

J'ai vu...

RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 8, Bd des Capucines, PARIS. — Tél. : Gutenb. 04-58.

J'ai vu. achète tous les documents photographiques inédits se rapportant à la guerre.



M. MILLERAND ET LORD KITCHENER AU RETOUR DE LA REVUE D'ALDERSHOT
M. Millerand, ministre de la Guerre, au cours de son bref séjour en Angleterre, s'est rendu en compagnie de Lord Kitchener à Aldershot, où il a passé en revue les vaillantes troupes anglaises qui y sont cantonnées.

FOP.47

Le bluff des "Zeppelin"

LES Zeppelins sont à l'ordre du jour. Pour la première fois, le 19 janvier, trois d'entre eux ont quitté leurs hangars pour aller faire un raid de nuit, sur les côtes anglaises, où ils ont jeté quelques bombes sans faire grand mal.

Ces gros dirigeables sont le bluff le plus « kolossal » de l'Allemagne. Bien naïfs seraient ceux qui, en France et en Angleterre, éprouveraient de sérieuses inquiétudes de voir enfin les fameux croiseurs de l'air entrer en campagne.

L'Allemagne possède 35 Zeppelins. C'est beaucoup et c'est peu. Les grands « rigides » ne sont en effet que d'ingénieux jouets. Tous ceux qui les ont vus et étudiés de près sont parfaitement renseignés sur ce point. Chez nos ennemis eux-mêmes les appréciations défavorables ne manquèrent pas de se produire quand fut lancée la fameuse souscription nationale qui, en quelques semaines, mit 6 millions de marks (7 millions et demi de francs) à la disposition de l'« inventeur » de Friedrichshafen. Les majors Gross et Parceval, deux notoriétés considérables en aéronautique, ne cachèrent jamais qu'ils n'avaient aucune confiance dans les Zeppelins.

Et voici comment ils présentaient leurs objections. L'énorme bâti en poutrelles d'aluminium et l'enveloppe qui le recouvre représentent un poids mort formidable. Il est possible que, grâce à la rigidité absolue de cette carcasse étanche, la direction du ballon soit facilitée; mais que d'insurmontables difficultés pour l'atterrissage, quand les conditions atmosphériques sont mauvaises! Le « rigide », s'il n'a pas pour s'abriter un hangar à sa dimension, est perdu. Les hommes de deux compagnies entières se suspendant à ses nacelles, ne sauraient le maintenir quand le vent atteint une vitesse de 5 à 6 mètres à la seconde. Même quand il est possible de l'orienter de façon à ce que le vent le prenne en pointe, le Zeppelin, violemment secoué par la rafale, se soulève et se rabat, projetant avec violence ses nacelles sur le sol.

Sa construction est tellement légère que, pour éviter tout accident par mauvais temps, le comte Zeppelin dut faire construire sur le lac de Constance un hangar flottant et mobile, qui permettait à ses ballons de toujours y pénétrer avec vent debout. En effet, il arriva plusieurs fois que des dirigeables rentrant dans des hangars fixes, le vent les prenant en biais, furent projetés contre les parois et se brisèrent comme verre. J'ai vu un Zeppelin qui s'était cassé en deux parce que son armature avait cogné contre un poirier.

Il y a quelques années, au moment où la souscription nationale fut lancée, le comte Zeppelin, qui s'entend fort bien en affaires, avait convoqué les membres du Conseil fédéral et du Reichstag pour leur présenter le dernier modèle de ses dirigeables. Quatre-vingt-douze invités furent tirés au sort. Ils devaient prendre part à six voyages d'une heure et demie au-dessus du lac de Constance. Je n'étais point de ceux que le hasard avait favorisés. Cependant, à la cinquième excursion, l'inventeur ayant déclaré qu'il manquait 50 kilos à la charge, je m'avançai et déclarai que c'était mon poids. Je pèse 20 kilogrammes de plus, mais on me crut sur parole et je pus embarquer.

Je fus tout de suite frappé par l'extrême légèreté de toutes les parties métalliques du ballon. Pour arriver à la nacelle centrale, je dus me casser en deux et me faufiler à travers les poutrelles d'aluminium, tant le couloir est bas et étroit. On nous avait répartis, mes compagnons et moi, sur les deux côtés de la nacelle en nous recommandant de ne pas changer de place pour ne pas compromettre l'équilibre de l'aéronef. Le comte Zeppelin et le professeur Hergrull étaient du voyage et nous donnèrent de longues explications sur la manœuvre. Je me souviens fort bien qu'au moment où nous survolions la sortie du Rhin, nos guides nous firent un cours intéressant sur les courants aériens: « Vous voyez ces collines, nous fit observer le comte Zeppelin, elles ne semblent être que des taupinières et pourtant elles forment une puissante cheminée. C'est ainsi que ces jours derniers, alors que sans penser à mal je passais ici même, le ballon fut saisi par un violent remous qui le jeta brusquement à 600 mètres d'altitude, alors que nous ne naviguions auparavant qu'à 200 mètres. En d'autres circonstances, nous sommes tombés dans un trou d'air sans pouvoir réagir avec nos gouvernails de hauteur. »

Le temps était, ce jour-là, merveilleux et tous les voyages s'exécutèrent sans incident. Le dirigeable évoluait majestueusement dans une atmosphère sereine et parfaitement calme. J'eus tout le temps d'en observer tous les détails. Les Zeppelins, d'une longueur de 140 à 160 mètres et d'une largeur de 16, se composent d'une enveloppe de toile caoutchoutée qui est tendue sur un treillis d'aluminium. A l'intérieur se trouvent quatorze ou seize ballons sphériques, que des filets rattachent au bas sur la construction métallique. Au-dessous sont attachées trois nacelles qui font corps avec l'enveloppe. Dans celle du milieu prennent place les passagers au nombre de douze; dans celles de l'avant et de l'arrière, qui chacune ont un équipage de huit hommes, on a fixé de puissants moteurs à explosion. Ces moteurs actionnent quatre hélices placées deux par deux aux extrémités du dirigeable et peuvent lui imprimer, par beau temps, une vitesse de 60 à 70 kilomètres par heure.

