

# LE PAYS DE FRANCE



Organe des  
ETATS  
GÉNÉRAUX  
DU  
TOURISME

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

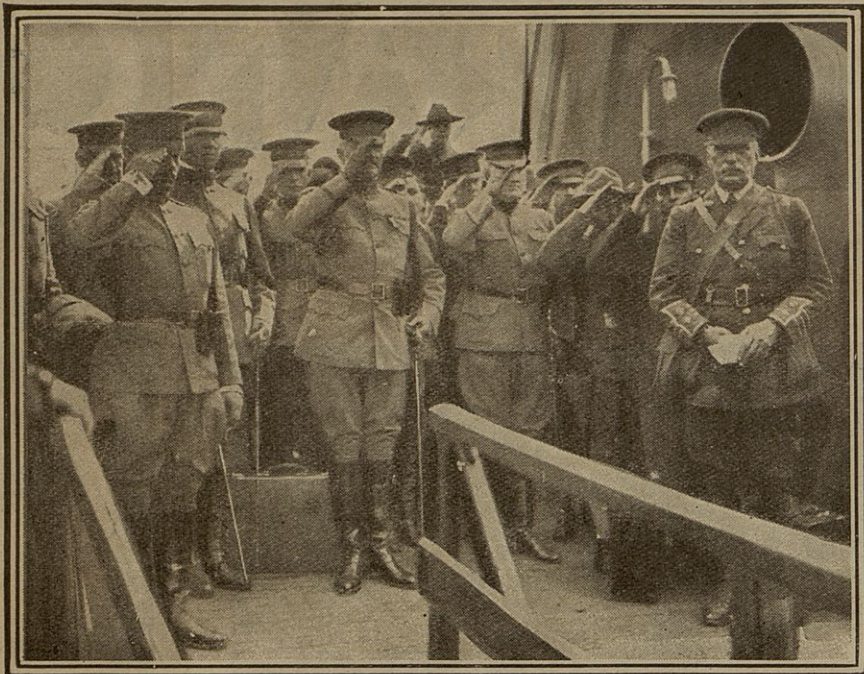
*Sir Stanley Maude*  
COMMANDANT L'ARMÉE DE MÉSOPOTAMIE

Abonnement pour la France.... 15 Frs

Abonnement pour l'Etranger.. 20frs



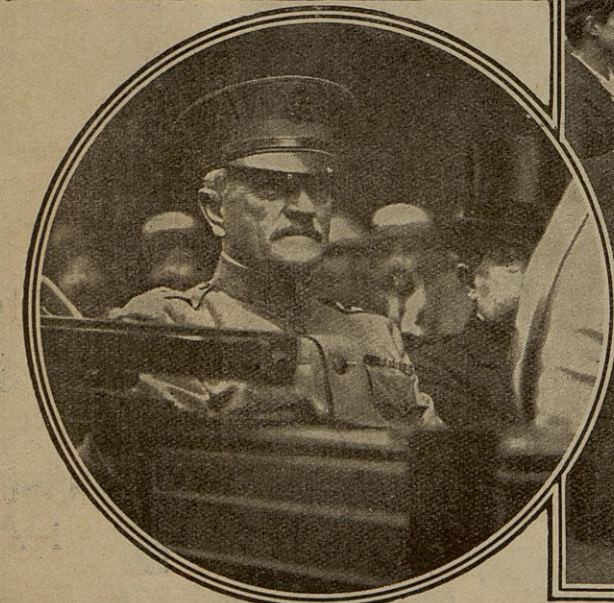
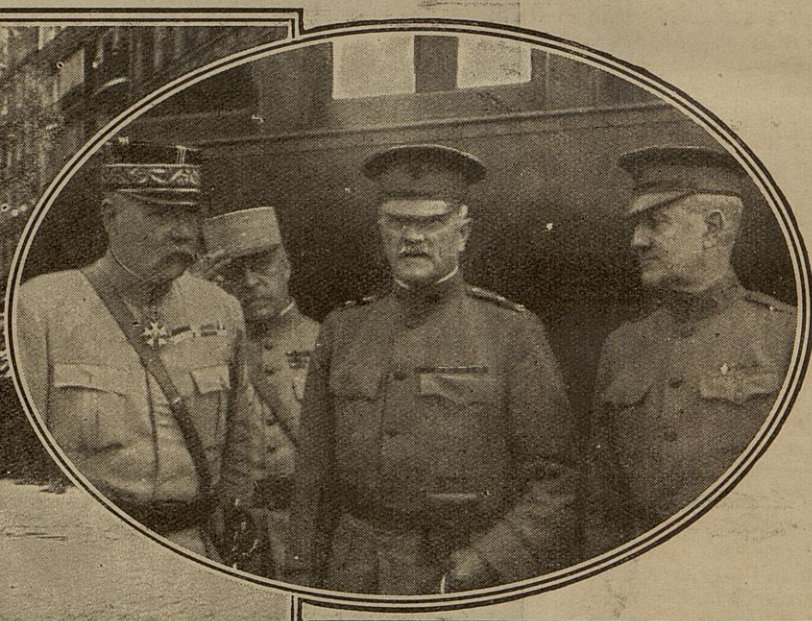
## L'ARRIVÉE DU GÉNÉRAL PERSHING



Sur le pont de l'« Invicta » entrant dans le port de Boulogne, le général Pershing salue la terre de France.



Le général Pelletier, dès l'arrivée du paquebot, se rendit à bord pour souhaiter la bienvenue au général Pershing.



Le général Pershing, commandant en chef de l'armée américaine qui viendra combattre sur notre front, et dont certains contingents sont déjà en France, est arrivé le 13 juin à Boulogne, d'où il s'est rendu à Paris, accompagné d'un nombreux état-major. La population de la capitale lui a fait un accueil triomphal. Voici, à gauche, l'automobile du général débouchant de la rue de Denain. A droite, la foule sur la place de la Madeleine. Dans les médaillons : en haut, le général Pelletier et le général Pershing ; derrière eux le général J.-B. Dumas, gouverneur de la région de Boulogne. En bas, le général américain en automobile avec M. Painlevé.



# LE PAYS DE FRANCE

## LA SEMAINE MILITAIRE

Du 7 au 14 Juin

**L'**OFFENSIVE déclanchée le 7 juin par l'armée britannique en territoire belge, entre Ypres et Armentières, sur un front d'une quinzaine de kilomètres, de Messines à Wytschaete, a débuté par une brillante victoire et elle continue à se dérouler avec tout le succès désirable. On peut lui donner le nom de troisième bataille d'Ypres. Le général qui l'a organisée et qui la dirige était jusqu'alors peu connu du public français : c'est sir Herbert Plumer ; il fut un des héros de la guerre Sud-Africaine ; arrivé en France en 1915, il a pris part à la précédente bataille d'Ypres. Pour se rendre compte de l'importance de cette nouvelle offensive, il importe de se rappeler comment était limité le front de départ. Entre Ypres et Armentières occupés par les alliés, le front britannique présentait un saillant assez prononcé, englobant largement à l'ouest Wytschaete et Messines ; la ligne tenue par les Anglais était, à partir d'Armentières la suivante : est d'Houplines (à environ 1 kilomètre), est du Touquet, est de Saint-Yvon. De là le front s'infléchissait vers le nord-ouest, passait à 1.500 mètres à l'ouest de Messines, à 1 kilomètre à l'est de Wulverghem, à mi-distance entre Kemmel et Wytschaete. Il remontait ensuite au nord-est, passait à 2 kilomètres à l'est de Zillebeke, aux lisières de Saint-Jan et rejoignait le canal de Furnes. C'est dans cette région que l'attaque anglaise s'est produite. Nos alliés ont exercé leur pression sur les deux côtés du saillant de Wytschaete. Le terrain est là à peu près plat, avec seulement, entre Wytschaete et Messines, des ondulations qui ne dépassent pas 40 à 50 mètres, et qui constituent la seule « crête » de la zone attaquée. Cette crête est découverte, les deux localités sus-nommées en occupent les extrémités ; cependant il y a quelques bois vers Wytschaete ; comme toutes les positions tenues depuis longtemps par les Allemands, elle était hérissée de toutes les défenses imaginables. Mais nos alliés disposent de moyens auxquels plus rien ne résistera. Après une semaine d'un de ces bombardements dont les mots ne peuvent rendre l'intensité, avant de lancer leur infanterie, ils font exploser un formidable système de mines creusées jusqu'au-dessous des positions de l'ennemi. Le tonnerre de l'explosion a été entendu dans la banlieue de Londres, c'est-à-dire à 125 kilomètres de là. Aussitôt, sur le terrain bouleversé, retourné, raviné, s'élançant côte à côte les Anzacs, les Irlandais, les Ecossais, les Anglais. En quelques heures les premiers objectifs sont atteints : ils embrassent cette crête Messines-Wytschaete qui commandait le saillant d'Ypres, les deux villages, plus un grand nombre de bois et de localités fortifiées, sur 15 kilomètres, entre le sud de la Douve et le nord du mont Sorrel. Un peu plus tard, un autre bond au nord-est de Wytschaete donne à nos alliés le village d'Ostaaverne ainsi que le système défensif qui s'étendait à l'est de cette localité sur un front de 8 kilomètres. Les pertes des Allemands sont énormes : leurs effectifs ont été hachés par la mitraille dont une couche épaisse couvre le champ de bataille, mêlée de débris de canons fracassés ; plus de 6.500 prisonniers restent aux mains des vainqueurs. Dès le 9 se produisent les réactions de l'ennemi : elles affectent un caractère de violence inouï, mais comme d'habitude n'aboutissent pas. La nouvelle ligne est agitée de combats très ardents jusqu'au 12 : à cette date nos alliés occupent une ligne qui forme la corde de l'arc du saillant enlevé : elle part, au nord, de Zillebeke, passe en bordure d'Hollebeke, rejoint à Wambeke la route Saint-Eloi-Warneton et l'épouse jusqu'à Gaepaert, puis couvre la ferme La Poterie et rejoint l'ancien front assez loin à l'est du bois de la Hutte. Les positions anglaises au sud d'Ypres sont ainsi considérablement améliorées.

L'action de nos alliés ne s'est pas exercée seulement sur ce point. Des faits secondaires, mais non sans intérêt, se sont produits dans les autres secteurs : ils ont été à l'avantage des Anglais. Le plus important s'est passé le 9 au sud de la Souchez : nos amis ont pénétré jusqu'à plus de 800 mètres dans les lignes allemandes, sur un front de 3.500 mètres. Des Boches y ont été abattus en quantité et de nombreux prisonniers ont rejoint ceux pris en Belgique. A la date du 14, l'ensemble depuis le 7 atteint 7.342 dont 145 officiers : l'armée britannique a de plus enlevé à l'ennemi 47 canons, 242 mitrailleuses et 60 mortiers de tranchée. On sait que la perte en matériel a été bien plus considérable, par la quantité des pièces fracassées à leur poste par les batteries de nos alliés.

