

LE PAYS DE FRANCE

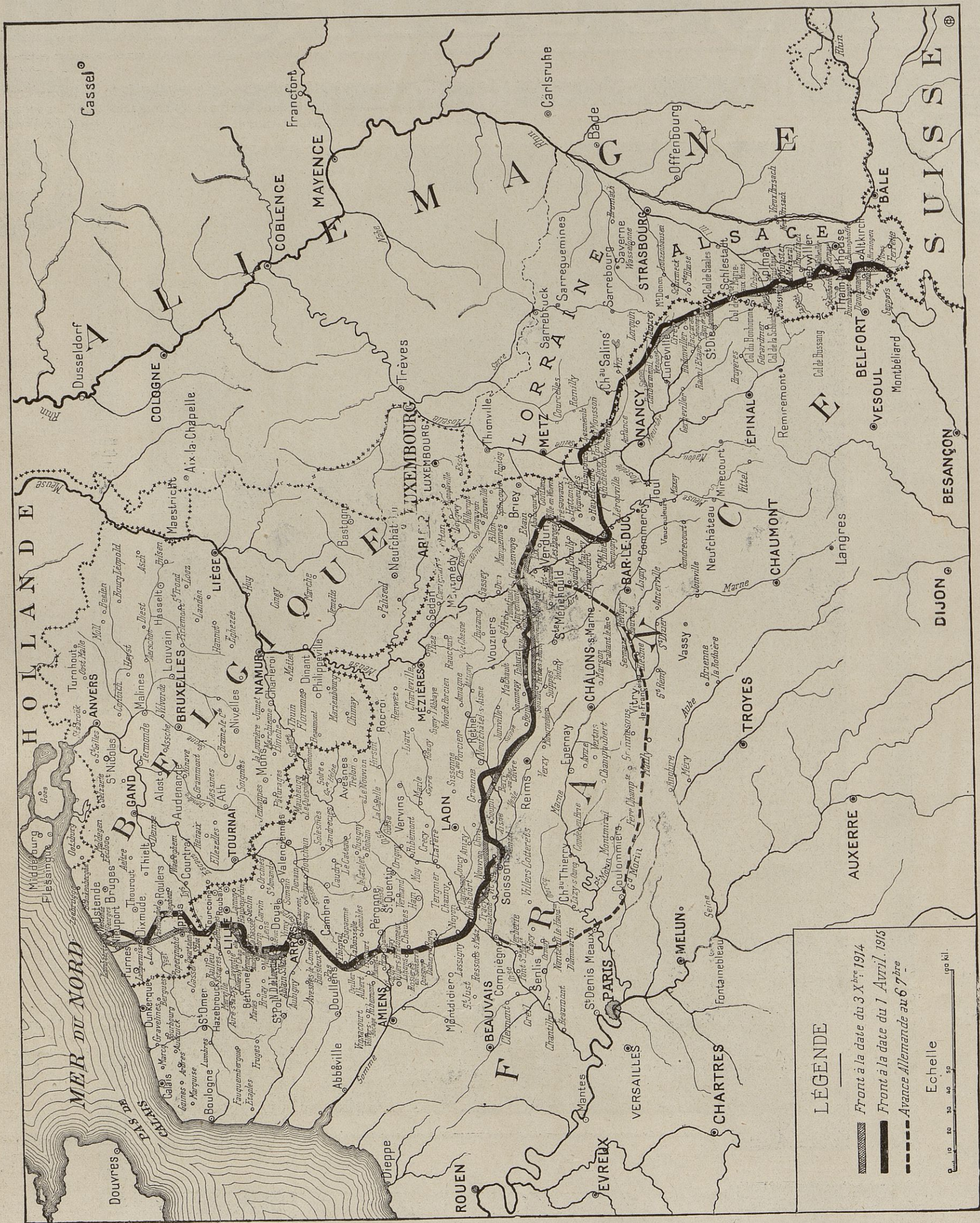


Nicolas II
EMPEREUR DE RUSSIE

Organe des
ÉTATS
GÉNÉRAUX
DU
TOURISME

Édité par
Le Matin
2, 4, 6
boulevard Poissonnière
PARIS

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915



LE FRONT OCCIDENTAL (d'après les Communiqués officiels)

LA SEMAINE MILITAIRE

DU 25 MARS AU 1^{er} AVRIL

SAUF dans l'Est, où se sont produites quelques actions intéressantes, la parole n'a été qu'au canon sur presque tout le front. En Champagne et en Argonne, nos troupes ont consolidé les gains qu'elles avaient réalisés la semaine précédente : le président de la République est allé les visiter et leur porter les remerciements et l'admiration de la France pour leur héroïque vaillance.

En Belgique, combats d'artillerie ; nous avons progressé au nord de Saint-Georges, tandis que les Allemands ont en vain canonné les ponts jetés sur l'Yser ; ils ont continué à bombarder les ruines de Nieuport-ville et de Nieuport-bains. Les aviateurs belges ont lancé des bombes sur le camp d'aviation de Ghisteltes.

Dans le secteur occupé par l'armée anglaise, d'Ypres à la Lys, rien n'a été signalé.

Plus au sud, les Allemands ont encore prononcé une attaque contre notre position de Notre-Dame-de-Lorette ; ils ont subi un échec de plus. Pour se venger, ils ont de nouveau bombardé Arras avec des obus de tous calibres : un commencement d'incendie a été rapidement éteint. A la Boisselle, guerre de mines et de sapes ; nous y montrons notre supériorité.

Dans la vallée de l'Aisne, duel d'artillerie.

En Champagne, ainsi que nous l'avons dit, le calme a été presque complet ; toutefois, le 25 mars, les Allemands ont prononcé trois attaques sur la cote 196 que nos troupes avaient si brillamment enlevée ; ces attaques ont été repoussées. Depuis, l'artillerie seule a donné, surtout dans la région de Beauséjour.

L'action qui se poursuit en Argonne se lie de plus en plus avec celle que nous menons en Champagne. Les communiqués officiels ont signalé, le 31 mars, un combat d'artillerie du côté de Ville-sur-Tourbe, située au sud-est de Massiges ; c'est là que la vallée de la Tourbe rejoint celle de l'Aisne.

En Argonne, l'activité a été incessante, surtout dans la zone de Bagatelle, située au cœur du bois de la Gruerie, sur une route forestière conduisant de la Harazée à Varennes. Les Allemands ont attaqué à Fontaine-Madame ; ils ont été repoussés. Dans ces bois de l'Argonne, coupés de ravins escarpés, les lignes des deux adversaires sont si rapprochées qu'on se lance des grenades d'une tranchée à l'autre ; c'est ainsi qu'un lance-bombes allemand, atteint par une de nos grosses bombes, a été projeté dans nos lignes. Nous avons enlevé des tranchées et fait des prisonniers.

Les Allemands ont recommencé leurs attaques au nord de Verdun. Le 25 mars, deux tentatives sur le bois de Consenvoye et au bois des Caures ont été facilement repoussées par les troupes de couverture de notre forteresse de l'Est. Le bois de Consenvoye est situé sur une croupe qui domine la Meuse de 200 mètres, entre le village de Consenvoye et la petite ville de Domvillers ; le bois des Caures, que traverse la route de Verdun à Longuyon, est séparé du bois de Consenvoye par une large clairière ; il va finir à Ornes que dominent les hauteurs des Deux-Jumelles où nos troupes remportèrent un brillant succès. A 7 kilomètres du bois des Caures se trouve le fort de Douaumont qui a reçu dernièrement quelques obus ; cette tentative de bombardement a été aussitôt arrêtée par notre artillerie.

Sur les Hauts-de-Meuse, de vifs combats ont eu lieu aux Eparges et près de Marchéville ; nous avons repoussé les attaques de l'ennemi aux Eparges, et à Marchéville, après avoir enlevé 300 mètres de tranchées, nous en avons reperdu une partie. Cette avance de nos troupes est fort intéressante, car Marchéville est à 6 kilomètres à l'est des Eparges, près de la grande route de Verdun à Metz, et dans la direction de la gare importante de Conflans-en-Jarnisy sur la ligne de Nancy à Mézières.

Nouveaux succès pour nos troupes en Lorraine ; au bois le Prêtre, nous avons progressé, et des combats favorables à nos armes se sont pro-

duits sur la route de Régnéville-en-Haye ; l'auberge de Saint-Pierre, dont a parlé le communiqué du 30 mars, se trouve à l'embranchement des routes de Pont-à-Mousson à Thiaucourt et de Pont-à-Mousson à Saint-Mihiel par Apremont. Dans la nuit du 30 au 31, l'ennemi a attaqué avec plusieurs bataillons dans le bois le Prêtre, et il est parvenu à reprendre, un moment, partie du terrain qu'il avait perdu. Mais nous sommes revenus à la charge, et nous avons délogé les Allemands, conservant ainsi tout notre gain.

En Alsace, nous avons remporté un brillant succès par la prise de l'Hartmannswillerkopf, succès que les Allemands ont eux-mêmes enregistré dans leur communiqué officiel.

L'Hartmannswillerkopf est une montagne haute de 956 mètres, qui domine la plaine où s'étale Cernay et la vallée de Guebwiller ; à sa base se trouve le village d'Hartmannswiller, distant de 2 kilomètres et demi de la petite ville de Soultz.

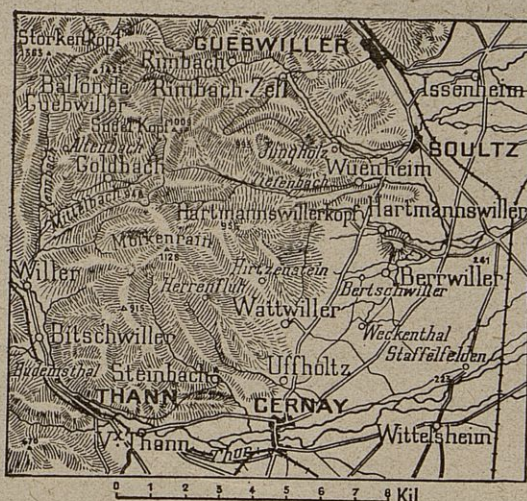
Les Allemands s'étaient emparés de cette position le 19 janvier, et s'y étaient fortement installés. Grâce à la bravoure, à la ténacité de nos Diab-les-Bleus, auxquels on avait adjoint quelques troupes d'infanterie, la

position nous est revenue, et nous y avons installé de l'artillerie. Dans les divers combats qui nous en ont rendus maîtres, les Allemands ont subi des pertes qui ne sont pas inférieures à huit mille hommes.

Par ce beau succès, notre situation stratégique se trouve considérablement améliorée dans cette région ; nous menaçons ainsi le flanc gauche de la subdivision allemande qui opère par le vallon de Rimbach contre le Sudelkopf, et surtout nous dominons les lignes de ravitaillement ennemies qui courent dans la plaine de Soultz à Uffholtz, de Bollwiller, célèbre par ses pépinières, à Cernay et à Wittelsheim.

Tandis que nos soldats font preuve d'une si belle audace, les Boches se servent de nouveau de liquides enflammés qu'ils lancent sur nos tranchées ; c'est ce qu'ils ont fait au Richackerkopf.

Cette férocité, ils la montrent aussi dans la guerre de pirates qu'ils continuent dans la mer du Nord et dans la Manche ; ils ont encore torpillé et coulé plusieurs bateaux de commerce, dont deux appartenant à la Hollande. La destruction du vapeur anglais *Falaba* a mis le comble à l'horreur et à l'indignation ; après l'avoir torpillé, le sous-marin allemand n'a porté aucun secours aux passagers, et cent onze victimes ont péri dans les flots, aux rires des marins allemands à jamais déshonorés.



LA POSITION DE L'HARTMANNSWILLERKOPF

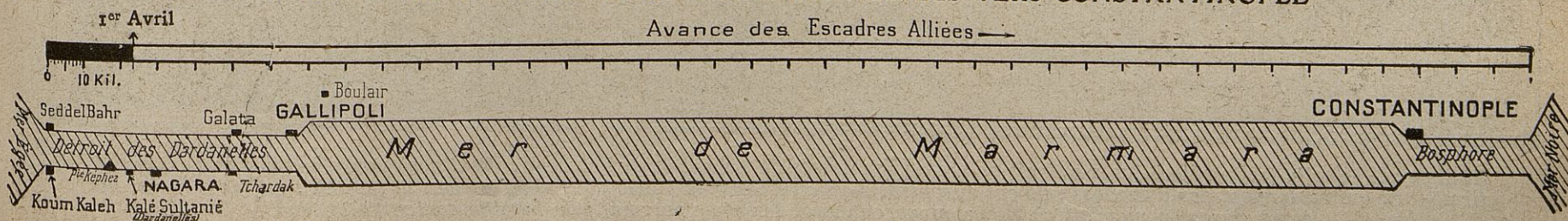
LE BOMBARDEMENT DES DARDANELLES

Le temps s'étant remis au beau, les escadres alliées ont repris le bombardement des forts intérieurs du détroit des Dardanelles. Le grand cuirassé anglais *Queen-Elizabeth*, embossé dans le golfe de Saros, a lancé, par tir indirect, ses obus sur le fort de Kilid-Bahr. De leur côté, les cuirassés des deux escadres sont entrés dans le détroit et ont bombardé les défenses turques ; puis, dirigeant leur feu contre les hauteurs fortifiées de la presqu'île de Gallipoli, ils les démolirent presque entièrement.

Le 28 mars, se produisait une action de la flotte russe, qui a provoqué un enthousiasme général en Russie : la flotte de la mer Noire a bombardé les forts extérieurs et les batteries du Bosphore sur les deux côtés.

Cette intervention de la flotte russe est d'un heureux présage pour la suite des opérations engagées par les alliés, et comme effet moral, et comme effet direct ; le forçement du Bosphore est chose très ardue et peut-être impossible ; mais l'action de la flotte russe peut être le prélude d'un débarquement de troupes sur les côtes turques de la mer Noire.

TABLEAU DE LA MARCHE DES ESCADRES ALLIÉES VERS CONSTANTINOPLE



EN BELGIQUE



Nos vaillants amis Belges transportent, au moyen de barques de pêche, leurs mitrailleuses le long de la côte de la mer du Nord. Aussitôt débarquées, un attelage de chiens les emmène vers la ligne de feu ; ces braves bêtes qui étaient utilisées, pendant la paix, par les populations de la Belgique, leur rendent encore les plus grands services.



Sur la place de cette petite ville belge, ne dirait-on pas une kermesse de Rubens ou de Téniers ; ce sont nos soldats, fantassins, zouaves et tirailleurs qui reviennent des tranchées ; ils ont durement combattu dans les dunes ; les voici joyeux de prendre quelques jours de repos, jusqu'au moment où ils retourneront, avec le même entrain, à la bataille contre l'Allemand.

EN BELGIQUE



Bombardée presque chaque jour par les Allemands furieux de n'avoir pu s'en emparer, la petite ville belge ne présente plus qu'un monceau de ruines et de décombres ; sous la pluie d'obus, les maisons se sont effondrées ; les rues et les places sont couvertes de débris de toutes sortes ; des fabriques, naguère prospères, sont bouleversées de fond en comble ; les chapelles, les églises ne sont pas davantage épargnées par les modernes barbares. Que de crimes seront au compte des armées allemandes dans ce coin de la Flandre, crimes contre les personnes, crimes contre les choses ! Tout cela se payera un jour, qui n'est plus bien lointain.



Cette partie de la Flandre a été, depuis des siècles, le théâtre de luttes intestines ou de combats avec l'envahisseur ; jamais les populations ne se sont découragées ; après le départ de l'ennemi, elles sont revenues, et avec une inlassable obstination, elles ont relevé leurs ruines, réparé les désastres, repris leur vie de travail. Cette fois encore, l'ennemi s'est arrêté là ; il n'a pu franchir définitivement l'Yser ; il a été refoulé avec des pertes énormes. Son offensive est maintenant enrayée. Caché dans ses tranchées, il résiste encore ; mais, sous la poussée grandissante des alliés, il devra reculer jusqu'au moment où la Belgique sera délivrée.



Aucune des rues de la petite cité flamande n'est restée indemne ; partout les obus allemands ont causé des ravages ; sous leurs éclats, les façades ont été éventrées, laissant à nu un chaos de poutres et de plafonds, qui fut l'intérieur de ces paisibles maisons.

Là aussi s'élevait une maison abritant de pacifiques travailleurs ; l'obus a tout enfoncé ; du toit, des étages, voilà ce qu'il reste. Dans tout ce bouleversement, une photographie, accrochée au mur d'une chambre, n'a pas souffert alors que le mobilier était pulvérisé.

LA CAMPAGNE DE FRANCE

1915⁽¹⁾

Commandant B. de L., Breveté d'état-major.



GÉNÉRAL DUBOIS

LA GUERRE DE TRANCHÉES

2^e SECTEUR :

DE L'OISE A LA MEUSE

Ce grand secteur qui s'étend de l'Oise à la Meuse et court horizontalement sur une partie de l'Aisne, pour ensuite traverser l'Argonne, a été le théâtre de combats sanglants et de profondes modifications dans le développement de la longue ligne de tranchées.

