaast à Thélus ; il était rejeté dans ses lignes par notre feu, sauf en deux points où il parvenait à occuper les entonnoirs formés par les explosions de mines. Nous l'en avons d'ailleurs délogé les jours suivants. Le 26, il tentait de nous les reprendre ; il était complètement repoussé. Dans ces diverses affaires, les pertes ennemis ont été très fortes ; nous avons fait quelques prisonniers.

L'armée du prince Ruprecht de Bavière a subi un échec dans sa tentative pour se donner de l'air sur les positions qu'elle occupe encore à la falaise de Vimy et que nous serrons de près.

Telle a été cette affaire de Neuville-Saint-Vaast.

En Picardie, la lutte habituelle d'artillerie a continué ; nos batteries ont bombardé les cantonnements ennemis d'Hattencourt ; dans la région de Roye, notre artillerie et nos canons de tranchées ont bouleversé, à l'ouest de Laucourt, entre le chemin de fer de Montdidier et l'Avre, un ouvrage que l'ennemi a été forcé d'évacuer. Nos patrouilles ont pu y pénétrer et ont rapporté du matériel abandonné par les Allemands.

Sur l'Aisne, activité plus grande de l'artillerie ; convoi dispersé sur le plateau de Craonne, batteries allemandes endommagées ; à l'est de la ferme du Godat et à Vregny, organisations ennemis bouleversées, tels furent les succès à l'actif de nos batteries.

En Argonne, lutte de mines à notre avantage ; près de la Haute-Chevauchée nous avons fait éclater deux mines ; l'ennemi veut s'emparer des entonnoirs ; il subit des pertes sérieuses.

En Lorraine, tirs d'artillerie et une petite escarmouche à Mouilly, village situé au cœur des Hauts-de-Meuse sur un chemin conduisant des Eparges à Génicourt-sur-Meuse ; un petit détachement ennemi qui tentait de s'approcher de nos lignes a été dispersé aisément par notre feu.

Le 24 janvier, les Allemands ont de nouveau bombardé Nancy ; dix projectiles ont été lancés sur la ville, blessant deux personnes et ne causant pas de dégâts matériels importants.

En Alsace, notre artillerie a effectué des tirs efficaces sur les positions ennemis des vallées de Munster à Muhlbach et à Stossvihrl, et de la vallée de la Weiss près d'Urbers au Rain-des-Chênes. Aux abords du Rehfelsen, nous avons endommagé les tranchées et détruit un observatoire de l'ennemi.

Quelques éclaircies ont permis à nos aviateurs de faire de nouvelles prouesses. Dans la journée du 23 janvier, vingt-quatre de nos appareils ont lancé cent trente obus sur les gares et les casernes de Metz ; deux escadrilles de protection escortaient les avions bombardiers ; elles ont livré dix combats à des fokkers et à des aviatiks. Un seul de nos avions n'est pas revenu ; il a été contraint d'atterrir près de Metz ; les deux officiers qui le montaient ont été faits prisonniers ; ils avaient pu détruire leur appareil.

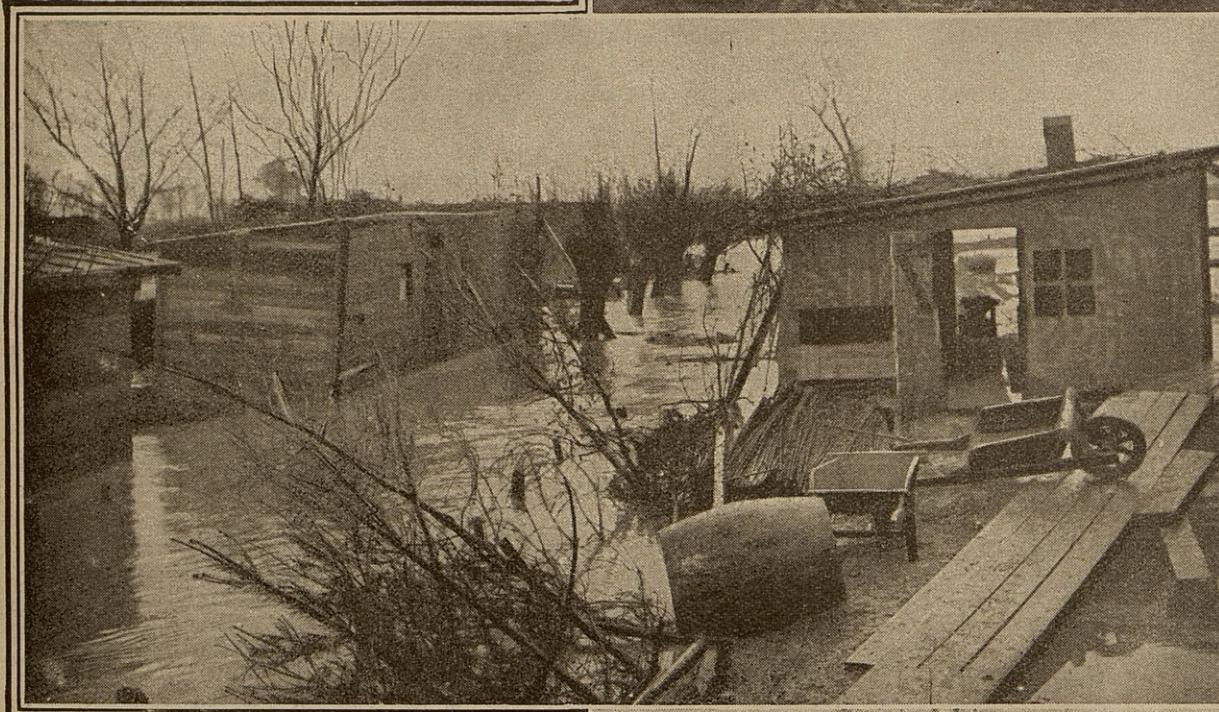
Le même jour, nos avions bombardaients les cantonnements ennemis d'Houthulat et de Middekerke en Belgique, la ligne d'Anizy-Laon et les établissements de Nogent-l'Abbesse.

Deux avions allemands ont jeté, le 25, une quinzaine de bombes sur Dunkerque et sa banlieue ; cinq personnes ont été tuées et trois blessées. Dans la nuit de ce même jour, un zeppelin a lancé sur les villages de la région d'Epernay des bombes qui n'ont causé que d'insignifiants dégâts matériels.

Le 22, un aéroplane allemand survolait dans la nuit la côte est de l'Angleterre et lançait neuf bombes, tuant un homme et blessant deux hommes, une femme et trois enfants.

L'INONDATION PROTECTRICE

Ce ne sont pas seulement les pluies incessantes qui ont fait déborder les rivières en Belgique, dans les watergands de l'Yser et dans les plaines basses d'Ypres. Héroïquement le roi des Belges préféra voir son pays sous les flots que souillé par la botte de l'envahisseur ; en ouvrant les digues de l'Yser il plaçait devant les hordes allemandes une barrière infranchissable. Cette nappe d'eau fut en décembre 1914 le tombeau de l'armée du kaiser. Un an a passé : et les flots de l'Yser couvrent toujours le pays flamand ; les ingénieurs belges ont pris de nouvelles mesures pour étendre encore l'inondation protectrice ; insidieuse l'eau s'infiltra dans les tranchées teutonnes, les emplit peu à peu et les Allemands reculent devant cet ennemi que rien ne peut arrêter.



La vie paraît suspendue dans ce cantonnement envahi par l'inondation ; les baraquements sont pourtant habités par des soldats de l'armée belge ; c'est dans des hamacs qu'ils couchent pour éviter le contact avec le sol humide. Les matériaux destinés à la consolidation de ces fragiles demeures sont transportés sur des brouettes pour lesquelles une piste en planches a été aménagée.



limoneuse qui s'étend sous le ciel bas. Parfois dans ces plaines lacustres on voit des cavaliers se suivant à la file indienne ; ce sont des patrouilles de cavalerie belge qui circulent sur une chaussée émergeant à peine de l'eau.

Nul danger que l'ennemi vienne attaquer ces cantonnements. La défense est facile et les soldats belges ne sont pas inquiets. Ils se ravitaillent au moyen de radeaux construits avec des tonneaux et des planches car le peu de profondeur ne permet pas l'emploi des bateaux. Ça et là de minces bandes de terre émergent encore, formant des dessins bizarres sur la nappe unie de l'eau.

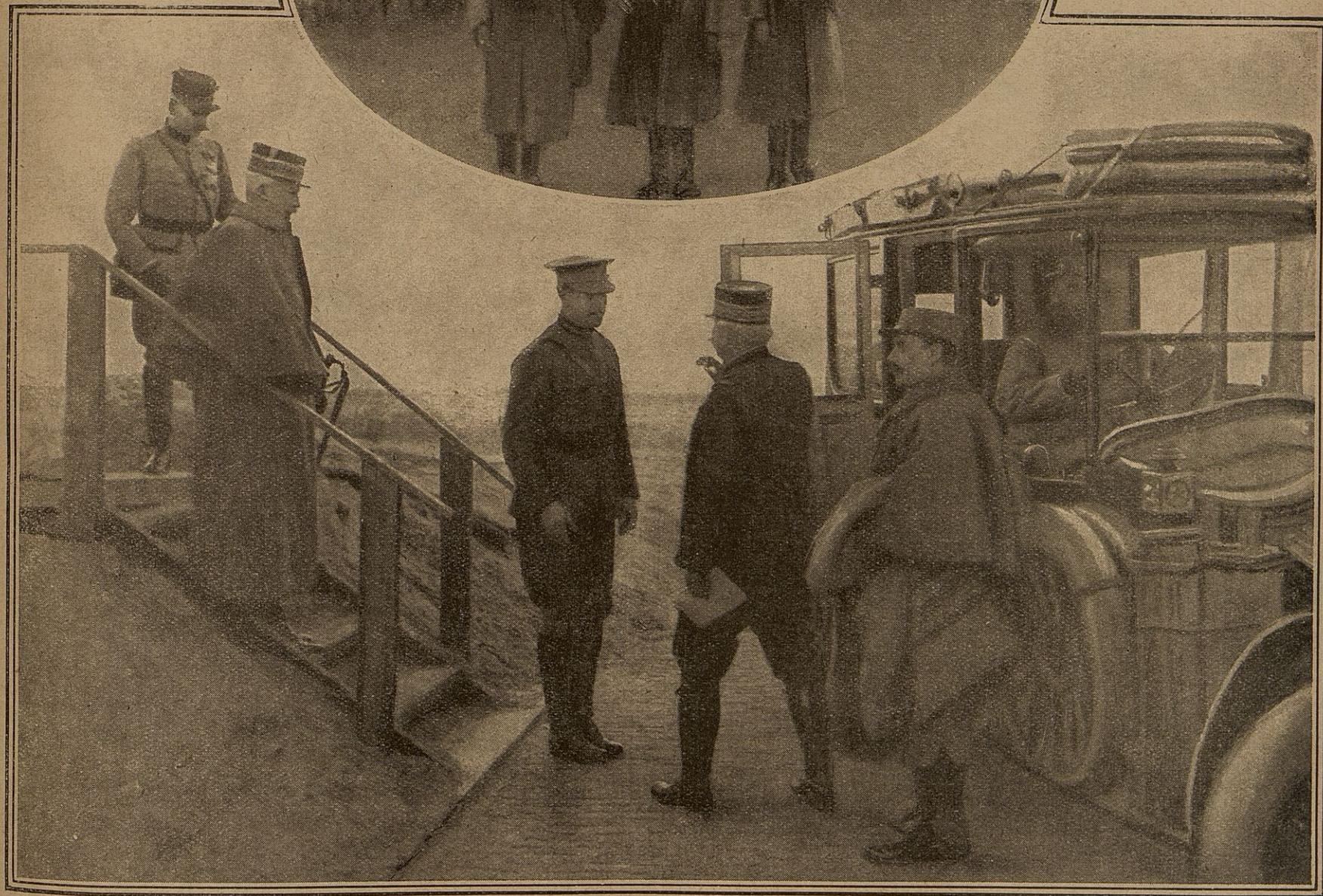
L'eau désagrège peu à peu les mottes de terre qui émergeaient et les arbustes privés ainsi de leur soutien s'inclinent lentement comme attirés par le flot que grossissent chaque jour des pluies torrentielles. Les quelques arbres qu'ont respectés les obus dressent leurs silhouettes étiques dans ce paysage désolé. Mais si désespéré que paraisse ce tableau nos amis belges l'aiment passionnément ; car c'est un morceau de leur patrie que ne foulera pas l'Allemand et ils savent quelle protection fut pour eux la nappe d'eau.

LE GÉNÉRAL JOFFRE EN BELGIQUE



Le généralissime décore de la croix de guerre les drapeaux des régiments français.

Nos cavaliers sont passés en revue par le général Joffre dans la région des dunes.



Au cours de sa visite aux armées des Flandres le général Joffre s'est rencontré avec le roi Albert ; on le voit, au moment de monter en automobile, prenant congé du roi des Belges. Dans le médaillon, le drapeau, déchiqueté par les obus et les balles, de l'un de nos régiments qui combattent en Belgique.



Dans la tourmente

CARNET DE ROUTE D'UN DOCTEUR FRANÇAIS A TRAVERS
LA SERBIE, L'ALBANIE ET LE MONTÉNÉGRO

(Suite)

Sur la route de Derven, 17 octobre.

Cet incident n'a pas contribué à changer les idées de ma fille et la nuit qui tombe n'est pas pour alléger le manteau de tristesse qui nous enveloppe, pas plus que la pluie battante qui tombe depuis notre départ de Krajewatz, transformant en un fleuve de boue cette route défoncée par les caissons, les pièces d'artillerie, les chariots et le piétinement ininterrompu des fuyards...

Il est neuf heures quand nous atteignons enfin Derven ; les premiers mots du personnel de la compagnie sont pour nous déclarer qu'il n'y a plus de train pour Nisch : les derniers wagons sont réservés aux prisonniers que l'on évacue parce que leur concours est réclamé à l'arrière par l'état-major...

Catastrophe !... comment espérer gagner Nisch avec ce malheureux attelage, fourbu par la course pénible qu'il vient de fournir ?

C'est s'exposer à rester en route et, d'autre part, mes ordres sont formels : je dois me tenir à la disposition de mon chef, à Nisch... sans compter que la perspective d'être cueilli par les Bulgares ne me sourit guère...

Nous longeons le train prêt à partir, composé uniquement de plateformes sur lesquelles les prisonniers s'entassent, courbant le dos sous les cataractes que rageusement le ciel déverse sur eux...

En tête du train, un wagon couvert est attelé dont la vue nous fait pousser une exclamation de joie, vite réprimée par l'employé de la compagnie qui nous escorte.

— Dynamite, déclare-t-il, en pointant l'index vers des caisses empilées sur un lit de paille !...

A sa grande stupeur, nous escaladons le wagon, ma fille et moi, pour nous asseoir sur les caisses, déclarant avec énergie que rien ne nous en fera descendre ; de guerre lasse, on nous laisse là, en nous recommandant — bien entendu — de ne pas fumer...

Comme le train se met en marche, notre wagon est pris d'assaut par une foule de réfugiés qu'il est trop tard pour chasser... et puis, de quel droit ?...

Nous roulons, enveloppés de l'obscurité la plus profonde, lorsque soudain des points de feu piquent l'ombre, en même temps que mes narines reniflent l'odeur du tabac...

Ces malheureux fument !... et nous sommes sur un lit de dynamite ! Qu'une étincelle jaillisse et c'en est fait de nous...