Une vive agitation n'a cessé de régner sur le front français ; et comme de juste c'est dans les secteurs de l'Aisne et de Champagne que les Boches se montrent le plus excités ; ils attaquent nos lignes tous les

jours, et tous les jours ils sont plus ou moins battus. Si par hasard ils arrivent à prendre pied dans quelque bout de tranchée, on ne leur laisse pas le loisir de s'y fixer : quelques heures après, au plus tard, ils en sont chassés, et paient de quelques morts, de quelques prisonniers leur initiative. Au nord-ouest de Saint-Quentin, le 7, au cours de la nuit, ils ont essayé de nous surprendre, sur un front de 600 mètres, avec d'assez forts effectifs. Nos feux les ont promptement obligés à rentrer dans leurs lignes. La région de Saint-Quentin est en proie à de violentes actions d'artillerie, à la faveur desquelles l'ennemi déclanche ses attaques, plus ou moins fortes : nos batteries répondent avec autorité et, tout en faisant taire celles des Allemands, elles empêchent leurs contingents de déboucher, comme cela a eu lieu de nouveau dans cette région le 8. Le chemin des Dames et les secteurs adjacents sont également le théâtre de fréquents combats : au nord du moulin de Laffaux, au sud de Filain, dans le secteur de Cerny, c'est plusieurs fois par jour, maintenant, que les Boches renouvellent leurs tentatives ; ils sont comme hypnotisés par l'idée de reprendre certaines positions, et les pertes qu'ils subissent à chaque attaque sans aucun résultat ne les découragent pas de recommencer, avec aussi peu de chances de succès. Ils ont fait aussi dans la Meuse quelques démonstrations dans les-

quelles ils n'ont pas été plus heureux. Par contre nos hommes, le 10, attaquent leurs tranchées, dans la région du chemin de fer de Thiaucourt, rive gauche de la Moselle, les bouleversent, y tuent du monde, en ramènent des prisonniers.

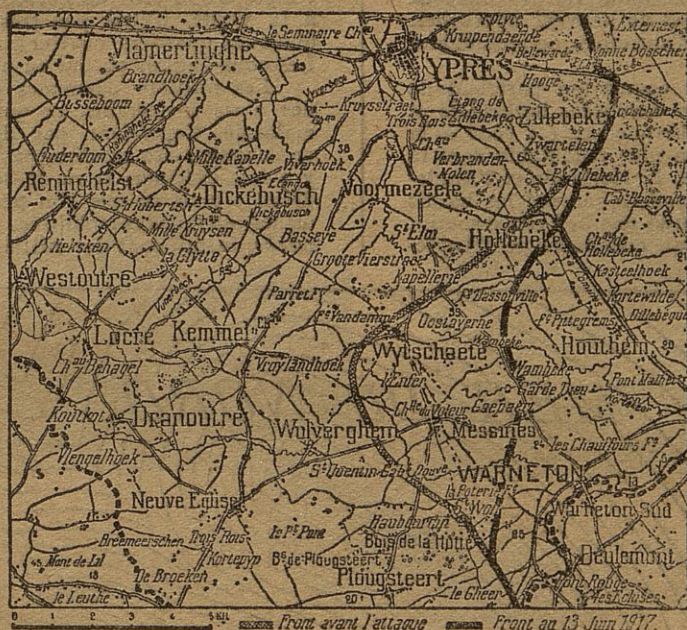
Pendant ce temps les Américains entrent de plus en plus résolument dans la guerre. Un premier contingent de leurs troupes a déjà débarqué en France et le général Pershing, commandant en chef de toutes les forces américaines qui opéreront sur notre continent, est arrivé le 13 à Paris où la population lui a fait, ainsi qu'à sa nombreuse suite, une réception inoubliable.

### L'OFFENSIVE ITALIENNE

Les Italiens occupent toujours, dans le secteur de l'Isonzo, les positions que nous les avons vus conquérir, et en certains endroits ils les ont élargies. Leur principale affaire sur ce front, pour le moment, est de résister aux contre-offensives enragées des Autrichiens. Ces derniers rappellent du front russe toutes les forces dont ils peuvent encore disposer, et pendant qu'ils s'évertuent inutilement à regagner du terrain vers Gorizia,

ils ont été vigoureusement attaqués, le 11, dans le Trentin, au plateau d'Asiago, où nos alliés, profitant du mauvais temps, leur ont enlevé le col d'Agnella, une bonne partie du mont d'Ortigara et 512 prisonniers.

Depuis assez longtemps on ne parlait plus du Trentin. Les Autrichiens, disait-on, y avaient à un certain moment massé des forces en vue d'une grande offensive, puis ils avaient paru renoncer à ce projet. C'est alors que Cadorna, les attaquant sur le Carso, les détourna complètement de ce front, sur lequel il vient de revenir à la charge avec succès.



LA VICTOIRE ANGLAISE DE MESSINES

### NOTRE COUVERTURE

#### LE GÉNÉRAL SIR STANLEY MAUDE

Le vainqueur de Bagdad est né en 1864 ; il est le fils de feu le général sir F. Maude. Il a fait ses études à l'école de Sandhurst.

Depuis trente-trois ans il sert dans l'armée anglaise, ayant fait la campagne du Soudan oriental et la campagne contre les Boers de l'Afrique du Sud.

Au début de la guerre actuelle, il fut attaché au grand état-major à Londres. En 1915, il appartenait à l'état-major de la 3<sup>e</sup> armée britannique en France et fut nommé major-général. Il eut un commandement dans le corps expéditionnaire de Gallipoli, puis en Egypte et plus tard en Mésopotamie.

Après la reddition de Kut-el-Amara il fut mis à la tête de l'armée britannique qui devait venger le général Townshend.

Avec une méthode merveilleuse, avec une ténacité inlassable, sir Stanley Maude parvint à ses buts ; il battit les Turcs à Kut-el-Amara, puis devant Bagdad, s'empara de la ville des khalifes, poursuivit l'ennemi vers le nord, au delà de Samarra et fit sa jonction avec les troupes russes du général Baratoff.

Les chaleurs torrides ont arrêté la marche de l'armée britannique ; sir Stanley Maude n'attend que la saison favorable pour continuer la série de ses succès.



## UN NID DE SOUS-MARINS

## Le port de Zeebrugge

On l'a déclaré solennellement au Parlement français comme au Parlement britannique : si la guerre sous-marine constitue toujours une menace sérieuse, la lutte que les marines de France et d'Angleterre ont entreprise contre cette odieuse piraterie commence à donner des résultats effectifs, et l'on entrevoit le moment où il en sera de ce kolossal effort maritime de la barbarie allemande comme des zeppelins qui n'effrayent plus personne. Un des aspects principaux de cette lutte, aujourd'hui méthodiquement menée par nos marines, c'est la destruction des bases navales que les Allemands ont eu l'habileté d'établir partout où cela était possible. La plus importante, la plus redoutable pour la navigation dans la mer du Nord, la Manche et l'Atlantique est le port de Zeebrugge sur la côte belge, où l'amirauté impériale a exécuté depuis deux ans des travaux considérables et d'où elle menace nos communications avec l'Angleterre, l'Amérique et les pays scandinaves. Zeebrugge c'est le nid de sous-marins d'où partent toutes les expéditions de piraterie que les Boches entreprennent contre les côtes de la France et d'Angleterre, et quand on sera arrivé à le détruire ou à le prendre, on sera bien près de mettre à la raison von Tirpitz et ses corsaires.

Malheureusement, l'entreprise est des plus malaisées, non seulement à cause de la difficulté qu'il y a toujours à attaquer par la mer ou par les airs des fortifications terrestres, mais aussi à cause de la disposition des lieux.

La navigation a toujours été difficile sur la côte belge. Des bancs de sable, disposés par la nature comme de véritables labyrinthes, lui font une défense naturelle. A moins de connaître admirablement les passes, les gros vaisseaux ne peuvent approcher. C'est ce qui fit des ports flamands, dans les guerres d'autrefois, de redoutables repaires de corsaires.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les petits vaisseaux armés en course qui partaient de Dunkerque et d'Ostende firent un mal effroyable au commerce hollandais et quand, par le traité d'Aix-la-Chapelle (1668), Dunkerque eut été cédé à la France, la patrie de Jean Bart fut la base navale la plus redoutable dont la marine royale disposât tour à tour contre l'Espagne, la Hollande et l'Angleterre. M. Henri Malo, l'historien des corsaires français, a raconté les hardis exploits de ces marins de Dunkerque qui, dans les luttes que la France soutint jadis contre les puissances maritimes, firent subir au commerce de l'Angleterre et de la Hollande, aussi bien qu'à leur marine de guerre, des pertes considérables. Que de fois Jean Bart et ses émules, en de petites expéditions rapides et hardies, ramenèrent les convois de l'ennemi dans leur infranchissable repaire gardé par ses canons et ses bancs de sable ! Leurs principaux adversaires étaient alors leurs anciens compatriotes, les corsaires d'Ostende, qui étaient demeurés espagnols, tandis que les Dunkerquois étaient devenus français, tant il est vrai que la nature a fait de cette côte difficile une citadelle naturelle pour les écumeurs de la mer.

Grâce à la conquête de la Belgique, les Allemands disposent aujourd'hui de ces avantages. La victoire de l'Yser a préservé Dunkerque et Calais, mais Ostende et Zeebrugge sont au pouvoir de l'ennemi et, nous le savons non seulement par les écrits des pangermanistes mais aussi par le testament politique de von Bissing, ils tiennent essentiellement à les garder.

Les installations maritimes d'Ostende ont toujours été médiocres ; avant la guerre, ce n'était guère qu'un port de pêche et le point de départ des paquebots assurant le service des voyageurs entre la Belgique et Douvres. A Zeebrugge, au contraire, on avait fait des frais considérables, non dans l'intention d'y établir une importante station commerciale qui eût fait concurrence à Anvers, mais pour y aménager un port d'escale, où les paquebots des grandes lignes allemandes se fussent arrêtés pour y prendre, ou y débarquer, des voyageurs pressés. Léopold II et son ministre, le comte de Smet de Naeyer, à qui il faut faire remonter la paternité du projet, espéraient aussi, par la construction de Zeebrugge, rendre à Bruges, qu'un canal à grande section relie au nouveau port, quelque chose de sa prospérité économique d'autrefois. Le résultat n'avait pas répondu à ces espérances. Le grand trafic commercial continuait à passer exclusivement par Anvers, et ni le *Norddeutsche Lloyd* ni la *Hamburg America Linie* n'avaient consenti à fixer à Zeebrugge une de leurs escales européennes. Ce n'est que depuis la guerre que l'Allemagne a reconnu les avantages de la position de Zeebrugge et l'excellence de ses installations. Il y a une amère ironie dans la destinée de ce port, construit pour compléter l'outillage économique de la Belgique, et qui sert uniquement aujourd'hui à empêcher sa délivrance.

Zeebrugge est un port complètement artificiel. Il se compose essentiellement d'un môle de pierre hardiment jeté dans la mer, qui protège l'entrée du

canal de Bruges et les bassins. Ce môle a été très difficile à construire et a coûté fort cher : plus de 55 millions. Les travaux ont duré environ douze ans. Décrétés par les Chambres belges en septembre 1895, ils furent inaugurés en 1907. Tout un système d'écluses de chasse, fort savamment agencées, est destiné à combattre l'ensablement qui menace tous les ports de la mer du Nord. Au premier abord, il semble donc assez aisé de détruire à coups de canon des installations qu'il fallait protéger contre la mer par des travaux incessants. Mais Zeebrugge est un magnifique travail qui, de l'aveu unanime de tous les techniciens, fait le plus grand honneur aux ingénieurs belges. La jetée de pierre est large, massive et solidement construite en pierres de taille, et, quant aux écluses, chaque fois qu'elles ont été endommagées par les bombardements, les Allemands les ont promptement reconstruites.