La puissance ascensionnelle des Zeppelins est de 2 000 mètres au maximum. A cette hauteur, le dirigeable a encore à l'œil nu la dimension d'un gros cigare de la Havane. Il va sans dire que pour atteindre cette altitude les « rigides » ne sauraient emporter leur pleine charge, qui ne dépasse pas d'ailleurs, en dehors de l'équipage, et des réserves de benzine et d'huile, 1 500 kilogrammes. Aussi les dirigeables se tiennent-ils d'ordinaire de 400 à 800 mètres au-dessus du sol, et alors ils deviennent extrêmement vulnérables, car leur masse énorme est une cible idéale.

Pratiquement, les Zeppelins ne peuvent donc être employés en guerre que par un temps très brumeux ou durant la nuit. Encore le vacarme que font leurs hélices révèle-t-il facilement leur présence. Que de fois, tandis que je rédigeais tranquillement, fenêtres fermées, un article dans mon bureau de rédaction à Colmar, j'entendais tout à coup le bruit strident qui annonçait l'arrivée prochaine d'un dirigeable. Or, en interro-

geant l'horizon, je ne découvrais encore rien. Ce n'est que quelques minutes plus tard qu'à 5 ou 6 kilomètres, je voyais surgir l'enveloppe argentée du Zeppelin qui piquait droit sur la ville.

Le rigide est donc une machine colossale, mais d'une extrême délicatesse, qui ne peut évoluer avec succès que dans des conditions atmosphériques spéciales, dont la puissance ascensionnelle est très limitée et la vulnérabilité exceptionnellement grande. Le poids utile d'explosif qu'il peut emporter ne saurait être considérable. Il ne peut enfin manœuvrer, sans révéler immédiatement son approche.

Les Allemands se sont sottement obstinés à construire une flotte considérable de ces mastodontes et, depuis six mois, ils nous étourdissent d'une menace qui jusqu'ici ne s'est traduite que par des raids insignifiants. Les Zeppelins pourront occasionner quelques dommages; mais ceux-ci ne dépasseront, ils n'atteindront même pas les dégâts causés par les aéroplanes. On aurait donc tort de s'en inquiéter outre mesure.

Je me souviens avoir lu, il y a deux ans, dans un de ces innombrables articles qu'inspirait « la guerre de demain », le récit merveilleux d'un Zeppelin au-dessus de la gare de Mézières, le jour même de l'ouverture des hostilités. C'était prodigieusement intéressant. Le dirigeable, après s'être élevé dans la nuit, survolait les ouvrages d'art de la frontière française et, par quelques bombes bien placées, il sabotait la mobilisation de l'ennemi. La réalité a été moins tragique. Les dirigeables allemands sont restés enfermés dans leurs hangars pendant près de six mois, et ce qu'ils ont fait, ces jours derniers, était plutôt médiocre.

Notons encore, en terminant, qu'ici encore les Allemands n'ont rien découvert. Le modèle du Zeppelin a été trouvé par un ingénieur français, d'origine alsacienne, M. Spiess. Le comte wurtembergeois a eu simplement le mérite de mettre cette invention au point. Il a d'ailleurs fait preuve, dans ses recherches, d'une endurance qu'on ne saurait trop admirer. Toute sa fortune fut engloutie dans ses premiers essais. Il ne se découragea pas pour si peu et il finit par construire un dirigeable qui tenait à peu près l'air. Les concours qu'il obtint ensuite lui permirent de perfectionner son aéronef et d'arriver au modèle actuel qui, s'il n'est pas absolument utilisable, représente cependant un progrès sérieux sur tout ce qui avait été entrepris jusqu'à ce jour.