De l'Oise à Soissons, rien à signaler ; on occupe la rive droite de l'Aisne, on s'est retranché dans la forêt de Laigle, on tâche de prendre pied sur le plateau, à l'ouest de Laon ; mais le terrain se prête difficilement à l'attaque ; la charnière du grand angle ne bougera pas en janvier et février. A Soissons même, un combat local, qui s'est déroulé du 8 au 13 janvier, paraît assez important pour qu'on le signale particulièrement. Mais c'est toujours un combat local ; sur ce point, les Allemands gagnent du terrain et reviennent occuper les bords même de l'Aisne, s'approchant de la ville de Soissons à une distance de 1.500 mètres, et se maintenant un instant dans le faubourg de Saint-Paul.

La malheureuse ville de Soissons sera bombardée les 9 et 19 janvier, les 9 et 22 février.

L'AFFAIRE DE SOISSONS

L'affaire de Soissons, car on ne saurait donner d'autre nom à ce combat local, dont on a exagéré, sur le moment, l'importance, s'est passée du 8 au 13 janvier. Ce fut là comme ailleurs une lutte journalière, pied à pied, pour arriver à un gain partiel sur le front de la bataille, pas autre chose ; commencée par nous dans un but offensif sur une prise de position — les côtes dominantes les routes de Soissons à Laon et à Saint-Quentin — elle se termina par un succès local obtenu par l'adversaire ; mais un succès localisé, puisque la progression en avant fut enrayée de suite et ne put se produire au delà de l'Aisne, dont toute la rive gauche resta en notre position.

Nous occupons sur la rive droite de l'Aisne, au nord de Soissons, les pentes assez raides qui descendent du plateau de Laon sur cette rivière ; les éperons qui s'avancent vers Celles, Missy, Crouy, Pasly, au nord-est et au nord de Soissons, étaient en notre possession ; plus particulièrement, nous avions lutté dès le commencement de janvier pour l'occupation des deux points importants : la cote 132 et le plateau de Vrégnny qui commandaient les deux routes aboutissant à Soissons et provenant, la première de Laon, la seconde de Saint-Quentin par Crouy-le-Château.

Le profond ravin de Bray, par où passe la voie ferrée de Laon à Soissons, était également en notre possession.

Pour compléter l'ensemble de cette occupation, nous avions projeté la marche plus au nord, vers les deux points signalés.

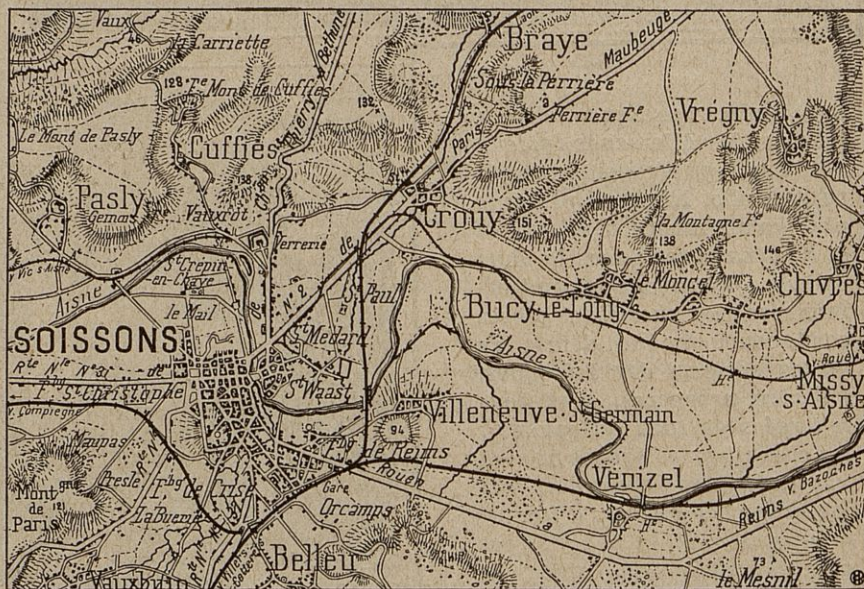
Le 8 janvier, nos attaques avaient été heureuses ; renouvelées le 9, puis le 10, notre avance se faisait sentir. Nous avions engagé environ trois brigades : une sur la cote 132, une sur la ferme de Ferrière, une vers Vrégnny. Nos efforts avaient été couronnés de succès et, malgré les renforts constants des Allemands qui voyaient dans notre offensive sur ces points une marche dangereuse dans la direction de Laon, nous nous maintenions sur nos positions.

Le 10 au soir, la crue de l'Aisne se développa ; les pluies persistantes

dans la région avaient grossi démesurément cette rivière, et les ponts de fortune, jetés d'une rive à l'autre et par où nous recevions nos renforts, avaient été endommagés. Les passerelles établies entre Venizel et Soissons n'étaient plus utilisables ; l'eau arrivait au tablier de ces passerelles. L'ennemi s'était rendu compte de la situation ; dès le 11, il redouble ses attaques ; le 12, des renforts lui arrivent.

Le 13 janvier, malgré cette situation critique, nous avons conservé la cote 132 et nous tenions, entre Ferrière et Vrégnny, la crête du plateau, quand une nouvelle crue de l'Aisne signalée, emporta les passerelles de fortune, ne laissant à notre disposition que le pont en pierre de Venizel et celui de Soissons pour communiquer sur les deux rives en cet endroit. Il fallut songer à la retraite ; elle se fit en très bon ordre, protégée par notre artillerie placée sur les hauteurs de la rive gauche, vers Belleu et au Mesnil, et qui arrêta l'ennemi dans sa marche en avant.

Les Allemands purent s'avancer jusqu'à Saint-Paul, hameau situé à 1.500 mètres au nord de Soissons, mais ne purent occuper ce hameau qui resta en notre possession, défendant les abords de Soissons.



Vers l'est, aucune tentative ennemie ne put lui permettre de prendre pied sur la rive gauche.

Les Allemands avaient envoyé sur le front de combat la valeur de plus d'un corps d'armée, en comptant les troupes de première ligne — exactement cinq brigades — ; ils ne purent progresser au delà de Crouy, Brecy, Missy ; ils ne devaient jamais dépasser la rivière.

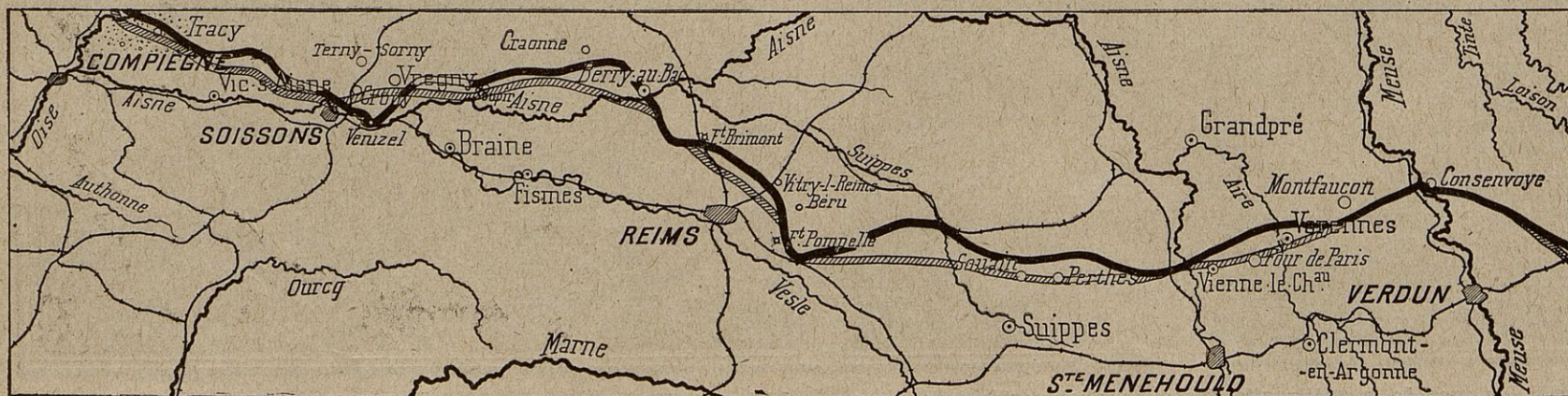
On parla beaucoup, à cette époque, de ce combat appelé même « la bataille de Soissons ! »

Des pessimistes voyaient la poussée allemande se produire sur cette partie du front d'attaque, et la marche sur Paris se réaliser ; Paris à 100 kilomètres à peine du lieu d'attaque !

Ce sont des faiblesses inhérentes aux gens peu au courant des affaires militaires, et portés à l'exagération dans un sens ou dans l'autre.

La poussée de l'adversaire pouvait produire, à un endroit donné, un succès ; le succès était partiel, mais de là à voir la digue de défense se rompre et l'avalanche se répandre à nouveau sur le sol français, c'était autre chose...

La ligne du front était « increvable », selon un mot célèbre d'un général français.



Front à la date du 31 X 1914

Front à la date du 20 Mars 1915

2^e SECTEUR : DE L'OISE A LA MEUSE

(1) Voir le numéro 24 du Pays de France.

La première partie de la CAMPAGNE DE FRANCE a paru dans les numéros 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 21.

A l'est de Soissons, la ligne des tranchées suit presque parallèlement le cours de l'Aisne sur les hauteurs de la rive droite, s'accrochant aux contre-forts méridionaux du plateau de Craonne; la progression a été sensible sur ce point; nous avons avancé sur Soupir, sur Craonne, décrivant une large boucle au nord et nord-est de Berry-au-Bac. A partir de cet endroit, la ligne s'infléchit vers le sud-est pour contourner la malheureuse ville de Reims : Reims bombardée et détruite de fond en comble sans utilité militaire, et dans le seul but de produire la terreur et l'effroi. Bombardée en octobre, novembre, décembre, le retour à ces atrocités se renouvellera le 2 janvier, le 9 janvier, le 22 février. De la grande cité prospère et de l'admirable cathédrale, il ne reste plus que des ruines et des monceaux de pierres.

L'ennemi, établi au nord, vers l'ancien fort de Vitry-les-Reims, sur la voie ferrée de Reims à Rethel, avait été repoussé; mais, vers le sud-est à Bérù, au signal de Bérù, il s'était maintenu puissamment, et c'est de cette position que les lourdes pièces allemandes criblèrent, pendant cinq mois, la capitale de la Champagne de projectiles explosifs terrifiants, quant au résultat de destruction.

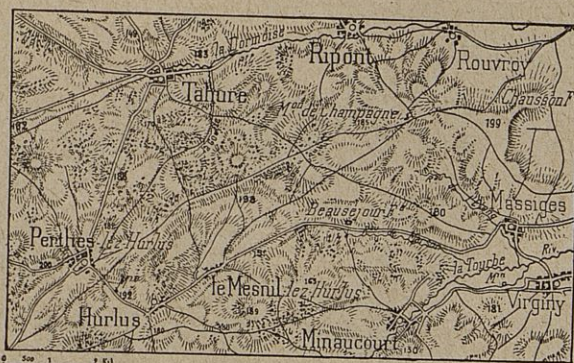
LES COMBATS EN CHAMPAGNE

A l'est de Reims, nous entrons dans une nouvelle région qui mérite d'être décrite d'une façon particulière. C'est la Champagne proprement dite, grandes plaines ondulées légèrement et qui englobent toute la partie nord du pays de Châlons-sur-Marne.

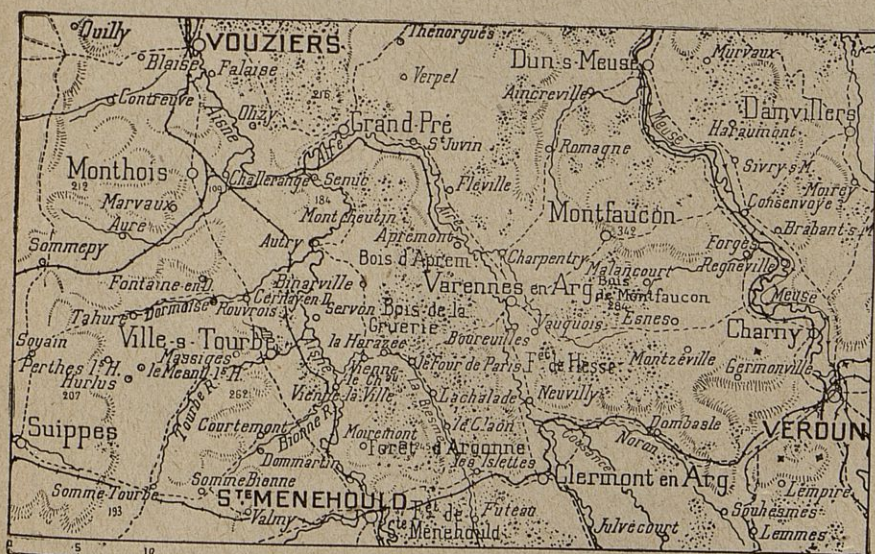
Là, point de gros accidents de terrain, pas de ravins profonds, pas d'escarpement; des mouvements doux et prolongés du terrain. Pas de forêts, mais des bois, de petits bois de sapins affectant des formes géométriques, des carrés, des rectangles, le tout se tenant, puis s'épaçant, laissant des vides entre eux. Le sol est crayeux, très sec, facile au terrassement; les villages, placés dans le fond des larges vallées où passent les cours d'eau qui arrosent ce pays, sont vus de loin, les mouvements du sol ne permettant pas de les cacher dans le creux des vallées; c'est Suippes, sur la Suippe, affluent de la rive gauche de l'Aisne; c'est Somme-Tourbe, sur la Tourbe; c'est Valmy, sur la voie ferrée de Saint-Hilaire à Sainte-Menehould; c'est Souain, c'est Hurlus et, dans ce coin célèbre par ses combats, la région de Tahure, sur la Dormoise, les groupes de Perthes-les-Hurlus, de le Mesnil-les-Hurlus, de Minaucourt, la ferme de Beauséjour, la Maison-de-Champagne, etc. La poussée française a été particulièrement tenace dans cette région; les combats ne se comptent plus; c'est journalièrement qu'on se bat et journalièrement qu'on prend d'assaut des tranchées et qu'on avance vers le nord. Les 8 et 9 janvier, on prend Perthes-les-Hurlus; le 10, on attaque Beauséjour; le 16, on se rebat au nord de Perthes; le 2 février, la ligne avancée comprend les mamelons au nord et nord-est de Perthes et de le Mesnil; le 8 février, on est maître de la route de Perthes à Tahure; les 16, 17 et 18 février enfin, par un dernier effort, nous enlevons tout le groupe de défense : trois kilomètres de tranchées au nord de Beauséjour.

La lutte a été terrible, les pertes énormes; attaques, contre-attaques se sont succédées journellement. Sur la ferme de Beauséjour, on a relevé près de dix attaques et contre-attaques pour obtenir un gain de 800 mètres dans la direction des bois de Maisons-de-Champagne. Les pertes ont été très lourdes de part et d'autre. Du côté allemand, on peut compter dans les dix mille hommes hors de combat durant cette période du mois de février.

C'est que là se trouve une trouée dangereuse, c'est la ligne directe et sans défense naturelle, des lignes françaises à Vouziers, sur l'Aisne; à Mézières, sur la Meuse; c'est la percée probable, tant redoutée de l'ennemi et qui amènerait l'armée victorieuse au centre même des lignes de communication de toutes les armées allemandes. Le grand état-major allemand, qui a bien suivi ce mouvement, a déployé toutes ses ressources pour faire face à l'attaque. Malgré tout, nous avons progressé sensiblement, l'avance



LA RÉGION DE PERTHES



LA RÉGION DE L'ARGONNE

est incontestable et le soldat français revoit enfin le champ libre, d'autant plus que sur la droite, vers l'est, de graves événements se passent dans l'Argonne, qui vont donner à toute cette région une importance toute particulière.

LA LUTTE EN ARGONNE

Les combats en Argonne ont présenté un caractère d'opiniâtreté, de ténacité, joint à un acharnement continu, qui a donné à cette partie du front un rôle tout à fait particulier. Est-ce le pays lui-même, qui s'y prête du reste merveilleusement, qui a été la cause primordiale de ces tueries journalières? Est-ce l'at-

rait de la grande place de Verdun que les Allemands voulaient encercler vers l'ouest? Est-ce enfin tout simplement pour s'assurer leurs moyens de communication d'une façon commode et pratique de la Meuse à la Champagne par la seule bonne route de Varennes, Vienne-le-Château, Ville-sur-Tourbe? Dans tous les cas, ce coin sauvage a vu se livrer, en janvier et février, au milieu des bois,



GÉNÉRAL MANGIN



GÉNÉRAL DELARUE

des forêts couvertes de neige, des combats locaux, de jour et de nuit, qui dépassent en acharnement tout ce qu'on avait vu encore se dérouler durant la terrible guerre de 1914-1915.