Ils ont, en effet, sur place un outillage considérable et toute une armée d'ouvriers spécialistes. Dès que, dans leur poussée sur Calais, ils eurent pris possession de la côte belge, ils comprirent tout le parti qu'ils pourraient tirer de Zeebrugge. Ils commencèrent par en fortifier solidement les abords du côté de la terre. Ostende, qui est en grande partie évacuée, n'est plus en somme qu'une citadelle avancée, destinée à défendre Zeebrugge contre une avance éventuelle des alliés. Quant au port lui-même, il a été entouré d'un formidable réseau de tranchées.

Entre Ostende et ses abords, de nombreuses batteries ont été pour ainsi dire enfouies dans les dunes, à l'abri desquelles on a construit des baraquements en bois soigneusement dissimulés, où logent les soldats d'une armée relativement nombreuse.

La ville est interdite, inaccessible. Un mystère impénétrable plane sur tout ce qui s'y passe. Les ouvriers, les soldats ne quittent pas leurs cantonnements ; il leur est sévèrement interdit de se rendre à Bruges, tant on craint les indiscretions ; quant aux officiers et aux ingénieurs qui, eux, habitent la vieille ville flamande et sont transportés aux chantiers en automobile, ils doivent, paraît-il, prêter le serment de ne rien révéler à qui que ce soit sur la nature de leur travail. Tous les habitants, tous les civils ont été évacués, bien entendu, depuis longtemps.

De la ville de Zeebrugge, telle qu'elle existait avant la guerre et qui, à la vérité, n'était pas très importante, quelques hôtels, quelques usines, quelques quartiers ouvriers, il ne reste, au surplus, pas une maison entière. Les obus anglais en ont eu promptement raison.

Les milliers d'hommes qui sont cantonnés là vivent uniquement dans des abris souterrains, ce qui rend l'observation par avions particulièrement malaisée. Cependant, par des photographies aériennes, par des déserteurs, on connaît assez exactement aujourd'hui les travaux que l'amirauté allemande y a fait exécuter. Il va de soi qu'il ne m'est pas possible ici d'entrer dans le détail ; mais ce que l'on peut dire, c'est que, dès la fin de 1914, plusieurs usines allemandes mobilisées pour la guerre, notamment la *Rombacher Hüttenwerke*, installaient des milliers d'ouvriers spécialistes dans des abris bétonnés.

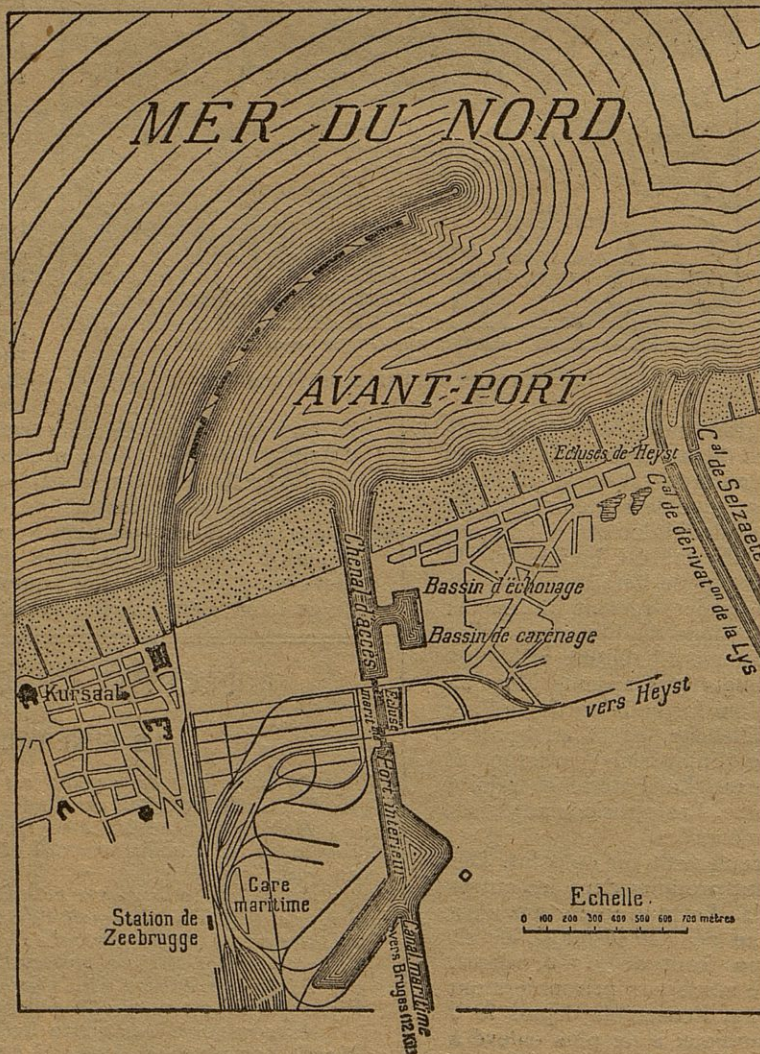
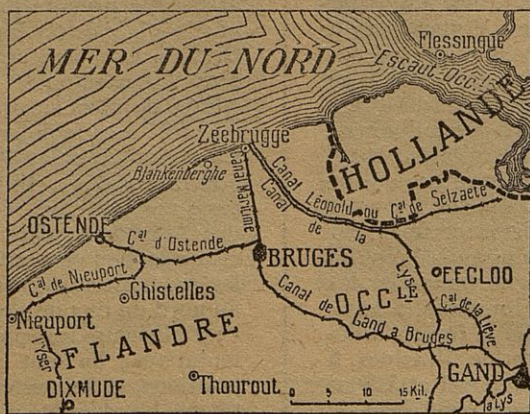
Ces ouvriers ont fait de Zeebrugge une véritable fabrique de sous-marins. Les pièces détachées arrivent d'Allemagne, mais tout le montage se fait sur place. Les sous-marins, une fois construits, sont abrités dans une sorte de tunnel en béton, creusé sous l'eau. C'est de là qu'ils partent pour leurs croisières.

Au commencement de la guerre, il n'y avait à Zeebrugge que de petits sous-marins, dont le rayon d'action était extrêmement restreint et qui ne pouvaient guère sortir de la mer du Nord ; mais depuis que la guerre sous-marine s'est intensifiée, on y construit quelques bâtiments du plus grand modèle et c'est de là que semblent être partis quelques-uns des plus sinistres écumeurs de l'Atlantique.

La solidité des abris bétonnés où se cachent non seulement les sous-marins mais encore les ateliers de montage, la puissance des batteries qui ont été installées le long de la côte font évidemment de l'attaque de Zeebrugge un problème extrêmement difficile à résoudre. Cependant, on a su que plusieurs des bombardements effectués par l'artillerie anglaise ont produit des résultats utiles. Non seulement toute la petite ville, telle qu'elle existait avant la guerre, a été rasée, ce qui rend le séjour à Zeebrugge fort incommode, mais les ateliers de montage, si bien protégés soient-ils, ont été endommagés à différentes reprises, et l'on a su, de source certaine, que plusieurs sous-marins avaient été coulés dans le port.

Les derniers bombardements, effectués à la fois par des monitors anglais et par des avions, ont donné des résultats particulièrement heureux. On a su que le port et les ateliers avaient subi d'importants dégâts et qu'il y avait eu un grand nombre de morts et de blessés. Si, comme on peut l'espérer, une avance de nos armées se produit du côté de Nieuport, le bombardement du nid de corsaires pourra se faire à la fois par terre, par mer et par les airs. Méthodiquement mené, avec les moyens techniques dont nous disposons, il doit arriver fatalement à la destruction de Zeebrugge. Rien ne contribuera davantage à assurer la sécurité de notre navigation et à dissiper les espoirs insensés qui ont été fondés en Allemagne sur la guerre sous-marine.

L. DUMONT-WILDEN.

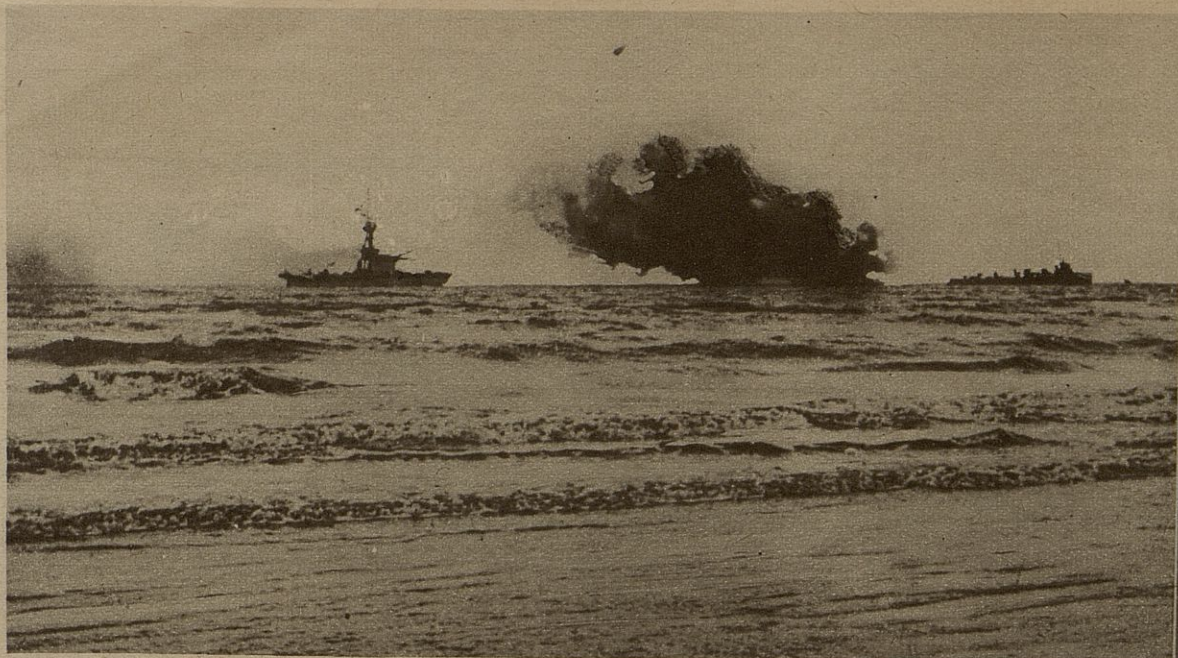


CARTE DU PORT DE ZEEBRUGGE

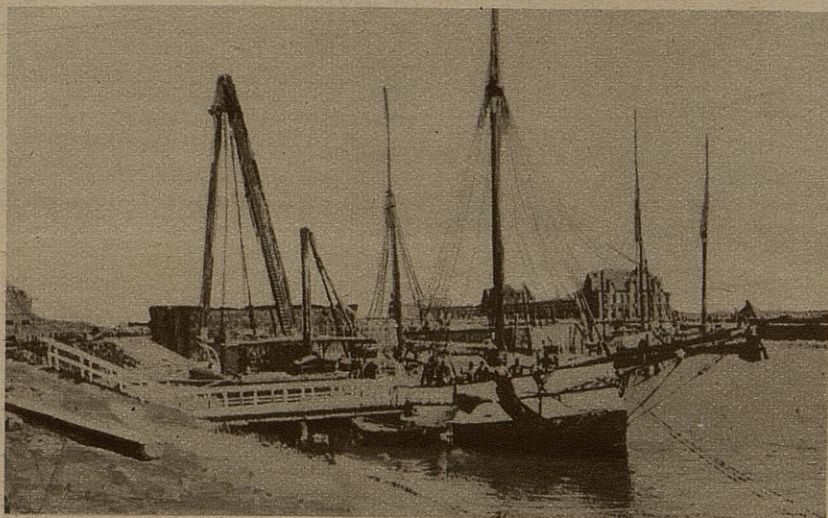
ment à la destruction de Zeebrugge. Rien ne contribuera davantage à assurer la sécurité de notre navigation et à dissiper les espoirs insensés qui ont été fondés en Allemagne sur la guerre sous-marine.