Vainement mets-je à contribution tout ce que je sais de la langue serbe pour leur démontrer le danger, les suppliant, les menaçant...

Rien à faire... Je les connais... Ils continueront de fumer !

Alors, je me résigne et je finis par m'asseoir ; la tête appuyée sur mon épaule, ma fille s'est endormie, bercée par les roulements sonores que la pluie exécute sur la toiture du wagon...

Brusquement, arrêt : éveillé en sursaut, je regarde au dehors : obscurité complète et je crois à une panne momentanée en rase campagne ; cependant la panne se prolongeant, je me glisse hors du wagon et me heurte à un prisonnier que j'interroge...

Nous sommes à la station de la Croix-Rouge : c'est là que provisoirement les trains font halte, à une demi-douzaine de kilomètres de Nisch qu'il nous faut gagner à pied...

Stoïquement, à travers la boue, sous les cataractes que le ciel ne cesse de déverser sur nous, nous nous lançons à la recherche d'un gîte pour la nuit.

Tous les hôtels sont pleins : plus de cent mille réfugiés ont, en quarante-huit heures, envahi cette ville de douze mille âmes, et nous sommes très heureux de trouver un taudis où étendre à l'abri de la pluie nos membres engourdis par les vêtements trempés d'eau et rompus par cette atroce marche dans la crotte glacée...

Nisch, 18 octobre.

Sous la pluie battante, dès la première heure, nous avons cherché un hôtel où nous puissions attendre les instructions de l'ingénieur en chef ; quel triste spectacle que celui de cette ville pavée en l'honneur des Français qui ne sont pas venus et que l'on persiste à attendre ; car on ne peut imaginer que jamais Nisch tombera au pouvoir de l'ennemi...

Quelque désabusé que l'on ait pu être par la non-exécution du programme des alliés, on se refuse à croire que les circonstances leur soient si complètement adverses qu'ils ne puissent l'exécuter et on leur fait crédit !

Et, bien que les Bulgares soient déjà à moins de cinquante kilomètres de la ville, peu de gens quittent la ville...

Les Français vont arriver : ordre a été donné de laisser en l'état le pavillon, et les drapeaux, trempés d'eau, pendent misérablement, telles des loques.

Le docteur Geranitch nous invite à venir lui donner un coup de main à son hôpital : il est seul pour opérer plusieurs centaines de blessés et nous passons deux jours avec lui.

Kourchoumlié, 21 octobre.

Partis hier de Nisch en automobile avec des officiers que leur service envoie dans cette ville...

La voiture roule à travers une grande plaine verdoyante, longeant la Morawa.

Nous allons à petite allure, à travers un défilé ininterrompu de prisonniers qu'on évacue vers l'arrière en grande hâte pour y exécuter les travaux urgents réclamés par le génie...

Ah ! les pauvres gens !... en quel état pitoyable sont-ils ?...

Les vêtements qui les couvrent ne sont plus que des loques... Beaucoup d'entre eux ont vendu leurs chaussures pour augmenter un peu la misérable ration de pain qui leur est concédée !... et ils marchent nu-pieds... dans cette boue atroce !...

Et toujours... toujours, il en défile... lamentable troupeau résigné, accablé de fatigues, de souffrances.

Nous laissons sur notre gauche l'hôpital de Chéli-Koula, sinistrement connu par le nombre de décès qui s'y enregistraient quotidiennement — en moyenne trois cents — durant l'épidémie de typhus qui a durant les mois derniers décimé la Serbie.

Nous arrivons à huit heures du soir... Vu l'encombrement des hôtels, nous sommes trop heureux de passer la nuit dans une soupente consacrée à l'égorgement de la volaille : odeur infecte, saleté repoussante qui, pour un peu, nous inciterait à passer la nuit dehors...

Mais dehors, c'est toujours le déluge et mieux vaut nous résigner à demeurer au sec, parmi les détritus de toutes sortes qui empoisonnent l'atmosphère...

Le lendemain, nous recevons avis que la section se charge de nous hospitaliser à l'ambulance que dirige un médecin serbe : malade lui-même, il n'a guère le loisir de s'occuper des blessés et nous nous employons du mieux possible à le suppléer...

Nous sommes logés sous le même toit que les officiers prisonniers, une cinquantaine environ, dont quelques-uns, des colonels, habitent une chambre contiguë à la nôtre...

Les autres, faute de place, campent dans la cour sous une grande tente : mais tout le monde se retrouve dans la même salle, au moment des repas, et chacun s'évertue à écarter comme sujet de conversation la situation présente...

Ces officiers sont pour la plupart des gens bien élevés avec lesquels il y a moyen d'établir tacitement un *modus vivendi*... Un seul paraît d'esprit combatif et cherche visiblement une occasion de discussion...

Je suis maître de moi : mais j'observe que ma fille s'énerve de tous les coups d'épingle dont il la crie et je redoute un conflit qui pourrait, vu les circonstances, avoir des conséquences graves...

Un soir, notamment, tout en feignant de plaisanter, il s'informe auprès d'elle de la raison qui nous fait ainsi abandonner notre poste et comme elle lui répond que les Bulgares avancent, nous ne nous soucions aucunement de tomber entre leurs mains, il lui déclare d'un ton quelque peu provocateur :

— Quoi qu'on fasse, ils continueront à avancer, lentement peut-être, mais sûrement... et où que vous alliez, ils finiront bien par vous mettre la main dessus...

J'ai vu le moment où ma fille, répliquant ainsi qu'il le méritait, les choses allaient se gâter : j'ai pu heureusement, d'un clinement d'yeux, lui recommander la prudence.

Inutile de dire que cet officier, si plein de morgue et dont le manque de courtoisie formait un si flagrant contraste avec l'urbanité de ses collègues, était Allemand.

Pendant les douze jours que nous sommes demeurés là, attendant des instructions du chef, mon existence, en dehors des heures où mon service me retient à l'hôpital, se passe mon temps sur la place où une pharmacie sert pour ainsi dire de quartier général aux Français qui traversent la ville...

Et Dieu sait s'ils sont nombreux !... et de toutes sortes, aviateurs, automobilistes, médecins, ambulanciers...

Tous ceux-là sont évacués du Nord et de l'Est, en retraite vers le Sud, avec l'espoir d'être rejoints par les Français venant d'Ueskub.

Je me souviens à ce sujet qu'un jour je suis abordé par un chauffeur français qui me demande, en véritable supplpliant, s'il ne me serait pas possible de lui céder un paquet de tabac...

Le tabac !... cela lui est vraiment une privation atroce, si j'en juge par son offre de me conduire pour rien à Prichitna — quelque chose comme quatre-vingts kilomètres — à condition que je lui procure le moyen de rouler quelques cigarettes.

Il me fait une impression si misérable avec son langage de Montmartre et son insouciance pour toutes les misères endurées déjà, que je tente en sa faveur une démarche désespérée...

La pharmacie qui nous sert de cercle est tenue par des Serbes mariées à des soldats autrichiens mobilisés ; elles sont néanmoins très aimables, très serviables, aidées dans leur commerce par leur frère, un jeune homme auquel j'ai eu, depuis mon séjour, l'occasion de rendre quelque menus services...

Lui ayant demandé comme une faveur si, sur sa réserve particulière, il ne lui serait pas possible de disposer pour moi d'un paquet de scaferlati, j'ai la joie de rapporter au chauffeur le tabac tant désiré...

Kourchoumlié, 25 octobre.

Les jours cependant s'ajoutent aux jours, sans que mon chef me donne signe de vie... et nous n'avons avec nous aucun vêtement de rechange, aucune pièce de linge... puisque ni Ivan ni Andréas n'ont encore trouvé moyen de nous rejoindre avec le char à bœufs contenant nos bagages...

Quelle joie lorsque, brusquement, on vient me prévenir que mon interprète, mon ordonnance sont arrêtés sur la place...



Inutile de dire que cet officier était allemand...

Au milieu de notre désarroi pouvoir mettre du linge blanc et des vêtements frais, cela va nous être comme une oasis !

J'envoie ma fille donner à nos gens les instructions nécessaires...

Personne !... ni Andréas, ni Ivan, ni le char !... tout cela s'est évanoui, évaporé...

Vainement, elle cherche par toute la ville, finissant par s'imaginer que j'ai été victime d'un faux rapport ; et cependant, une personne de connaissance lui affirme avoir vu nos gens avec le char !

Nous en sommes pour notre courte joie que suit une désillusion amère...

Mais qu'est-ce que cet ennui, mis en balance avec l'émouvant spectacle que nous offre le défilé ininterrompu des prisonniers et des blessés, sans pain, sans soins, roulant vers le Sud, comme des épaves humaines qu'ont charriées sans interruption un fleuve de boue... Combien, parmi ces malheureux, en reconnaissions-nous auxquels nous avons donné nos soins à Kniajewatz ! Parmi eux, principalement, nous émeut le coiffeur de l'hôpital, un Hongrois que ma fille a baptisé du nom de « Figaro », sous lequel tout le monde le désignait là-bas !

Quand il apprend que nous sommes sans nos gens, il nous supplie de le prendre avec nous, qu'il nous remplacera Ivan et Andréas, nous fera la cuisine, se pliera à toutes besognes...

Est-il nécessaire qu'il nous en dise autant ! il meurt de faim et nous avons ce moyen de lui sauver la vie... du moins pour quelques jours... Nous l'embauchons !...

Il nous supplie de le prendre avec nous...

Je n'ai pas un instant à moi ; je cours la ville et la campagne pour donner les soins les plus indispensables, et c'est ainsi que je suis à même de constater le danger que la proximité des Bulgares fait courir à tous ceux qui ne prennent pas leurs précautions...

Beaucoup de prisonniers, d'origine autrichienne ou allemande, profitent de l'approche de l'ennemi pour jouer la fille de l'air ; mal gardés par un nombre infime de soldats, ils s'en vont par bandes, à travers les bois, redoutables pour ceux qu'ils peuvent supposer posséder quelque argent...

Ils sont comme des loups affamés et prêts à tous les mauvais coups pour fuir la mort : heureusement, ils n'ont pas d'armes, sans quoi, ils pourraient inquiéter ceux qui, comme moi, vont, isolés, par la campagne...

C'est au point qu'un soir, alors que je regagne l'hôpital, après une journée employée à visiter les pauvres gens, je me trouve nez à nez avec un groupe de familiques qui paraissent en embuscade, attendant évidemment une bonne occasion.

A ma vue ils se concertent : si j'hésite, ils se jettent sur moi ; mais la vue de mon browning, dont immédiatement je m'arme, leur fait tourner les talons...

Les soirées sont tristes, occupées à se remémorer les jours calmes coulés à Kniajewatz, entourés de prévenances par les relations que nous nous y sommes faites.

Ma fille me rappelle la gentillesse de ses élèves — car sur l'insistance de la femme d'un colonel, elle avait dû ouvrir un cours de français — qui, chaque jour, lui apportaient plus de quinze bouquets de fleurs...

Et les officiers, quel souvenir charmant j'ai conservé d'eux, mes élèves eux aussi, car je n'avais pu me dérober devant leur insistance amicale !...

Où sont-ils à cette heure ?... sur quels champs de bataille sont-ils tombés ?... Dans quel coin agonisent-ils ?...

Et elles, les petites filles si intelligentes de Kniajewatz, quel a été leur sort, si elles sont restées aux mains de l'ennemi ?...



Il nous supplie de le prendre avec nous...

Brusquement, nous recevons l'ordre de nous rendre à Bagna, pour y prendre la direction d'une ambulance, dont le chef, un docteur D., un Brésilien avec lequel je me suis lié sur le paquebot qui m'amena en France, doit lui, au contraire, filer vers le Nord ; on croit encore, en effet, à cette époque, à la possibilité d'une avance française.

Kourchoumlié, 25 octobre.

Dans la soirée, de mauvais bruits circulent ; décidément, les Bulgares continuent d'avancer. Nisch se vide et les habitants terrifiés viennent gonfler les flots du fleuve humain que, de la pharmacie, nous voyons rouler sans discontinuer par la ville.

Parmi les misérables épaves de cette retraite qui sont immobilisées à Kourchoumlié, il en est deux avec lesquelles j'ai eu plus particulièrement l'occasion de causer : un jeune officier blessé de la Morawa et qui vraiment fait peine à voir se traînant sur deux béquilles et un soldat de réserve, venant d'Uskub, nature exaltée d'écrivain et de poète sur laquelle les événements actuels ont exercé une dépression profonde.

Ni l'un ni l'autre ne peuvent se faire à la perspective de la patrie vaincue, morcelée, et l'idée de suicide les hante si visiblement qu'à plusieurs reprises, m'autorisant de mon âge, je les exhorte à la patience, au courage, leur démontrant que plus leur patrie est malheureuse, plus ils ont le devoir de résister au découragement, de se garder pleins d'énergie pour le jour de la revanche...

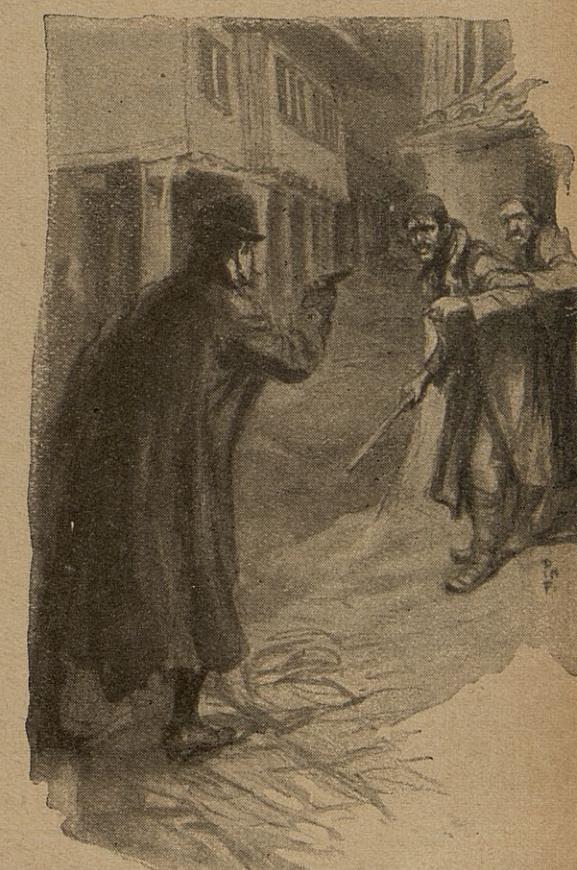
Nous causons ensemble sur la place, quand nous est annoncée la prise de Nisch : je vois leur visage se contracter, tandis que de grosses larmes coulent le long de leurs joues...

Je leur serre la main silencieusement et je les quitte, ému par la douleur qui les accable...

Kourchoumlié, 28 octobre.

Nous apprenons que les contingents serbes fortifiés à Prokoplé ont été enfoncés par les forces bulgares : je reçois avis de partir demain et je ne sais pourquoi, poursuivi par un mauvais pressentiment, je me lance à la recherche de mes amis ; je rencontre l'officier, je lui remonte le moral, je deviens pressant et je finis par lui faire donner sa parole d'honneur qu'il n'attentera pas à ses jours.

Rassuré de ce côté, je regagne l'ambulance, fort inquiet, sans avoir pu rencontrer l'autre, le poète...



Mais la vue de mon browning...