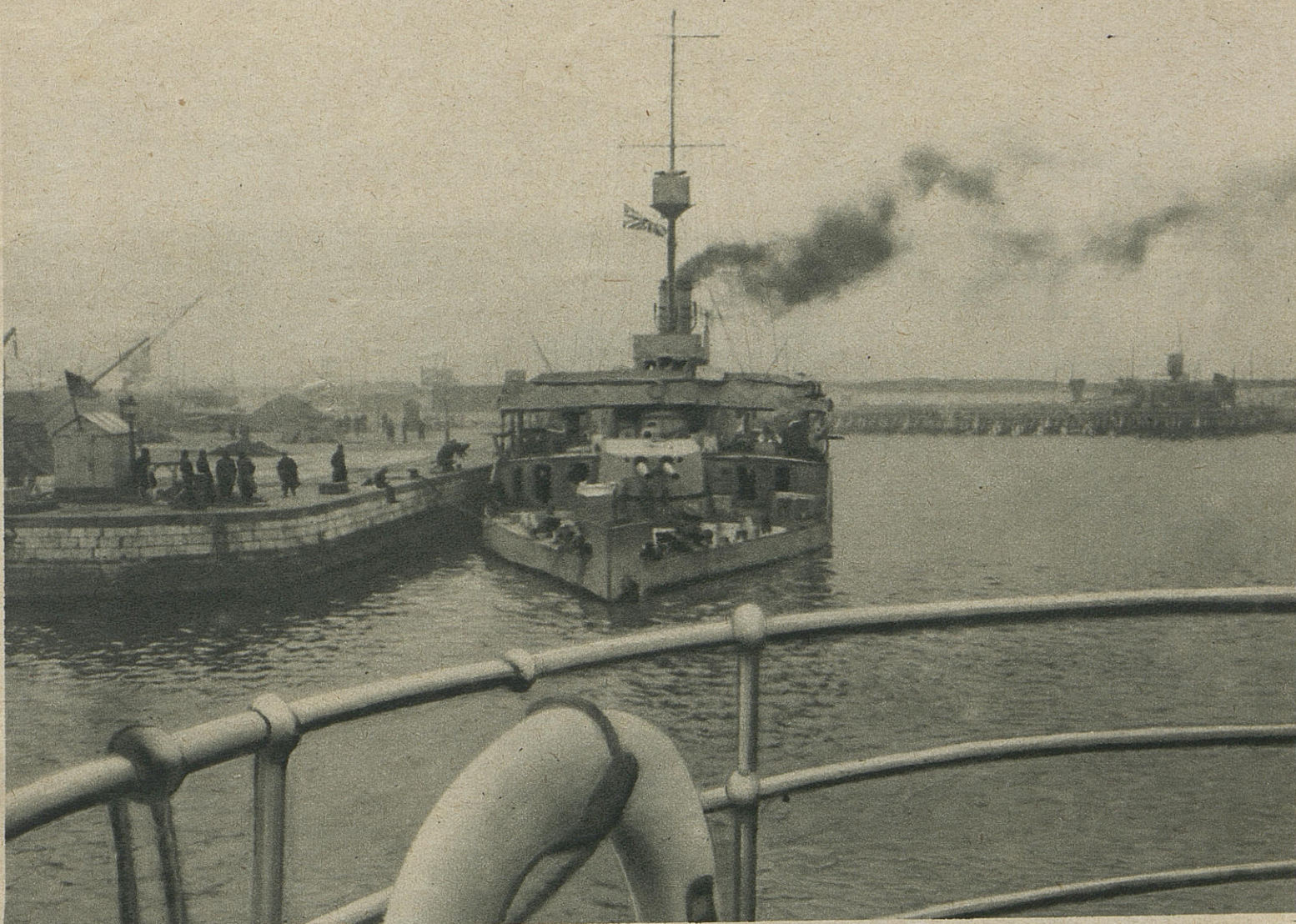
Il n'en est pas moins vrai que, comme machine de guerre, le Zeppelin ne donne pas aux Allemands ce qu'ils en attendaient. On pouvait le prévoir. Et pourtant je me souviens qu'au soir de l'excursion de Friedrichshafen, les membres du Reichstag, réunis autour du constructeur dans un hôtel de Constance, et grisés par les acclamations d'une foule en délire, entonnèrent, avec une flamme d'orgueil démesuré dans les yeux, le célèbre cantique: *Deutschland über alles* (l'Allemagne au-dessus de tout). Ils entrevoyaient déjà la réalisation de leur rêve de domination universelle et les Zeppelins devaient largement y contribuer. La déconvenue doit être grande à l'heure actuelle dans l'empire. Ni les Zeppelins, ni les canons de 420 ne feront triompher la cause allemande.

E. WETTERLÉ.

Tous les numéros antérieurs de *J'ai vu.*, depuis le n° 1, sont maintenant réimprimés. On peut s'en procurer la collection complète partout. Nous prions nos lecteurs de nous signaler les localités où ils ne trouveraient pas notre journal.

J'ai vu...

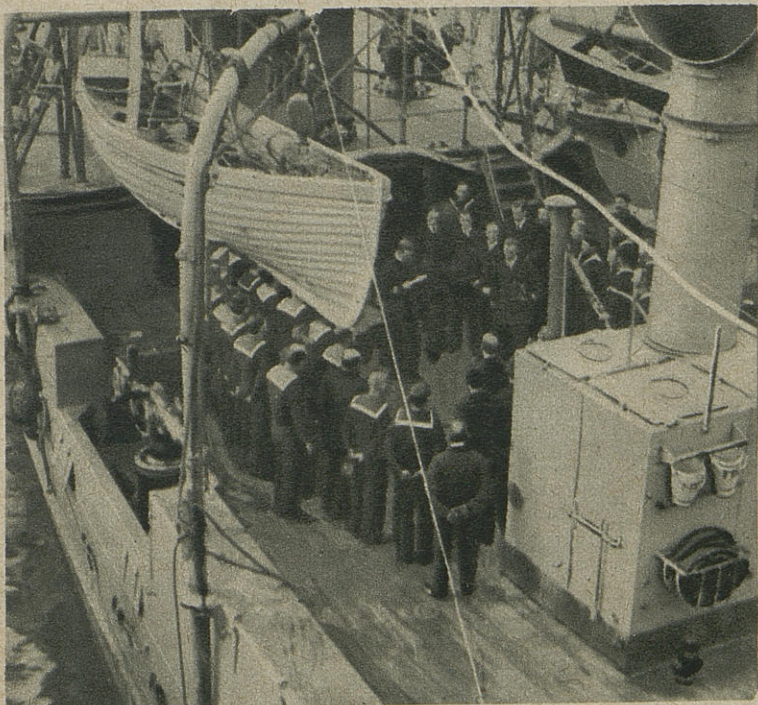
LES BLUE-JACKETS FONT DE LA BONNE BESOGNE