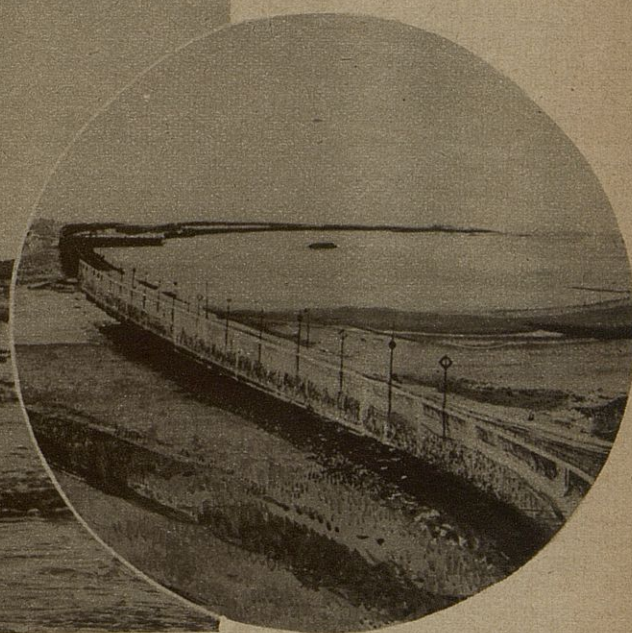
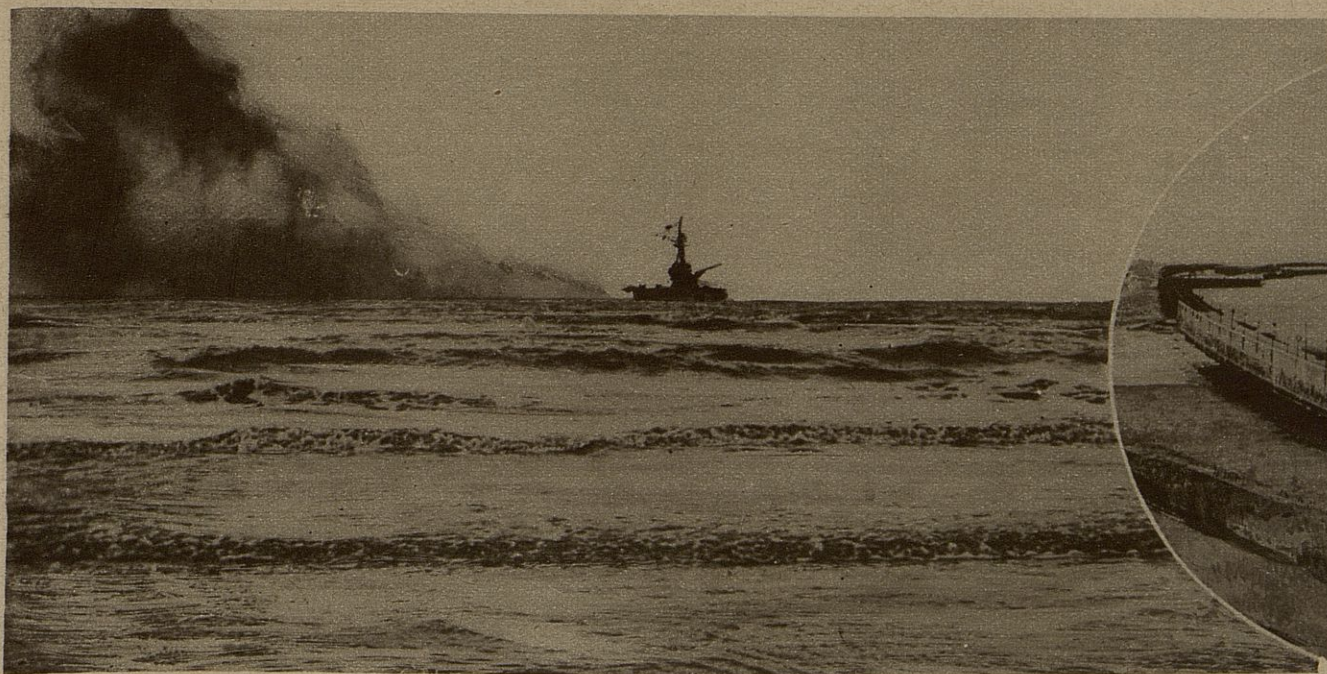
## LE BOMBARDEMENT DU PORT DE ZEEBRUGGE



Pendant que les vaisseaux alliés tiraient sur Zeebrugge à coup presque sûr, les Allemands essayèrent de leur répondre ; mais la brume les empêcha de régler leur tir qui resta sans résultat, le but se déplaçant d'ailleurs continuellement. A droite, le château d'eau de Zeebrugge auquel les Belges, en se retirant, mirent le feu afin qu'il ne pût servir aux Allemands.



Les hardis pilotes de Zeebrugge allaient loin au large dans la mer du Nord à la rencontre des navires qui cherchaient à entrer dans les ports belges. Voici, à gauche, deux de leurs bateaux amarrés à l'entrée du canal. A droite, le pont roulant qui reliait les deux rives du canal et le château d'eau dont on voit l'incendie en haut de la page.



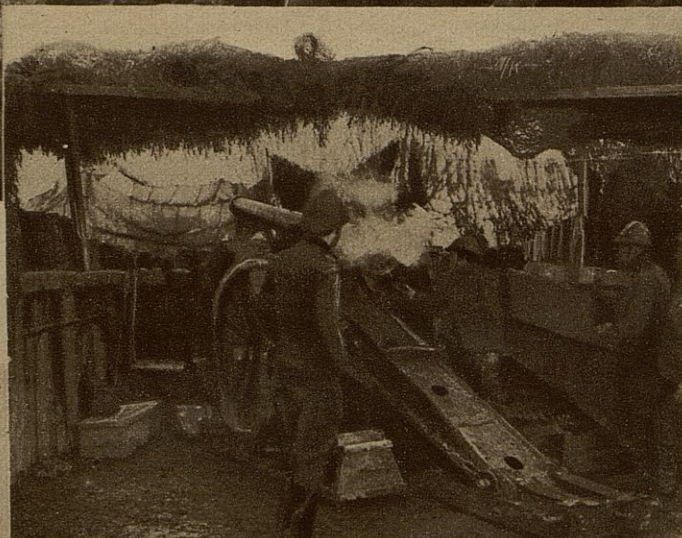
Dans la nuit du 4 au 5 juin, une escadre britannique composée de puissantes unités a concentré pendant une heure et demie sur le port et les ouvrages de Zeebrugge le bombardement le plus violent qu'ait encore subi ce repaire de sous-marins. De nombreux incendies, des explosions, attestèrent que les obus anglais avaient porté. Disons d'ailleurs que les flottes alliées bombardent presque chaque jour ici ou là la côte belge ; voici, à gauche, un navire s'acquittant de cette mission. A droite, c'est une vue du môle de Zeebrugge, construit en pierre, qui protège l'entrée du canal et des bassins : c'est en somme ce môle qui fait de Zeebrugge un port.



## L'ARMÉE BELGE PRÈS DE DIXMUDE



Dans les environs de Dixmude, nos alliés ont utilisé les ruines d'une habitation pour y installer un petit poste. Les pans de murs restés debout ont été renforcés, capitonnés au moyen d'épaisses rangées de sacs de terre, si bien que les défenseurs y pourraient soutenir un siège.



Sur le front belge, la nature du sol sous lequel l'eau apparaît aux premières fouilles ne permet pas de creuser, comme chez nous, des tranchées profondes et compliquées. Là-bas, au lieu de se tenir dans des abris souterrains, les troupes vivent au grand air ; elles s'abritent derrière des retranchements construits à l'aide de béton, ou formés de sacs de terre. On peut, par cette photographie, se figurer la quantité de sacs nécessaire pour établir un retranchement de quelque importance. Celui-ci englobe un cimetière de soldats.

Au milieu de la page : un canon belge de 120 long dissimulé dans un abri de feuillage.



## LA VICTOIRE ANGLAISE DE MESSINES



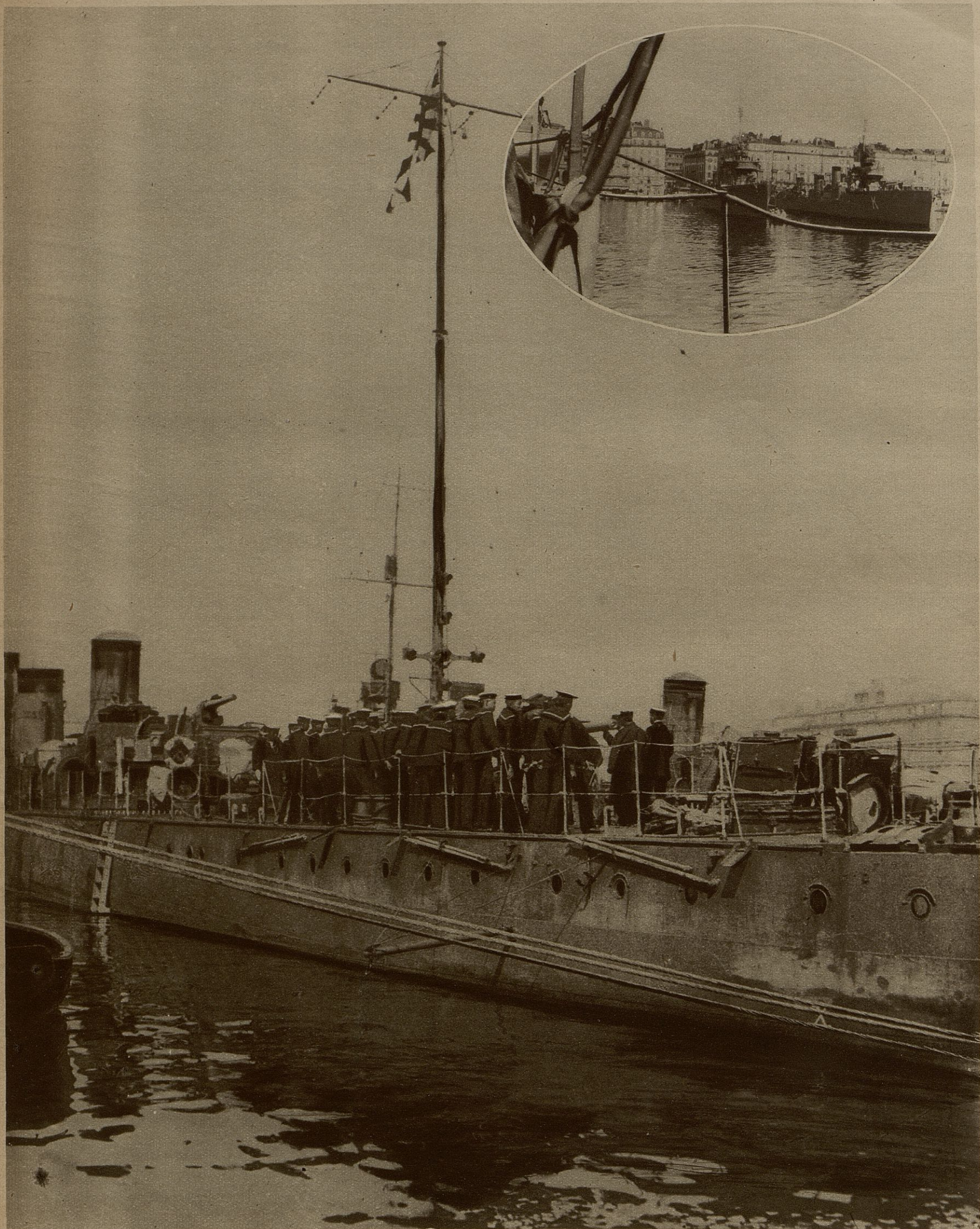
Les défenses accumulées sur la ligne Wytschaete-Messines par les Allemands et les renforts qu'ils y ont amenés ont été pulvérisés par l'artillerie britannique. Dans un seul secteur de ce front, les batteries légères d'une seule division ont déversé sur les Boches 170.000 obus et les batteries lourdes 80.000 gros projectiles en quelques heures. Voici un des canons qui ont travaillé ce jour-là : les servants se sont mis à leur aise ; le plus coquet de l'équipe a relevé le bord de son pantalon, comme s'il pleuvait à Londres.