Les tranchées, prises et reprises, ont été doublées d'autres, créées presque instantanément derrière le terrain perdu; l'effort sur un point était contrebalancé par l'effort sur un autre point voisin; il en est résulté que la ligne générale du front a pris un aspect tout particulier et que, dans certains endroits, notamment dans le bois de la Gruerie, les lignes allemandes entraient profondément en forme de V dans les lignes françaises qui, de leur côté, leur faisaient face en forme de F; toutes ces tranchées à 50, 80 mètres à peine les unes des autres et dans un pays où la vue, le parcours, les communications atteignent le maximum de difficultés.

L'Argonne est un pays sauvage, abrupt, couvert de profondes forêts. Il s'étend de la Meuse dans les plaines de Champagne, et forme un puissant rempart pour l'envahisseur venant de l'est. Coupé par des rivières à profondes rives, dont les escarpements sont partout brisés, il n'offre que très peu de facilité pour les communications. Ses défilés sont célèbres dans l'Histoire. Le défilé de Grandpré, le Four de Paris, le Clauon, les Islettes sont autant de chemins créés, dans ce pays sauvage, par la main des hommes; le dernier surtout, les Islettes, est un défilé entièrement artificiel.

L'Aisne vers l'ouest, la Bienne dans le massif même, l'Aire vers l'est, forment trois longs couloirs parallèles qui ont été aménagés pour les communications du nord au sud. La grande forêt de Sainte-Menehould, au sud de cette ville, offre des coins sauvages, inextricables; le bois des Hauts-Bâtis, au sud de Vienne-le-Château, dans la boucle de la Bienne, prolonge vers le nord l'aspect de ce pays; mais c'est surtout entre l'Aisne et l'Aire supérieure, au nord de Grandpré, que le pays revêt cet aspect particulièrement grandiose de fourrés boisés, crevassés, encaissés, sans aucun moyen de communication. Le bois de la Gruerie occupe cette partie, et c'est dans ces terrains que la lutte journalière, pendant quatre et cinq mois, s'est développée avec constance, ténacité et ardeur!!!

Les Allemands tiennent toujours Varennes, un de leurs centres d'approvisionnement et leur meilleur gîte de communication. La route de Varennes à Vienne-le-Château a été disputée d'une façon toute particulière; mais nous progressons; nous occupons la vallée de la haute Bienne à son confluent avec l'Aisne et, sur l'Aire, nous nous sommes emparés de Boureuilles et du piton de Vauquois; on déborde vers l'est la dernière résistance allemande; nous avançons dans les bois de Montfaucon, sur Malancourt, pour aboutir sur la Meuse, au sud de Sivry, sur la rive droite de cette rivière.

L'aspect général des deux grands secteurs qui viennent d'être décrits de la mer du Nord à l'Oise, de l'Oise à la Meuse, présente la forme d'un immense angle droit occupé sur toute la ligne par les armées allemandes puissamment retranchées sur tous les points.

Cette position d'ensemble est merveilleusement forte. Appuyée au nord à la mer, elle ne peut être tournée de ce côté; se soudant vers l'est à la défense de Lorraine, avec les grandes places de Thionville et de Metz, elle ne saurait également être attaquée sur ce point; ce n'est donc que de face, ou en son saillant, qu'on peut espérer enfoncer la résistance; mais ce saillant entre Oise et Aisne est occupé par le plateau de Laon, véritable forteresse qui s'avance dans l'intérieur de notre pays et que l'ennemi a aménagé avec un tel art que, depuis cinq mois, il brave toutes les attaques.

La position d'occupation et de résistance en France a été magistralement choisie par nos adversaires; aussi ne devons-nous pas nous étonner si la progression est lente pour les chasser du sol de la patrie; cependant elle s'accroît tous les jours et bientôt, espérons-le, une offensive générale viendra jeter bas toutes ces défenses qui nous ont tenus en échec depuis plus de cent cinquante jours.

Une autre solution se présente du reste dès maintenant, laissant prévoir la fin du conflit réglé en Orient. Il pourrait se faire, en effet, que ce fut de ce côté que le colosse allemand vienne à être entamé et vaincu.

(A suivre.)

ENTRE DEUX COMBATS



Lorsque l'accalmie de la bataille le leur permet, et quand ils sont relevés du service de la tranchée, nos soldats sont heureux de se livrer à quelques soins de propreté ; au bord du ruisseau voisin, ils lavent leur linge avec l'entrain des lessiveuses de profession.

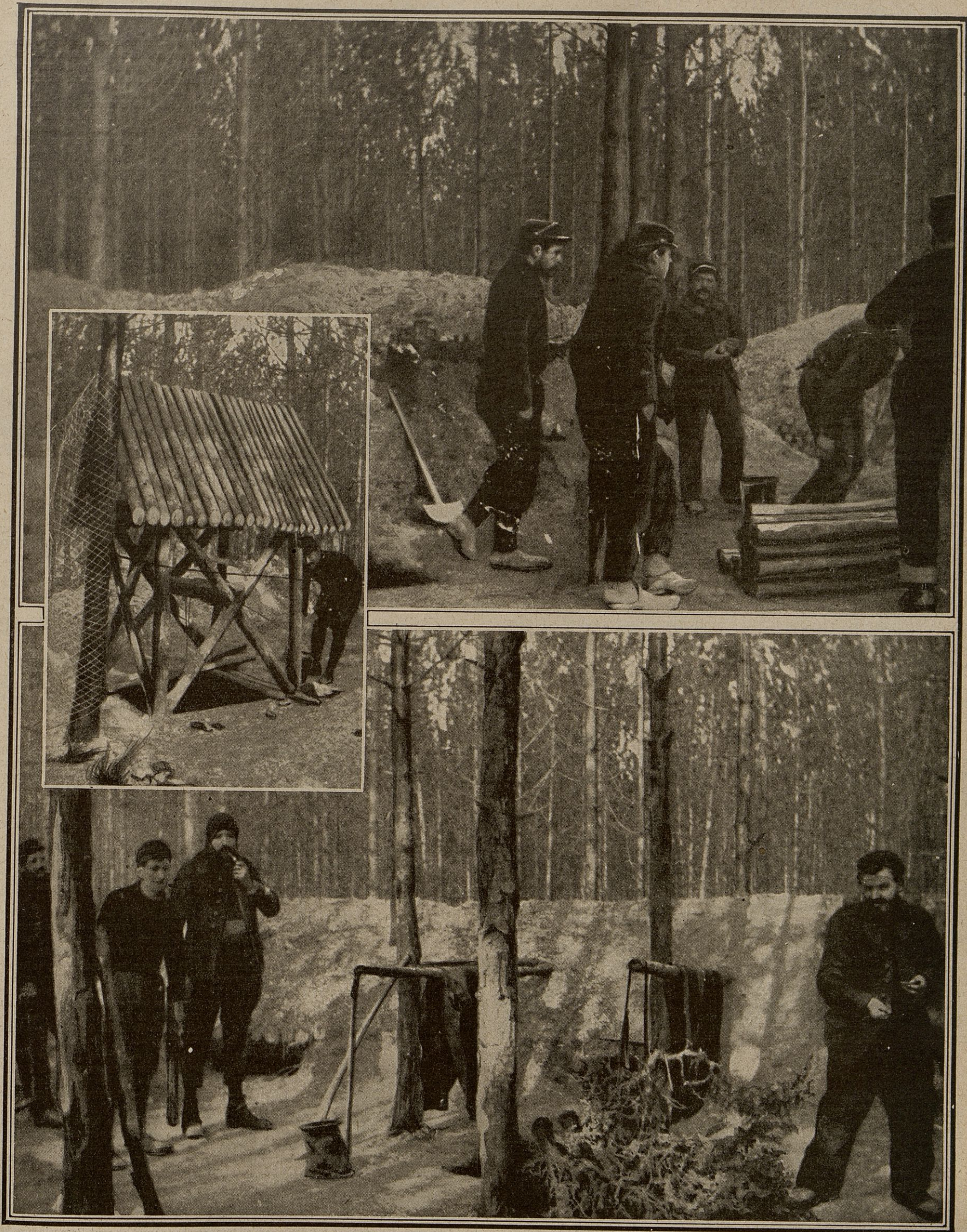


D'autres, profitant des abris aménagés derrière les tranchées, prennent un repos durement gagné ; couchés sur la paille, ils dorment d'un sommeil que n'interrompt pas le bruit des obus, ou bien, adossés à la paroi, ils pensent à ceux qu'ils ont laissés là-bas.



L'arrivée des convois de vivres ménage souvent d'heureuses surprises à nos troupiers ; voici, par exemple, une cargaison d'oranges qui va faire le bonheur de nos grands enfants ; la distribution en est faite avec soin afin que chacun ait sa part. Que de souvenirs éveillera dans leur mémoire, la vue des fruits d'or : c'est un rayon de soleil illuminant le noir des tranchées.

FORAGE D'UN PUIT EN ARGONNE



Sous les hautes futaies de sapins qui couvrent les pentes de l'Argonne, nos artilleurs ont creusé un puits qui leur donne une eau saine et abondante ; les travaux de forage ont été dirigés par un architecte mobilisé.

LA GUERRE NAVALE

LES HYDRAVIONS

Les communiqués officiels ont signalé, à propos de l'attaque des Dardanelles et du tir indirect sur les forts turcs, le rôle des avions marins.

Déjà, dans l'action navale qui illustra la flotte anglaise dans la mer du Nord, à Cuxhaven, voici quelques mois, l'intervention des mêmes appareils avait été mentionnée. L'amirauté anglaise donna des détails sur leur lutte contre les dirigeables ennemis, venus d'Heligoland au secours de la force allemande en péril; elle insista sur le concours très efficace fourni par les avions, qui contribuèrent utilement à la victoire de nos amis.

Ainsi se trouve consacrée de façon officielle la participation, dans la guerre sur mer, des appareils de l'air. Une étude sur cette arme toute nouvelle, sur le rôle important qu'elle peut remplir dans la préparation ou l'accomplissement du combat, est donc d'actualité, et nous allons l'entreprendre; nous nous abstenons soigneusement — on en comprendra le motif, sans que j'y insiste — de donner aucun détail sur les travaux accomplis par notre Direction de l'aéronautique navale depuis le début des hostilités. Nous insisterons, par contre, sur ce qu'ont fait les Allemands.

Ce que les Allemands ont fait

Dès 1911, nos ennemis ont compris tout le parti que la guerre navale pouvait tirer des appareils aériens, et ils commencèrent à organiser leur corps d'aviation de marine. A cette époque, les Allemands attachaient à leur flotte quatorze officiers aviateurs, commandés par le capitaine de corvette von Müller Bernick. Moins d'un an plus tard, ce corps d'officiers spéciaux était porté à cinquante. Il dépassait, vraisemblablement, la centaine quand a éclaté la guerre.

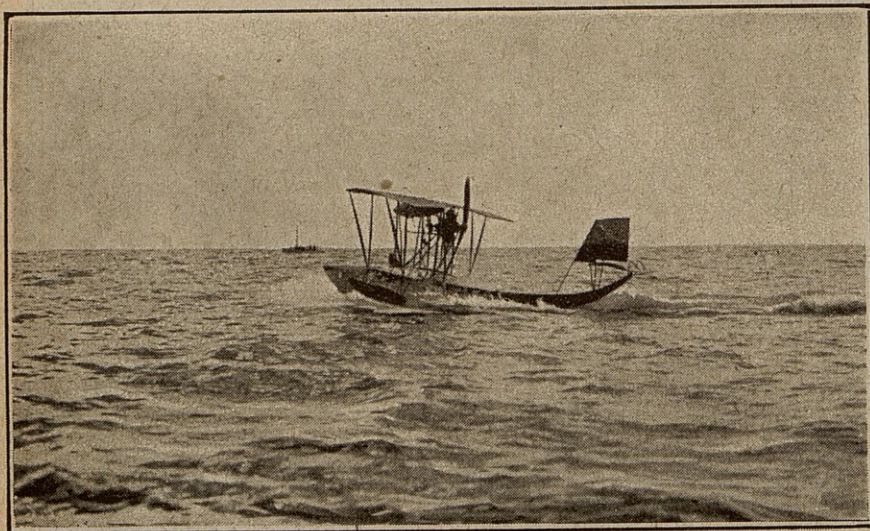
En même temps l'amirauté allemande multipliait les stations d'aviation navale, et le prince Henri de Prusse, frère du kaiser, prenait personnellement en mains cette organisation.

Aux hydravions et aux zeppelins de marine, étaient consacrées les stations suivantes :

Sur la mer du Nord, trois centres : à Emden, à l'île de Sylt (aux confins du Danemark), à Cuxhaven (à l'embouchure de l'Elbe). Sur la Baltique, quatre centres : à Königsberg, à Putzig (près de Dantzig), à Holteneau (près de Kiel), et enfin à Kiel même.

Il y a lieu d'ajouter, à ces centres exclusivement affectés à l'aéronautique navale, d'autres ports d'attache utilisés concurremment par les flottes aériennes de terre et de mer : la station mixte de Hambourg, comportant des hangars immenses, et la station mixte de Fuhnsbüttel. Chaque centre possédait, avant la guerre, un personnel fixe d'environ 250 hommes.

Fin 1913, presque à l'orée de la guerre, l'Allemagne — si elle a, comme c'est vraisemblable, exécuté son programme — possédait deux escadres aériennes navales comprenant chacune cinq dirigeables de 26.000 mètres cubes, et une escadrille navale de cinquante hydroaéroplanes, avec un personnel d'environ 1.500 hommes; toute cette force était rangée sous les ordres du capitaine Mitzing.



L'AÉRONEF EST UN VÉRITABLE BATEAU AILÉ

La plupart des dirigeables étaient du type Zeppelin; quant aux hydravions allemands, ils sortaient des ateliers Rumpler-Taube, Albatros, Aviatik, Gotha, Euler, Dornier, Pfeil, Harlam. Au commencement de 1914, il semble que c'était la firme *Aviatik* qui était le plus en faveur auprès de l'amirauté allemande.

Les chiffres que je viens de citer montrent l'importance qu'attachent nos adversaires à la conception et au développement de leur force navale aérienne. Nous allons examiner maintenant par le détail ce qu'est l'hydravion et esquisser son rôle au combat.

Ce qu'est exactement l'hydravion

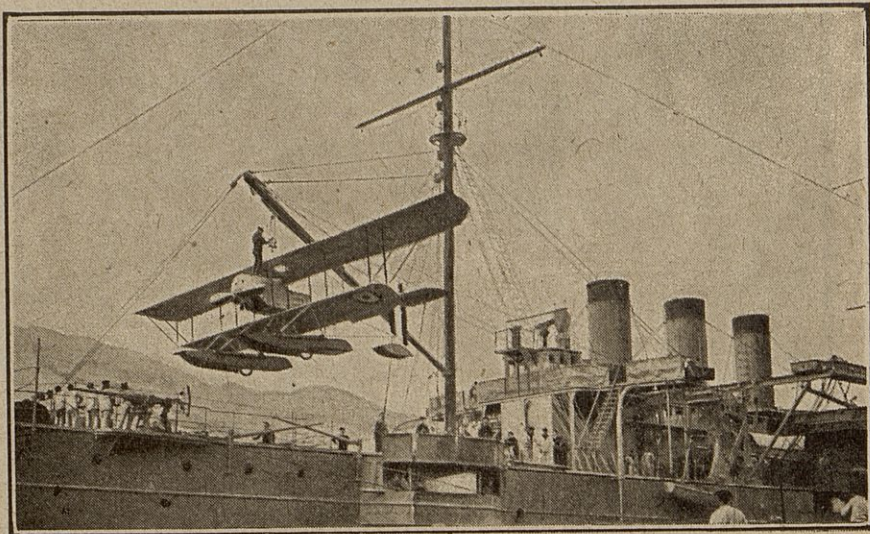
L'hydravion est un aéroplane susceptible de se poser sur l'eau, de s'en envoler, d'y atterrir. Cette condition peut être réalisée grâce à des flotteurs.

Les plus répandus sont : 1° les flotteurs Fabre, caractérisés par une surface plane en dessous et convexe par-dessus, la surface portante étant souple, et les

flotteurs étant souvent reliés à l'appareil par des ressorts, pour amortir le choc des vagues; 2° les flotteurs dits « en catamaran », ce nom étant celui d'un canot indien dont ils ont pris la silhouette; ces derniers affectent la forme arrondie en sifflet.

Les flotteurs sont construits, comme les youyoux, en bois contreplaqué absolument étanche, la paroi étant constituée de minces lames d'acajou se croisant à 90°, entre lesquelles est interposée une toile vernie, le tout étant rivé. Il va de soi que l'ensemble doit constituer un volume absolument étanche à l'eau.

Le problème des flotteurs est très complexe. Il a conduit les constructeurs à chercher dans une autre voie, et à provoquer l'établissement des aéroplanes à coque-fuselage dans lesquels le corps de l'appareil, le « fuselage », pour employer l'expression technique, est constitué par un véritable



HYDRAVION MIS A LA MER AU MOYEN D'UN PALAN

canot, l'ensemble formant un vrai bateau ailé. Les moteurs, toute la machinerie, les passagers sont dans la coque, qui fait bateau dans l'eau et qui fait fuselage dans l'air. Ces appareils sont appelés « aéronefs ». Plusieurs d'entre eux prirent part avec succès aux récents concours d'hydravions de Monaco.