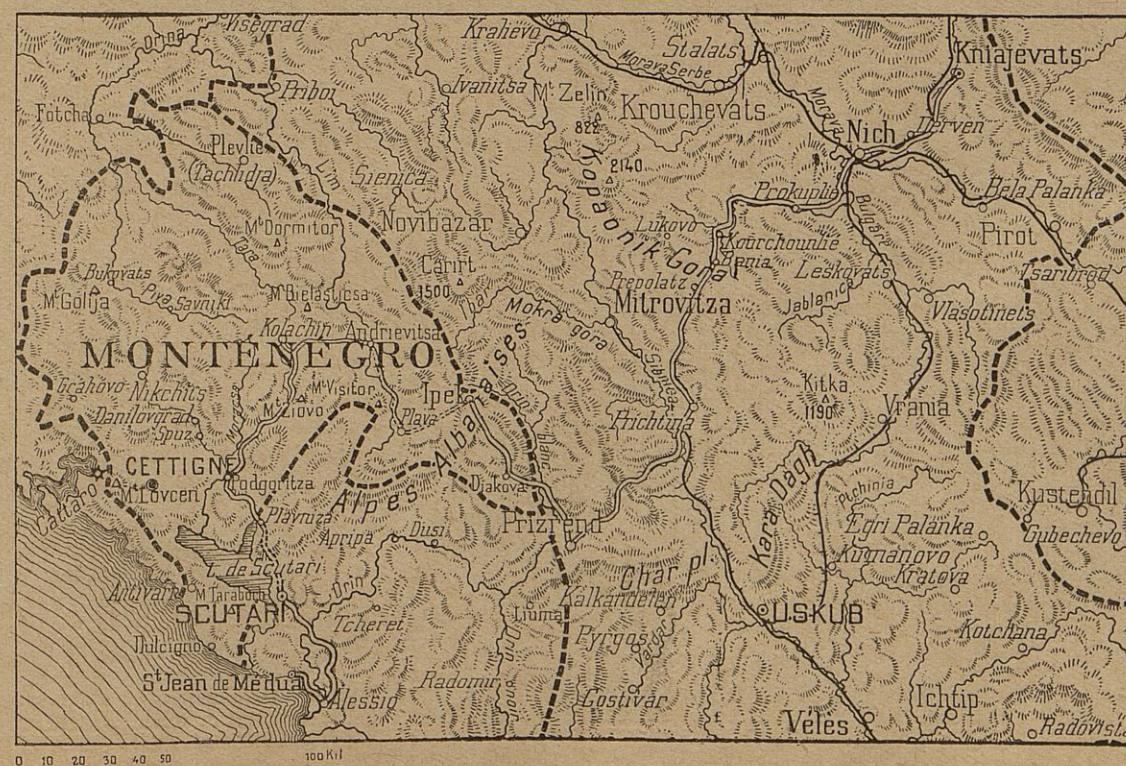
Bagna, 28 octobre.

Nous avons quitté ce matin Kourchoumlié sous une bien triste impression ; au moment où je vais monter en voiture, j'ai croisé deux hommes qui rapportent sur une civière un malheureux dans lequel je reconnaissais l'infortuné que j'avais vainement cherché la veille : des paysans viennent de le trouver dans les eaux limoneuses de la rivière ; désespéré par le nouvel échec des Serbes, il a préféré mourir plutôt que de reculer encore.

Je serre douloureusement la main de ce patriote désespéré, tandis que ma fille détourne la tête en pleurant... et nous partons...

La pluie continue à tomber à torrents : c'est dans un véritable lac de boue où nos chevaux enfoncent jusqu'au poitrail qu'il nous faut avancer...

Sur la route, des soldats blessés, évacués à pied des champs de bataille et qui vont à la recherche d'une ambulance... *(A suivre.)*



Le double trait indique l'itinéraire suivi par le docteur Suzor et ses malheureux compagnons.

SUR LE FRONT



Voici derrière nos premières lignes des régiments de cavalerie qui vont prendre position pour participer à la bataille. L'heure si impatiemment attendue est-elle enfin venue ? Que les trompettes sonnent la charge et, sabre au clair, nos cavaliers se précipiteront sur les bataillons ennemis.



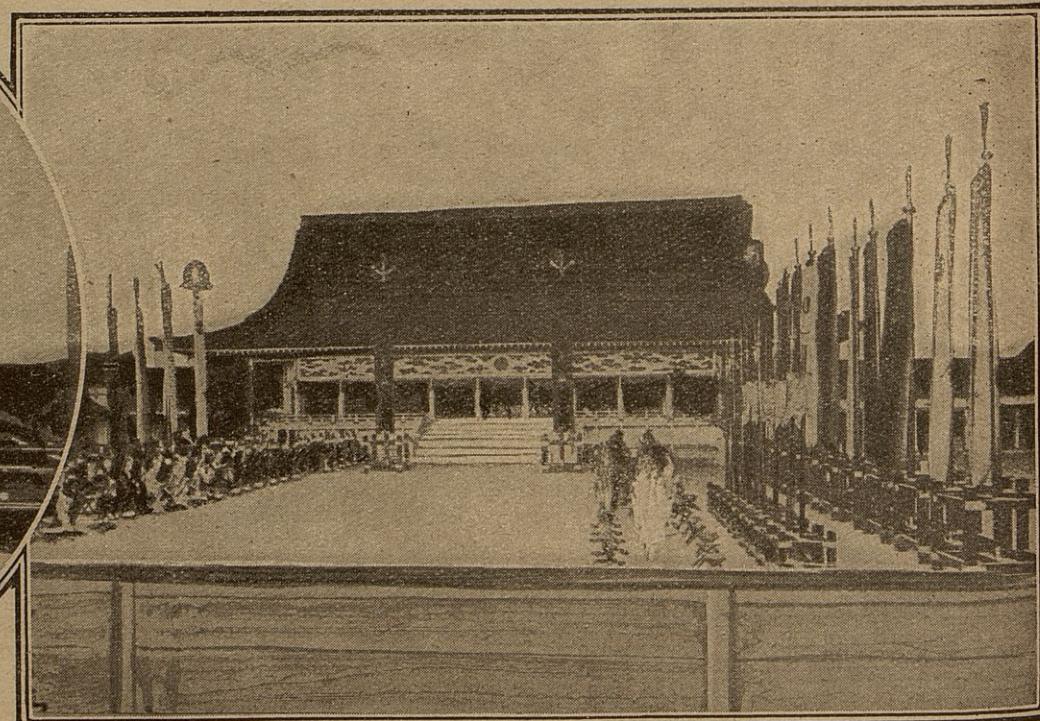
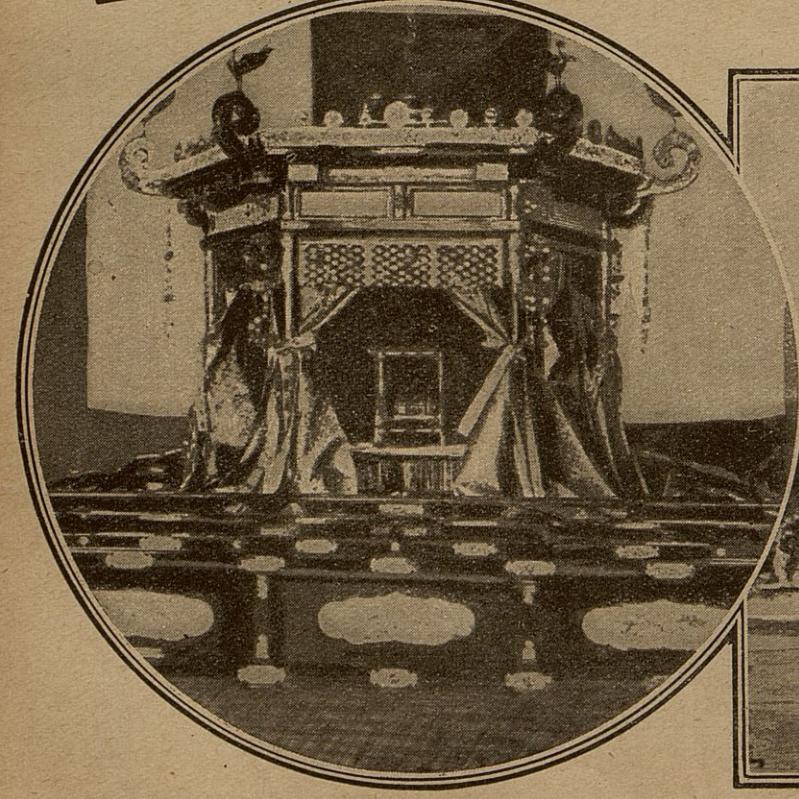
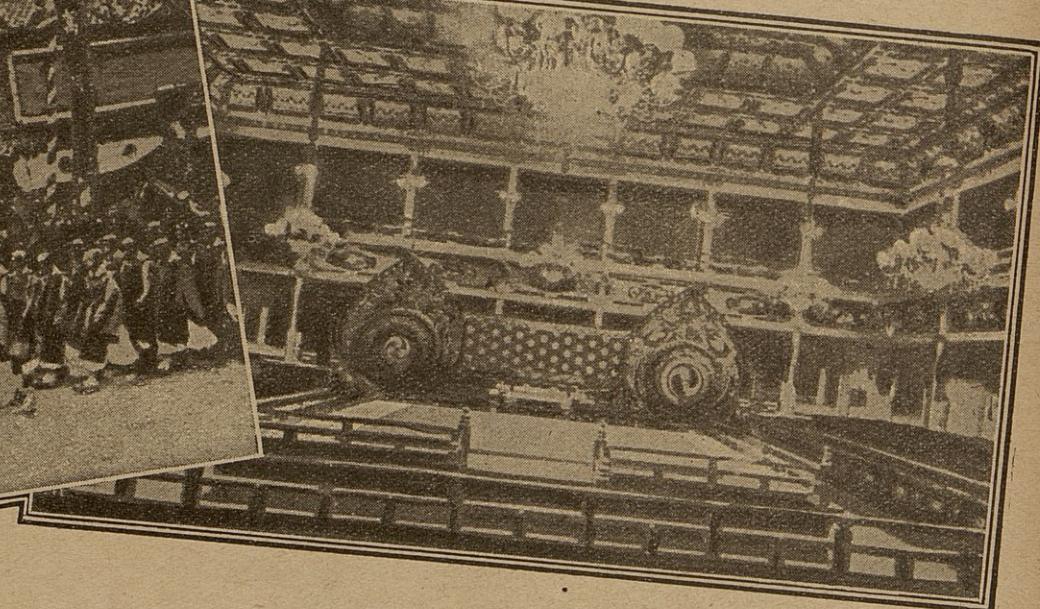
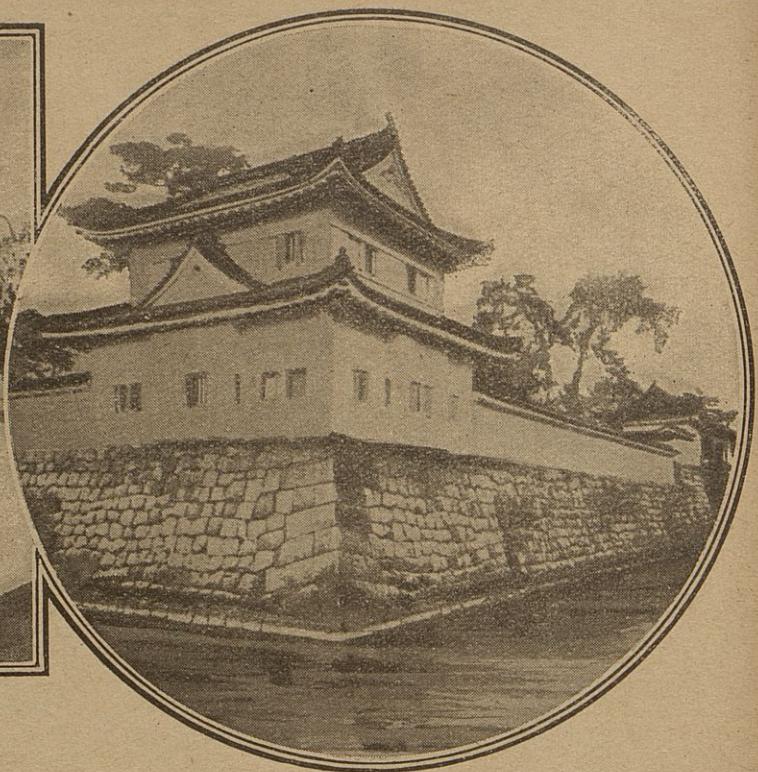
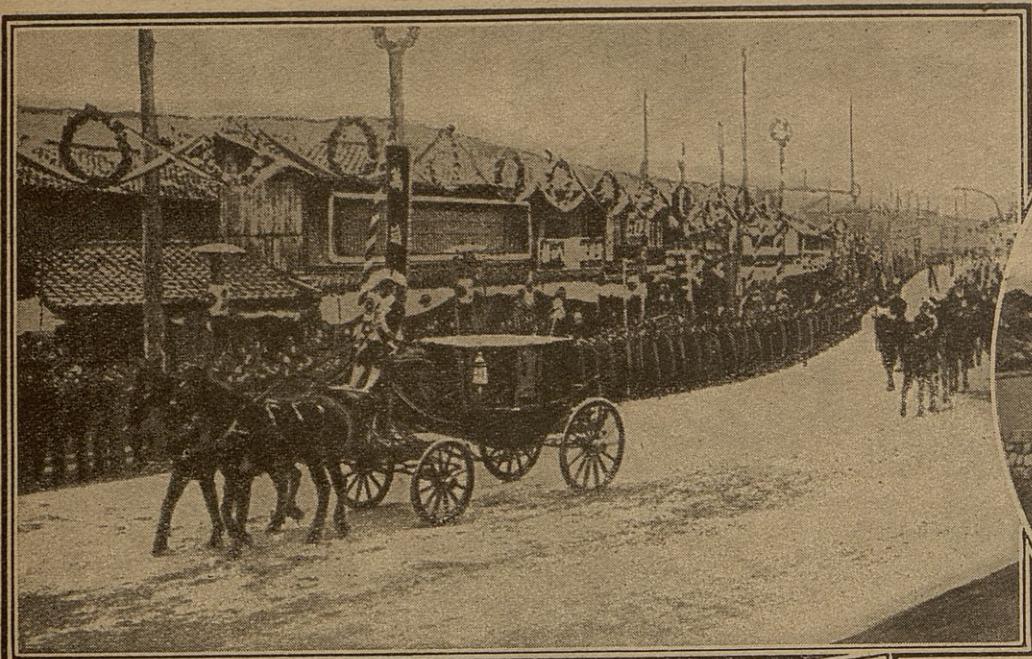
Le général Joffre remet au maréchal French la croix de guerre. Cette décoration, qui lui est décernée au moment où il retourne en Angleterre pour accomplir de nouveaux devoirs, rappellera au commandant en chef de l'armée britannique les seize mois de glorieuse campagne pendant lesquels il a vu grandir la « méprisable petite armée » qui contribua à la défaite allemande.