En Flandre, le 7 juin, les Anglais ont enlevé, de Wytschaete à Messines, une ligne de collines qui étaient sillonnées de tunnels, creusées d'abris dont certains pouvaient contenir 200 hommes et que défendaient un millier de canons. L'armée allemande a perdu là plus de 6.500 prisonniers. Au cours de cette bataille, suivant leur habitude, les Allemands n'ont pas hésité à couvrir d'obus les ambulances : en voici un qui éclate à petite distance d'un poste de secours, indiqué pourtant par le drapeau de la croix rouge.



## LES TORPILLEURS JAPONAIS A MARSEILLE



Les navires de guerre du Japon ne se bornent pas à surveiller, de concert avec les croiseurs britanniques, les grandes routes de l'Océan indien et du Pacifique. Depuis quelques semaines on rencontre dans la Méditerranée un nombre considérable de bâtiments légers battant pavillon japonais ; ils coopèrent avec les marines alliées à la destruction des pirates. Voici, avec tout son équipage, l'un de ces torpilleurs à Marseille ; ils furent amarrés d'abord dans le vieux port, comme on le voit dans le médaillon.



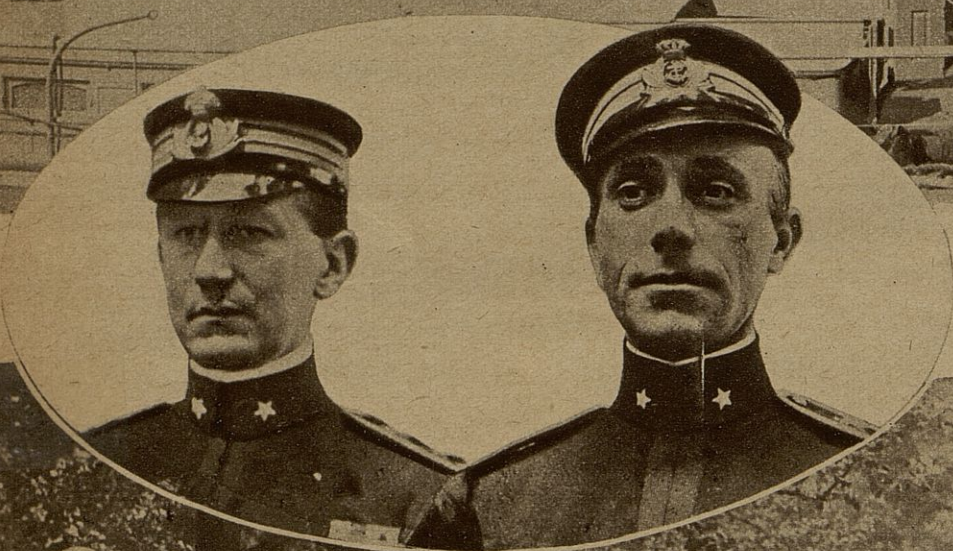
## L'ARRIVÉE DU "PINARD" SUR LE FRONT



Le pinard, que les gens de l'arrière appellent « vin », est un produit dont le poilu ne prononce le nom qu'avec respect. Le poilu fait volontiers le sacrifice de quelques rations de vivres, mais pour un empire il ne laisserait perdre un centilitre de ce divin breuvage. Voici, arrêté dans un village reconquis, le bazar ambulant où se débite la précieuse liqueur ; accourus en foule, les troupiers assiègent le fourgon, chacun tendant sa pièce de quarante sous pour en recevoir un litre qu'il emportera avec mille précautions.



# LA MISSION ITALIENNE EN AMÉRIQUE



*Voici quelques navires de guerre américains dans le port de Charlestown. En avant, sont deux chasseurs de sous-marins du dernier type ; au delà, dix sous-marins, trois cuirassés, puis un navire auxiliaire.*



*La mission italienne auprès de la République des Etats-Unis a débarqué le 10 mai à New-York, où l'avait amenée le paquebot « Saint-Louis ». Cette photographie a été prise au moment où, le 23 mai, elle arrivait à Washington à la résidence mise à sa disposition ; une brillante escorte militaire l'accompagnait. Une foule nombreuse lui a fait une réception enthousiaste. Dans le médaillon sont les portraits : à gauche, du célèbre inventeur Guglielmo Marconi, à qui nous devons la télégraphie sans fil ; à droite, du prince Ferdinand de Savoie d'Udine, qui est à la tête de la mission de nos alliés.*





# JOB

DETECTIVE DE GUERRE

par  
Edmond ÉDOUARD-BAUER

IV

## LES DOIGTS COUPÉS

(Suite)

« Maintenant, ajouta le vieil employé, si vous désirez quelques précisions sur le comte Efenzy, qui est exactement un des plus riches et des plus originaux Magyars hongrois, je puis vous révéler un détail peu connu du vulgaire : c'est que la majeure partie de son immense fortune est constituée par l'exploitation des plus importants placers d'or de la Californie septentrionale, exploitation dont il partage les bénéfices avec un autre associé dont j'ignore la personnalité, et le milliardaire William Clarke, de New-York, qui d'ailleurs est seul en nom dans cette entreprise.

Sur ces mots, M. Lucien se leva et, tout en nous reconduisant jusqu'au seuil :

— Vous voyez que vous pouvez compter sur ma discrétion, puisque je viole pour vous le secret professionnel, me dit-il en souriant tandis qu'il considérait Job d'un air fin.

Un instant après, nous remettons la liasse de titres entre les mains du commissaire de police du cinquième arrondissement, stupéfait d'une telle trouvaille et devant lequel nous persistâmes, malgré toute son insistance, à conserver le plus complet anonymat.

★

« William Clarke, à bord du *Michigan*.

« Prenez dès cet instant les plus sérieuses précautions pour assurer votre sécurité personnelle, votre vie étant très sérieusement menacée. Aussitôt arrivé hôtel International, recevez 22 dès qu'il se présentera. »

L'employé de la T.S.F. pointa soigneusement chacun des mots du message, je payai et nous sortîmes du bureau du télégraphe, Job et moi.

— Maintenant, me dit-il, nous allons pousser jusqu'à la Compagnie pour connaître approximativement l'heure de l'arrivée du *Michigan*.

L'heure d'arrivée était affichée dans un petit cadre *ad hoc*, à côté de la porte d'entrée des bureaux.

— Vingt-trois heures environ, lut Job, soit onze heures du soir ancien style. Il est une heure de l'après-midi. Puisque nous avons eu la précaution de déjeuner dans le wagon-restaurant du train qui vient de nous amener, si nous allons faire un tour sur les quais en attendant le souper.

Nous nous mîmes en route, et, tout en marchant, je repassais dans mon esprit les circonstances qui avaient présidé à notre voyage.

C'était la veille, chez moi ; tout en prenant notre café, nous nous absorbions dans la lecture des quotidiens entassés sur ma table, lorsque Job se leva et se mit à arpenter la bibliothèque avec vivacité. Au bout d'un instant il s'arrêta devant moi.

— Votre congé, monsieur, expire quand ? interrogea-t-il.

— Mais dans un mois environ, Job.

— Avez-vous besoin d'une autorisation pour vous éloigner de Paris ?

— J'ai cette autorisation sur moi.

— En ce cas, nous partirons dès ce soir, si vous le voulez bien, pour aller attendre au débarcadère un illustre financier. Écoutez, en effet, la nouvelle que publie l'*Express* de ce matin.

Et Job me lut ce qui suit :

« Nous apprenons que M. William Clarke, le milliardaire américain, se trouve à bord du paquebot *Michigan*, de la Compagnie Maritime Internationale, qui doit arriver demain en France. La nouvelle du voyage de cette haute personnalité new-yorkaise avait été jusqu'ici gardée rigoureusement secrète. Les événements actuels lui donnent une importance singulière. »

Je poussai ce que je crus un coup de pointe à mon vieil ami :

— Vous connaissez particulièrement M. Clarke ?

Flegmatiquement, Job para et riposta par ce coup droit :

— Je ne l'ai jamais vu, monsieur, pas plus que

je n'avais vu herr Jacob Hellers, pas plus que je n'ai jamais vu et ne verrai certainement plus jamais il signor Gardani...

A ces deux noms, je me levai comme mû par un ressort et, baissant la tête :

— Excusez-moi, Job, je serai toujours le même ; ma maudite curiosité...

— Elle est fort excusable et je ne demanderais pas mieux que de la satisfaire largement, si...

— Si ?...

— Si j'en savais plus long que vous.

Et Job, levant les yeux au ciel, prit un air lugubre et soupira profondément.

Je me rendis compte que, de nouveau, il n'y avait pas à insister, que la piste suivie par Job était probablement rompue et qu'il fallait attendre les événements sans importuner le limier.

Le soir même, nous prenions le train qui devait nous mener au port d'arrivée du *Michigan*.

La journée s'acheva sans incidents notables. Après le souper, Job me proposa un cent de piquet. J'avoue que je n'étais guère à la partie ; je jouais en dépit du bon sens et mon vieux compagnon, riant aux éclats de ma distraction évidente, s'amusait comme un enfant.

L'horloge de l'hôtel s'étant mise à tinter, Job tira sa montre :

— Dix heures, dit-il, en route.

Nous nous levâmes. Au dehors le temps s'était brouillé ; il pleuvait à torrents ; nous rabattîmes les capuchons de nos imperméables et partîmes d'un bon pas par les rues désertes et silencieuses, aux pavés glissants, aux rigoles grossies qui luisaient sous les réverbères clignotants.

La pluie se faisait plus fine. Brusquement, au détour d'une maison, un vent glacé nous fouetta le visage ; l'ombre épaisse des quais immenses était devant nous, à peine piquetée çà et là par quelques

dans le large périmètre éclairé maintenant ; des chaînes et des poulies grinçaient, des treuils à vapeur mugissaient ; les trompes des autos, le roulement des voitures dont les lanternes couraient, comme des lucioles, de la ville invisible et endormie vers le flambouement du débarcadère, les allées et venues des portefaix, des matelots, des garçons d'hôtel, tout cela formait avec l'instant d'avant une transition violente et fantasmagorique.

— Le paquebot est signalé, dit Job.

Nous nous dirigeâmes vers la douane.

En approchant, nous nous heurtâmes à un groupe d'hommes de peine qui travaillaient fiévreusement le long du quai à assujettir avec des cordages une haute et solide barrière de planches.

Job interrogea un des travailleurs.