La manœuvre de l'hydravion

Voilà notre avion construit; aéronef ou hydroaéroplane à flotteurs, peu importe! le maniement est à peu près le même. Comment en assurera-t-on, sur la mer, la manœuvre?

Vous avez bien saisi que le vol marin n'offre aucune différence avec le vol terrestre, si ce n'est que le pilote, plus particulièrement exposé aux vents violents, et quoique moins exposé aux dépressions et aux « trous d'air », dont beaucoup ont des causes purement terrestres, devra être tout spécialement adroit et endurci. Mais deux phases du vol sont absolument différentes : l'envol et l'amerrissage. Pour l'envol, trois solutions ont été préconisées :

Il y a d'abord le lancement de l'appareil, par les propres moyens de son moteur, sur une longue plate-forme posée sur un bateau. A côté des flotteurs ou sous la coque-fuselage, on a placé des roues d'avions terrestres, et l'appareil roule, tiré par son hélice, comme s'il « décollait » sur la pelouse de quelque champ d'aviation. On a réalisé, avec ce mode de lancement, des expériences qui furent toujours satisfaisantes... parce qu'on s'y livrait sur les eaux paisibles d'un lac ou d'un fleuve. Ça va bien sur ces rives tranquilles, mais sur mer, sur un bateau qui roule et qui tangue, on n'est sûr que d'une chose, avec ce système là, c'est de flanquer à peu près régulièrement, à chaque coup, son appareil à l'eau! Il est beaucoup plus logique et moins dangereux de l'y déposer tout d'abord... et c'est ce qu'on fait toujours maintenant dans la pratique. On descend l'hydro au moyen d'un palan, et, une fois posé sur ses flotteurs ou sur sa coque, on met le moteur en marche et l'appareil se déjaugue et décolle par ses moyens.

Ce n'est d'ailleurs pas toujours chose facile, et on peut même dire que c'est une chose impossible dès qu'il y a seulement un « creux » d'un mètre. Les vagues ayant fréquemment, en pleine mer, des creux de cinq mètres, on voit combien difficile se pose la question de l'envol pour les avions marins.

Cette difficulté a conduit les inventeurs à trouver une troisième solution, celle de la catapulte, qui lance l'appareil d'autant plus loin que la mécanique de lancement est placée sur les parties plus élevées du bateau. Alors qu'il est en l'air, l'hydroaéroplane s'envole. Ce système est particulièrement prisé aux Etats-Unis, où le commandant Chambers, directeur de l'aviation navale américaine, a fait adopter un appareil qui, placé sur une tourelle de cuirassé, lance l'hydravion, face au vent, au moyen de l'air comprimé.

Ce système a donné d'excellents résultats en eau calme. En mer agitée, il comporte les mêmes inconvénients, on pourrait probablement dire les mêmes impossibilités, que le lancement sur plate-forme. Et en Allemagne, les hydravions sont toujours mis à l'eau avant le lancement, et s'envolent par leurs propres moyens.

L'amerrissage, autre phase essentielle du vol, s'effectue toujours sur l'eau. On a bien fait des expériences d'atterrissage — si j'ose employer cette expression impropre — sur les plates-formes de lancement, qu'allongeaient hors du navire une paire de rails; mais tous les inconvénients du lancement sur plate-forme se répètent ici, très amplifiés, en se compliquant d'un réel danger. Les chances pour le pilote de rater, venant de l'air, une plate-forme qui roule et tangue, sont beaucoup plus grandes que celles de rater l'air en s'échappant de la même plate-forme! Et si le pilote manque son coup, il ne manquera pas, vraisemblablement, de s'écraser contre le bateau et de se casser la figure, ou de la noyer. Ce système est donc complètement abandonné et seul l'amerrissage sur l'eau est employé, après lequel l'avion se rapproche du bateau convoyeur à la manière d'un hydroplane à hélice aérienne, et, une fois à bonne portée, on le hisse à bord.

Ce croquis rapide nous montre que l'emploi de l'avion marin exige, de la part des pilotes, une particulière habileté. Or ce que nous venons de décrire, c'est la manœuvre la moins difficile, celle qu'un seul ennemi peut entraver ou gêner : la vague. Que dire de la manœuvre au combat, alors que les gros obus rugissent et explosent, alors que le déplacement formidable d'air provoqué par le tir des pièces amies suffit seul, dans leur voisinage, pour faire capoter les avions et en déterminer l'effondrement ! Quel peintre fidèle nous montrera la rentrée des hydravions à bord, porteurs de leurs précieux renseignements, en plein combat ? Et combien ce spectacle, que ces simples lignes suffisent à évoquer, doit nous inspirer d'admiration pour les hardis pilotes qui, à Cuxhaven comme à Gallipoli, sont allés reconnaître et régler le tir de leurs canons, sont allés attaquer l'ennemi en plein-cœur de ses repaires !

Ces missions ne constituent d'ailleurs qu'une partie de celles qui incombent à l'hydroaéroplane à la guerre ; elles sont, comme vous l'allez voir, essentielles et multiples.

Le combat offensif

Dans le combat offensif, l'hydravion participe à la préparation et à l'action.

PRÉPARATION DU COMBAT. — Avant le combat, l'aéronef remplira, de la manière la plus précieuse, les missions de reconnaissance que, seuls, les appareils aériens, hydroaéroplanes, cerfs-volants ou dirigeables ont des chances de réussir avec un complet succès.

On sait que le rayon visuel pénètre d'autant plus profondément l'eau qu'il en frappe la surface plus normalement, et que plus grand est l'angle d'incidence qu'il forme avec la surface. C'est pour cela que les guetteurs, dans tous les bateaux, se tiennent dans les hunes, et c'est pour cela que le sous-marin immergé est, même quand son périscope sort, d'une myopie excessive ; on peut même dire qu'il est généralement aveugle !

Du pont d'un cuirassé, qui est pourtant assez élevé au-dessus de l'eau, la visibilité ne s'étend guère, par beau temps, au delà de 25 kilomètres, et si le bateau ennemi ne fait pas de fumée, s'il est chauffé au pétrole, suivant les métho-

des moins loin. Un aéroplane monté à 1.000 mètres aura, lui, un champ visuel de plus de 150 kilomètres, et encore, à 200 mètres de hauteur, sa vue s'étendra pratiquement assez loin pour qu'il puisse fournir tous les renseignements désirables, en vue de la préparation la plus efficace au combat.

S'il se trouve dans le voisinage des côtes, il découvrira le moindre torpilleur caché dans une crique, même si celle-ci est dissimulée aux vues du large. Il pourra repérer la position de tous les navires de l'ennemi et la composition de ses forces. De plus, de cette altitude, il verra merveilleusement, par mer calme, et suffisamment par mer agitée, mines et sous-marins, et pourra en préserver efficacement son escadre.

Les sous-marins, qui ne s'enfoncent jamais très profondément, restent presque toujours, en raison de leur dimension, visibles à un observateur aérien. Quant aux mines fixes, on sait que leur profondeur d'immersion, normale et dangereuse est de 3 mètres au-dessous des plus basses eaux. A cette profondeur, on les voit toujours, en dépit des teintes neutres que l'ennemi s'attache à leur donner ; quand elles sont hors de visibilité, par suite de leur enfoncement dû à la marée ou aux courants qui les font tirer sur leurs chaînes et qui les couchent, elles cessent d'être dangereuses, parce que les bateaux ne les rencontrent plus.

On voit quelle contribution importante peut apporter l'hydravion à la préparation du combat. Les renseignements qu'il rapportera à son escadre sont toujours précieux, et seuls les dirigeables ou les cerfs-volants peuvent arriver à le concurrencer utilement sur ce point.

SOUTIEN DE L'ESCADRE PENDANT LE COMBAT. — Pendant le combat, l'hydroaéroplane continuera très utilement ses reconnaissances, ce qui ne l'empêchera pas, au besoin, de participer, directement et par les armes, à l'action.

Les communiqués français et anglais se sont étendus longuement sur le bombardement des forts turcs de la côte européenne des Dardanelles, bombardement effectué par-dessus la presqu'île de Gallipoli, par une escadre embossée dans le golfe de Saros. C'est là le plus beau spécimen de tir indirect que le combat naval ait jamais connu.

Il saute aux sens que, sans le concours des avions qui réglaient le tir, celui-ci, réalisé par des navires qui ne pouvaient directement observer le but, eût été absolument impossible. Cette mission d'observation du tir est l'une des plus importantes que les avions aient à remplir pendant le combat contre des ouvrages côtiers.

On comprendra sans peine que je n'insiste pas sur les moyens employés par eux pour transmettre leurs renseignements aux navires. C'est là une des parties les plus difficiles de leur tâche. Ce qu'on peut en dire, car cela n'apprendra rien à l'ennemi, c'est que les communications se font, soit par la télégraphie sans fil, soit par des signaux conventionnels très clairs.

Voilà pour l'observation. Voyons maintenant ce qui se passe au point de vue combat, auquel les avions marins pourront prendre — grâce aux moyens dont ils disposent — une part très active et efficace.

Tout d'abord, leur intervention est indiquée contre les attaques aériennes ennemies. Que celles-ci soient menées par des aéroplanes ou par des dirigeables, ils pourront les contrecarrer très utilement et les maîtriser souvent. On a vu ce spectacle de combat à la Jules Verne, à Cuxhaven, où dreadnoughts, destroyers, sous-marins, sub-marins plus lourds ou plus légers que l'air, aéro et zeppelins se livrèrent à une mêlée véritablement fantastique, et capable d'affoler les imaginations les plus osées !

A l'attaque des unités aériennes ne se borne pas le rôle combatif des torpilleurs de l'air. Ils pourront très efficacement attaquer les bateaux ennemis et leur causer des dégâts souvent graves, parfois irréparables. On enseignait dans

les écoles de pilotage allemandes, avant la guerre, que les combattants aériens ne devaient pas craindre de s'attaquer directement aux cuirassés et de les arroser de bombes. « Si le pont de ces bateaux, disaient leurs professeurs, sont indifférents à vos projectiles en raison de leur cuirasse, il n'en va pas de même de leurs cheminées, de leurs manches d'aération, de leurs ouvertures de toute sorte, protégées par de minces champignons de tôle que vos bombes à fusée retardée traverseront aisément, pour aller produire au cœur même du navire, des ravages parfois vitaux. Dans un cuirassé moderne, ajoutaient-ils, les ouvertures verticales sont très nombreuses et vous pouvez, en bombardant un dreadnought par-dessus, le blesser grièvement. Et ne craignez pas de descendre, affirmaient-ils ; tant que vous dominez les navires ennemis, vous êtes pratiquement inaccessibles à leurs projectiles, leurs gros canons ne pouvant tirer sous un angle de 90°, et leurs marins ayant autre chose de plus urgent à faire, au cours de l'action, que de se livrer à des feux de mousqueterie. »

Je m'abstiendrai de discuter ce que cette dernière affirmation a de discutable, et d'examiner les moyens employés par nos marins pour se préserver du lancement vertical des bombes d'avions. Qu'il me suffise de dire que la prétention des professeurs navals allemands, sur ce point, est tout à fait inexacte, et que ceux de leurs hydroaéros qui s'aviseront de venir projeter leurs bombes dans les cheminées de nos bateaux seraient reçus comme il convient.

Il n'en est pas moins vrai que si les petites bombes d'avions ne doivent vraisemblablement pas être très douloureuses aux forteresses flottantes, leur contact avec de petites unités, tels des torpilleurs ou des sous-marins, voire même des contre-torpilleurs ou des croiseurs simplement protégés, peut parfois, si le projectile est bien placé, produire des effets très fâcheux. Les pilotes ne doivent donc pas considérer les principes offensifs allemands relatés ci-dessus comme des chimères, et ils n'hésitent pas, s'ils trouvent l'occasion d'un coup heureux, à s'attaquer aux unités insuffisamment cuirassées.

Le combat défensif

Dans le combat défensif, l'hydravion jouera le même rôle utile et rendra les mêmes précieux services que ceux qui viennent d'être exposés.

Par l'observation des forces ennemies, par l'indication de leurs formations, de leur composition, il permettra à son escadre de se préparer au combat. Par la reconnaissance des sous-marins, il contribuera, de la manière la plus directe à protéger ses navires.

Si des aéronefs ennemis prennent part à l'attaque, il les harcèlera et les obligera à détourner leur attention de leur but initial et principal, et à transformer leur action offensive en une action défensive. Si même il ne les abat pas, son concours, à ce seul point de vue, aura été des plus utiles.

Les cerfs-volants d'observation

Malgré sa logeabilité, augmentée encore par la faculté de démonter les ailes, l'hydravion n'est pas un instrument qu'on trouve sur toutes les unités de combat. Par contre, il est un appareil qu'on peut loger partout, dont nos ennemis ont prévu le plus large emploi, et qui est susceptible de rendre, au point de vue observation, une partie des mêmes services : c'est le cerf-volant marin.

Jeunes enfants, qui vous efforcez sur les plages estivales de lancer au bout d'un long fil le léger parallépipède d'étoffe voyante, vous doutez-vous que vous tenez dans vos mains un utile instrument de combat ? Le cerf-volant peut être enlevé, avec la plus grande facilité, d'un navire en marche, du seul fait du déplacement de celui-ci, et il peut enlever lui-même, s'il est composé des éléments convenables, une nacelle contenant un observateur.

A la vitesse de 10 nœuds (1) environ, qui constitue une allure faible, le navire crée, du fait seul de ce déplacement, un vent suffisant pour enlever un cerf-volant. A partir de 20 nœuds (37 kilomètres à l'heure), un cerf-volant, même s'il n'y a pas de vent, se contente d'une surface portante totale de 30 mètres carrés pour enlever un poids de 90 kilos, c'est-à-dire le poids de l'observateur et de la nacelle. Si le navire marche par un vent debout de 10 mètres, il suffira de 8 mètres carrés de surface. On peut donc, en combinant convenablement les éléments, mettre très rapidement et aisément en action un train de cerfs-volants, et constituer ainsi un merveilleux poste d'observation.

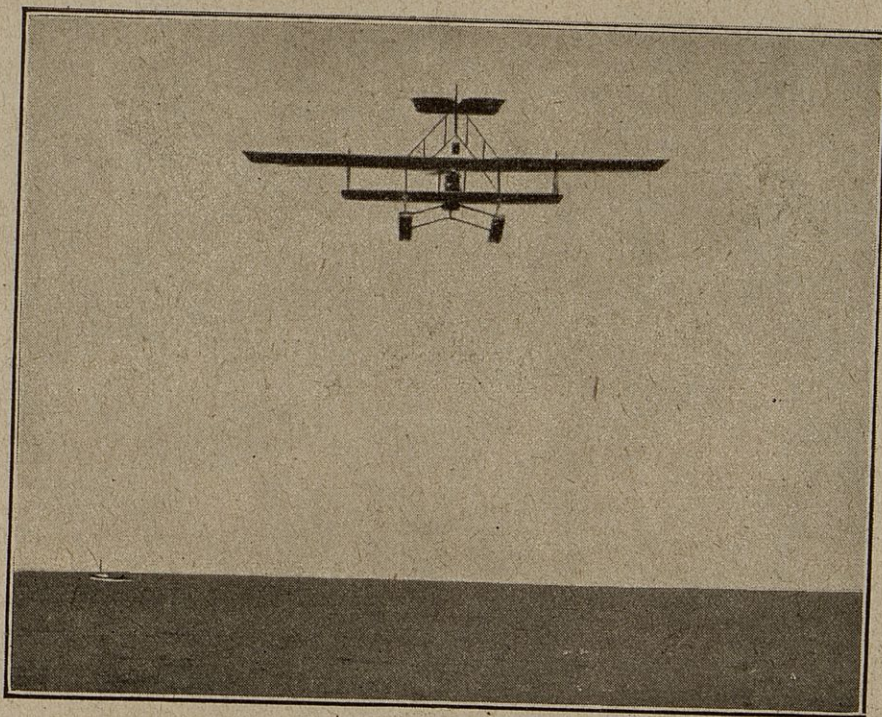
La hauteur de l'ascension n'est limitée que par la longueur du câble. On est arrivé à faire monter des cerfs-volants-sonde, portant des instruments météorologiques, à plus de 6.000 mètres de hauteur !

Cerfs-volants, dirigeables, hydroaéroplanes, quels admirables engins mis par la science au service de nos flottes ! De tous, le plus précieux reste l'hydravion, libellule aérienne légère, souple, mobile, quasi invulnérable, qui éclaire de sa vue perçante le lourd monstre d'acier, le cuirassé qu'il est chargé de convoier.

Celui-ci crache au loin ses obus pesant plus d'une tonne ; il sème la mort et l'épouvante jusqu'aux confins de l'horizon ; il pulvérise tout ce qu'il touche ; mais rivié à la surface, il n'a pas su, par lui-même, reculer au delà de ce qu'elles ont toujours été, les limites de sa vision. Tandis que le frêle oiseau blanc, sur le ventre duquel le soleil couchant jette ses reflets d'or, la prolonge jusqu'aux profondeurs les plus lointaines, et donne une autre vue à l'officier qui commande le lourd colosse. Qui eût dit que l'insecte léger deviendrait le précieux auxiliaire du monstre ?