AU QUARTIER GÉNÉRAL ANGLAIS



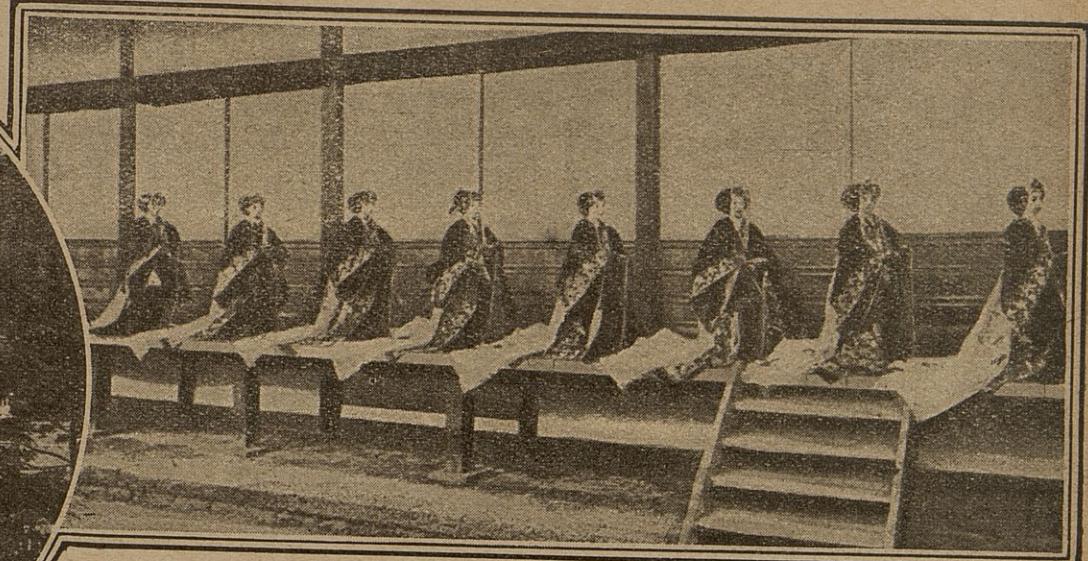
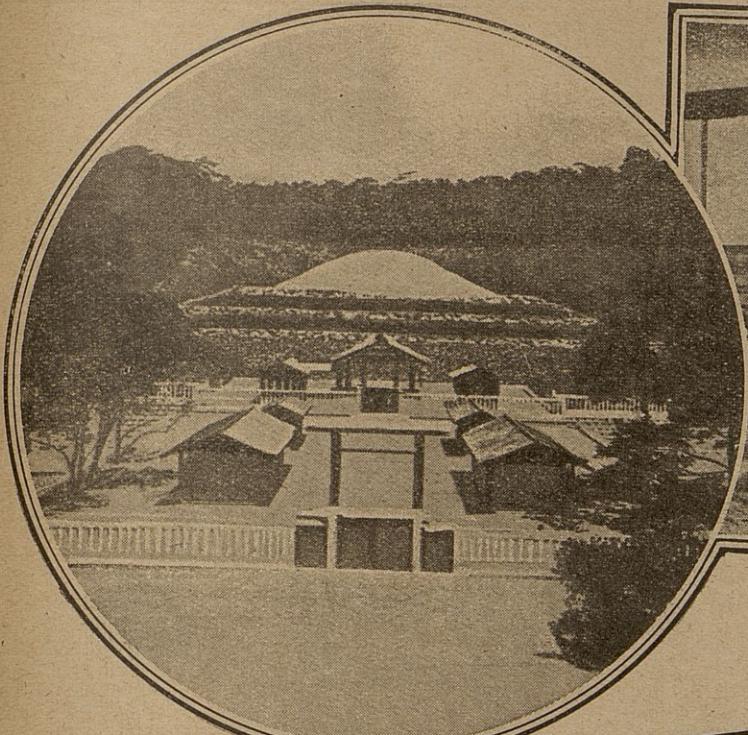
Le général Joffre a rendu au général Douglas Haig la visite que le successeur du maréchal French lui a faite. On le voit ici examinant des bombes et des grenades, puis sortant d'un abri; ensuite il s'entretient avec des aviateurs français. Dans le médaillon, le généralissime décore le général Douglas Haig. Enfin il prend congé des généraux anglais.

LE COURONNEMENT DU MIKADO



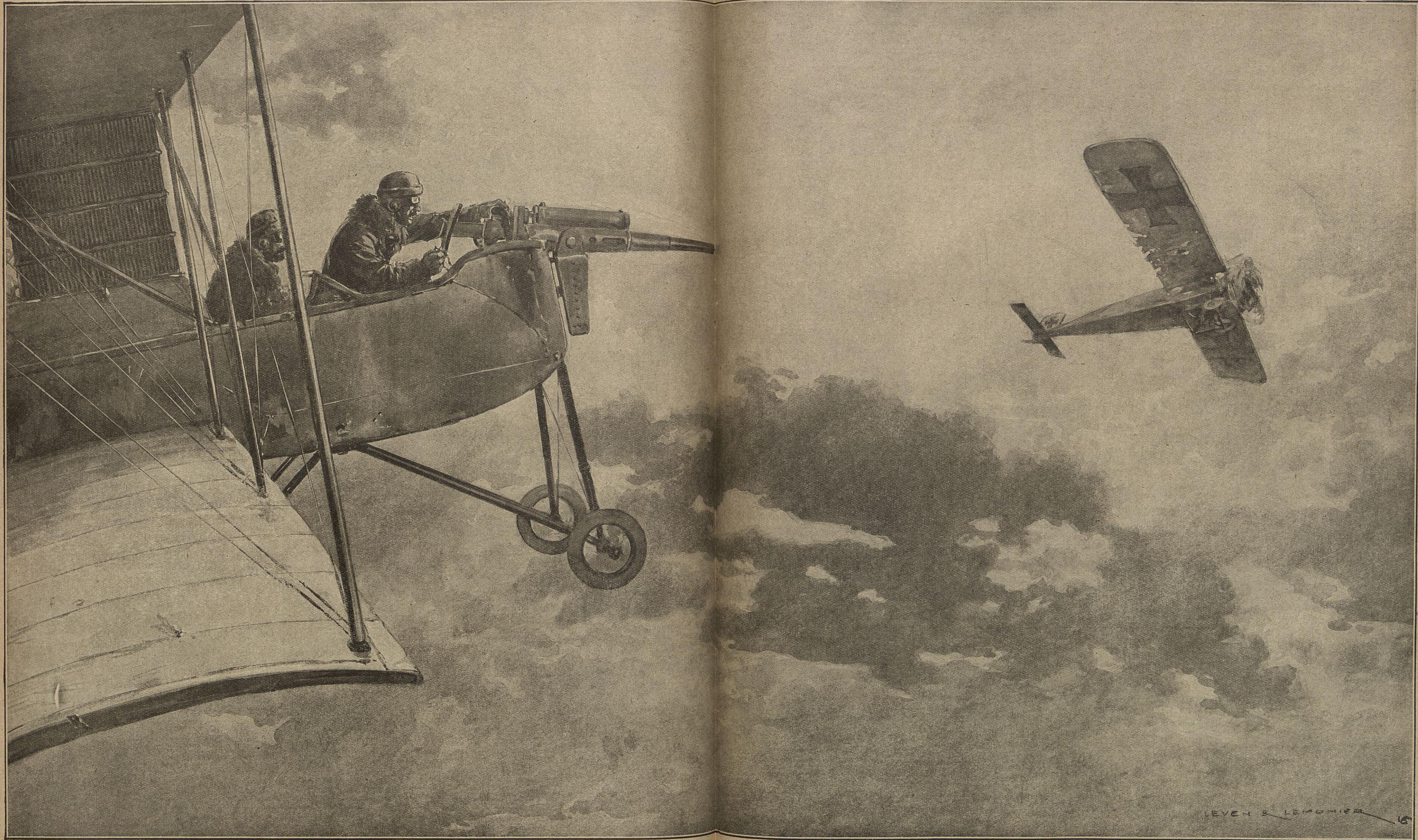
Ces photographies, qui ont été prises par le correspondant du « Rousskoïé Slovo », grâce à une autorisation spéciale du comte Okuma, représentent les principales scènes du couronnement de l'empereur du Japon, solennité qui a gardé tous les rites anciens. De gauche à droite : La procession impériale dans les rues de Kioto ; L'un des palais impériaux ; L'arche contenant les attributs de souveraineté du mikado ; La salle du banquet ; Le trône ; La salle du trône.

LE COURONNEMENT DU MIKADO



La cérémonie du couronnement consiste principalement en la glorification des prédécesseurs du mikado et en sacrifices à la mémoire de ses aïeux. On voit ici représentés de gauche à droite : Le tombeau du père du mikado régnant ; Huit danseuses figurant les familles les plus aristocratiques du Japon ; Les gueichas faisant partie de la procession ; Les Anciens à leurs places d'honneur ; Les dignitaires japonais et leurs familles ; Les dames de l'aristocratie japonaise.

« FOKKER » DESCENDU PAR UN AVION-CANON FRANÇAIS



LEVEN & LEMONIER

Dessin de LEVEN et LEMONIER.

Que de péripéties émouvantes présenta ce combat qui se déroula dans les airs, il y a quelques jours, au-dessus des lignes allemandes près de Dixmude. Un de nos appareils avait été forcé d'atterrir par un « Fokker », l'avion de chasse allemand, lorsque soudain un avion-canon attaque l'ennemi, s'approche hardiment, tire sur lui, à 25 mètres de distance, des obus à mitraille et a la joie de le voir piquer vers le sol.

LA GUERRE AÉRIENNE

LE "FOKKER"

L'avion de chasse allemand

Qu'est-ce donc que ce fameux avion allemand « Fokker » dont on parle beaucoup depuis quelque temps et dont plusieurs communiqués britanniques et français font mention.

Le communiqué français du 11 janvier entre autres annonçait que trois de nos avions-canons, en reconnaissance au-dessus des lignes allemandes en Belgique, s'étaient trouvés aux prises avec des appareils allemands du type « Fokker ». Deux de ces avions ont dû atterrir brusquement dans leurs lignes.

Ne nous laissons pas étonner, le « Fokker », n'a rien de merveilleux et, une fois pour toutes, perdons donc l'habitude de croire toujours à la supériorité du matériel de guerre et des appareils d'aviation allemands, et de dénigrer le nôtre.

Si, aux débuts d'une guerre, pour laquelle nos alliés et nous n'étions nullement préparés, nous avons pu constater l'abondance du matériel allemand de guerre de tous les genres, on peut affirmer aujourd'hui que le nôtre est aussi nombreux, aussi puissant et qu'il a l'avantage d'être manœuvré et utilisé par des soldats sûrs de la victoire.

Pour le cas particulier de l'aviation, qui passionne si vivement l'opinion publique en France, ne croirait-on pas que seule l'aviation allemande existe?

On a pu connaître en détail l'avion allemand « Fokker » puisque les armées alliées en ont capturé plusieurs et que l'un d'eux a été exposé tout récemment à Londres pendant plusieurs jours, et que d'autres doivent prendre place sous peu chez nous parmi les glorieux trophées déjà conquis.

Disons de suite que nous avons mieux chez nous.

Description du « Fokker »

Le « Fokker » est ainsi appelé du nom de son constructeur, un Hollandais qui était établi depuis longtemps à Johannisthal. Cet appareil est actuellement construit à Schwerin, le Hollandais Fokker s'étant fixé dans cette dernière ville quelques mois avant la guerre. Ses premières conceptions n'avaient pas été heureuses et il n'avait jusqu'à présent reçu aucune commande de l'administration de la guerre en Allemagne.

Voilà que la renommée s'est emparée aujourd'hui de son nom et l'a porté aux quatre coins du monde.

Nous allons voir que cette réputation est un peu usurpée et que la gloire du nouvel avion de chasse doit s'évanouir aussi rapidement qu'elle s'est formée.

Le « Fokker » dont les feuilles boches vantent tant les prouesses est un monoplan dont les caractéristiques sont les suivantes :

Longueur totale	7 m. 25
Envergure	12 m. "
Largeur des plans	1 m. 95
Surface des plans principaux	20 m ² 15
Surface du gouvernail de direction	0 m ² 65
Surface du gouvernail de profondeur	2 m ² 70
Diamètre de l'hélice	2 m. 55
Puissance et type du moteur : 80 HP « Oberursel »	

Le monoplan « Fokker » quoique cela puisse surprendre est plus ancien que le biplan de reconnaissance allemand connu sous le nom « d'Albatros » qui se distinguait par la disposition ingénieuse des instruments du bord et par quelques particularités du moteur se résumant dans une grande solidité et dans la sécurité de manœuvre. L'« Albatros » allemand figure aux Invalides, on le voit aussi à l'exposition qui vient d'ouvrir à Bordeaux le 20 janvier. Il a maintes fois fait intime connaissance, par des atterrissages forcés, avec la terre française ; depuis le début de la guerre il a subi des perfectionnements et une réduction de dimensions pour augmenter sa vitesse.

Nous ferons remarquer à ce sujet que, d'après ce qu'il nous est permis de voir et de juger, les Allemands n'ont pas tendance à accroître les dimensions et le tonnage de leurs appareils. Peut-être préparent-ils d'autres appareils plus vastes,

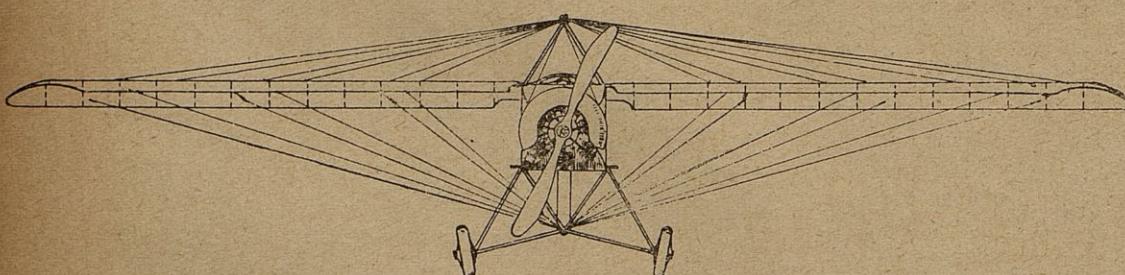


SCHÉMA DU « FOKKER » VU DE FACE

plus puissants, la chose est possible, mais les faibles dimensions des échantillons que nous leur prenons permet d'en douter.

Le « Fokker » n'est qu'une variante de certains monoplans français et anglais dont il diffère par ses proportions, par le profil des ailes dont le bord d'attaque est beaucoup plus effilé que celui de l'appareil français auquel on peut le comparer et sur lequel il a été en grande partie copié au point de vue de sa construction et de ses formes.

Les Allemands, dès le début de la guerre, n'avaient pas tardé à se rendre compte de la supériorité de nos avions et de nos aviateurs et n'ont pas hésité à abandonner les « Taubes », dont les prouesses se sont principalement bornées à des lancements de bombes sur des villes ouvertes et sur des non-combattants.

Les « Aviatiks » et les « Taubes », notamment, sont des avions difficiles à manier ; les Boches, dans leur ardeur obstinée à copier, avaient voulu imiter

le plus exactement possible le pigeon volant, mais s'ils avaient su reproduire le queue de cet oiseau très doux, et respecté des Turcs, le génie teuton s'était refusé à comprendre et à reproduire la forme des ailes, mais il a réussi néanmoins à doter ses « Fokkers » d'une voilure ayant la forme de celle de nos monoplans avec une différence à signaler pourtant, c'est que la courbure de la surface portante a son sommet plus éloigné du bord d'attaque de l'aile que dans le monoplan français qui a servi de modèle aux constructeurs d'avions boches.

Les extrémités des ailes ont une grande obliquité destinée à augmenter les effets du gauchissement pour obtenir des virages à plus faible rayon de giration. En place, les ailes du « Fokker » sont semblables à celles du Morane français.

Les longerons principaux qui constituent l'ossature principale des ailes sont en bois et leur action a une forme de double T, leurs extrémités intérieures sont munies d'une chappe percée d'un trou dans lequel se loge une forte goupille qui assujettit le longeron sur une patte fixée à la partie supérieure du fuselage.