UN MONITOR ANGLAIS DANS LE PORT DE DUNKERQUE

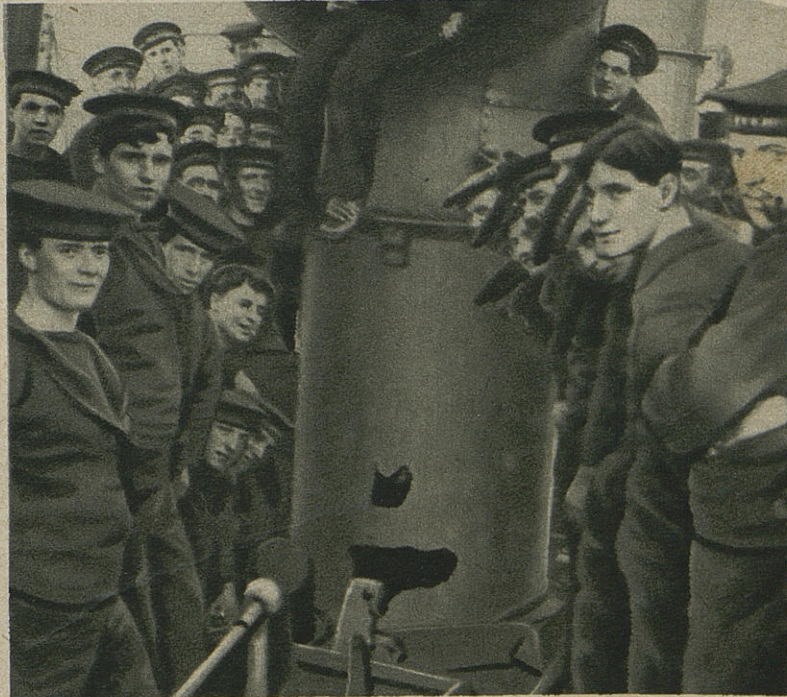
Nos amis anglais viennent de remporter une grande victoire navale dans la mer du Nord. Le 24 janvier, le vice-amiral Beatty avec ses 5 croiseurs : le "Lion", le "Tiger", le "Princess Royal", le "New Zealand", l'"Indomitable", rencontra une escadre allemande composée des croiseurs "Derfflinger",

"Moltke", "Seydlitz" et "Blücher". Après trois heures d'un combat mené à toute vitesse, le "Blücher", le dernier et le plus puissant des predreadnoughts allemands, jeaugeant 15000 tonnes, sombrait. Les autres croiseurs ennemis parvenaient à s'échapper, mais après avoir reçu de cruelles blessures.



UN SERVICE A BORD DU CROISEUR "RINALDO"

Depuis le début de la guerre, les pertes maritimes allemandes sont de 50 pour 100 supérieures à celles éprouvées par la marine de nos alliés. Alors que la flotte du kaiser perdait 24 navires de guerre, les Anglais n'en perdaient que 12.



L'EFFET D'UN OBUS ALLEMAND

Le "Rinaldo" a pris part à plusieurs combats maritimes ; il faisait partie de l'expédition de Cuxhaven. Sur notre photographie, les matelots du "Rinaldo" regardent les dégâts provoqués par un obus allemand sur une des manches à air du navire.

J'ai vu...

LE RAID DES " ZEPPELINS " EN ANGLETERRE



APRÈS LE PASSAGE DES " ZEPPELINS " A YARMOUTH

Fidèles à leur principe de s'attaquer aux villes ouvertes et de massacrer les non-combattants, les Allemands ont envoyé une flottille de " Zeppelins ", le 19 janvier, au-dessus de plusieurs villes du comté de Norfolk. Voici ce qu'il reste de la boutique d'un cordonnier tué par un éclat de bombe, à Yarmouth.



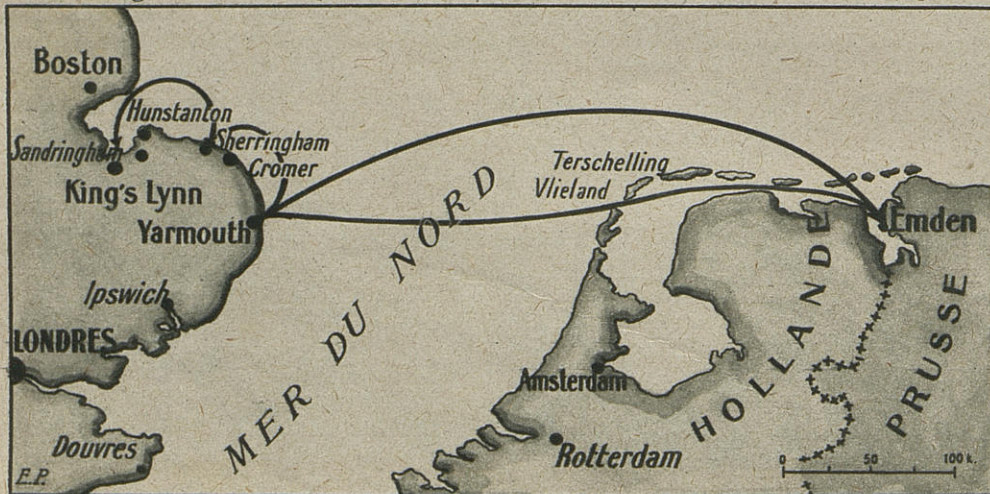
UN DES BLESSÉS DEVANT SA MAISON

Les " Zeppelins " étaient au nombre de trois, ils s'élevèrent vers midi, probablement d'Emden. Ils furent aperçus au-dessus des îles néerlandaises de Vlieland et de Terschelling.



L'INTÉRIEUR D'UNE MAISON BOMBARDÉE

Les dirigeables, en arrivant en vue des côtes anglaises, se séparèrent. — Il était 8 heures du soir. Après avoir lancé des projectiles sur Yarmouth, King's Lynn, Cromer, et la résidence royale de Sandringham, ils reprirent le chemin de leur hangar; on croit que l'un d'eux put être abattu par un navire anglais.