MORTIMER-MÉGRET.

(1) Ce renseignement est emprunté à l'ouvrage du lieutenant de vaisseau Charles Lafon : *L'Aéronautique navale*.



HYDRAVION EN PLEIN VOL

LA BATAILLE DANS LA FORÊT D'ARGONNE



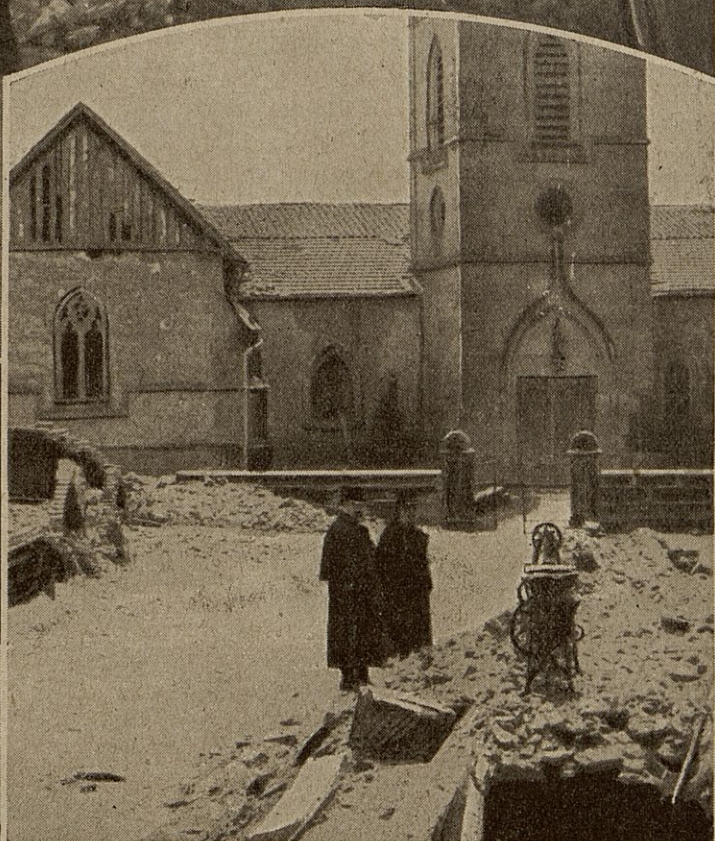
FAUCHÉS PAR LE FEU DE NOS 75 ET DE NOS MITRAILLEUSES. LES SOLDATS ALLEMANDS SONT TOMBÉS EN LONGUES FILES DANS LES BOIS

Pendant toute la journée, canons et mitrailleuses crachèrent la mort dans ce bois de l'Argonne. Notre photographie montre l'étonnement de nos fantassins quand, le lendemain, ils trouvèrent des monceaux de cadavres allemands sous la neige

EN LORRAINE



Nos troupes refoulent peu à peu l'ennemi vers la frontière ; mais l'envahisseur aura laissé des traces de son passage et il faudra beaucoup de temps pour les effacer. Toutes les villes, tous les villages qui se sont trouvés dans la région des combats ont été dévastés ; de ces paisibles et avenantes localités de Lorraine, il ne reste que ruines et décombres. Les obus allemands n'ont rien épargné ; les églises et les maisons particulières ont eu le même sort.



A la place de ces ruines, il y avait une rue vivante, bordée de jolies maisons où vivait une population laborieuse ; les barbares sont venus et voici leur œuvre. Mais ils ont été chassés par nos soldats, et bientôt les habitants de ce village meusien reconstruiront leurs maisons et, sans crainte d'une nouvelle invasion, ils reprendront leur vie calme et paisible.

L'espionnage allemand⁽¹⁾

RÉVÉLATIONS D'UN ANCIEN AGENT
DU SERVICE SECRET

V

Espionnage naval

(Suite)

On ne saurait mieux mettre en lumière les méthodes de travail de l'espion naval qu'en rappelant les cas portés à la connaissance du public par quelques procès retentissants devant les tribunaux.

L'un des plus fameux est celui de l'enseigne Ullmo, jeune officier de la marine française auquel une intelligence très vive semblait promettre le plus brillant avenir et qui servait à bord du navire de guerre de la République *la Carabine*.

Ullmo tomba sous la domination d'une femme que lui et ses camarades connaissaient sous le nom de Lison.

Lison avait pris un si grand ascendant sur sa victime qu'en deux ans l'enseigne avait mangé 75.000 francs, tout ce qu'il possédait en fait de capital et de revenu, et qu'il ne lui restait plus que sa solde.

Cependant, les exigences de sa situation d'officier lui faisaient cruellement sentir le manque d'argent, maintenant que sa petite fortune s'était complètement évaporée pour les beaux yeux de sa maîtresse.



LA BELLE LISON

Il fallait de l'argent et Ullmo commit le crime d'enlever des documents secrets conservés dans un coffre-fort à bord de son navire, et de les offrir contre argent comptant.

Le marché devait être conclu par voie d'annonces, mais la façon même dont furent rédigées ces annonces amena la découverte de l'affaire par le service secret français.

Ullmo paya sa trahison de la dégradation et de l'emprisonnement à vie, tandis que Lison assista au procès pour en suivre les débats, en spectatrice désintéressée.

Le système de contre-espionnage de la part d'une puissance étrangère, que cet exemple met en évidence, a son pendant dans l'organisation britannique.

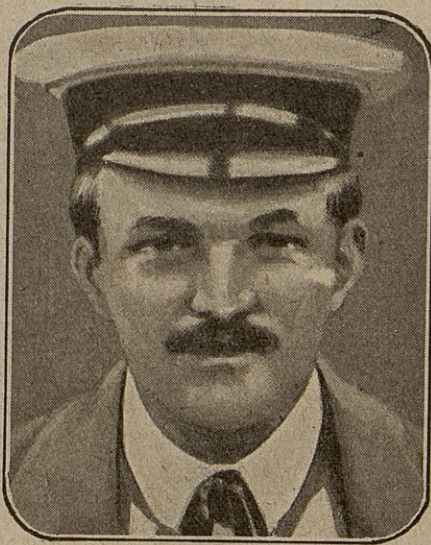
Etant donné que l'Angleterre est le plus puissant ennemi que l'Allemagne ait à craindre au point de vue naval, il s'ensuit que l'espionnage naval allemand est principalement dirigé contre le Royaume-Uni, et que le nombre d'espions navals est plus grand dans ce pays que dans tout autre.

Il est bon et rassurant, toutefois, de dire que la majorité des postes fixes du service naval allemand en Angleterre sont connus de la police, et qu'aussitôt qu'une information qui, aux yeux des autorités navales britanniques, possède une certaine valeur, se trouve en danger d'être communiquée à l'Allemagne, toutes les mesures nécessaires sont immédiatement prises

pour empêcher la transmission des rapports des espions au service central secret à Berlin.

Pour en avoir une preuve convaincante, il suffit de se reporter au cas du docteur Max Schultz qui, accusé d'espionnage devant les assises du Devon, fut condamné à un an et neuf mois de prison pour tentative d'espionnage plutôt que pour faits d'espionnage qu'on ne lui laissa pas le temps d'accomplir.

D'après ses propres déclarations, Schultz entra au service de la branche militaire du service secret allemand en 1910, lorsqu'il fut chargé de fournir des rapports sur les affaires militaires et navales britanniques à des fins statistiques, prétendait-il.



MAX SCHULTZ
condamné pour espionnage à Plymouth

Quoiqu'on n'ait rien pu obtenir de plus de lui, il n'y a aucun doute que Schultz ait très bien compris la nature du travail qu'on lui demandait, surtout si l'on s'en rapporte aux paroles de sir Rufus Isaac qui a soutenu l'accusation au procès, et qui a fait la preuve d'une façon irréfutable que l'inculpé avait offert £ 500 (12.500 francs) par an à un sujet britannique pour lui fournir continuellement des renseignements d'un caractère confidentiel.

Schultz avait commencé sa carrière d'espion par de premiers essais infructueux en Irlande, qui avaient été bientôt suivis d'une visite à Toulon où il s'était rendu, toujours en quête d'informations. Après différentes aventures, il revint en 1911 à Plymouth d'où il partit pour une croisière jusqu'à la rivière Yealm sur un yacht nommé *Egret*.

C'est là qu'il reçut la visite d'un certain monsieur Duff, accompagné d'un autre, M. Tarrant, auxquels il fit des propositions en vue d'obtenir des renseignements sur les questions navales.

Les charges relevées contre Schultz, telles qu'elles furent exposées par l'attorney général (avocat général), lors de l'ouverture du procès, étaient au nombre de quatre.

La première était formulée comme il suit :

Dans le courant de l'été de 1911, l'accusé qui se trouvait dans la ville de Plymouth, étant parvenu à se procurer certains renseignements confidentiels par des moyens qui constituaient un délit contre la Loi sur les secrets de l'Etat, avait communiqué ou essayé de communiquer ces renseignements à une personne à laquelle il était contraire aux intérêts de l'Etat de les communiquer à cette époque.

La seconde charge aggravait la première en ce sens que Schultz était accusé d'avoir eu l'intention de communiquer ces renseignements, acquis d'une façon illégale, au gouvernement d'une puissance étrangère.

La troisième et la quatrième charge relevaient contre lui qu'il avait essayé d'amener Samuel Hugh Duff et Edwards Charles Tarrant à lui communiquer des informations relatives à la marine de Sa Majesté, informations qui, dans l'intérêt supérieur de l'Etat, ne devaient être communiquées à qui que ce fût.

Sir Rufus Isaac déclara dans son exposé de l'affaire, au nom du ministère public, que Schultz avait offert à Duff une rémunération annuelle de £ 500 (12.500 francs), en lui faisant entrevoir la possibilité de doubler la somme, pour des renseignements confidentiels.

A quoi Schultz répondit en prétendant que les renseignements en question étaient si peu confidentiels qu'ils devaient être publiés dans un journal allemand.

Mais, au moment de son arrestation, on avait trouvé chez lui une lettre qui prouvait clairement dans quel but il s'était procuré ces informations.

Un passage de cette lettre, qui fut lue en audience publique devant la Cour, jette un jour curieux

sur les renseignements détaillés que l'Allemagne réclame de ses espions navals.

Voici ce passage :

Où en êtes-vous avec le commandant et le lieutenant? Ne peut-on rien en attendre? Les officiers de réserve ne sont d'aucune utilité. Ils ne peuvent pas nous livrer des secrets ayant une véritable valeur, parce qu'ils n'en connaissent pas, attendu qu'on ne les laisse pas à leur portée. Des livres et des rapports confidentiels, voilà ce qu'il nous faut et ce que vous devez nous procurer à tout prix, si vous voulez que nos relations continuent.

Sir Rufus Isaac affirma, et la preuve en fut faite par les témoignages d'une façon irréfutable, qu'un individu nommé Tobler, qui ne venait pas en Angleterre, fournissait à Schultz l'argent dont ce dernier avait besoin.

Le ministère public produisit devant le tribunal nombre de télégrammes chiffrés, écrits au moyen d'un code dont il avait trouvé la clef.

La traduction de ces télégrammes disait :

Très grand danger. Envoyez immédiatement mandat télégraphique £ 50 (1.250 francs).

Ou encore :

Extrêmement inquiet. Grand danger. Tout préparé pour départ. Envoyez de suite mandat télégraphique £ 50 et date rendez-vous.

Les instructions de Tobler à Schultz comprenaient une liste de questions que ce dernier devait poser à M Duff et parmi lesquelles se trouvaient les suivantes :

I. — *A-t-il été accordé des congés aux officiers ou aux hommes, ou se peut-il que ceux qui sont en congé aient été rappelés?*

II. — *Y a-t-il un indice quelconque qu'on ait fait des approvisionnements de charbon, vivres, munitions, etc.?*

III. — *Quelle est l'impression dans les cercles navals?*

IV. — *Comment les officiers et les hommes envisagent-ils la situation?*

V. — *Est-on en train d'augmenter les effectifs d'équipages, de préparer les navires, ou bien leur armement s'est-il fait tout à coup?*

L'attorney général fit ressortir que ces premières questions devaient, en quelque sorte, servir de pierres de touche pour se rendre compte de ce que pouvait donner M. Duff.

En voici d'autres, posées apparemment avec une intention plus sérieuse :

I. — *Quelle est l'opinion des officiers de la marine britannique sur le résultat d'une guerre entre l'Angleterre et la France d'une part, et l'Allemagne d'autre part et sur l'influence probable que cette guerre pourrait avoir sur la question du Maroc?*



SAMUEL HUGH DUFF
l'un des témoins du procès de Plymouth

II. — *Quels navires de la troisième division ont été mis hors de service le 23 juillet, ou vers la fin de juillet, ou ont réduit leurs effectifs d'équipages, et pour quelles raisons?*

III. — *Combien y a-t-il encore d'hommes et d'officiers à bord, et pourquoi le programme a-t-il été changé après qu'on a fait savoir que la troisième division serait au complet?*

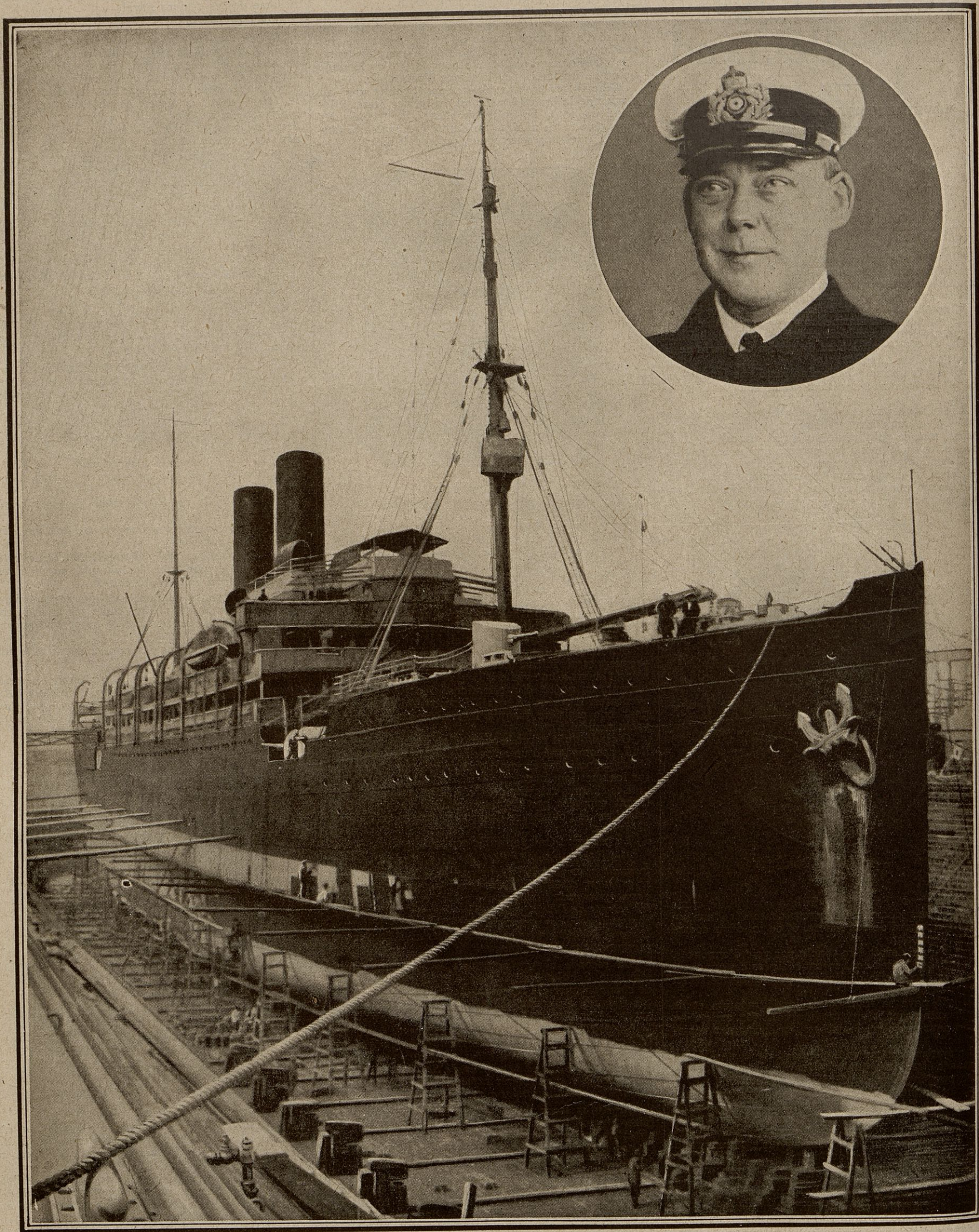
Avant de répondre à ces questions, M. Duff n'eut rien de plus pressé que d'aller les communiquer à la police.