L'appareil a l'avantage d'être facilement transportable car ses ailes sont rapidement démontables et peuvent être fixées le long des côtés du fuselage comme nous l'indiquerons plus loin.

Les haubans du dessus et du dessous des ailes sont en torons d'acier fixés d'une part sur les longerons avant, et de l'autre au sommet d'un pylône à deux jambes en tôle d'acier, et pour ceux du bas au sommet du V d'avant du train d'atterrissement.

Du sommet du pylône partent également deux autres haubans fixés au-dessus du carter du moteur afin d'équilibrer les efforts vers l'arrière. Ces efforts se développent lors du gauchissement des ailes, du fait que les câbles de gauchis-

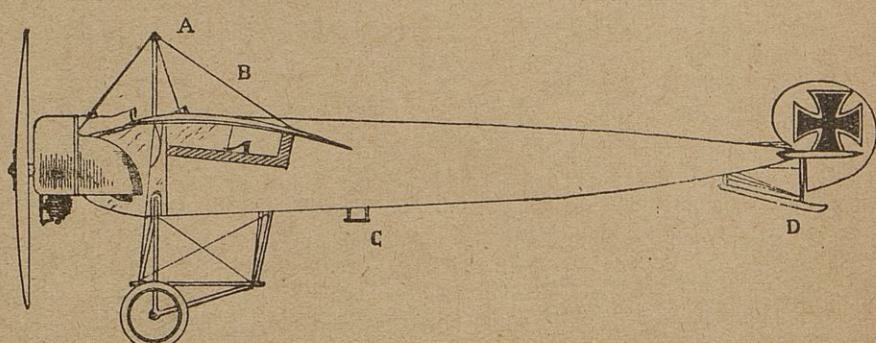


SCHÉMA DU « FOKKER » VU DE COTÉ

A. Pylône. — B. Haubans. — C. Marchepied. — D. Béquille.

ment qui assujettissent les déformations en sens inverse des ailes l'une à l'autre, passent sur des poulies placées au sommet du pylône.

L'obliquité de ces câbles tend à reporter le pylône vers l'arrière de l'appareil.

Les câbles de gauchissement du bas partent du longeron arrière pour rejoindre des leviers coulés courts disposés au sommet du V d'arrière du train d'atterrissement.

Ces leviers sont commandés par l'intermédiaire de câbles verticaux au moyen d'un levier transversal claveté sur l'arbre oscillant placé à l'intérieur du fuselage.

Le système d'attache des haubans supérieurs consiste dans l'emploi d'un sabot creux monté sur un fourreau ou collier d'acier qui enveloppe les longerons avant. Dans la calotte de ce sabot est ménagée une fente en forme de T, la section qui forme la barre du T est juste assez large pour laisser passage à la tête plate du tendeur qui sert à régler la tension du hauban.

On conçoit combien il est facile de détacher le câble, il suffit de le détendre en desserrant le ridoir du tendeur de quelques tours, le câble prend alors du mou et l'on peut sortir la tête du tendeur de la rainure qui forme la barre horizontale du T.

Quand on veut transporter le « Fokker » soit par voie ferrée, soit sur une remorque traînée par un tracteur, il suffit de démonter les ailes, de les placer séparément de chaque côté du fuselage, de manière que la hape de l'extrémité du longeron avant vienne s'emmancher sur la patte du fuselage où il est assujetti par la même goupille qui sert pour la position de vol.

L'autre extrémité du longeron avant est munie d'un crochet en acier boulonné, qui entre dans un anneau placé à quelques centimètres en avant des attaches de la béquille de queue.

Une paire de courroies passe autour des ailes afin d'éviter le battement contre les bords vitaux du fuselage, pendant le transport.

Etant donnée la position du pilote et du passager entre les ailes, leur vue vers le bas est assez limitée ; on a remédier à ce défaut dans le « Fokker » en échançrant les ailes à l'avant et à l'arrière le long du fuselage. La voilure est émaillée comme celle de nos avions, il n'y a sur ce point aucune particularité à signaler.

Fuselage. — Le détail le plus saillant du « Fokker » réside dans l'emploi du tube d'acier pour la construction du fuselage sur toute sa longueur. A part les ailes dont les longerons et les nervures sont en bois, tout l'appareil est construit en tubes d'acier reliés entre eux par du métal fondu au chalumeau ; les constructeurs d'avions français emploient également dans plusieurs cas la soudure autogène.

Les tubes d'acier ont environ 25 millimètres de diamètre extérieur et 0 mil. 5 d'épaisseur selon leur longueur.

L'emploi du tube d'acier a l'avantage de permettre une plus grande rapidité de construction, il élimine le bois trop combustible et très ouvrage et les boulons de jonction, mais par ailleurs il a l'inconvénient d'offrir moins de rigidité, d'être plus sensible aux déformations dues aux chocs et aux à-coups de vol.

Le fuselage du « Fokker » a une section rectangulaire et se termine à l'arrière en lame de couteau. L'extrême arrière est terminée par un tube d'acier qui sert de charnière au principal tube transversal du gouvernail de profondeur.

Ce dernier organe est construit également en tube d'acier, il est équilibré à la façon des gouvernails des navires de guerre, c'est-à-dire qu'une partie du plan d'action est placée à l'avant du pivot de rotation.

Le gouvernail de direction est construit sur le même principe, il se compose

de deux demi-cercles dont le plus petit est à l'avant du pivot du gouvernail, le centre de poussée est ainsi plus rapproché du pivot que dans un gouvernail non équilibré.

Une courte bêquille destinée à empêcher la queue de prendre contact avec le sol et munie de bandes de caoutchouc amortisseur, est portée en partie par le prolongement du pivot du gouvernail de direction et en partie sur une pyramide formée de quatre tubes d'acier.

Le fuselage comporte à la partie avant le logement du pilote et du passager.

Le premier a un siège baquet et le second un simple banc placé immédiatement derrière le siège du pilote.

Les commandes sont du type courant et comprennent un levier central pour le gaufrage des ailes et le gouvernail de profondeur, un palonnier manœuvré avec les pieds pour le gouvernail de direction. La partie supérieure du levier est terminée par une double poignée au milieu de laquelle est placé l'interrupteur de courant pour le moteur pouvant être facilement actionné de l'une ou l'autre main.

Des ouvertures ont été pratiquées dans les côtés mêmes du fuselage, en face du logement des aviateurs, pour faciliter le tir de l'automatique en bas.

Comme la virée pourrait être contrariée par la poussée du vent qui s'engouffrerait par les ouvertures, celle-ci a été protégée sur le devant du fuselage par un petit pare-brise.

Le devant de l'appareil est couvert de feuilles d'aluminium, un capot de même métal recouvre la moitié supérieure du moteur, il est muni à l'arrière de deux larges oreilles qui recueillent l'huile giclée par le moteur et l'empêchent d'être rejetée par le vent sur les côtés du fuselage.

Les « Fokker » les plus récents ont un léger blindage en tôle d'acier de 2 millimètres à 2 mil. 5 d'épaisseur placée autour du logement des aviateurs et des réservoirs d'essence et d'huile de graissage. Ce blindage surcharge l'appareil et dans la plupart des cas est illusoire. Pour assurer une protection complète il faudrait aussi blinder les ailes, la queue, mais on conçoit que la chose est impossible ; à notre avis l'aluminium constitue une protection suffisante de la partie vitale de l'avion qui doit trouver sa supériorité dans sa vitesse et dans sa facilité d'évolution.

Le train d'atterrissement est également en tube d'acier et constitué par deux V dont les sommets tournés vers le bas sont reliés par des tubes dont deux d'entre eux portent les roues d'atterrissement.

Le train d'atterrissement est loin d'être parfait, le système d'attache des haubans à l'avant du tube longitudinal du train d'atterrissement est défectueux, ces haubans forment simplement une boucle assez large pour glisser sur l'extrémité du tube où ils sont maintenus par une vis fixée elle-même par une goupille. Dans les atterrissages quelque peu brusque le train doit facilement s'avarier, c'est ce qui d'ailleurs a été facilement constaté sur les « Fokker » capturés.

Moteur et hélice. — Le moteur est du type rotatif analogue à notre « Gnome ». Sa puissance est de 80 HP à 1.200 tours. Ce moteur est connu sous le nom d'*Oberursel*, monté sur des coussinets reliés au fuselage à l'aide de tirants en tubes qui se fixent sur les montants et traverses du fuselage.

L'hélice est du type blindé et a un diamètre de 2 mil. 55. Le blindage consiste en un collier placé sur chaque aile à une distance du centre de rotation égale à la hauteur de la position de la volée de la mitrailleuse au-dessus de l'axe du moteur.

Ce collier a une espèce de rigole à plan incliné qui dévie les balles de la mitrailleuse qui rencontrent les ailes de l'hélice. On admet que 3 à 4 pour cent seulement des balles tirées dans la direction de l'hélice atteignent le blindage.

La vitesse du « Fokker » est, d'après les Allemands, de 180 kilomètres à l'heure, mais elle est plutôt inférieure et peut se chiffrer à 150 kilomètres. La bonne vitesse de cet appareil est due à la forme des ailes presque plates ayant un angle d'attaque assez grand ; aussi son ascension à 2.500 mètres exige tout juste dix à quinze minutes.

Le réservoir de distribution d'essence de 35 litres environ, ainsi que le réservoir d'huile, sont montés sur le devant du fuselage, tandis que le récipient de réserve de 40 litres environ est placé immédiatement derrière les sièges.

Une jauge à essence à cadran dont les aiguilles indiquent le nombre de litres est placée sur l'avant du capot, c'est ce que les Boches appellent « Montre à benzine ». Belle innovation !

Le moteur Oberursel est inférieur à nos rotatifs au point de vue fonctionnement et économie de combustible. Sa dépense horaire par cheval effectif est d'environ 0⁰300 ce qui lui donne un rayon d'action pratique de trois heures environ, soit à la vitesse de 150 kilomètres, un total de 450 kilomètres comme distance franchissable.

On conçoit par ces chiffres que ces monoplans de chasse ne sont réellement

pas si redoutables, aussi les Allemands les gardent-ils à l'intérieur de leurs lignes. Jusqu'à présent, ils ont essayé d'empêcher nos avions de repérer les lignes des tranchées ennemis sans y réussir complètement.

L'armement du « Fokker » consiste dans une mitrailleuse montée sur une couronne en bois à galets. Cette mitrailleuse peut tirer dans un champ très étendu et comme nous l'avons déjà dit, à travers l'hélice ; elle utilise des rubans formés de 250 cartouches.

Instruments de bord. — Les instruments réunis comprennent :

- 1^o Manette de mise en marche pour magnéto Bosch ; 2^o Double commutateur pour les magnétos ordinaires, utilisé après que le moteur a été mis en marche par la magnéto à manette ; 3^o Manette des gaz ; 4^o Manette à l'avance ; 5^o Niveau d'essence ; 6^o Manomètre ; 7^o Pompe à pression ; 8^o Pompe à graissage du carter de distribution ; 9^o Montre ; 10^o Altimètre ; 11^o Indicateur de vitesse de Clift ; 12^o Levier de frein ; 13^o Porte-carre.

Le compas, au lieu d'être monté en face du pilote, comme à l'ordinaire, est logé sous le plan supérieur et retourné ; aussi il peut être vu à la fois par le pilote et par l'observateur. Ce dispositif est fréquemment employé à bord des avions allemands.

Ces nouveaux avions de combat ne sont pas groupés en escadrilles mais sont isolément envoyés sur le front par la direction de l'aviation.



Voilà résumée la description de ce « Fokker » ; les Allemands veulent en faire un croquemitaine de l'air, mais nos vaillants et habiles aviateurs rient de ces nouvelles fanfaronnades.

Nos avions-canons peuvent soutenir le combat, mais il faut nous hâter d'augmenter leur nombre, c'est là le facteur essentiel.

Ce ne sont plus seulement des escadrilles qui doivent tenir les airs, mais de véritables escadres d'avions de bombardement, de chasse, rapides et possédant de grandes qualités évolutives. Les attaques seront faites après des reconnaissances conduites par des avions spéciaux que nous possédons déjà.

Disons-nous bien, une fois pour toutes, que nous avons les moyens de faire mieux que les Allemands dans cette aviation que notre génie national a enfantée.

Chez eux, seuls les officiers sont pilotes, chez nous, ces derniers se trouvent dans tous les rangs, dans tous les grades, depuis le simple soldat jusqu'au chef d'escadron ou de bataillon.



Mais pourquoi ne pas le dire ici pour faire cesser cette légende du « Fokker » lancée par les Boches, nous avons mieux et nous aurons mieux encore.

Nos braves et tenaces alliés les Russes ont dans leur flotte aérienne non seulement des appareils français, mais quelques unités puissantes connues sous le nom d'*Ilya Mourometz*, construites avant la guerre par l'ingénieur russe Sikorsky.

Ces appareils géants ont une envergure de 28 mètres, sont munis de quatre moteurs actionnant chacun une hélice.

Ces moteurs peuvent être utilisés séparément par groupe de deux, ce qui donne une grande réserve de puissance.

Ces appareils ont fait leurs preuves militaires, après avoir été utilisés en temps de paix pour le tourisme, ils pouvaient emporter à leur bord jusqu'à quinze personnes pour des promenades aériennes.

L'un d'eux, les 21 et 22 avril 1915, attaquait avec succès les gares de Soldau et de Plotz. Deux autres *Ilya Mourometz* bombardaiient la gare de Mlava et l'aérodrome de Saniki. Ce ne sont là que des exploits cités au hasard qui montrent que les Russes accomplissent silencieusement des prouesses qui coûtent très cher à leurs ennemis.