LE TRAJET PROBABLE SUIVI PAR LES " ZEPPELINS "

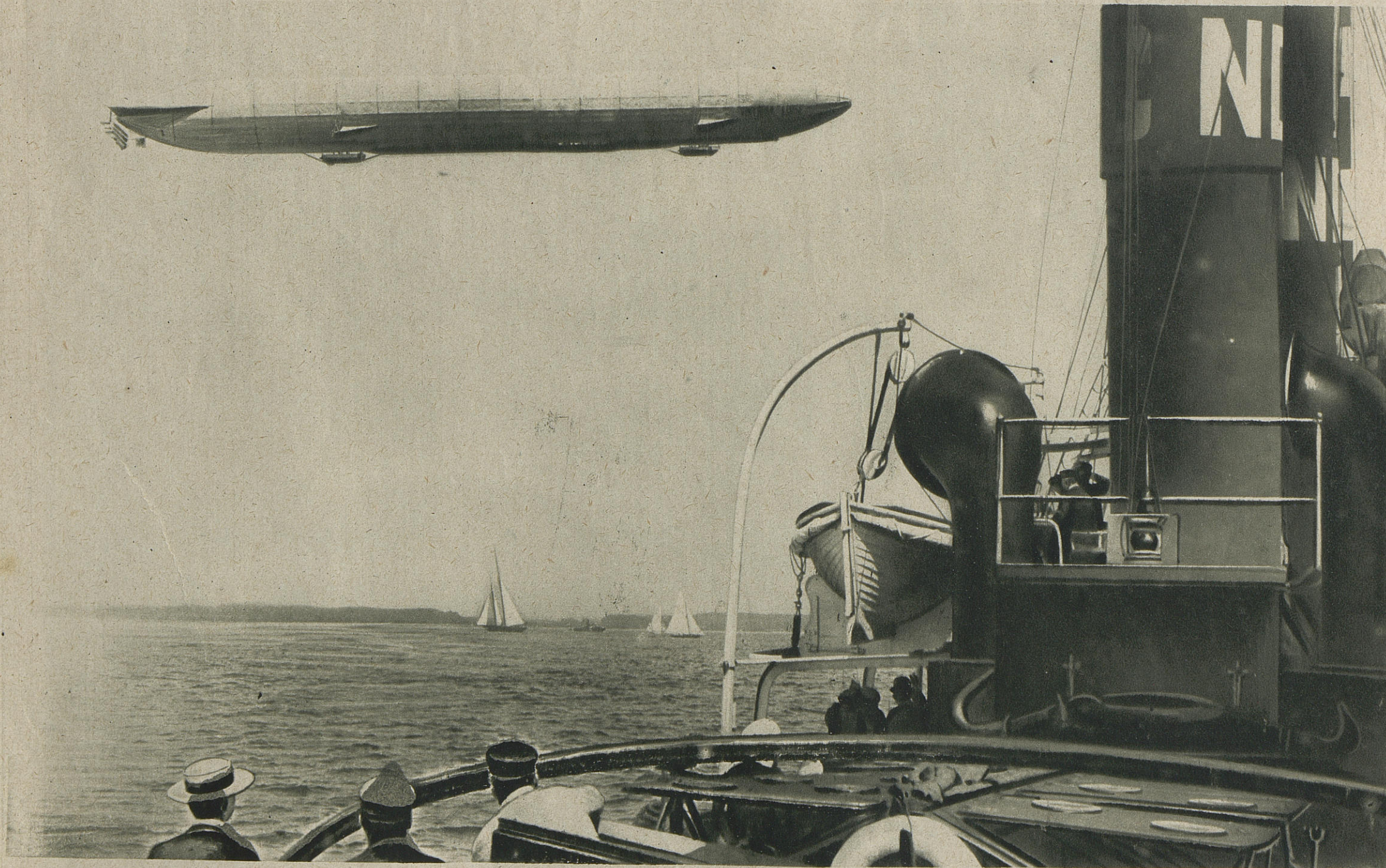
Les dirigeables allemands profitèrent d'excellentes conditions atmosphériques pour faire leur raid. Ils ont parcouru un trajet total de près de 1000 kilomètres. Les bombes qu'ils lancèrent tuèrent 5 personnes et en blessèrent 22.



A L'ÉGLISE DE YARMOUTH

Les équipages des " Zeppelins ", pour se repérer, firent usage de projecteurs. Ils eurent bien soin de bombarder l'église de Yarmouth.

LES " ZEPPELINS " NE SONT PAS DE TERRIBLES ENGINs DE GUERRE



UN " ZEPPELIN " DU TYPE MARINE, EN PLEIN VOL

Les " Zeppelins " qui effectuèrent le raid au-dessus des côtes de la Grande-Bretagne, sont des dirigeables du type marine. Leur vitesse est d'environ 70 kilomètres à l'heure par temps normal. Ils peuvent théoriquement enlever une charge de 7 000 kilos ; mais, en ordre de

marche, en comptant l'équipage, l'huile et l'essence pour un voyage de 20 heures, le poste de télégraphie sans fil, les mitrailleuses, le ballast, les approvisionnements, etc..., c'est tout juste s'ils peuvent emporter 1 500 kilos d'explosifs. Leur limite ascensionnelle est de 2 000 mètres.

J'ai vu

LE LONG DE LA CÔTE BELGE



SUR LA PLAGE DE LA PANNE

Ce petit bateau à voile qui, avant la guerre, emmenait excursionner les baigneurs de Middelkerke, apporte maintenant le courrier des soldats belges, dont les tranchées sont établies dans les dunes. En médaillon : Une batterie d'artillerie belge, près de Lambaertzyde.



L'ENTRÉE D'UNE TRANCHÉE BELGE

L'armée belge, qui fut très éprouvée en s'opposant si vaillamment à la poussée allemande, le long de l'Yser, collabore étroitement à l'action offensive qui se déroule actuellement, avec succès, dans les Flandres.