(A suivre.)

TRADUIT DE L'ANGLAIS PAR A. LE GAY.

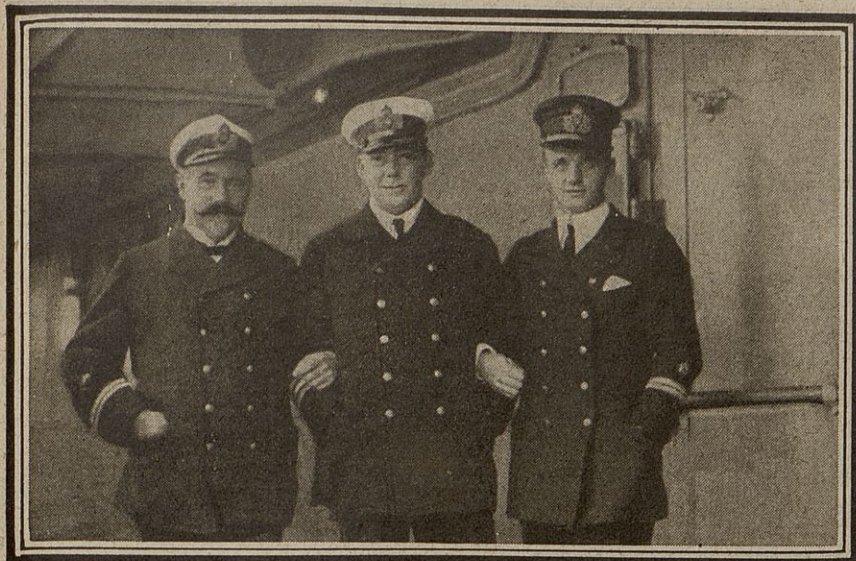
(1) Voir les numéros 19, 20, 21, 22 et 23 du *Pays de France*.

LE " PRINZ - EITEL - FRIEDRICH "



Le croiseur auxiliaire allemand « Prinz-Eitel-Friedrich », après avoir pillé et coulé huit bateaux appartenant à diverses nations, notamment le navire français « la Floride », s'est réfugié dans le port américain de Newport-News. Le voici dans la cale sèche. Dans le médaillon, le capitaine Thieriesen, commandant du « Prinz-Eitel-Friedrich ».

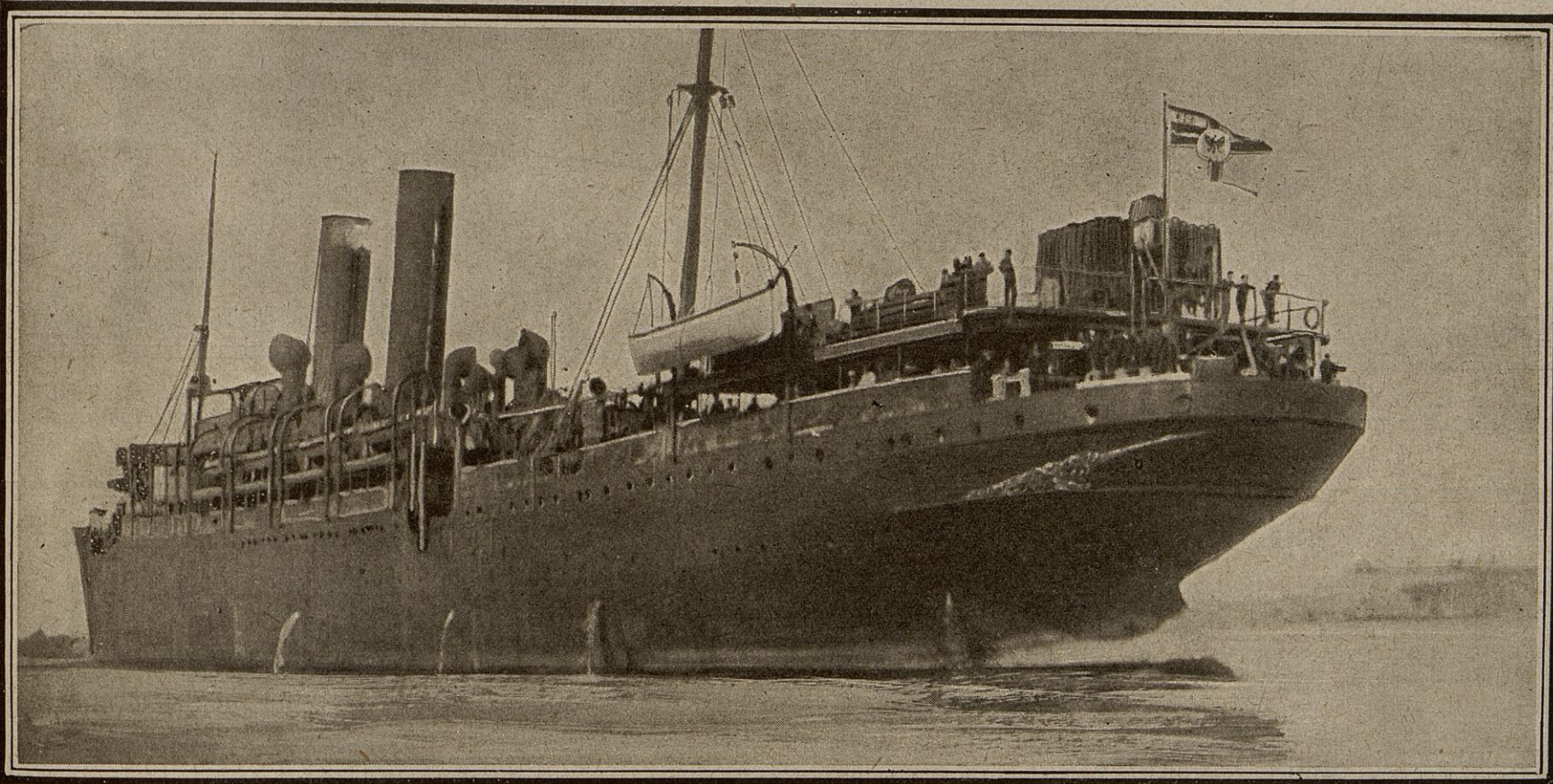
LE " PRINZ - EITEL - FRIEDRICH "



Le commandant du « Prinz-Eitel-Friedrich » a sous ses ordres seize officiers et environ quatre cents hommes d'équipage. Le voici entre ses deux seconds ; à droite, le capitaine Bauer.



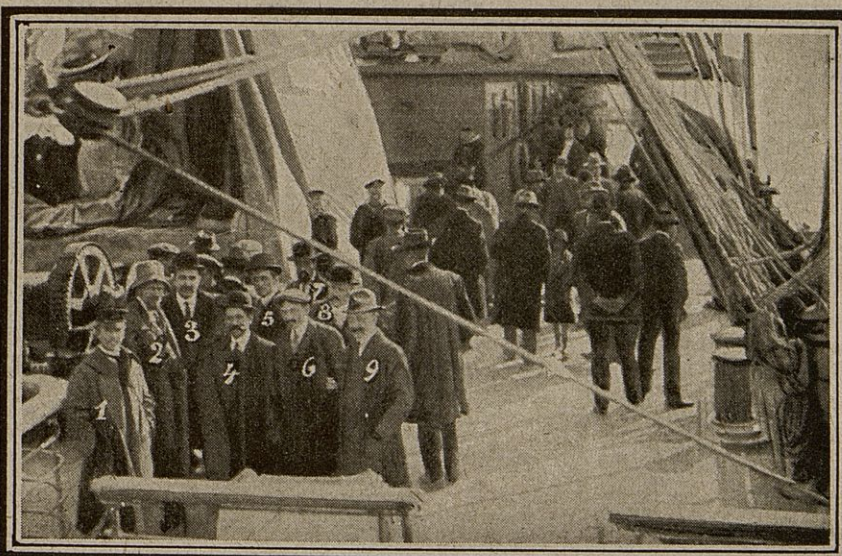
On voit ici l'état-major du navire-pirate : 1. c^t Thiericzen. — 2. second Bauer. — 3. 1^{er} d'artillerie Neudermayer. — 4. 2^e médecin Sohler. — 5. 1^{er} médecin Krüger-Koneck. — 6 et 7. Sous-officiers.



Le « Prinz-Eitel-Friedrich » était un paquebot appartenant au Norddeutscher Lloyd ; il a été armé en croiseur depuis la guerre. Un équipage, pris en partie dans la marine de guerre allemande, et un armement de 22 canons lui ont permis, jusqu'ici, d'accomplir ses actes de piraterie. Le gouvernement américain lui a ordonné de quitter Newport-News, et quatre croiseurs alliés l'attendent au large.



A bord du « Prinz-Eitel-Friedrich » se trouvaient les équipages et les passagers des huit navires qu'il a coulés, soit trois cent trente-sept personnes. Dans ce groupe, on aperçoit deux dames : Mmes Marinette Yvetty et Jane Marny qui étaient à bord de « la Floride ».

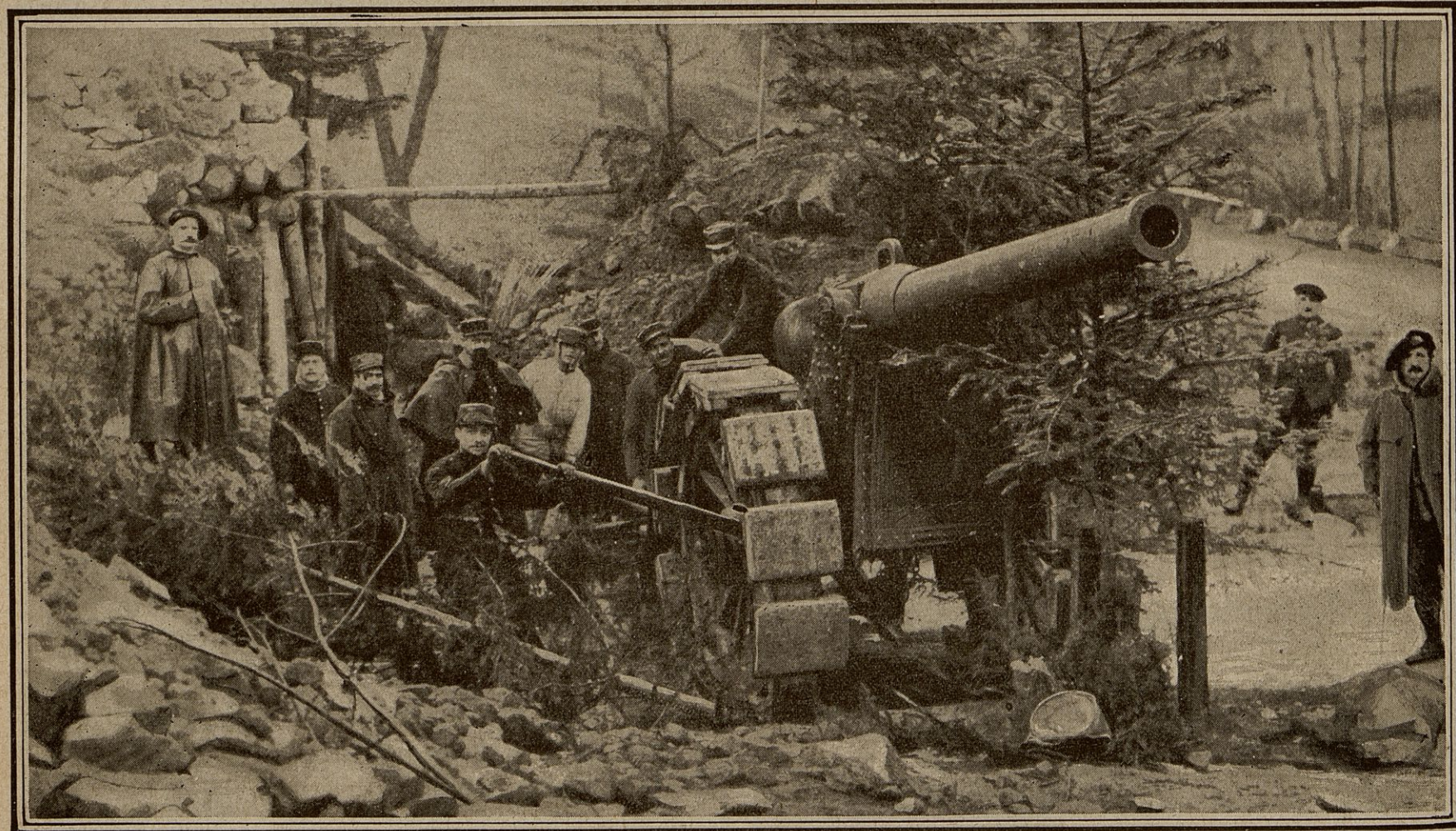


Avec l'inspecteur des douanes (1) de Newport-News, et le 1^{er} Le Baron (7) du « Pierre-Loti », voici l'état-major de « la Floride » : 2^e 1^{er} Créquier (2) ; cap. Hervé (4) ; 3^e 1^{er} Videloup (5) ; Dr Trama-sure (9) ; mécaniciens Coudurier (3), Guilloux (6), Pletan (8).

NOTRE ARTILLERIE LOURDE



Sur toute la ligne du front, depuis la mer jusqu'en Alsace, nous avons maintenant de nombreuses batteries d'artillerie lourde, et si, au début de la guerre, les Allemands ont eu sur ce point un avantage sur nous, aujourd'hui c'est à notre tour d'être supérieurs. Nos gros canons de 155 font un travail merveilleux et ont bientôt réduit au silence les canons ennemis.



Ce n'est pas une petite affaire que de mettre en batterie ces grosses pièces d'artillerie ; il faut caler solidement leurs roues à patins ; il faut ensuite soigneusement dissimuler la batterie à la vue des avions ennemis qui viennent les repérer. Nos artilleurs sont passés maîtres en cet art, et rarement nos pièces sont-elles découvertes par les Allemands.

Les Trois Diablos-Bleus

PAR
JEAN DE LA HIRE

CHAPITRE TROISIÈME

UNE MISSION PÉRILLEUSE

LES alpins savaient qu'ils ne pouvaient pas se maintenir dans les retranchements occupés. En effet, l'emplacement de la batterie fantôme se trouvait au milieu des lignes allemandes, à une dizaine de kilomètres des positions françaises. Il fallait même évacuer le plus tôt possible la position conquise, afin de n'être pas cernés par les forces ennemies qui n'allaient pas tarder à survenir.

Le chef de bataillon des Diablos-Bleus rassembla les officiers survivants — un capitaine et deux lieutenants avaient été tués — et il tint avec eux un rapide conseil de guerre.

Après avoir félicité Jacques Fortas, à qui l'on devait la destruction de la batterie fantôme, le chef de bataillon serra la main à Pierre et Lucien de Ciseran qui s'étaient particulièrement distingués; puis, ses devoirs de chef paternel accomplis, il passa tout de suite à ses devoirs de chef militaire.

— Maintenant que nous avons réussi, dit-il, nous devons rendre ces retranchements inutilisables et compléter la destruction de la batterie. Quand ils se sont vus perdus, les Allemands ont brisé les organes les plus délicats des canons; ce n'est pas assez. Vous allez faire établir diverses mines qui seront reliées à une mèche, et, en nous retirant, nous mettrons le feu de manière à tout bouleverser ici de fond en comble.

Pierre et Lucien de Ciseran furent désignés pour rester en arrière et mettre le feu aux mines qui devaient faire, des ouvrages ennemis, un indescriptible chaos. Fortas, avec sa compagnie, prit la tête; et l'on se mit en marche.

Ce que fut ce retour, il faudrait être un poète d'épopée pour le dire!

En effet, plusieurs lignes de tranchées allemandes séparaient les alpins de leurs positions de la veille. A la faveur de la nuit, on avait contourné ces tranchées en supprimant les unes après les autres les sentinelles; mais, en plein jour, il ne fallait pas songer à progresser avec ces ruses d'Indiens sur le sentier de la guerre. On ne pouvait attendre le salut que d'une ruée, fusil au poing.

Mais les Diablos-Bleus avaient la certitude de surmonter toutes les difficultés, d'autant plus que le succès de la nuit avait augmenté leur courage, et qu'ils envisageaient comme un triomphe le retour dans les lignes françaises.

Et c'en fut ainsi.

Les Diablos-Bleus, tout en conservant la cohésion indispensable, étaient disséminés en une poussière humaine qui, à travers bois, prairies et vallons, tendait à s'agglomérer de nouveau, dix kilomètres plus loin.

Pendant toute la matinée, les Allemands qui, selon leur habitude, s'étaient formés en masses pour cerner la position où, enfin, ils avaient compris que se trouvaient les Français, ne virent devant eux qu'un éparpillement insaisissable.

Il est exact de dire que les Diablos-Bleus glissaient entre leurs sections, leurs compagnies, leurs bataillons, comme des poissons fins, agiles, entre les mailles d'un filet grossier.

Certes, tous ne passèrent pas à travers ce filet; quelques-uns tombèrent, frappés par les feux de salves que les Allemands dirigeaient partout où un frémissement de feuilles, l'apparition brusque d'un bérêt révélait la présence d'un alpin.