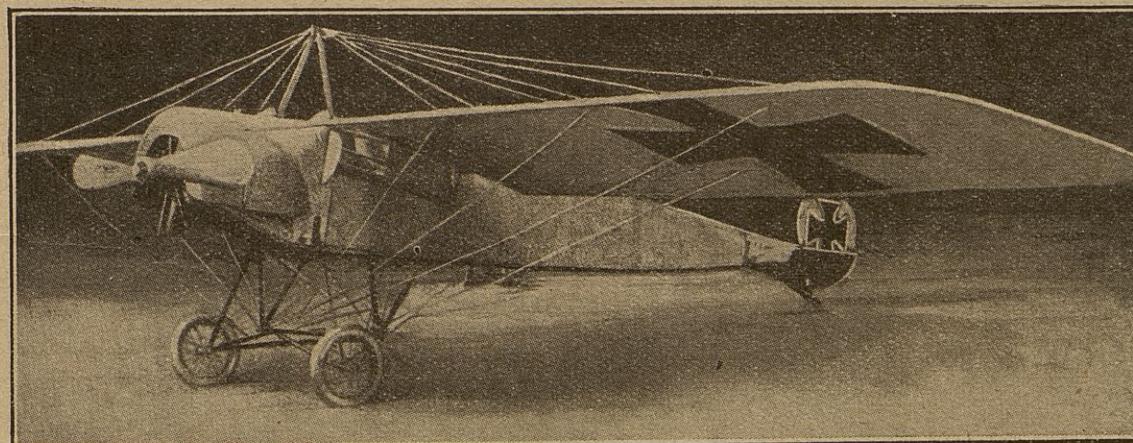
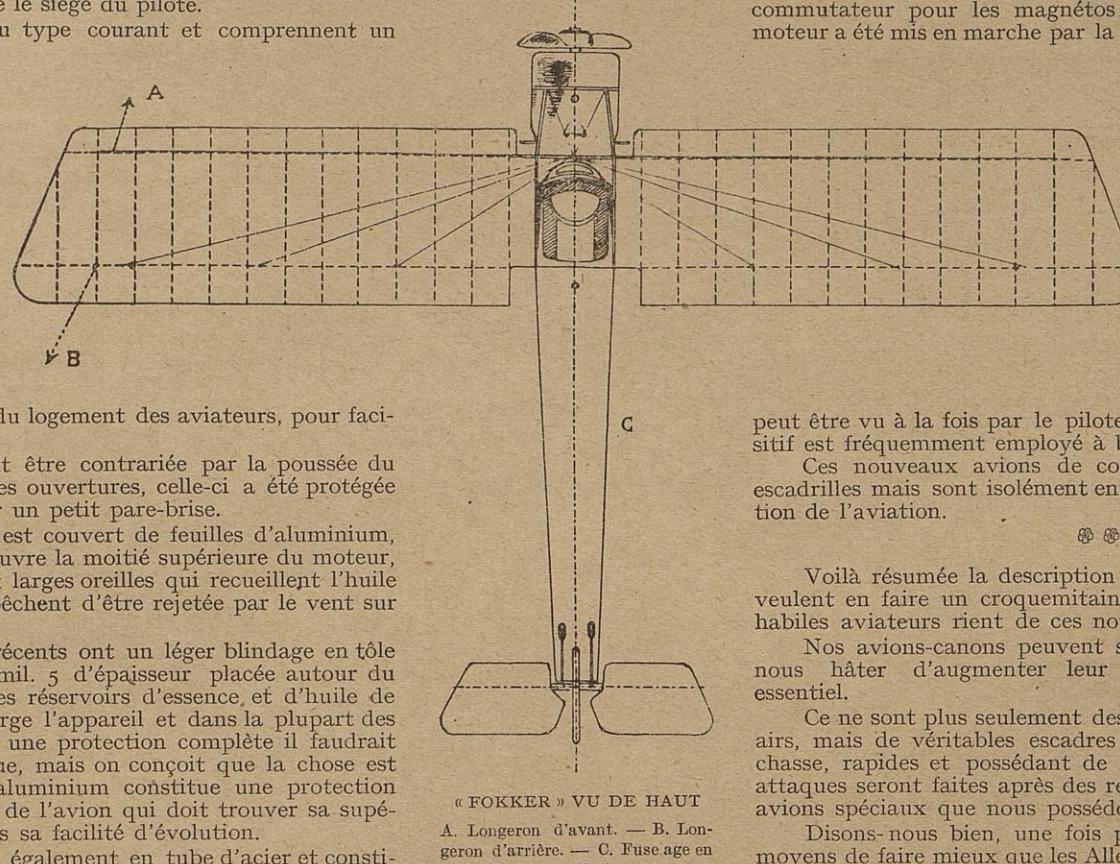
La France aussi ne s'arrête pas dans la voie du progrès, elle aussi n'oublie pas que pour vaincre il faut mettre en action tout ce que son génie a de plus lumineux.

Elle aura, notre France, ses avions puissants, rapides et sûrs, capables d'aller jeter des tonnes d'explosifs, non pas sur les populations inoffensives des villes allemandes, mais sur les centres militaires où s'accumulent sans cesse de nouvelles armes contre nous et nos alliés.

Nos moteurs sont supérieurs à ceux des Allemands, nos avions le seront aussi. Nos aviateurs ! nous savons tous leur bravoure, leur vaillance, leur mépris de la mort.

Allons, il y aura encore de belles heures de gloire là-haut dans les airs, et bien des surprises pénibles chez nos ennemis avant leur défaite qui sera l'ultime surprise, surtout pour le peuple allemand, bercé d'illusions et trompé par son kaiser rouge.

Lieutenant JEAN HUGLA.



L'AVION DE CHASSE ALLEMAND « FOKKER »

LE REPLI VERS SALONIQUE



Se conformant aux ordres reçus, des sapeurs du génie détruisent les fils télégraphiques de Kavadar. Cette ville fut évacuée volontairement ainsi que Krivolak dans le but de raccourcir notre front, d'opérer une liaison plus étroite avec les troupes britanniques qui se repliaient également et de présenter à toutes les attaques une ligne de défense inexpugnable.

Profitant d'une inaction momentanée des troupes bulgares, le général Sarrail opéra un mouvement de repli sur des positions excellentes protégeant le camp retranché de Salonique. Malgré les difficultés du terrain et la rigueur du climat, la retraite s'effectua conformément aux décisions du commandement. Tout le matériel fut emporté et l'ordre fut donné de détruire les voies de communications ainsi que les fils télégraphiques. L'arrêt brusque des troupes bulgares devant la frontière grecque permit d'ailleurs à nos troupes de rejoindre tranquillement Salonique. Aujourd'hui elles sont admirablement retranchées et attendent sans crainte une offensive que les Austro-Bulgares annoncèrent souvent, mais qu'ils ne se décident pas à exécuter.



Tambours, clairons, musique en tête... Ce n'est pas pour rester dans ce pays désolé, où les toits couverts de neige n'évoquent plus l'Orient, que le régiment traverse Kavadar ; il se retire sur les positions de Salonique.



Si la destruction des routes et des ponts rendait, en cas d'attaque, le ravitaillement impossible à l'ennemi, nos troupes trouvaient difficilement à se procurer des vivres dans ce pays montagneux. C'est pourquoi, à l'arrière-garde des régiments, des soldats bergers poussaient devant eux des troupeaux. Le régiment que l'on voit ici vient de quitter Kavadar se dirigeant vers Demir-Kapou. Cette phase de la retraite fut exécutée dans le but de reformer le front français sur la ligne Kosturino-Hudovo et Stroumitza-Station. Les troupes étaient commandées par le général Bailloud,

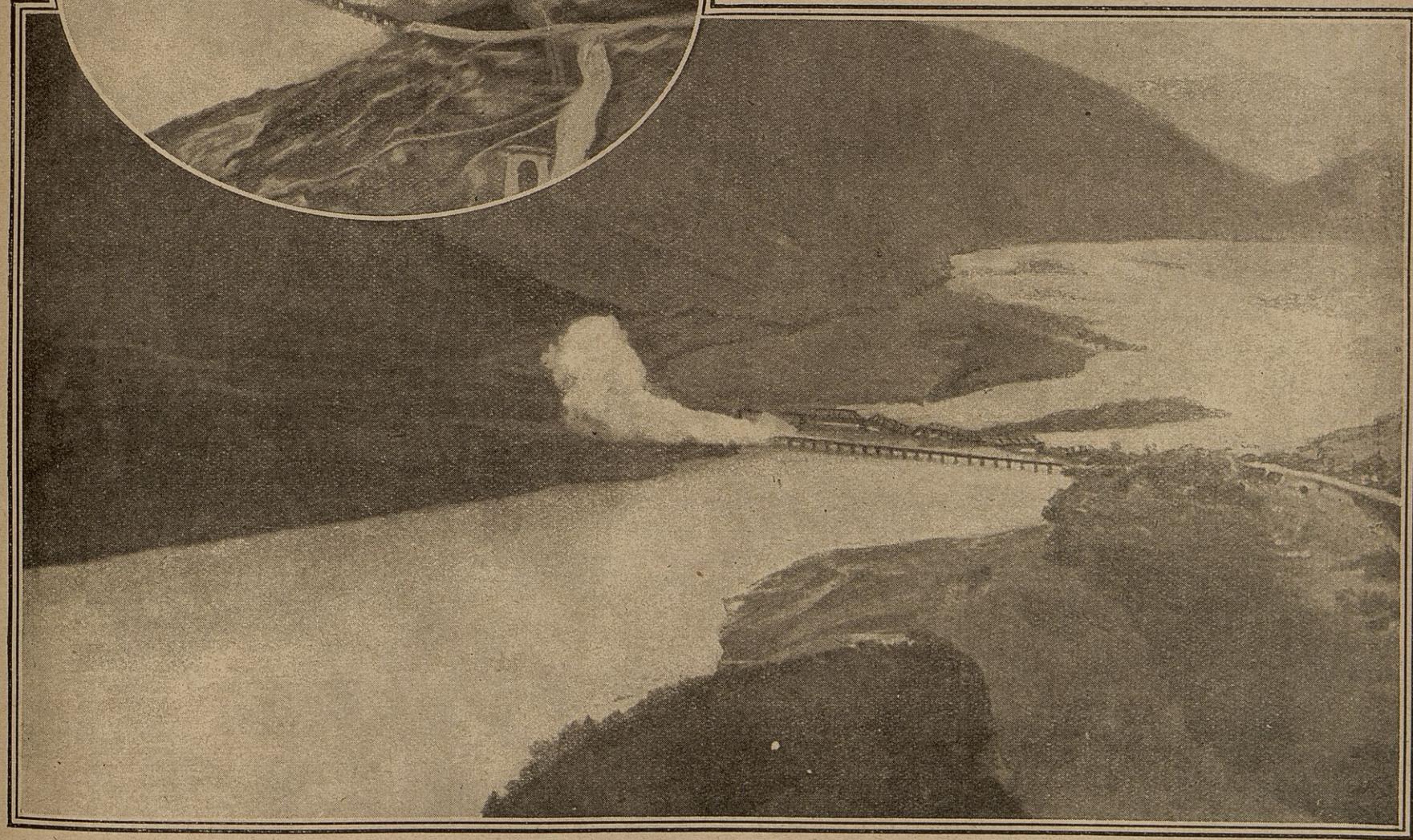


dont l'escorte, composée de dragons, traverse Kavadar. Au premier plan, un soldat télégraphiste du génie brise les tambours d'accrochage des fils télégraphiques et téléphoniques. Quelques jours auparavant les troupes bulgares avaient poussé une pointe dans la ville ; les maisons portent encore les marques du combat qui se termina par la déroute des forces ennemis.

DESTRUCTION DES PONTS DE DEMIR-HISSAR

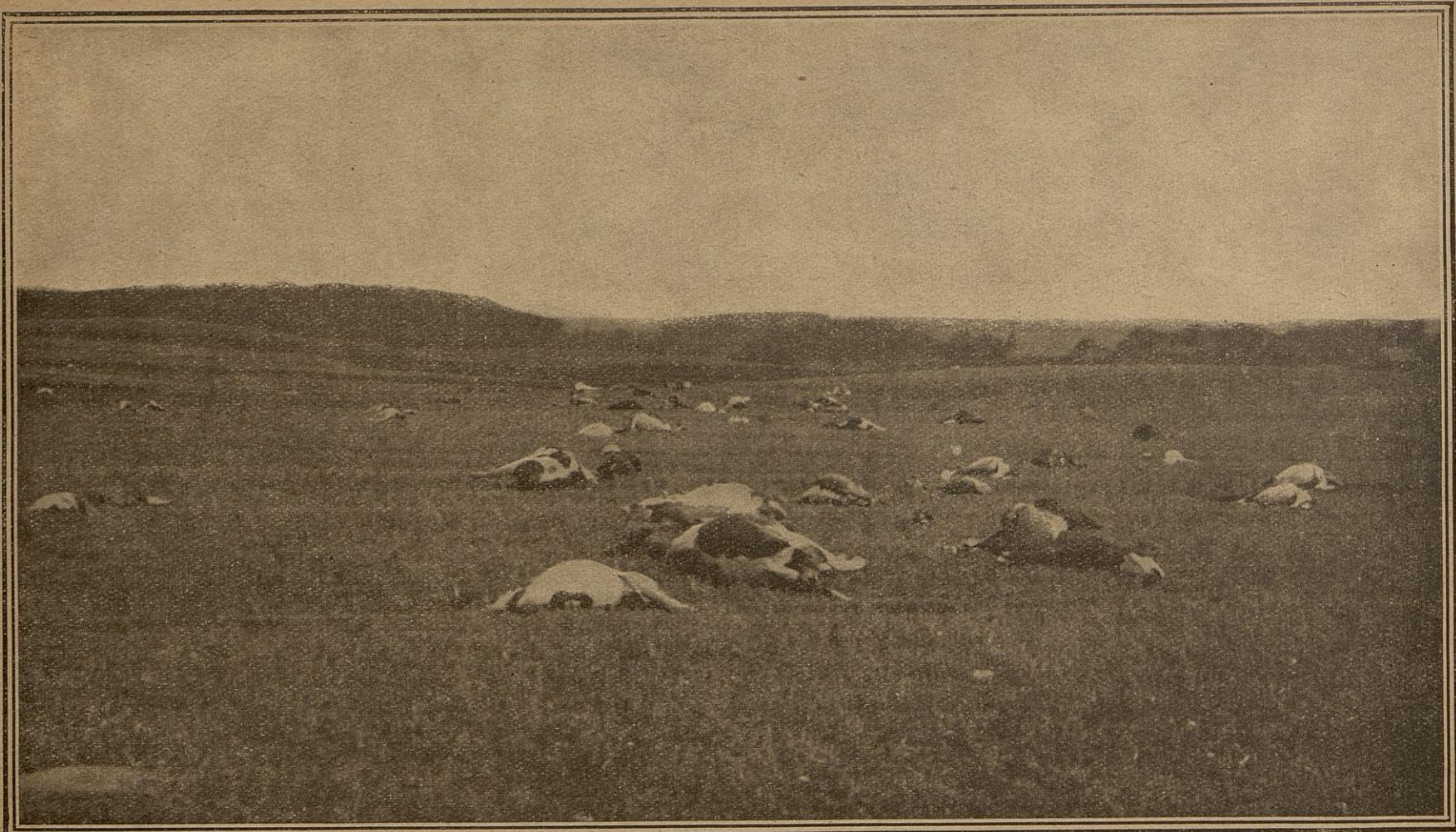


Les ponts de Demir-Hissar, sur lesquels passaient la route et la ligne ferrée de Salonique à Dédéagatch, ont été détruits en prévision d'une attaque possible des Turcs.



Ces clichés représentant les diverses phases de la destruction des ponts de Demir-Hissar ont été pris en aéroplane ; celui du haut de la page fut pris à 9 h. 35, quelques minutes avant l'explosion. Dans le médaillon, le tunnel et les deux arches de droite sautent à 9 h. 43. En bas, on voit l'effet produit par la deuxième explosion qui eut lieu à 9 h. 45.

LA RETRAITE DES ARMÉES RUSSES



Obligés de reculer devant un ennemi supérieurement armé, les Russes ont encore employé la tactique qui leur permit de vaincre Napoléon ; derrière eux ils ont fait le désert ; ils ont brûlé leurs villages, détruit tout ce qui pouvait être utile à l'ennemi. Voici dans une plaine de Pologne un troupeau de vaches, qui n'ayant pu être emmené, fut mis à mort.



Les populations s'enfuirent à l'approche des Allemands ; sur les routes de la Pologne ce fut un exode lamentable de femmes et d'enfants ; les plus riches ont entassé leurs meubles sur des charrettes, les plus pauvres emportent quelques hardes ; une paysanne pousse devant elle une troupe d'oies.



L'HEURE SACRÉE

PAR
ELY-MONTCLERC

CHAPITRE PREMIER

FRÈRES D'ARMES

Les locaux disciplinaires du ...^{me} d'infanterie étaient aménagés dans la cour d'une maison servant de corps de garde aux portes du joli village d'Aubry-le-Château, en Artois. Ici, à vingt kilomètres des lignes, le régiment cantonnait lorsqu'il était au repos.

En ce joli matin de juillet tout frais, trempé de rosée, où l'herbe sentait bon, où les fleurs s'ouvraient envirées par les promesses d'un beau jour d'été, deux hommes encadrant un de leurs camarades qu'il s'agissait de mettre en prison, se dirigeaient vers le corps de garde.