— Monsieur, c'est par rapport que le paquebot ne va pas pouvoir accoster juste en face de la douane, vu qu'il y a un chaland de charbon qui est amarré là. Alors, comme ça, les passagers vont avoir à faire une cinquantaine de mètres en bordure du bassin, du bas de l'échelle de la coupée du paquebot à la porte de la douane. Alors, comme ça, on met c'tte barrière pour qui s'méle pas à la foule, rapport aux fraudeurs.

Nous attendîmes encore quelques instants ; enfin, dans le lointain, un long mugissement retentit, étouffé d'abord, puis plus net et plus sonore.

— Le *Michigan*, dit Job. Maintenant écoutez-moi bien :

« Cette maudite palissade va certainement nous gêner ; mais je ne vois guère le moyen de la franchir ou de nous introduire dans l'intérieur. Donc nous allons nous placer à l'extrémité où doit aboutir le bas de l'échelle du paquebot. Certainement la coupée sera vivement éclairée. Nous ne quitterons pas des yeux ce passage. Vous connaissez aussi bien que moi les traits, popularisés par l'image, de William Clarke. Aussitôt que vous le verrez ou que vous croirez le voir apparaître, redoublez d'attention. Il va descendre l'échelle et lorsqu'il aura mis le pied sur le quai il passera à deux pas de vous derrière la palissade. A ce moment-là, criez bien distinctement en anglais de façon qu'il vous entende très nettement : « 22 ! attention à vous ! 22 ! » Et courez aussitôt me rejoindre à l'autre extrémité de la barrière, celle qui rejoint la porte de la douane. Est-ce compris ?

— Parfaitement, dis-je.

— Maintenant, attention ! Voici le paquebot : à la grâce de Dieu !

En effet la masse formidable de l'étrave du *Michigan* glissait comme une montagne en marche vers le quai. Son pont illuminé, la triple rangée de ses hublots flamboyants, sa mâture constellée de fanaux et de projecteurs semblaient avoir reculé les profondeurs de la nuit. Les coups de sifflet de manœuvre, le grouillement des passagers tassés le long des bastingages, les cris, les appels, les grincements de chaînes, les sifflements de la vapeur formaient une cacophonie monstrueuse et tourbillonnante qui se calma brusquement, lorsque l'énorme muraille vint accoster le quai en gémissant.

Comme Job l'avait prévu, la coupée était violemment éclairée ; un à un les voyageurs passaient sous cette lumière crue et, tout embarrassés de bagages, s'engageaient, d'un pas hésitant, sur l'échelle qui descendait jusqu'au quai. J'écarquillais les yeux et, redoublant d'attention, je fixais tous ces visages fatigués aux paupières clignotantes sous la clarté violente des lampes à arc. Tout à coup je tressaillis : une sorte de colosse, vêtu d'un ample mac-farlane, à la large face colorée, à la moustache coupée en brosse sous un nez épais que chevauchait un lorgnon à monture d'or, c'était, sans erreur possible, William Clarke en personne.

Il descendit pesamment l'échelle, précédé et suivi de deux gigantesques gentlemen, mi-domestiques, mi-gardes du corps sans doute. Lorsque le trio passa devant moi, je me collai contre la palissade en criant nettement :

— *Twenty-two ! beware ! be on your guard, twenty-two !*

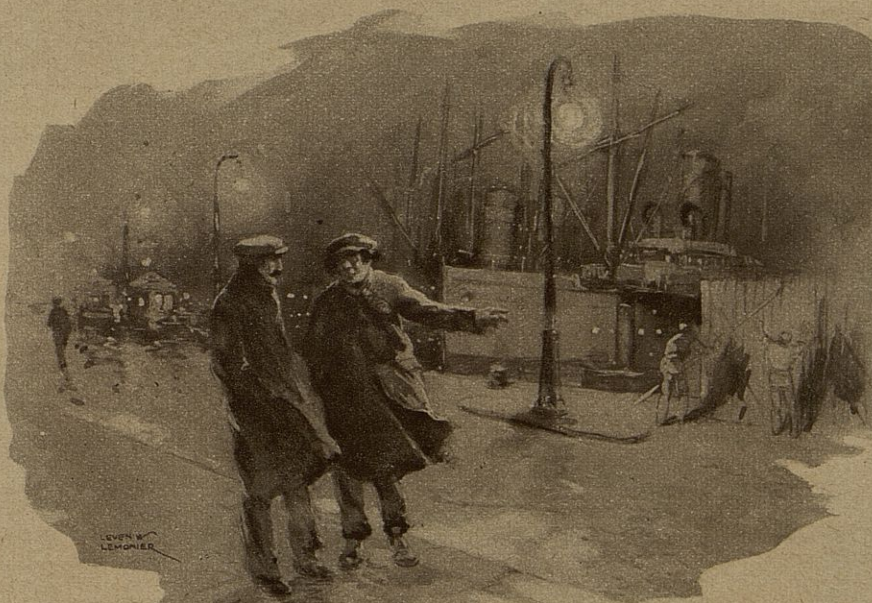
Puis je pris ma course vers la porte de la douane.

J'avais certainement été entendu, car, tout en courant, je tournai légèrement la tête et j'aperçus le buste d'un des deux colosses qui, s'étant soulevé à la force des poignets sur le faite de la barrière, fouillait des yeux l'endroit du quai désert et plein d'ombre d'où j'avais lancé mon avertissement.

Mais, tout d'un coup, un hurlement aigu, dominant le brouhaha de la foule et le fracas du débarquement, déchira l'air avec une telle acuité que je restai cloué au sol.

(A suivre.)

Reproduction et traduction interdites. Copyright by Edmond Edouard-Bauer, avril 1917.



fanalx lointains, par le rougeoiement de quelques lanternes fumeuses. Parfois, le point mauve et tremblant d'une lampe à arc se mettait à frémir au bout d'une antenne invisible ; puis, la lumière jaillissant en gerbes éblouissantes, on apercevait alors, se perdant dans la nuit, le cahos pétrifié des dépôts de marchandises, semblables, sous leurs énormes bâches goudronnées, à des troupeaux de mastodontes au repos, des rames de wagons immobiles, aux portes ouvertes béantes et noires, et la large tache d'ombre de quelque bassin désert ouvrant ses mâchoires de pierre au fond des ténèbres.

Le silence n'était troublé que par le hurlement saccadé et lointain de remorqueurs attardés et par le murmure assourdi de l'océan grondant sous l'averse.

— Diable ! dis-je, il me semble que le port ne se met guère en frais pour recevoir la malle transatlantique. Il est bientôt dix heures et demie et je ne vois pas trace de préparatifs en son honneur. Et d'abord, Job, pensez-vous que nous trouverons dans cette bouteille à l'encre, et à travers le dédale de tous ces entrepôts, le bureau du port de la compagnie et le quai d'accostage du *Michigan* ?

— Patience, dit Job ; la prudence que commandent les incursions aéronautiques de MM. les Boches font que les quais ne doivent être éclairés que le plus brièvement possible... et d'ailleurs voyez.

En ce moment, trouant l'ombre, les éclairs blancs et durs de vingt globes électriques déchirèrent la nuit à quelques centaines de mètres de nous, éclairant cette fois le réseau des innombrables mâtures qui, comme une forêt dépouillée, se pressaient tout au long de la lisière de pierre des quais où se révélaient maintenant les longs hangars de la douane, les bureaux maritimes et les docks s'estompant dans le lointain.

Et presque instantanément une vie trépidante, grouillante, bruyante, se mit à s'activer en tous sens.



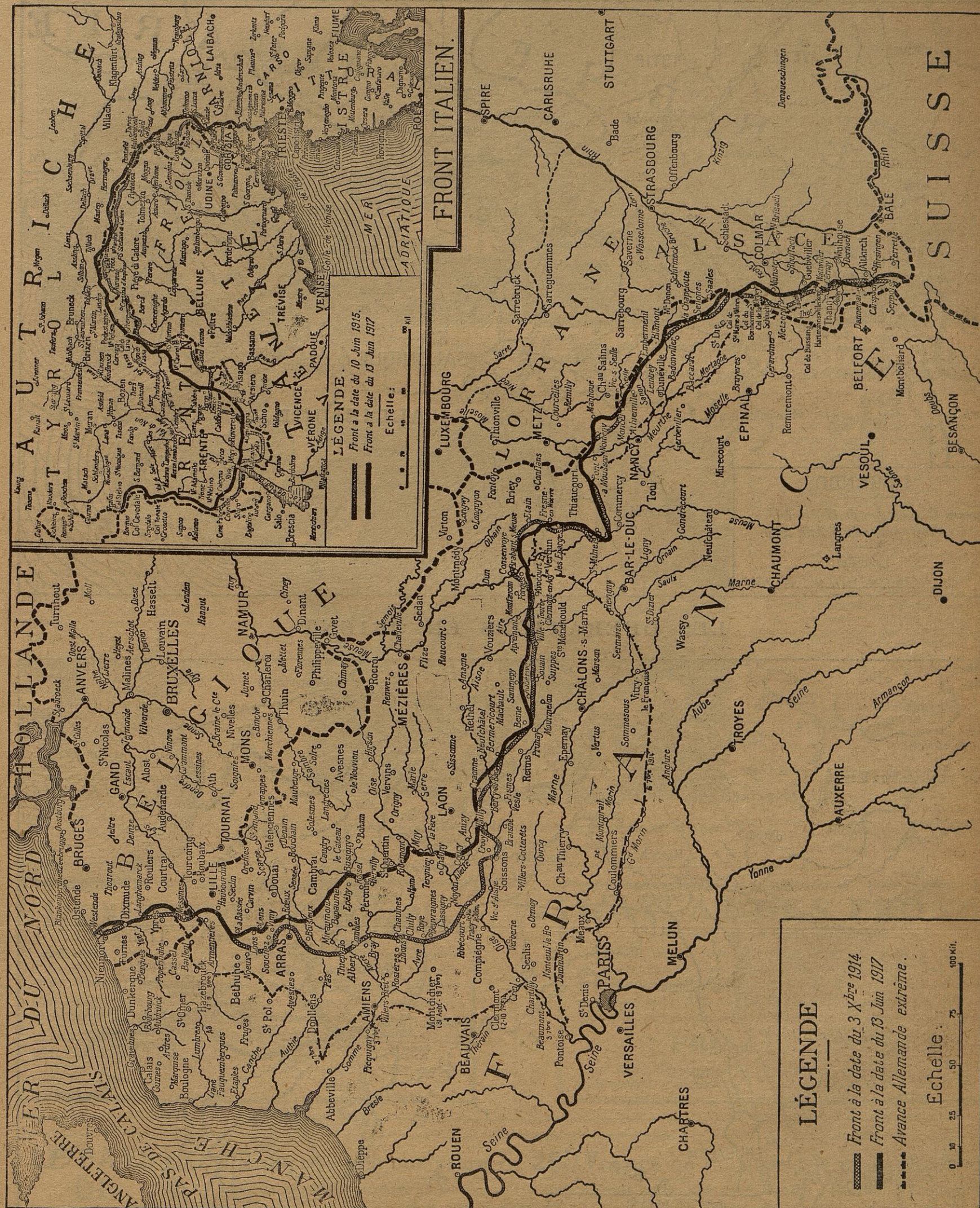
## L'ABDICATION DE CONSTANTIN



Le 12 juin, le roi Constantin a signé son abdication. Voici, en haut de la page, de gauche à droite : le prince Georges, le prince Alexandre, né en 1893, qui succède à son père, et l'ex-roi Constantin. En bas, l'ex-reine Sophie, sœur de Guillaume II, et le prince Nicolas, frère de Constantin ; entre eux, M. Zaïmis. Autour de la table familiale : l'ex-roi, l'ex-reine tenant la petite princesse Catherine, puis le prince Georges, la princesse Irène, les princes Paul et Alexandre, la princesse Hélène.