A dix heures et demie du matin, sur la lisière du bois qui, au-dessus de Fraize, surplombait la vallée du Chival et de la Croix-aux-Mines, le commandant fit sonner le rassemblement; les lieutenants et les capitaines ordonnèrent l'appel, et tout le monde put constater que les pertes éprouvées pendant l'expédition étaient beaucoup moins importantes qu'on aurait pu le redouter. Vingt-quatre morts ou disparus, et seu-

lement dix-huit blessés que des camarades avaient ramenés sur leurs épaules.

Un repos bien mérité fut accordé aux Diablos-Bleus. Mais trois de ces hommes ne songèrent pas à dormir : c'étaient Jacques Fortas, Pierre et Lucien de Ciseran.

Ils se réunirent dans un coin isolé des tranchées pour relire encore, dans la lettre de l'officier prussien, ce qui concernait Mme et Mlle de Ciseran. La même émotion qui les avait étreints, la nuit, à la première lecture, fit battre leurs cœurs, mais cette fois avec une intensité plus grande, car leurs esprits n'étaient pas préoccupés par le devoir immédiat.

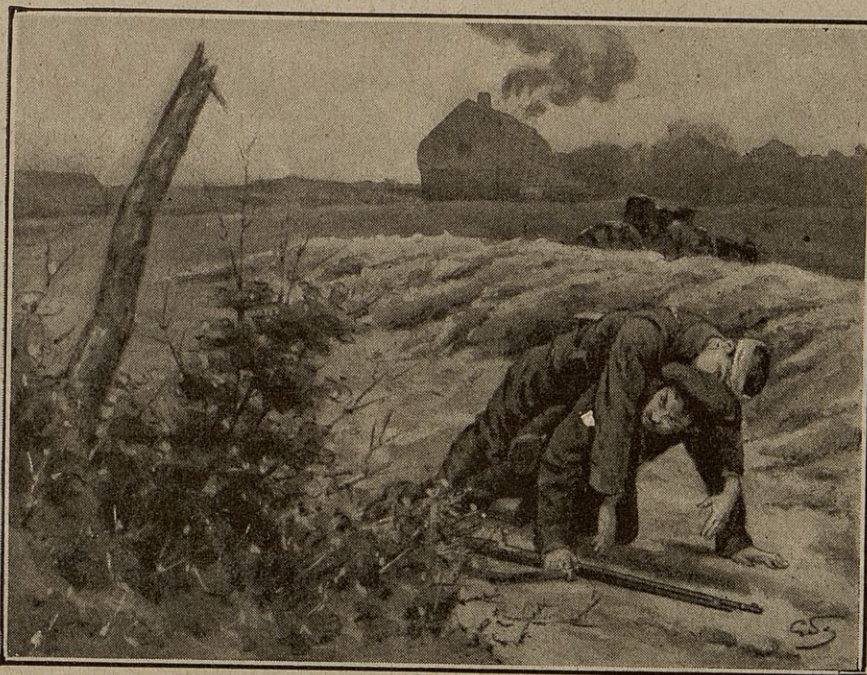
Lucien, le plus sensible, ne put retenir les larmes qui gonflaient ses yeux; il s'écria :

— Lieutenant, quelle était votre idée?

Pierre sembla ne pas entendre la question que faisait son frère; il regardait Fortas, non dans l'attente de ce que l'officier allait répondre, mais comme pour discerner à travers ses yeux les mouvements de son âme.

Fortas, grave, répondait à Lucien :

— L'idée qui a brusquement surgi en moi, je ne puis l'exécuter sans y être autorisé par le général. En attendant que cette autorisation me soit accordée, je ne vous dirai que ceci : dussions-nous aller à la mort, me suivrez-vous sans explication, et simplement parce que je vous dirai : Venez?...



...ET DIX-HUIT BLESSÉS QUE DES CAMARADES AVAIENT RAMENÉS SUR LEURS ÉPAULES

Les deux frères échangèrent un rapide regard et, ensemble, ils répondirent :

— Nous vous suivrons!

Dans l'attitude des deux industriels et de leur ancien employé, il y avait autre chose que l'admiration familière vouée par deux soldats à un chef héroïque; il y avait une sorte d'intimité mystérieuse qui était beaucoup moins dans les paroles et les gestes que dans l'expression des yeux.

Jacques Fortas se leva.

— Epoussetez-moi, dit-il, je veux paraître propre devant le colonel.

Le colonel, commandant le groupe d'alpins établis à cet endroit, était logé au milieu d'une sapinière, dans une cabane de bûcherons que les Diablos-Bleus s'étaient ingéniés à rendre confortable.

Ce fut au seuil de cette cabane que le colonel, assis sur un tronc d'arbre renversé par un obus, reçut le lieutenant Fortas. Il connaissait déjà la magnifique conduite de l'officier. Il se leva, lui serra la main, le félicita avec émotion et lui dit :

— Puisque vous venez sans être appelé, c'est que vous avez quelque chose à me demander. Que puis-je pour vous?

— Mon colonel, répondit Fortas, ce que j'ai à vous dire est d'ordre confidentiel.

Etonné, le colonel haussa les sourcils, hésita une seconde.

— Eh! bien, entrez, fit-il.

Et il s'effaça. Jacques Fortas pénétra dans la cabane. La porte, à l'extérieur de laquelle un factionnaire veillait, fut fermée.

De la poche intérieure de sa vareuse, le lieutenant Fortas tira une carte qu'il déploya et étendit sur la table dressée entre le colonel et lui. Il se mit à parler, et l'index de sa main droite suivit sur la carte certaines lignes marquées au crayon rouge.

Tout de suite le colonel fut prodigieusement intéressé. Il hochait la tête, s'exclamait; il dut faire quelques objections, car le lieutenant s'anima pour répondre. La conversation mystérieuse dura plus d'une heure, et, soudain, le colonel se leva en disant :

— Allons au quartier général!

Pendant ce temps, au fond de leur tranchée, les Diablos-Bleus de la section que commandait le sergent Pierre de Ciseran s'étaient rassemblés autour d'une table rustique faite d'une pierre plate. Des rires fusèrent de toutes parts. C'est que le cuisinier et ses aides venaient d'apporter deux énormes bassines contenant l'une du riz, l'autre des haricots; et une voix grasseyante, remarquable par l'accent de Marseille qui la pimentait, s'élevait au-dessus des rires. C'était celle du loustic de la compagnie, enfant de la Cannebière, nommé Marius Crassous.

— Messieurs! en récompense de votre admirable conduite, vous aurez aujourd'hui un menu de Balthazar. Le riz va devenir une poule au riz! Et les fayots se transformeront en canard aux haricots! Ouvrez bien les yeux, ça va être fait en cinq secs! Passez muscade! Voici, messieurs, la poule au riz, et voici le canard aux haricots!

Avec une adresse de prestidigitateur, Marius avait mis sur le riz et sur les haricots un poulet et un canard. Les rires furent une tempête. Ah! ce n'étaient point une poule et un canard ordinaires! D'où Marius les avait-il sortis? Vous savez, ces petits animaux en porcelaine creuse que les enfants font nager dans l'eau, sur une cuvette : un poulet minuscule et tout blanc, un canard lilliputien et tout jaune! Deux volailles qui, si elles n'étaient pas comestibles, avaient au moins la vertu de faire rire aux larmes la section des alpins!

— Et tâchez de ne pas tout dévorer, s'écria Marius, gardons-en pour demain!

— Sacré Marius! criait-on de toutes parts; pas moyen de s'embêter avec lui!

Et il est exact que, l'imagination aidant, les alpins trouvèrent au riz un incontestable goût de poulet, et aux haricots le plus authentique parfum de canard. On devine ce que fut ce repas : une réjouissance morale autant qu'une satisfaction physique. Pierre et Lucien de Ciseran, que leurs galons faisaient distributeurs des portions, durent se multiplier pour remplir les gamelles aussi vite que les convives les vidaient.

Le festin terminé, poulet et canard disparurent comme par enchantement; très probablement ils réintégrèrent les poches de Marius. Chacun but une gorgée d'eau-de-vie largement arrosée d'eau de source, et l'on se mit à bourrer les pipes.

A ce moment, un « Qui vive! » retentit; mais ce n'était pas le cri d'alarme des nuits de surprise; c'était la joyeuse plaisanterie habituelle lancée par un Diable-Bleu à un nouvel arrivant.

— Quartier général! répondit une voix brève.

Et un tringlot sauta dans la tranchée :

— Le sergent Ciseran? demanda-t-il.

Pierre tendit la main et reçut du tringlot une enveloppe fermée.

— Il y a une réponse, dit le messenger, au milieu du silence curieux de tous.

Pierre ouvrit l'enveloppe et en sortit un papier qu'il déplia. Il lut; tout le monde vit la contraction brusque de ses traits, révélant l'émotion de son âme.

— Qu'est-ce? fit Lucien anxieux.

Pierre ne répondit pas. Il plia le papier, le remit dans l'enveloppe et enfonça le tout dans une poche de sa capote. Puis, regardant le tringlot :

— Vous direz au lieutenant que nous serons prêts. Il reprit en se levant :

— Lucien, suis-moi; et toi aussi, Marius.

— Bagasse! fit le Marseillais, serait-ce, par hasard, une lettre du ministre qui me nommerait général?

Pierre, Lucien et Marius suivirent le boyau de la tranchée jusqu'à un tournant qui les déroba à tous les yeux. Et là, d'une voix grave, Pierre dit à Crassous :

— Marius, est-ce que cela t'amuserait d'accomplir avec nous et le lieutenant une mission fantastique?

— Fantastique? dit Crassous. Troun dé l'air! et tu me le demandes, mon bon?...

— Pierre, dit Lucien qui était pâle d'émotion malaisément contenue, où allons-nous?

Pierre hésita; puis, regardant son frère et son compagnon, il répondit à voix basse :

— A Colmar, et ensuite à Neuf-Brisach...

Lucien tressaillit, murmura : « Maman! Sourette! » et saisit les mains de son frère, tandis que Marius objectait avec stupeur :

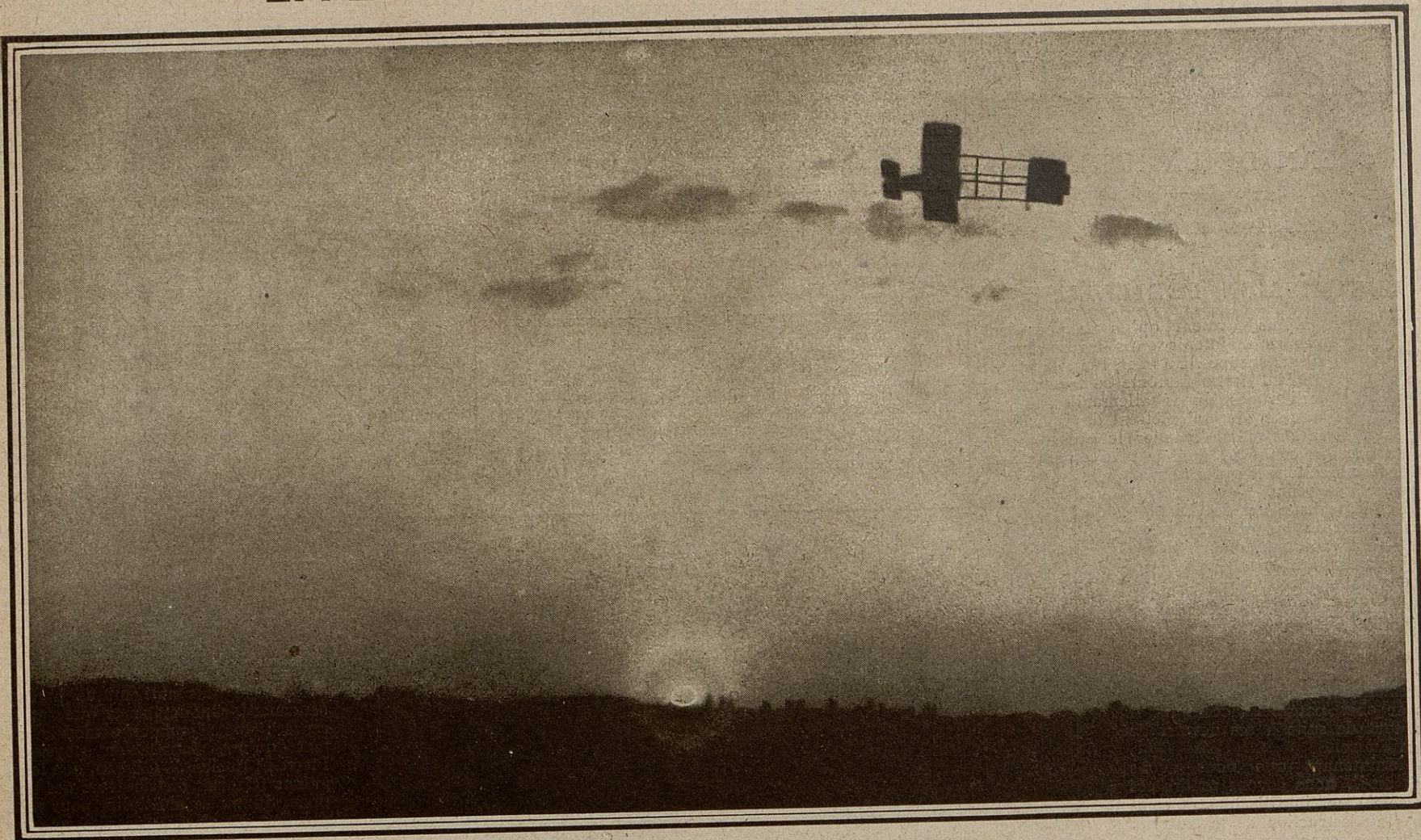
— Mais c'est au milieu des armées allemandes, en pleine Alsace!...

Pierre, serré contre son frère, regarda le Marseillais et, simplement :

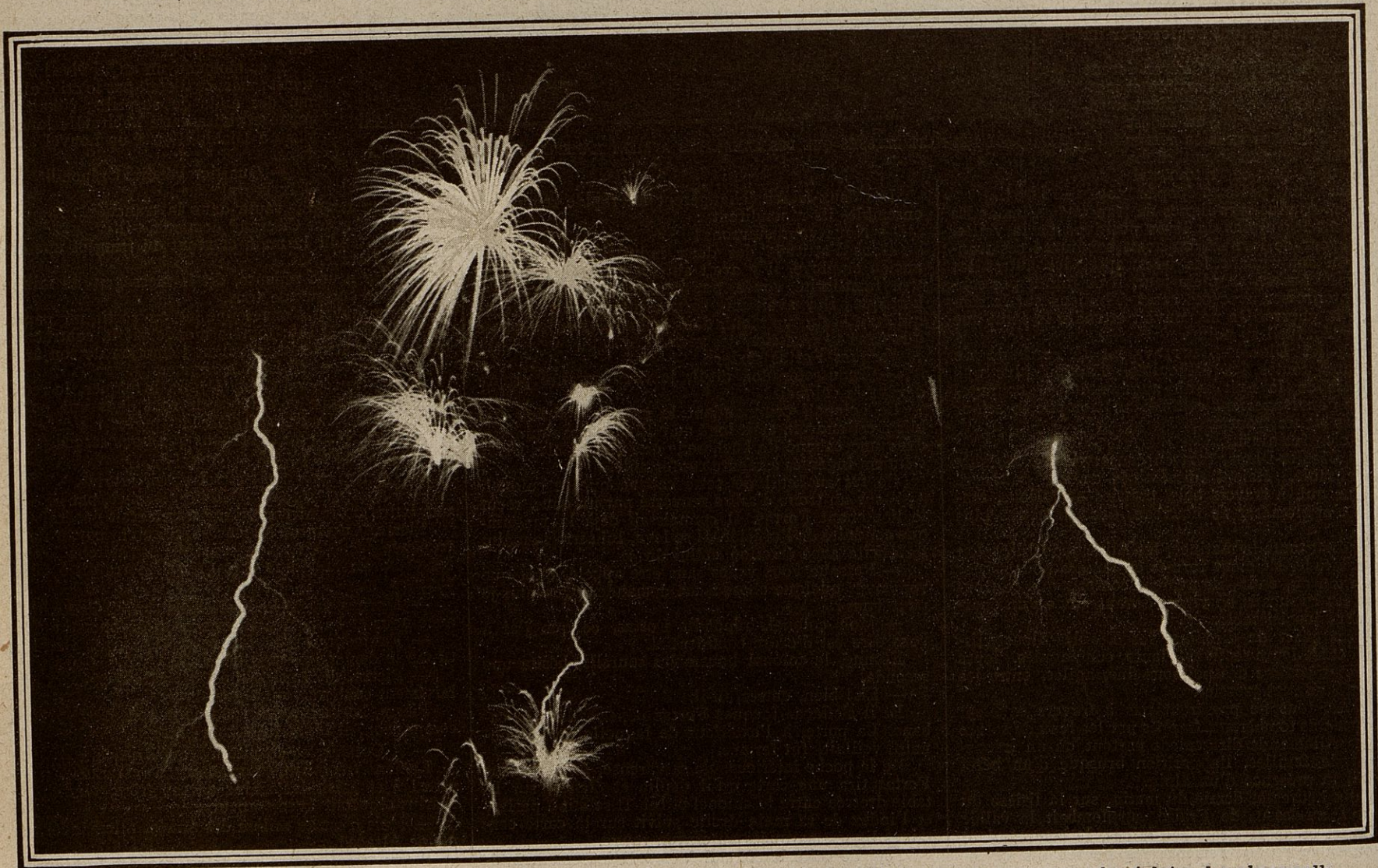
— Si c'était au milieu des armées françaises, on n'aurait pas besoin de nous!