La guerre a ceci de bon qu'elle crée des amitiés vraiment fraternelles entre ceux que réunit un même danger. C'est pourquoi ce qui arrive de mauvais pour l'un, trouve écho dans le cœur des autres, et ces deux jeunes soldats souffraient de l'anxiété qu'ils lisaien dans les yeux de l'être hirsute et boueux auquel ils faisaient escorte.

Une pitié semblable attristait le caporal qui conduisait la petite troupe.

Tu as bien travaillé, s'pèce d'animal, ne put-il se défendre de maugréer mi-bourru, mi-affectueux, lorsque les dernières maisons du village furent dépassées et qu'on ne risqua plus d'être surpris par des oreilles indiscrettes. Juste comme on nous relève, v'là que ta sale caboche te coûte huit crans ! Comme si tu ne savais pas que ça ne sert à rien de rouspéter même quand on a raison, à plus forte raison quand on a tort, et c'est ton cas. Méfie-toi, Barquigny, ça finira par te jouer un mauvais tour.

L'homme courba la tête, ses épaules se voûtèrent, accablées, semblait-il, par le poids de ses remords. Il murmura :

Crois-tu qu'il mettra le motif ?

Dame ! Y a des chances... ça s'est passé publiquement. Qu'ils le veuillent ou non, les chefs doivent sévir lorsqu'il y a scandale. La discipline, en temps de guerre, n'autorise pas les faiblesses...

Bon Dieu de bon Dieu ! Qu'est-ce que j'ai fait ? Qu'est-ce qu'y m'a passé par le ciboulot ? Y a des moments où je perds la boule, c'est sûr !

Deux larmes glissèrent le long des joues hâlées, s'allant perdre dans la barbe en broussaille du pauvre diable. Le caporal Lavaine se détournait avec un hum ! sonore, destiné à dissimuler son émotion.

T'en fais pas, vieux pote ! On va voir à raccommoder tes affaires ! Non, mais des fois, pensest-tu que les copains vont te laisser comme ça dans la mistoufle ?

Celui qui parlait de la sorte et qui marchait à la droite de Barquigny était un jeune poilu de la classe 1915.

Il avait un joli visage de fille, à peine un soupçon de moustache, et de beaux yeux havane, des yeux ingénus et tendres, ouvrant sur la vie des regards à la fois curieux et naïfs.

En dépit de la couche de boue qui maculait sa capote, son allure, son port de tête, gardaient ce je ne sais quoi qui trahit l'être habitué aux belles manières, aux vêtements élégants, à l'existence luxueuse.

Ah ben ! s'exclama Barquigny auquel la surprise faisait oublier un instant sa triste situation. Ah ! ben vrai ! tu m'en bouches une surface, Sénéchal ! V'là que tu jaspines comme les ceusses de l'escouade mair tenant ? Toi, un freluquet, un délicat, un dégoûté, toi un myonnaise ?

Bah ! t'en fais pas que j'te répète. J'me décide à être un vrai poilu. Mieux vaut tard que jamais, pas ?

Chut ! fit le caporal, assez causé. J'aperçois le « juteux » (1) qui nous reluque. D'ailleurs, on arrive. Allons, Barquigny, fais pas le Jacques, du cœur au ventre, nom de nom ! Vas-y carrément. C'est moins dangereux que les Boches, tout de même !

Mon pauv'vieux, larmoya le prisonnier, j'ai une peur bleue qu'il mette le motif. Et ce sera le Conseil, j'y coupe pas !

Bougre d'abrut, attends d'être cuit pour crier qu'on te mange. Pisque je vais arranger ça !

Et, d'une bourrade amicale, Jean Sénéchal poussait Barquigny dans la « caisse » (2).

Penses-tu ? Tu te payes ma fiolle pour sûr ! T'as beau être cousu de fufs et rouler carrosse dans le civil, ici, t'es comme moi, un simple troufion de deuxième... Alors ! si j'compte que sur toi...

Ben, tu verras ! Y sera toujours temps de jérémier si j'me gourre ! Là-dessus, bonsoir !

S'affalant sur la paille, les poings aux yeux, le prisonnier se mit à geindre et plaintivement. Il poussait de petits cris comme les chiens blessés.

Le caporal Lavaine haussa les épaules, tout en tirant le lourd verrou.

Et voilà. Maintenant que la crise est passée, il pleure. C'est toujours la même chose avec lui. Du boucan, de la rouspéte, et puis... des regrets tardifs. Seulement, cette fois, c'est plus grave. Refus d'obéissance... il a raison, il n'y coupera pas au Conseil et c'est dommage, car en dehors de ses coups de folie qui durent peu, Barquigny est un fier soldat. Inutile de lui commander deux fois quand il s'agit d'escalader le parapet. Il est toujours le premier à courir sus aux Boches !

Sénéchal essaya — tâche difficile — de tordre les deux petits pinceaux de poils châtais qui estompaient sa lèvre juvénile.

Savoir, caporal, s'il ne s'en tirera pas au mieux. Je vous assure que j'ai bon espoir. Ça vous ferait bien plaisir, n'est-ce pas ? si Barquigny échappait au Conseil ?

Ma foi, oui. Je l'aime beaucoup, malgré sa mauvaise tête, et on est pays, de Pantruche tous les deux !

Alors, ça va, ça va ! Avez-vous déjeuné ?

Pas encore, mais cette histoire m'a serré l'estomac et je n'ai guère faim.

L'appétit viendra à table. Si vous le permettez, je vous invite ; toi aussi Carbon, ajoute le jeune homme en se tournant vers le camarade qui l'avait aidé à escorter Barquigny. Nous sommes à deux pas de mon hôtel, la cuisine n'y est pas trop mauvaise et le vin passable. Vous acceptez, n'est-ce pas ?

Du geste, il désignait une maison basse, sur sa gauche.

Elle était assise à l'intersection de deux routes, une branche de pin roussi se balançait au-dessus de la porte indiquant que là, on « donnait à boire et à manger ».

En temps ordinaire, la clientèle de l'auberge se composait surtout de rouliers mais, depuis la guerre, c'était un défilé permanent de capotes bleues.

(1) Adjudant.

(2) Prison.

Sénéchal avait loué une chambre à la « Pie borgne », une chambre où il mettait à l'abri des chapardeurs son linge, et les provisions dont sa famille le comblait. Non qu'il fut égoïste et voulut en profiter seul ; bien au contraire, il partageait très largement, mais c'était un esprit méticuleux, ordonné ; il détestait avoir la main forcée.

Or, en campagne, avec la promiscuité des tranchées, le hasard des étapes et des couchages, on n'a plus guère la notion du tien et du mien. Bien qu'il fut depuis deux mois au front, Jean Sénéchal ne s'habitua que difficilement à la rude vie du soldat ; tous les détails mesquins de cette pénible existence le heurtaient, froissaient son âme ombrageuse, ses habitudes d'ordre, son amour du confortable.

La discipline, il s'y pliait, parce qu'il était intelligent et en reconnaissait la nécessité, mais dans nombre de cas, il la trouvait exagérée.

Nous sommes des hommes et on nous traite comme des gosses ! ne cessait-il de maugréer. Toutes ces chinoiseries sont bien inutiles. Et puis quoi ? je ne comprends pas cette façon de faire la guerre ! Se fourrer dans des trous comme les taupes et ne pas seulement voir la figure d'un ennemi ? Comme si ça ne vaudrait pas mieux de leur sauter dessus une bonne fois et d'en finir.

Hélas ! pauvre enfant qui se vantait d'être un homme et qui raisonnait sur la guerre comme au temps si proche encore, où il jouait aux barres, dans la cour de Stanislas !

Ses beaux dix-neuf ans, épis de panache, enivrés de lectures héroïques, n'acceptaient pas sans révolte intime la lutte sournoise que nous impose l'Allemand, lutte qui n'a rien de chevaleresque, rien de ce qui, au temps ancien, rendait la guerre si belle et si passionnante.

Plus de fanfares, de charges sublimes, d'étendards déployés planant au-dessus de la mêlée... mais une bravoure silencieuse et farouche, une ténacité patiente, de la science, de la ruse, du courage anonyme, l'antithèse, en un mot, du caractère français, fait d'allant et de brio.

L'adaptation est pénible, elle se réalise néanmoins après un effort plus ou moins lent, suivant les natures.

Jean Sénéchal se plaisait à ratiociner sur tout ; du reste, il préparait son droit lorsque avait éclaté la guerre. Il le préparait sans hâte, uniquement parce qu'il faut bien s'occuper de quelque chose, car son heureux destin l'avait fait naître de parents fortunés, parmi lesquels il était dieu.

Sa sœur Colette et une sœur de son père, Mme Clémence Sénéchal partageaient cette adoration, ne juraient que par Jean, Jean qui était beau, qui était bon, qui avait toutes les qualités... Ces flatteries incessantes encouraient sa nonchalance naturelle, cultivaient la sémece d'égoïsme qui dort au fond de tout être humain.

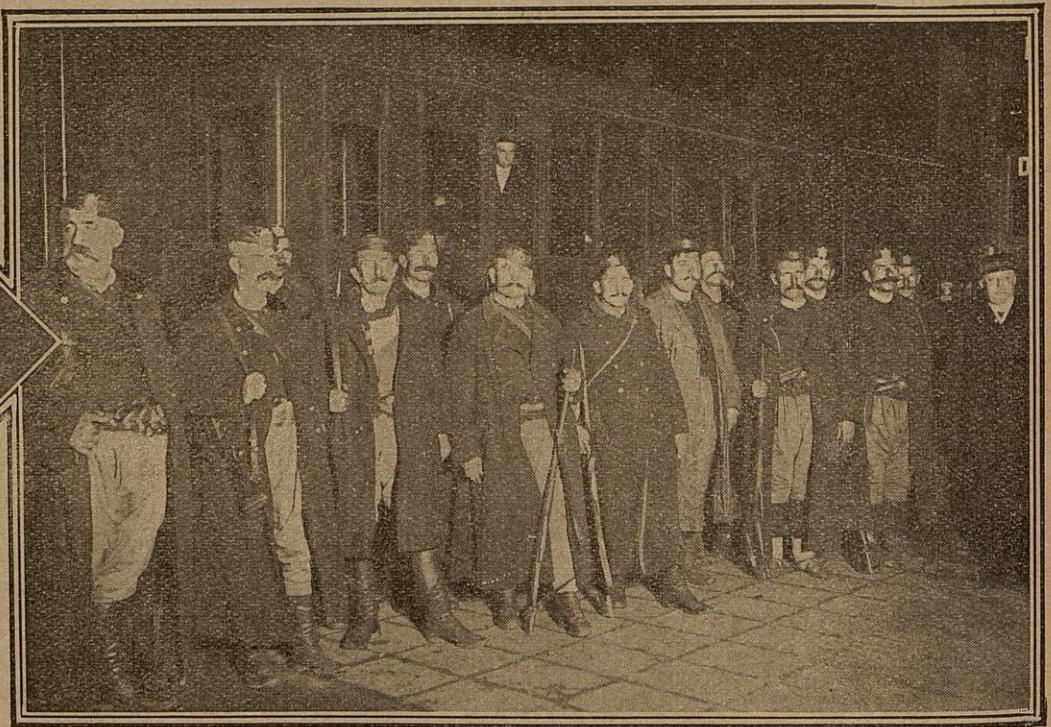
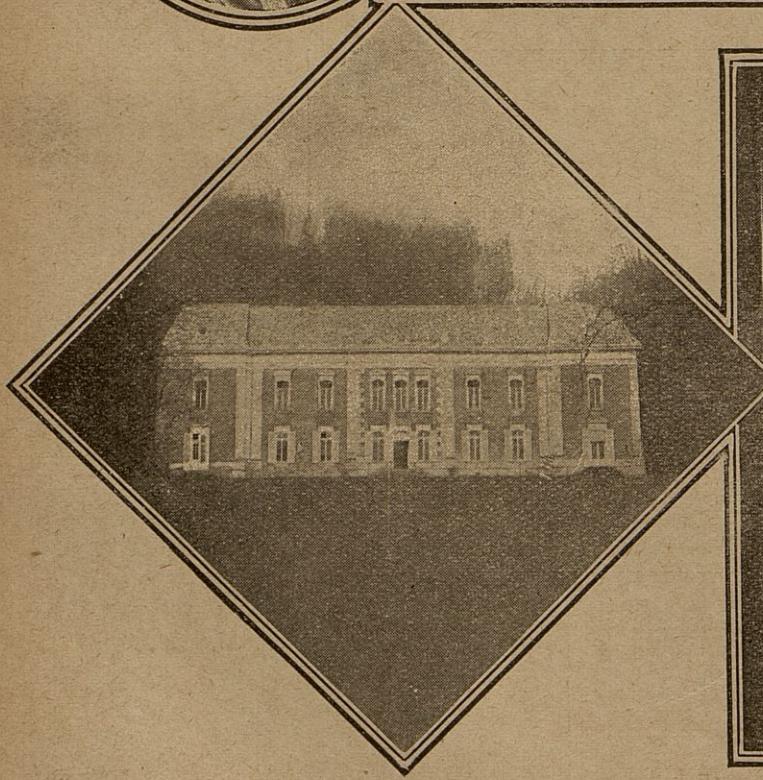
Soudain, ç'avait été le coup de tonnerre, le cataclyste effroyable, dont l'Europe restera meurtrie pendant de longues, de bien longues années !

Premières semaines de guerre, succession ininterrompue de nouvelles atroces... les horreurs, les massacres, les habitants paisibles fusillés, jetés vivants dans leurs demeures incendiées... les villes, les villages flambant comme des torches, l'exode lamentable des réfugiés, toutes les épouvantes, toutes les abominations !

(A suivre.)

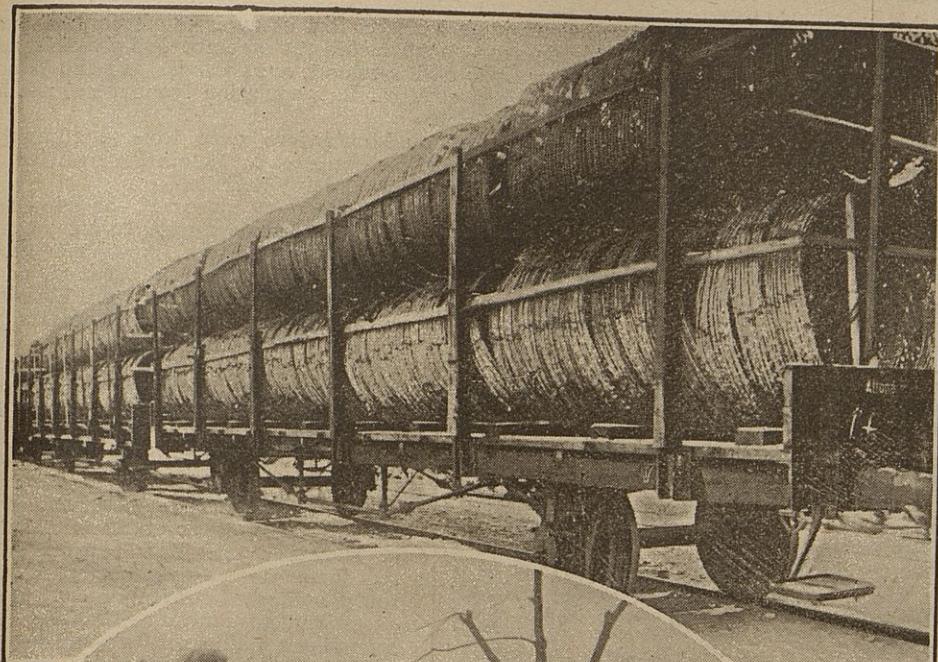


LE ROI DE MONTÉNÉGRO A LYON



« Tout homme a deux patries, la sienne et puis la France ». Le Monténégro est envahi, son roi est chez nous. Nos photographies représentent : L'arrivée du roi à Lyon le 24 janvier. — Le prince héritier et la princesse Xénia. — Des soldats de la garde royale monténégrine. — La villa du Vernay mise à la disposition de la famille royale. — Les trente Monténégrins qui accompagnent le roi. Dans les médaillons, la reine Milena et le roi Nicolas.