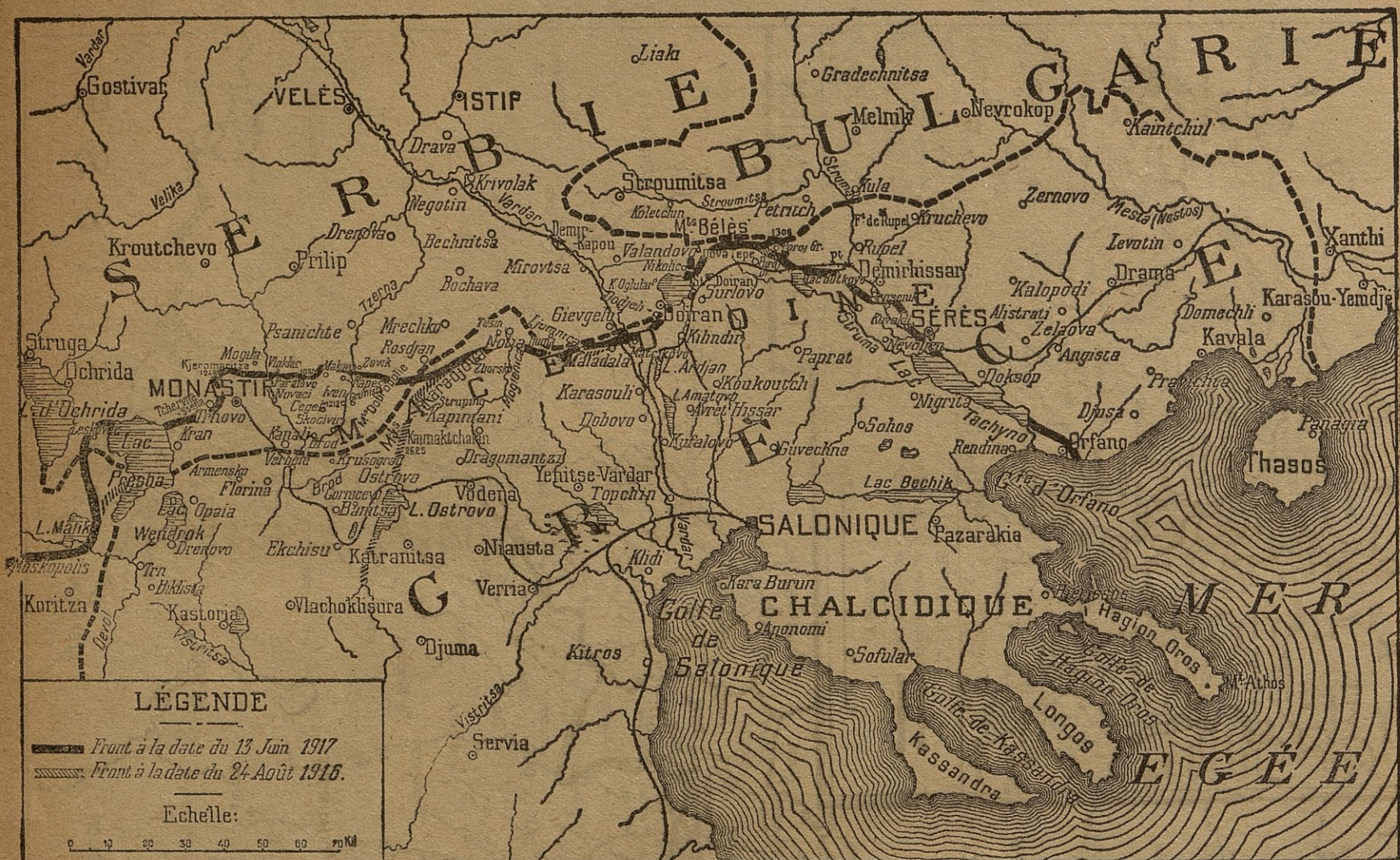


## LA GUERRE EUROPÉENNE (1914-1915-1916-1917)





## LA GUERRE EUROPÉENNE (1914-1915-1916-1917)



## LES OPÉRATIONS EN ORIENT





## UN BATIMENT DES USINES RENAULT S'EST EFFONDRE



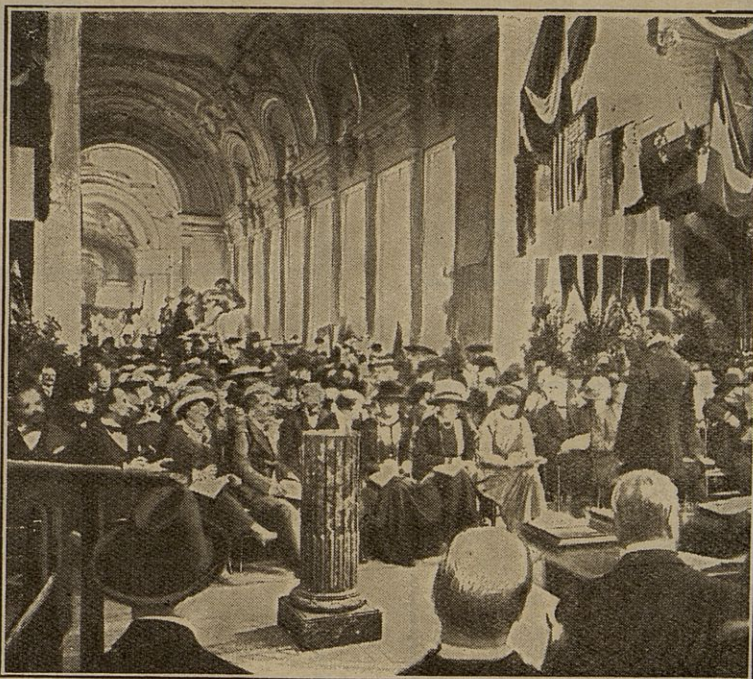
Un grave accident s'est produit le 13 juin aux usines Renault à Billancourt : un bâtiment, haut de quatre étages et couvrant une superficie de 2.000 mètres, s'est effondré ; un millier de personnes y travaillaient ; la plupart purent se sauver à temps, malheureusement on a à déplorer la mort d'une trentaine d'ouvriers ; une soixantaine ont été blessés. On voit ici le déblaiement des décombres.

### SUR LE FRONT ORIENTAL

**FRONTS RUSSE ET ROUMAIN.** — Il n'y a aucun changement sur ces fronts, dont on ne reçoit que de rares et insignifiants communiqués. Il faut signaler cependant un coup de main exécuté le 10 par les Russes dans les Carpathes, au nord-est de Rafalowka. Un assez fort détachement a forcé la ligne de défenses autrichienne, a délogé les ennemis de leurs tranchées, en a tué quelques-uns et a ramené 11 prisonniers. Une autre petite action d'éclat a été accomplie par des éclaireurs le même jour sur une autre partie du front. C'est peu de chose, mais cela prouve que l'inaction commence à peser à quelques-uns de l'armée.

Le général Gourko ayant démissionné a été remplacé dans le commandement des armées du front sud-ouest par le général Denikine, ancien chef de l'état-major général ; Gourko commandera une division.

**MACÉDOINE ET GRÈCE.** — On ne signale sur le front que des actions d'artillerie et l'échec de quelques coups de main ennemis, mais des événements importants se sont passés en dehors de la zone des combats. Nous avons enregistré en son temps la proclamation de l'indépendance de l'Albanie : cette mesure, réalisée par l'Italie d'accord avec tous ses alliés, a eu pour corollaire l'occupation de Janina et de Preveza, en Epire, par les Italiens.



La vente aux enchères des objets d'art réunis par le Syndicat de la presse en faveur des "Eprouvés de la guerre".

En Thessalie on était à la veille de la récolte, qui était impatientement attendue car cette province est le principal fournisseur de blé de tout le pays, où le maintien du blocus par les alliés réduit la population à une grande gêne alimentaire. Il était à craindre que le gouvernement royal ne fit accaparer ou enlever les récoltes au seul profit de ses partisans. Afin de pouvoir exercer sur la région un contrôle plus effectif, le chef de l'armée d'Orient a fait occuper une partie de la Thessalie : nos troupes sont entrées le 12 à Larissa. Un conflit avec la garnison, causé par la félonie d'un colonel grec, nous a coûté 6 morts dont 2 officiers et une vingtaine de blessés. Les traitres ont été rudement châtiés par nos troupes. Partout ailleurs nos soldats ont été acclamés par la population, qui a profité de leur présence pour déposer les autorités et proclamer la déchéance du roi. L'isthme de Corinthe a été également occupé par nous.

D'autre part, comme la situation politique restait toujours inquiétante et que le jeu de la cour se révélait de plus en plus dangereux pour nos intérêts, les gouvernements alliés, résolus à en finir une bonne fois avec toutes ces questions irritantes, ont donné à un haut commissaire commun la mission d'aller les régler sur place. C'est à un homme d'Etat français, M. Jonnart, qu'elle est échue.

M. Jonnart n'a pas perdu de temps. Arrivé en Grèce le 9 juin, il avait obtenu dès le 12 la seule mesure capable de rétablir les affaires, c'est-à-dire l'abdication du roi.

### NOTRE PRIME

#### AGRANDISSEMENT PHOTOGRAPHIQUE

Pour avoir droit à cette prime d'une valeur de 25 francs, il suffira d'envoyer au PAYS DE FRANCE avec la photographie à agrandir, **trois bons-primés**, dont le premier paraît dans ce numéro, à la dernière page des annonces, en y joignant en mandat-poste le montant de la commande, suivant conditions indiquées sur ce bon. Les photos défectueuses ou à transformer seront acceptées avec un léger supplément de prix, suivant les difficultés du travail à exécuter.

La deuxième série des trois bons nos 134 135 et 136 sera encore valable jusqu'au 30 juin 1917.

VIENT DE PARAÎTRE

#### L'ATLAS DES FRONTS

Édité par LE PAYS DE FRANCE

Cet Atlas, qui fait suite à l'Atlas de Guerre et où figurent tous les fronts européens, comprend : **56 CARTES** et un **RÉPERTOIRE ALPHABÉTIQUE** permettant de retrouver instantanément aussi bien sur l'ATLAS DES FRONTS que sur l'ATLAS DE GUERRE toutes les localités citées dans les communiqués officiels.

**PRIX : 1 FR. 50 (franco)**

En vente dans toutes les librairies et au PAYS DE FRANCE, 6, boulevard Poissonnière.