(A suivre.)

EFFETS DE GUERRE DANS LE CIEL



*Le roi brillant du jour, se couchant dans sa gloire,
Descend avec lenteur de son char de victoire...
Et, dans son vol puissant, l'oiseau de France évoque, pour nos armées, ces deux nobles rimes du grand poète.*



Un orage a éclaté dans la nuit sur le front de bataille ; le grondement des canons se mêle à celui du tonnerre ; les éclairs des shrapnells rivalisent avec ceux de la foudre. Un de nos correspondants a réussi à photographier ce spectacle impressionnant ; on peut voir ici un obus éclatant au milieu des éclairs ; les panaches du shrapnell sont encadrés par les étincelles électriques.

AVEC LES ARMÉES RUSSES



Toutes les attaques, tous les assauts des troupes allemandes se sont brisés contre la résistance du soldat russe ; lorsque nos alliés étaient, sur un point, trop pressés par des forces supérieures, ils se repliaient pour revenir ensuite reprendre leurs positions.



En dehors du nombre, nos alliés ont pour eux cette discipline et cette obstination du soldat qui sont légendaires. Rien ne rebute sa patience, ni le froid, ni la souffrance, ni les longues marches nécessaires dans un pays dépourvu de voies ferrées.



Dans un village, près du front, l'infanterie russe va installer un poste d'observation ; un soldat, au moyen d'une échelle, grimpe sur le toit de chaume, tandis que les paysans, femmes et enfants, assemblés autour de la maison, suivent avec intérêt ses efforts.



En arrière de la ligne de feu, les soldats russes ont installé leurs cuisines et ils préparent le repas de leurs camarades. Le grand-duc Nicolas a interdit tout alcool dans ses armées, et le thé est la seule boisson qui soit permise à ses soldats.

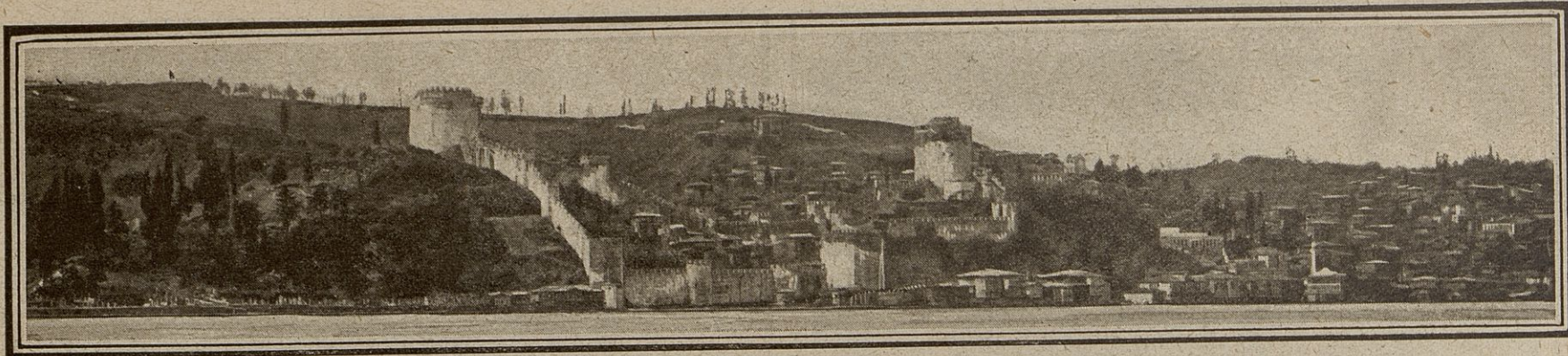


Comme sur le front occidental, la guerre de tranchées se poursuit sur le front oriental ; elle y a rencontré de plus grandes difficultés car la terre, profondément gelée, résistait à la pioche et à la pelle ; mais les tranchées ennemies n'arrêtent pas l'élan du soldat russe.

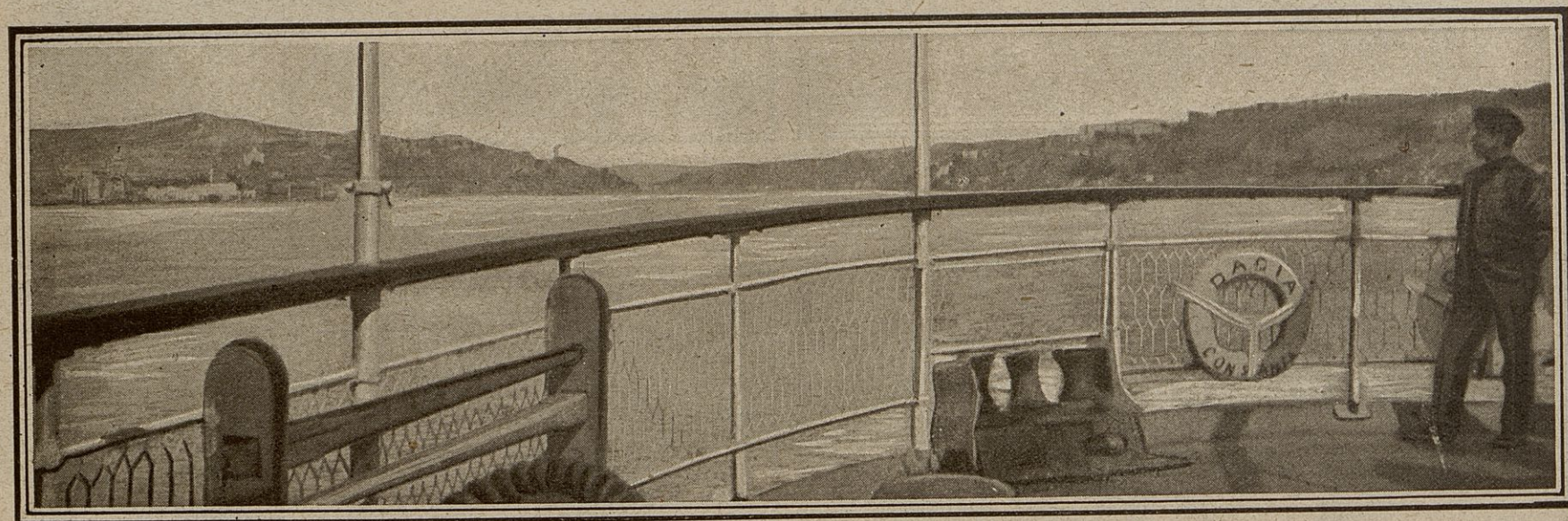


Le profond entonnoir creusé par l'éclatement d'un obus sert de poste avancé à des soldats russes ; l'un d'eux, sans crainte de la mitraille, est sorti pour mieux voir ; au loin s'étend l'immense plaine de Pologne, où luttent des millions d'hommes.

LES RUSSES DEVANT LE BOSPHORE



L'escadre russe de la mer Noire a bombardé les forts situés à l'entrée du Bosphore, ce fleuve d'une longueur de 27 kilomètres, qui déverse le trop plein de la mer Noire dans la mer de Marmara. Voici le fort de Roumeli-Hissar, construit par Mahomet II.



Les rives du Bosphore sont un perpétuel enchantement ; la rive d'Europe forme un quai ininterrompu de palais et de résidences d'été ; celle d'Asie est célèbre par ses beautés naturelles, rochers vertigineux, arbres séculaires, jolis villages nichés dans de frais vallons.

SUR LE FRONT RUSSE

Encore une manœuvre ratée ! Le vieux maréchal Hindenburg est infatigable ; à peine a-t-il encaissé un échec qu'il court après un autre.

Après l'avance qu'il avait tentée vers le Niémen, en portant la plus grande partie de ses forces au nord de la Vistule, Hindenburg vient d'essayer de nouveau de couper les armées russes qui opèrent à l'ouest du Niémen et de percer leur centre entre Limno et Lodzieje, au nord-est de Suwalki ; il a pu croire, un instant, que son plan avait réussi, car plusieurs de ses détachements étaient parvenus à menacer les derrières de l'armée russe ; mais celle-ci, avec une mobilité de mouvement qui stupéfie les Allemands, s'est retournée brusquement et s'est débarrassée de l'ennemi auquel elle a infligé de graves pertes.

Les combats ont continué dans la région d'Ostrolenka, tout près de la frontière de la Prusse orientale, à l'avantage de nos alliés.

La place d'Ossowiec a résisté au bombardement des grosses pièces de siège ; le feu de celles-ci a diminué progressivement ; il semble que l'ennemi renonce à attaquer la forteresse plus longtemps.

Le long de la Vistule, lutte d'artillerie. Sur tout ce front, qui s'étend de la Baltique aux Carpathes, ce sont les Russes qui prennent maintenant l'offensive ; voici donc la situation renversée.

Dans les Carpathes, les progrès de nos alliés se sont accentués ; la chute de Przemyśl a été le prélude d'une offensive énergique qui ne laisse pas d'angoisser Vienne et Budapest.

En vain l'archiduc Frédéric, durement pressé par les troupes russes à Lupkov, a-t-il recouru à une diversion dans la direction de Bartfeld ; il a été repoussé par de brillantes attaques à la baïonnette. Nos alliés sont maîtres des cols de Dukla et de Lupkov ; chaque jour, ils font de nombreux prisonniers, preuve nouvelle de la démoralisation de l'armée autrichienne. Celle-ci, cependant, se bat, sur certains points, avec acharnement, et ses contre-attaques sont parfois vigoureuses.

On a annoncé, de divers côtés, une formidable poussée des Russes vers Cracovie ; on a même dit que la population civile de cette ville avait été évacuée ; aucune communication officielle du quartier général du grand-duc Nicolas n'a confirmé ces nouvelles.

Nos alliés semblent porter leurs efforts sur les passages des Carpathes, vers les plaines de la Hongrie.

Toutes les photographies que publie le "PAYS DE FRANCE" sont la reproduction exacte de la vérité ; on n'y trouve ni adaptation, ni truquage photographique d'aucune sorte.

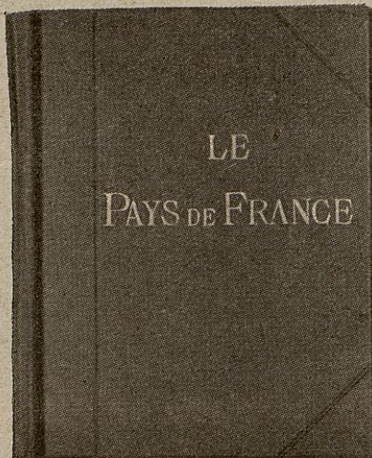
Rassortiments et reliures du "Pays de France"

Nous sommes à présent en mesure de donner satisfaction à toutes les demandes de rassortiment des numéros du « Pays de France », à partir du n° 1.

En conséquence, ceux de nos lecteurs, à la collection desquels manqueraient certains numéros, peuvent dès maintenant se les procurer chez leur libraire habituel, au prix de 0 fr. 25 le numéro. Quant aux lecteurs habitant une localité où le « Pays de France » ne serait pas en vente, ils peuvent se procurer des numéros de rassortiment en nous les réclamant par lettre (joindre la somme de 0 fr. 30 par numéro, frais d'envoi compris).

Nous tenons en outre à la disposition de nos lecteurs des reliures électriques en percaline chagrinée, avec titre or, spécialement établies pour contenir toute la collection d'une année du « Pays de France » (52 numéros), au prix de 3 francs la reliure, prise dans nos bureaux.

Pour recevoir franco par poste cette reliure « seule »,



Reproduction de notre reliure électrique

il suffit de nous adresser une somme de 3 fr. 45 en un bon de poste.

Pour recevoir franco par colis postal cette reliure, « accompagnée de tout ou partie des numéros déjà parus », il suffit de nous adresser d'une part 3 fr. 60 (expédition en gare) ou 3 fr. 85 (expédition à domicile), d'autre part autant de fois 0 fr. 25 qu'on désire de numéros. (Adresser les mandats 2, 4, 6, boulevard Poissonnière).

NOS PHOTOGRAPHIES

Pour des raisons de défense nationale, dont l'autorité militaire est seule juge, nous ne désignerons plus les localités situées sur le front dont le « Pays de France » donnera les photographies.

Mais nous publierons en temps opportun une table analytique qui permettra plus tard aux lecteurs du « Pays de France » d'identifier toutes ces localités.

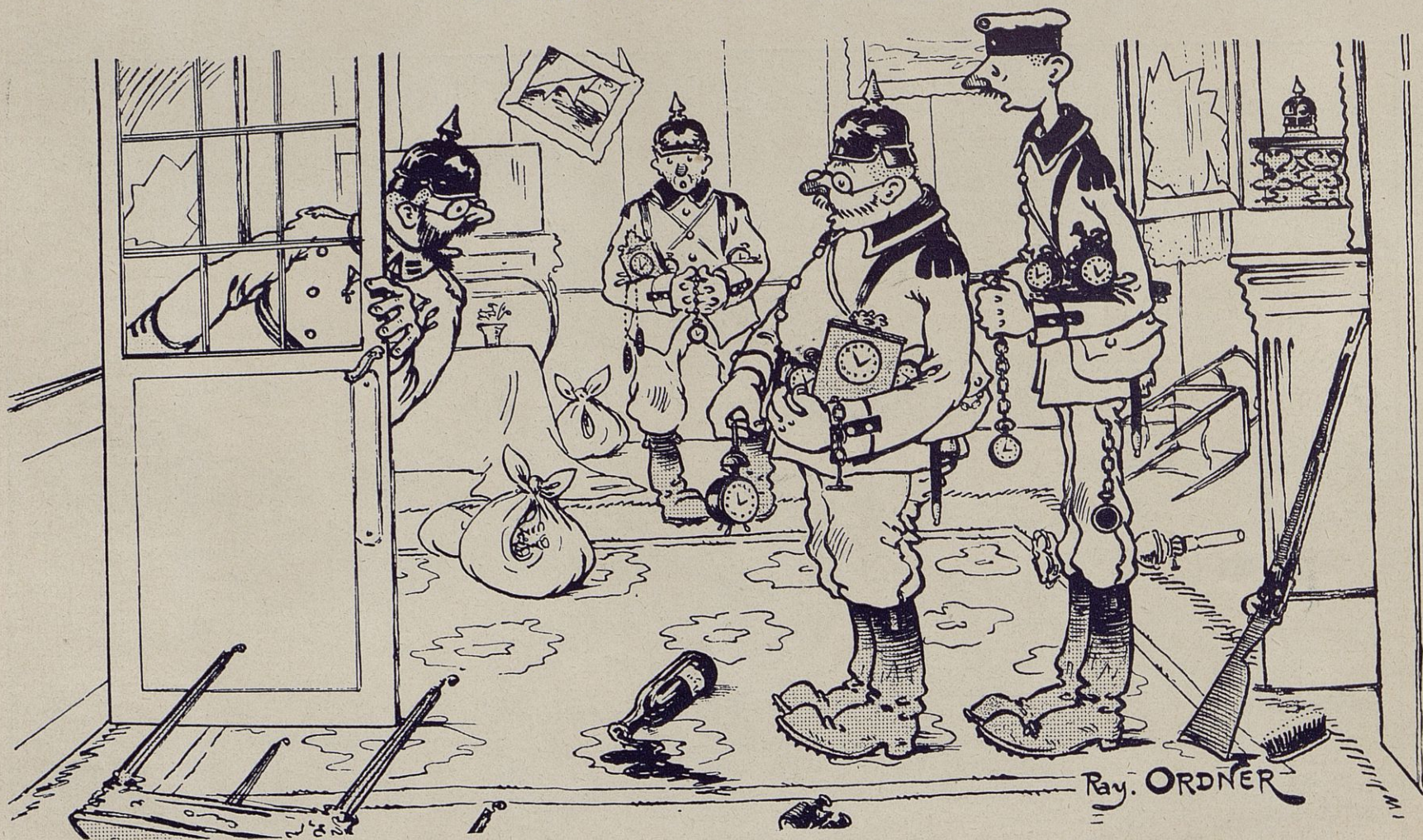
LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915



LE FRONT ORIENTAL (d'après les Communiqués officiels)

La Guerre en Caricatures

RECOMMANDATION INUTILE !



— Alors, c'est compris ! Rassemblement dans cinq minutes, montre en main !

COMMUNIQUÉ ALLEMAND (Suite)



“ Dans le nord de la France, nous nous sommes emparés d'importants ouvrages appartenant à l'ennemi...”