LA BONNE SOUVERAINE

La Reine des Belges, accompagnée d'un officier de la maison royale, se rend, en suivant la grève de L..., dans une villa transformée en hôpital, pour visiter les blessés.

LES OPÉRATIONS EN POLOGNE



LA TOMBE D'UN OFFICIER SUPÉRIEUR RUSSE

Depuis un mois, les opérations de Pologne ne semblent guère s'être modifiées. Cependant les Allemands sont inquiets, car les Russes amènent sur la Vistule des renforts considérables.



CADAVRES ALLEMANDS, PRÈS DE PLOCK

Les Russes ont réoccupé Plock. Ils y sont solidement établis. Les troupes qui s'avancent vers Thorn, vont gêner très sérieusement les communications allemandes par la Vistule.



UN CONVOI RUSSE TRAVERSANT UN COURS D'EAU

En raison de la température clémente qui règne sur le front oriental, les rivières de Pologne sont déjà libres de glaces, et cette circonstance enlève aux armées du feld-maréchal von Hindenbourg tout espoir de franchir la Vistule. Les Allemands

d'ailleurs se rendent compte que l'investissement de Varsovie est impossible à réaliser. Ils s'efforcent actuellement, craignant une attaque générale des Russes, de fortifier toutes les positions qu'ils occupent. De l'offensive, ils sont passés à la défensive.



UN OISEAU DE FRANCE DANS LE CIEL D'ALSACE

(Composition inédite de Kauffmann)

Un ronflement dans le ciel, un point noir qui grossit rapidement. Dans le village de la Haute-Alsace accroché le long des pentes du Hartmanweilerkopf, toutes les têtes curieusement se lèvent. Est-ce un "Aviatik", un "Rumpler" ou un français? Soudain de l'appareil qui plane dans les nues, on voit descendre une multitude de

papiers multicolores qui volent et viennent s'abattre dans les rues. Ô surprise, des journaux de France! C'est une ruée. Les enfants, les femmes, les vieux s'élancent et le gendarme, qui a entendu et vu, se précipite, ses grosses bottes résonnent sur le pavé... mais le précieux chiffon de papier a déjà été emporté. Il dira la vérité, lui.

J'ai vu.

NOS SOLDATS ET LEURS CHEFS, SUR LE FRONT



UNE TRANCHEE DE PREMIERE LIGNE

Pendant que les soldats se glissent le long de l'étroit boyau pour gagner leur poste, un sous-lieutenant observe, à la lorgnette, les positions ennemies.



LE BAPTÊME DE MARIUS CROIX DE FER

Marius Croix de fer est très populaire dans nos tranchées : c'est un mannequin orné de la décoration militaire des Boches. Il a fait ses débuts aux environs d'Arras, il y a un mois, il est maintenant connu sur tout le front.



L'HOTEL DES "PIEDS GELÉS"

Malgré la rigueur de la température, nos soldats ne perdent jamais leur gaieté. Voici, en Woëvre, l'entrée d'un gourbi qualifié, par nos hommes, d'hôtel des "pieds gelés".



UN POSTE DE MITRAILLEUSE

Dans les tranchées, les mitrailleuses sont installées dans de solides blockhaus en terre. Les servants sont bien protégés contre les balles des Maüser et même contre les éclats d'obus.



LE GOURBI DU COMMANDANT

Des fantassins, dans une tranchée de l'Est, ont orné l'entrée du gourbi de leur commandant, de marmites allemandes. Un fusil et un casque prussiens complètent cet original parterre.



UN GUETTEUR

Des plaques blindées protègent la tête et la poitrine des guetteurs

J'ai vu.

UNE LAITERIE DANS UNE TRANCHÉE



ON PROMÈNE UNE DES VACHES DE L'ÉTABLISSEMENT

Nos braves soldats ont su améliorer leurs conditions d'existence et en même temps se créer des distractions, au cours de cette véritable guerre de siège qu'est la guerre actuelle. Ils ont établi

à l'arrière de leurs tranchées, des jardins potagers, des basses-cours et même des laiteries, comme le prouve ce document pris à quelques centaines de mètres des tranchées de première ligne.

J'ai vu...

LES TROUPES AUSTRALIENNES EN ÉGYPTE



LE QUARTIER DES ARTILLEURS

L'important corps expéditionnaire envoyé par l'Australie pour prendre part à la guerre, est actuellement en Egypte.



UNE VUE D'ENSEMBLE DU CAMP

Cette cité de tentes, s'étendant à perte de vue dans le désert de sable, offre un spectacle saisissant. Il y règne une activité intense.



DU HAUT DE CES PYRAMIDES.....

Sir George Reid, délégué de l'Australie auprès du gouvernement britannique, s'est rendu en Egypte pour visiter les troupes envoyées par la grande colonie d'Océanie. On le voit ici passant

en revue les soldats auxquels il vient d'adresser un vibrant discours et qui défilent au pied des pyramides de Giseh. A côté de son automobile, se tient sir John Maxvells, à cheval.



L'ENTRÉE D'UNE TENTE

Les Australiens sont admirablement équipés. Ils sont arrivés avec leurs ambulances et leur corps de médecins et d'infirmiers.



LE COIN DES CUISINES

Les frais de l'expédition sont entièrement assumés par l'Australie. Voici un coin des cuisines installées en plein air.