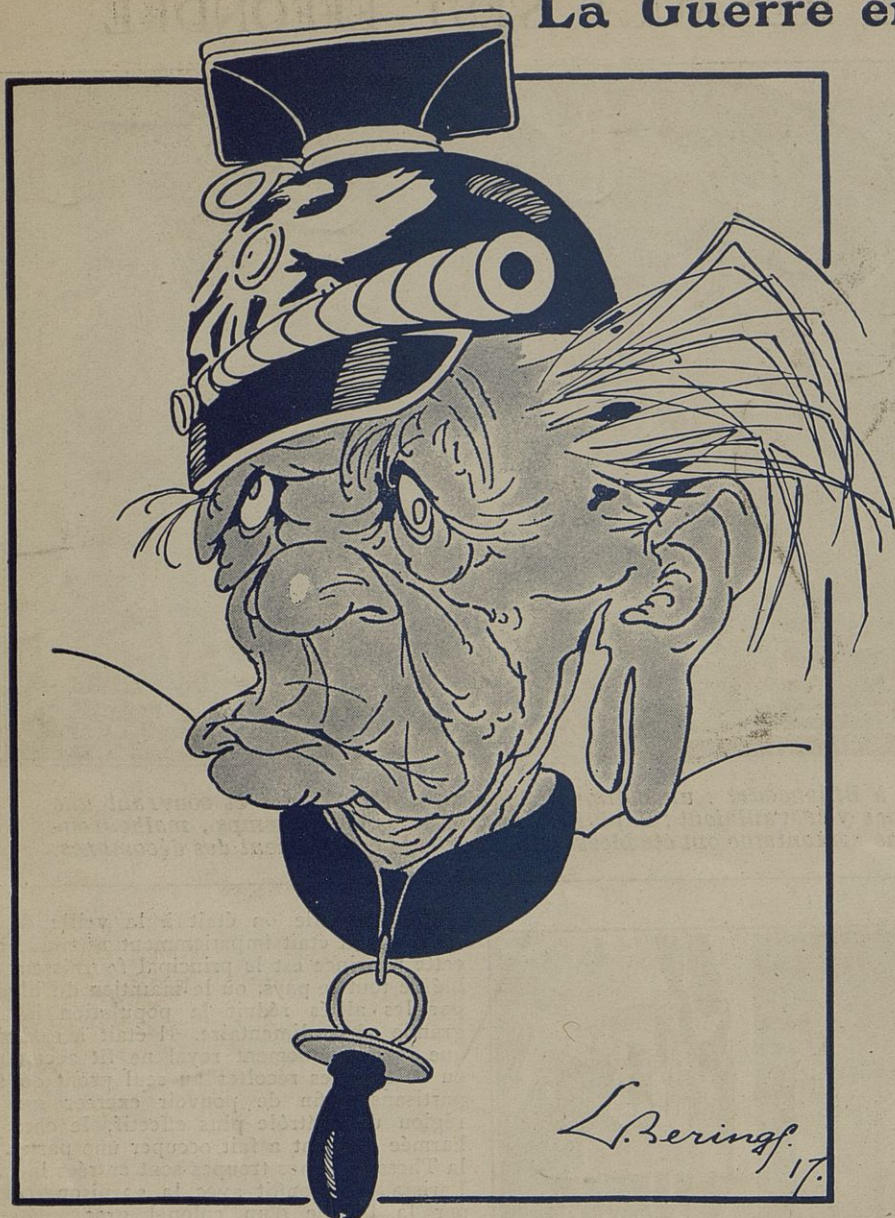
**LE PAYS DE FRANCE** offre chaque semaine une prime de **250 francs** au document le plus intéressant.

La prime de 250 francs attribuée au fascicule n° 139 a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au document paru en bas de la page 2 et intitulé : « La conquête du plateau de Craonne ».

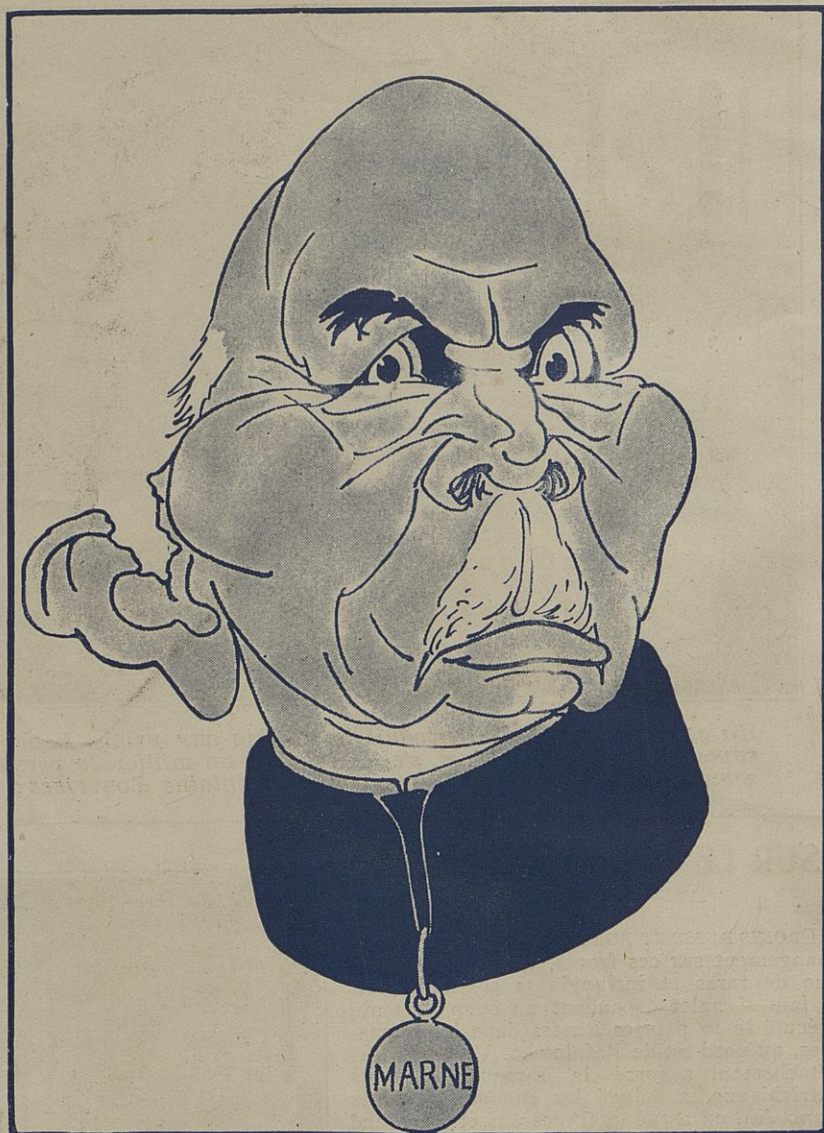
Rappelons que pareille attribution est faite chaque semaine à la photographie la plus intéressante du fascicule en cours de publication.



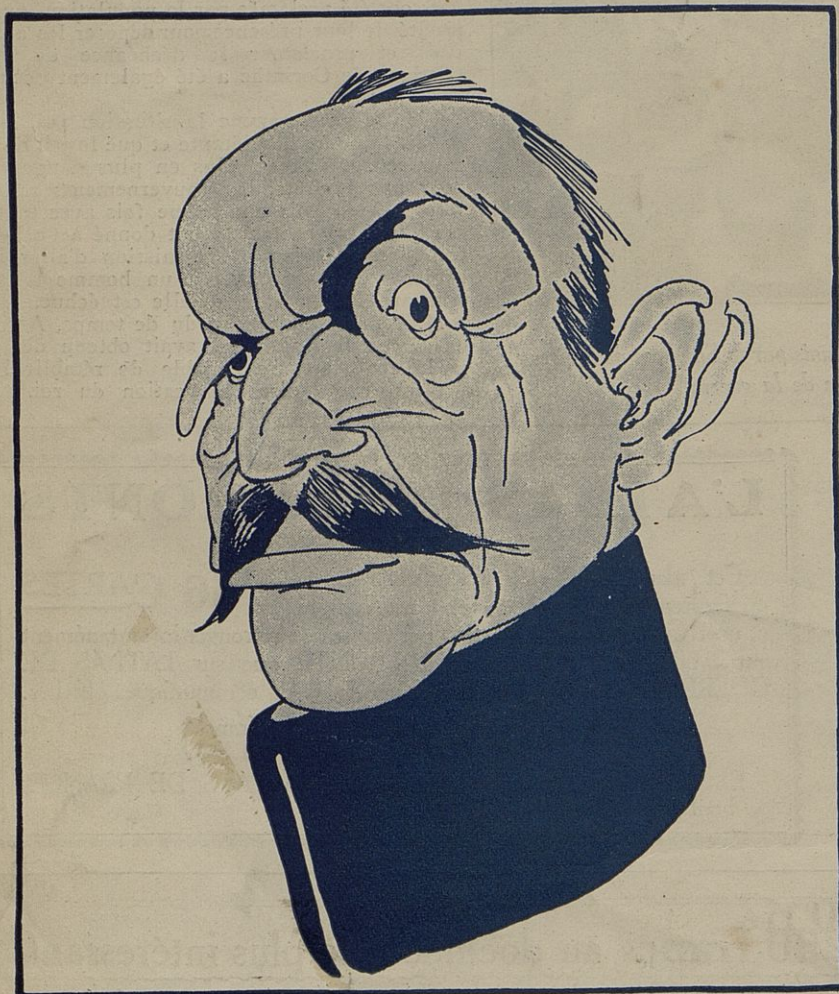
# La Guerre en Caricatures



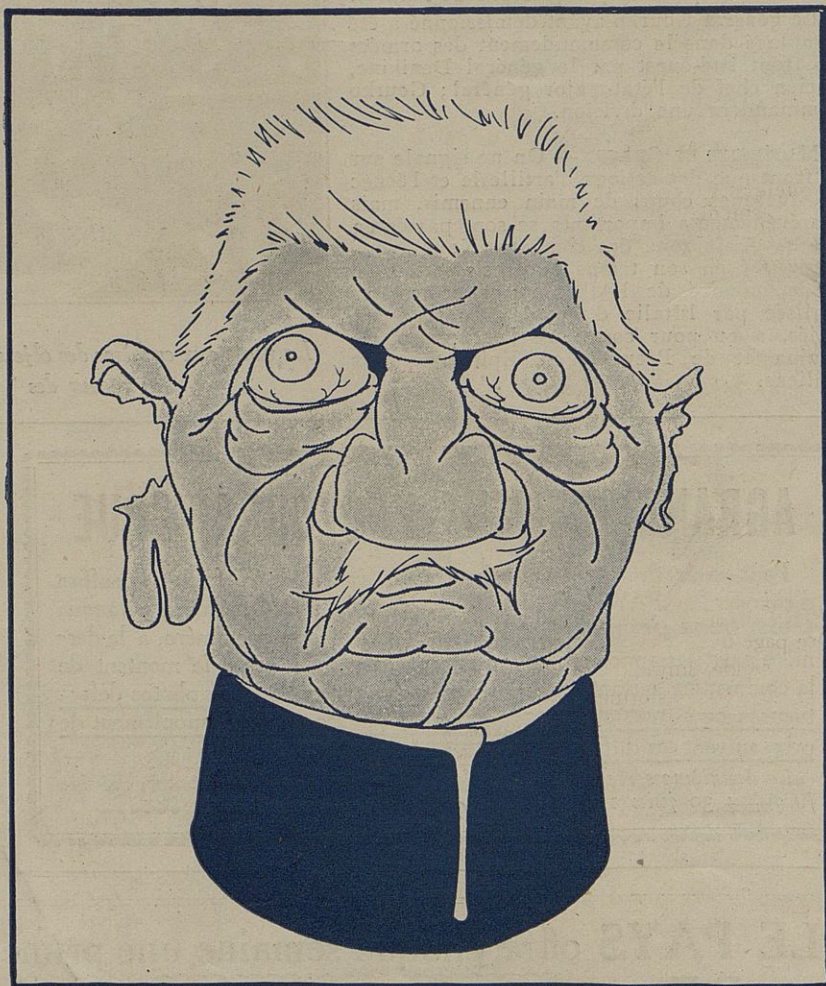
Maréchal HAESELER



VON KLUCK



VON STEIN



VON BULOW

## LES OREILLES FENDUES