CHEZ NOS ENNEMIS



En partant du haut de la page, et de gauche à droite, on voit : Un train allemand chargé de fils de fer barbelés à destination de la Serbie. — Une Viennoise offrant des fleurs à un infirmier allemand. — Le pont sur l'Ikwo détruit par les Russes. — Les Autrichiens traversant l'Ikwo sur un pont de fortune. — Le kaiser en Galicie décore des soldats autrichiens. — Dames de la haute société à Berlin préparant des cadeaux de Noël pour les soldats allemands. — Des soldats bulgares saluent un régiment allemand dans un village serbe.

SUR LE FRONT RUSSE

Les communiqués russes ont été très sobres de détails sur la lutte engagée en Galicie ; cependant la bataille a continué, car des dépêches de source autrichienne ont annoncé que les combats étaient acharnés dans la région de Czernowitz, les adversaires lancant régiments sur régiments dans la fournaise.

Au nord de Tchartovisk, les Austro-Allemands ont tenté, le 22 janvier, de reprendre les positions que les Russes leur avaient enlevées ; leurs contre-attaques furent repoussées avec des pertes énormes ; leurs colonnes d'assaut infondaient sous le feu de l'artillerie de nos alliés. Plus au sud, sur le cours inférieur de la Strypa et sur le Dniester, les Russes attaquaient l'ennemi qui occupait les hauteurs de Yaslovietz et le village de Debrouva ; ils enlevaient ce village de haute lutte.

Dans la région d'Oussetchko, sur le Dniester, un combat acharné a eu lieu pour la possession de la tête de pont. Il est à remarquer que la guerre de mines a commencé sur ce secteur ; les communiqués annoncent en effet que des entonnoirs provoqués par l'explosion de mines ont été disputés par les adversaires.

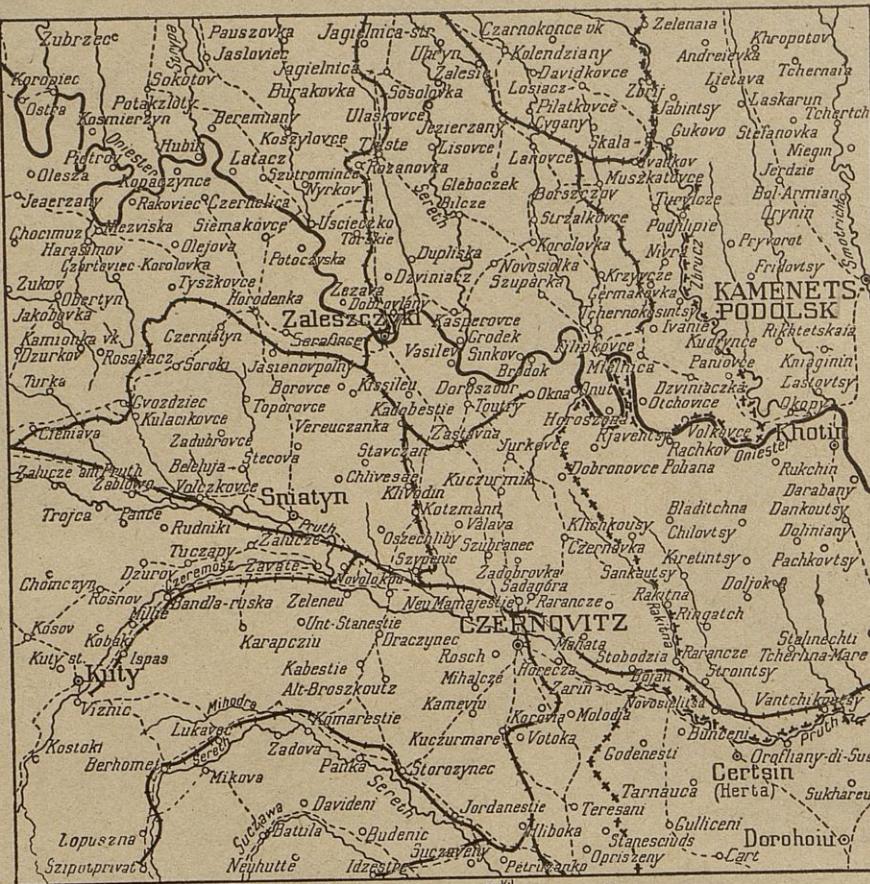
Les Austro-Allemands ont amené de nouveaux renforts pour parer à l'offensive énergique engagée par les armées du général Ivanoff. Il est pour eux, et au point de vue stratégique et au point de vue politique, absolument indispensable de maintenir la solidité de leur flanc sud ; il paraît même que parmi les troupes qu'ils ont envoyées vers Czernowitz figure la troisième division bulgare. Ces forces ainsi augmentées ont pour mission d'attaquer le flanc gauche des Russes sur la Strypa.

Au centre, on annonce de Minsk que le dégel subitement survenu a provoqué des inondations qui ont emporté les tranchées et les fortifications construites par les Allemands.

Sur le front nord, l'accalmie paraît continuer ; on n'a signalé que des raids d'avions allemands jetant des bombes dans la région de Riga et de Dvinsk.

Au Caucase, la retraite précipitée des Turcs vers Erzeroum s'est poursuivie ; les Russes ont fait de nombreux prisonniers et ont pris à l'ennemi un convoi d'artillerie, sa manutention et les dépôts de son intendance avec de grands approvisionnements de vivres, de fourrages et de bétail. A leur gauche, nos alliés, dans un combat heureux de cavalerie, ont dispersé de grandes forces kurdes et leur ont enlevé six cents têtes de bétail. L'artillerie russe canonne les forts d'Erzeroum. Les Turcs envoient à la hâte des renforts pour arrêter cette offensive ; mais il est certain que les Russes pousseront activement leurs opérations afin de réduire dans le plus bref délai la forteresse d'Erzeroum.

En même temps, nos alliés développent leur action en Perse et y remportent de nouveaux succès. Ils occupent la ville de Sultanabad. Leur objectif est d'arriver à une liaison avec les forces anglaises qui opèrent en Mésopotamie.



L'OFFENSIVE RUSSE EN GALICIE

Après avoir passé deux jours à Podgoritz et avoir repris contact avec ses soldats, le roi de Monténégro a gagné la côte et s'est embarqué pour l'Italie ; de Brindisi, il est parti pour Lyon où il a rejoint, le 24 janvier, la reine Milena et ses filles, les princesses Xénia et Vera. La population lyonnaise a fait au souverain une chaleureuse réception.

Le prince Mirko est demeuré au Monténégro avec trois membres du gouvernement pour y organiser la résistance et au besoin l'évacuation de l'armée, placée sous les ordres du général Serdar Voukolitch.

Malgré sa valeur et son héroïsme, la petite armée monténégrine n'a pu arrêter l'avance des forces bien supérieures des Autrichiens. Ceux-ci, commandés par le général von Koewess, ont occupé Antivari, Dulcigno, Podgoritz et sont entrés dans Scutari, sans avoir à livrer de combats sérieux ; la ville, dépourvue d'artillerie et de vivres, était une proie facile ; toutefois les Monténégrins et les Serbes qui s'y étaient réfugiés ont pu se retirer derrière le Drin.

Les avant-gardes autrichiennes se sont avancées vers Saint-Jean-de-Medua et Durazzo ; mais leur progression a rencontré de grands obstacles ; les routes manquent et le ravitaillement est excessivement difficile. On estime, dans les milieux militaires italiens, que les Autrichiens n'iront guère plus loin que Durazzo où ils rencontreront d'ailleurs la résistance des troupes d'Essad-pacha ; Vallona, que les Italiens fortifient chaque jour, se trouverait devant eux comme Salonique devant les Bulgares.

La situation de notre corps expéditionnaire à Salonique n'a pas changé ; on attend toujours une attaque de l'ennemi qui ne se produit pas. Le général Sarrail prendra-t-il l'initiative de l'offensive ? Ceci est son secret et sa résolution sera dictée par les circonstances.

Nos aviateurs ont montré ce dont ils étaient capables : un groupe de trente-deux avions a bombardé les cantonnements ennemis de Guevgeli et de Monastir ; sur ce dernier point, ils ont lancé plus de deux cents bombes. Les dégâts causés aux campements, aux casernes et à la résidence de l'état-major général ont été considérables. Quoique soumis à un très violent feu d'artillerie tous les avions sont rentrés intacts à Salonique.

Un aéronaute bulgare a survolé les fortifications de la frontière vers Drama ; une fusillade très nourrie le mit en fuite. On annonce que les Allemands installent un vaste aérodrome à Monastir et y transportent de nombreux appareils.

Un détachement de fusiliers marins a occupé, le 26 janvier, la ville turque d'Antiphelo, sur la côte d'Asie-Mineure, en face de l'île de Castellorizzo ; un capitaine et vingt-cinq soldats turcs furent faits prisonniers.

La chasse aux sous-marins continue ainsi le long des côtes ennemis et sur les rivages des îles où ils peuvent se ravitailler.

LE PAYS DE FRANCE offre chaque semaine une prime de 250 francs au Document 1^e plus intéressant.

La prime de 250 francs, attribuée au fascicule n° 67, a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au document paru à la page 14 de ce fascicule et intitulé : "Une tranchée historique".

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

NOTA. — Les documents destinés au PAYS DE FRANCE (clichés, pellicules ou épreuves) doivent être adressés, 2, 4, 6, Boulevard Poissonnière, accompagnés du nom de l'auteur du document et d'une légende explicative sur la scène ou la site représentés.

LE PAYS DE FRANCE
vient d'édition
UNE CARTE
pour la recherche des
LOCALITÉS et des LIEUX DITS
citées dans les communiqués
du 1^{er} juin au 1^{er} décembre 1915

L'EXEMPLAIRE : UN FRANC

En vente aux Bureaux du PAYS DE FRANCE et chez tous les Marchands de Journaux vendant cet illustré.

ENVOI FRANCO CONTRE 1.25

Adressés au PAYS DE FRANCE, 6, Bd Poissonnière, PARIS

Reliures Electriques P.F.
(MODÈLE DÉPOSÉ)
pour conserver la collection

DU
PAYS DE FRANCE

PRIX :

Aux Bureaux du PAYS DE FRANCE, 3 francs
franco domicile, 3fr.85 ; franco gare, 3fr.60

adressés en mandat, 6, Bd Poissonnière, Paris

EN VENTE
LA COLLECTION RELIÉE
du grand illustré

LE PAYS DE FRANCE

édité par **Le Matin**

Tome I, du 10 Mai 1914 au 27 Mai 1915

Tome II, du 3 Juin au 25 Novembre 1915

PRIX DE CHAQUE VOLUME
RELIÉ EN TOILE BLEU HORIZON,
TITRE & IMPRESSION BLANC **11 FRANCS**
FRANCO

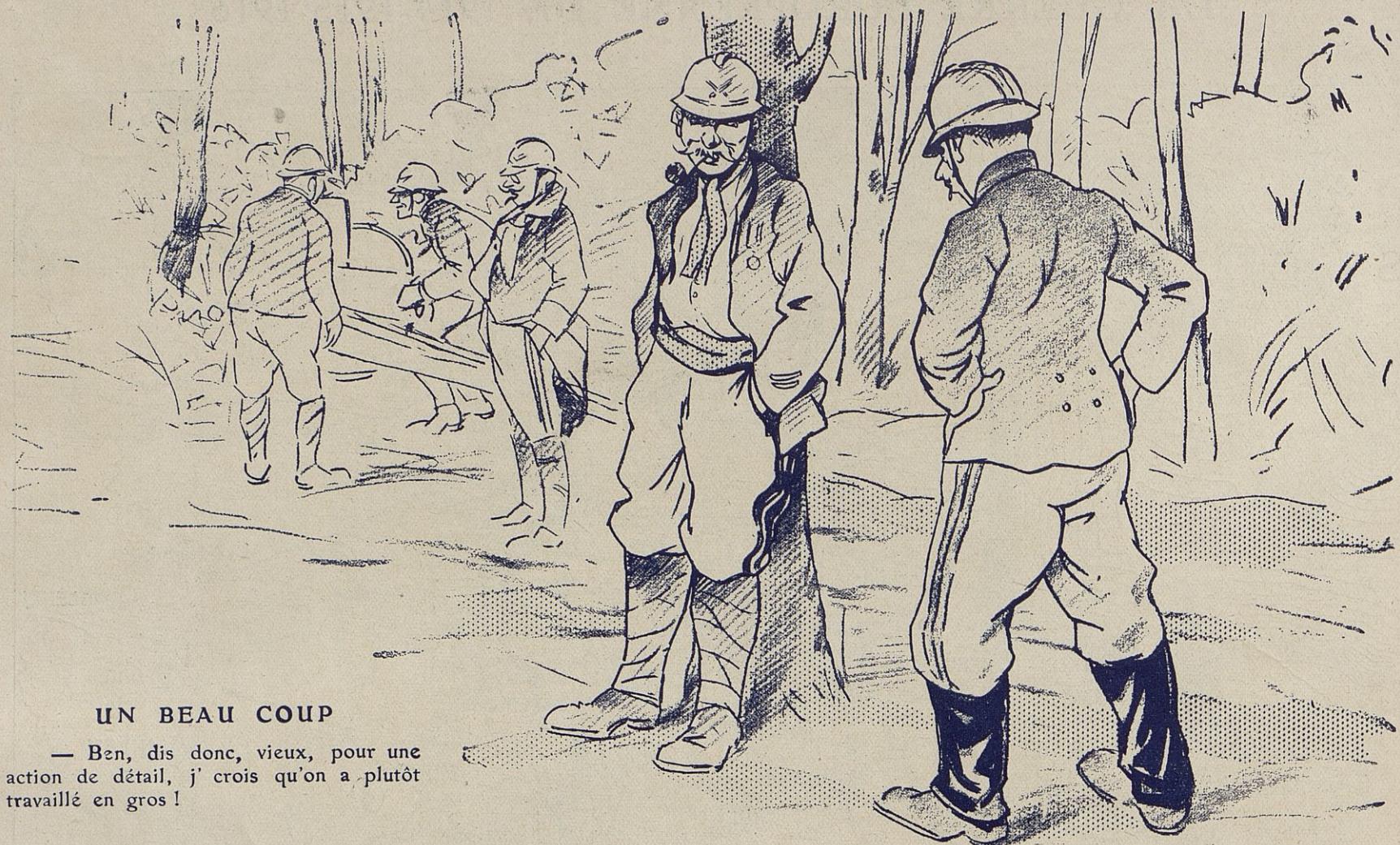
En vente au PAYS DE FRANCE, 6, boulevard Poissonnière, chez tous les bons libraires, dans tous les grands magasins et chez les dépositaires du MATIN.

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916



LE FRONT ORIENTAL (d'après les Communiqués officiels)

La Guerre en Caricatures



— Quat' sous d' marrons là d'dans ? Ben, mon colon, si tu voyais c' que j'en passe aux Boches pour cinq sous par jour !...