NOS ENNEMIS EN ARGONNE ET EN BELGIQUE

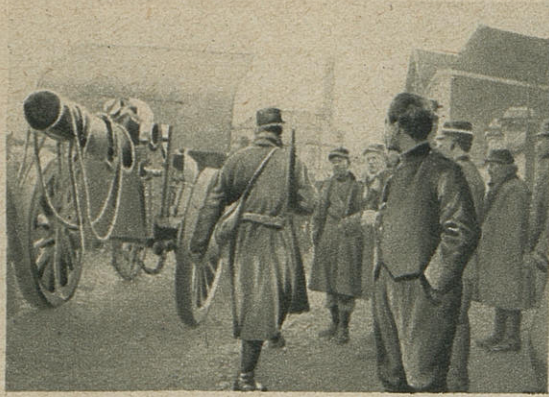


ILS VOUDRAIENT SE FAIRE PARDONNER LEURS CRIMES

Les soldats allemands que l'on voit ici groupés autour d'un pasteur, dans la prairie d'une métairie belge, semblent implorer avec ferveur leur "vieux bon dieu", cependant qu'un de leurs ca-

marades joue de l'harmonium. — *En haut*: Une tranchée allemande dans l'Argonne. Nos ennemis font un usage intense des mitrailleuses; dans certains secteurs, elles sont placées de 10 en 10 mètres.

EN MARGE DE LA GUERRE



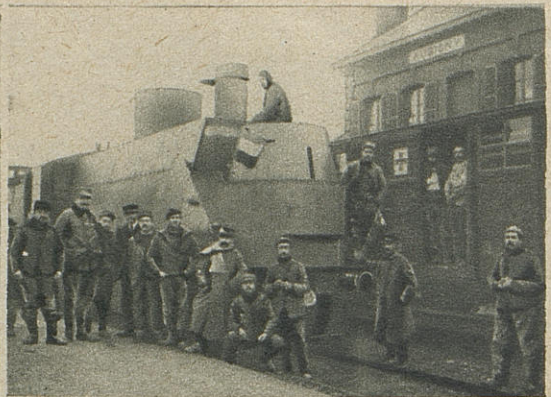
L'ARRIVÉE D'UN 155 LONG

Un 155 long traverse un petit village du Nord, se rendant sur le front. On remarquera les larges dimensions du bouclier de protection.



ILS SONT CONTENTS

Un petit groupe de prisonniers allemands s'en va très allègrement vers une gare d'embarquement.



UN TRAIN BLINDÉ FRANÇAIS

Nos trains blindés provoquent de grands ravages dans les lignes allemandes, bombardant les rassemblements de troupes et les convois.



UN GRAND CHEF RUSSE

Le général Voroutzoff-Dachkoff commande les vaillantes armées russes qui écrasèrent les Turcs à Kara-Ourgan.



LES HEROIQUES GARIBALDIENS

Constantin (1) et Bruno (2) Garibaldi, qui trouvèrent la mort, au cours des charges héroïques commandées par leur frère, le lieutenant-colonel Peppino Garibaldi (x).



LE BARON BURIAN

Le baron Stephan Burian a remplacé le comte Berchtold comme chancelier d'Autriche-Hongrie.



LES INONDATIONS EN ANGLETERRE

Aux environs de Londres, des inondations assez importantes se sont produites. On voit ici un convoi de camions militaires traversant une rue de banlieue.



GRENADE ALLEMANDE

Les Allemands se servent de grenades de ce modèle pour bombarder nos tranchées.



LES MATELOTS ITALIENS A VALLONA

Pour protéger ses sujets et pour éviter qu'ils subissent le contre-coup des troubles albanais, le gouvernement italien a expédié des troupes à Vallona.

UNE SEMAINE DE GUERRE : DU 19 AU 26 JANVIER

MARDI 19 JANVIER. — Dans le Bois Le Prêtre, nous enlevons un nouvel ouvrage.

— Le sous-marin français "Saphir" est coulé par une mine près des Dardanelles.

— Les Russes progressent en Prusse Orientale.

— Trois "Zeppelins" bombardent les villes ouvertes de King's Lynn, Yarmouth, Cromer, Graysend et la résidence royale de Sandringham.

MERCREDI 20 JANVIER. — Dans la région de Nieuport, les Allemands tentent de détruire un pont sur l'Yser.

Dans les secteurs d'Ypres et de Lens, violents combats d'artillerie.

JEUDI 21 JANVIER. — Nous progressons au nord-ouest de Beausjour, au sud-est de

Saint-Mihiel, dans la forêt d'Aprémont et dans le secteur de Thann.

— Les Russes continuent à progresser en Bukovine.

— Sur mer, un torpilleur russe coule 12 bateaux turcs.

— En Allemagne, le général von Hohenhorn remplace le général von Falkenhayn comme ministre de la Guerre.

VENDREDI 22 JANVIER. — En Alsace, de violents combats d'infanterie sont engagés dans la région de Hartmanweilerkopf.

— Une escadrille d'aéroplanes allemands bombarde Dunkerque.

SAMEDI 23 JANVIER. — Sur la Meuse, le tir de notre artillerie a obligé l'ennemi à évacuer un dépôt de munitions et a gravement

endommagé ses passerelles en avant de Saint-Mihiel.

DIMANCHE 24 JANVIER. — En Alsace, dans la région d'Hartmanweilerkopf, nous avons progressé malgré l'extrême difficulté du terrain.

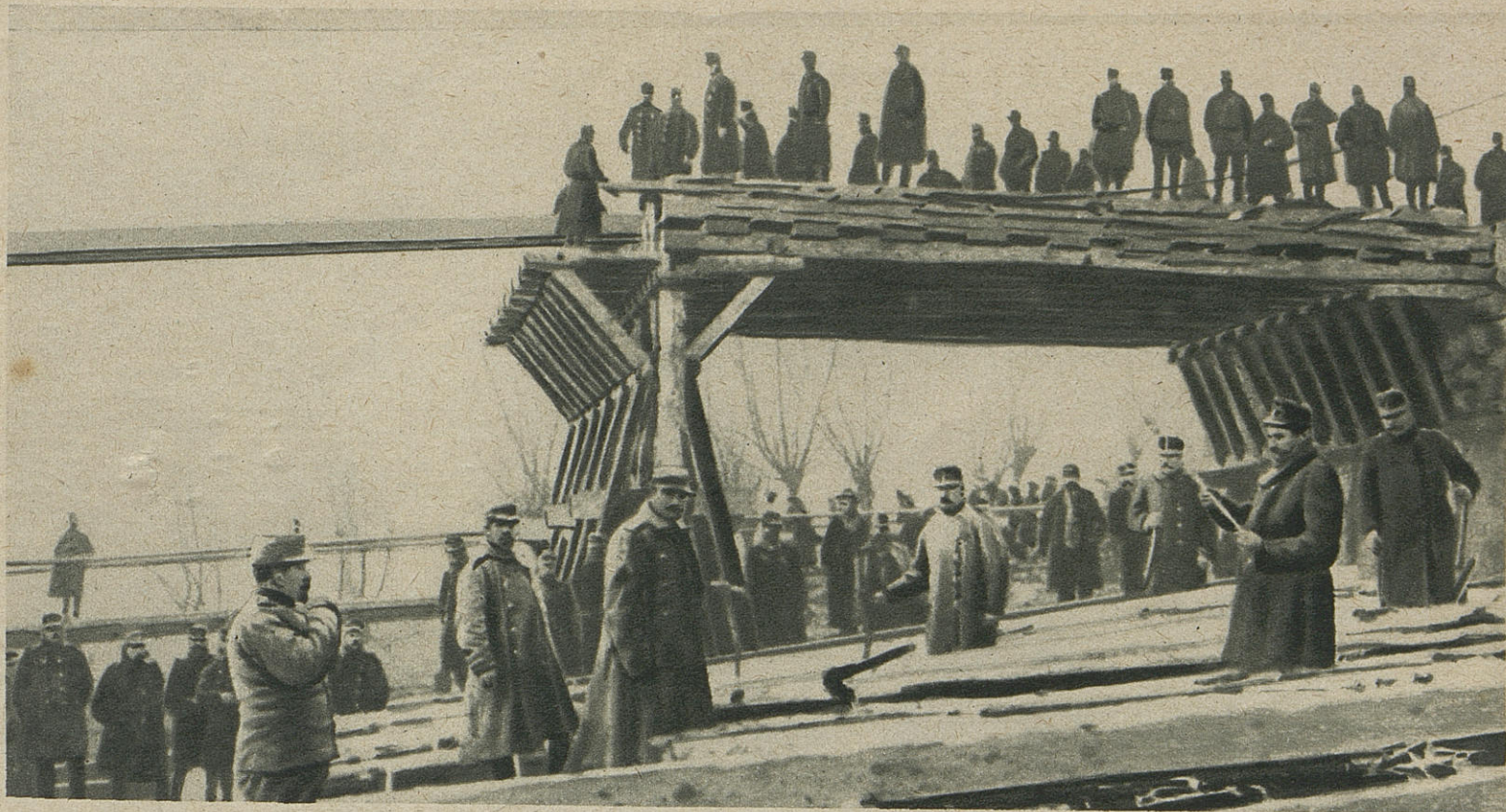
LUNDI 25 JANVIER. — En Champagne, nous avons démoli plusieurs ouvrages et abris ennemis.

Sur la Meuse, la destruction des ponts de Saint-Mihiel par notre artillerie a été achevée.

— Un combat naval s'est déroulé entre les flottes anglaise et allemande, au nord des îles Ameland et Schiermonnikoog. Le "Blücher", croiseur cuirassé, allemand de 15 000 tonnes, a été coulé. Les pertes anglaises sont insignifiantes, il n'y a que douze blessés.

J'ai vu.

L'ACTION AUTRICHIENNE S'AFFAIBLIT



SUR LE FRONT DE GALICIE : SOLDATS AUTRICHIENS RÉPARANT UN PONT

Les Russes, en Galicie, ont pris un sérieux avantage sur les troupes autrichiennes qu'ils ont une fois encore bousculées dans les Carpathes. En Bukovine et en Transylvanie, nos

alliés avancent à grands pas. Les forces militaires de l'empire d'Autriche-Hongrie sont de plus en plus désunies, les hommes se battent sans conviction ; ils se rendent en masse.



SUR LE FRONT SERBE : UN OFFICIER SUPÉRIEUR SERBE ÉCRIVANT UN ORDRE

On signale que le mécontentement grandit chaque jour à Budapest et à Vienne. La police n'arrive pas à empêcher les meetings en faveur de la paix qui s'organisent dans les deux

capitales. Pendant ce temps, les vaillantes troupes serbes, bien approvisionnées en matériel, s'appêtent à faire tête aux armées austro-allemandes qui ont reçu l'ordre de les écraser.

ILS TIRENT SUR LES VOITURES D'AMBULANCE



DEUX MÉDECINS SOUS LE FEU D'UNE BATTERIE ALLEMANDE

Dernièrement, aux environs de R....., le docteur Rousseau, le médecin auxiliaire Berlandi et l'aumônier Gas escortaient une voiture d'ambulance chargée de blessés, lorsqu'une batterie allemande de 77 ouvrit le feu sur eux. La voiture put rebrousser

chemin, non sans avoir été criblée de projectiles, mais les deux médecins et l'aumônier durent se dissimuler dans un fossé, car la mitraille faisait rage autour d'eux. Cette photographie a été prise par l'aumônier Gas pendant une accalmie du tir ennemi.