

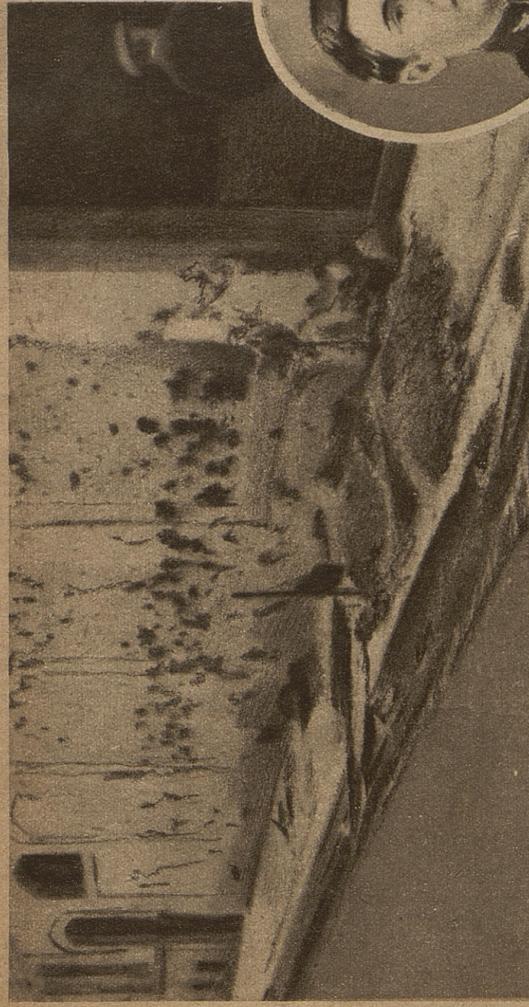
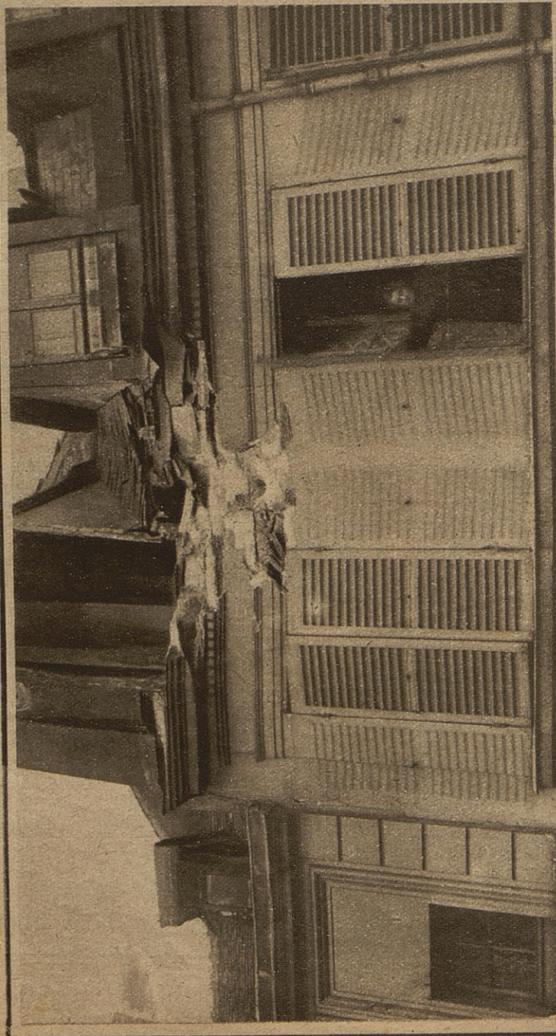
J'ai vu...



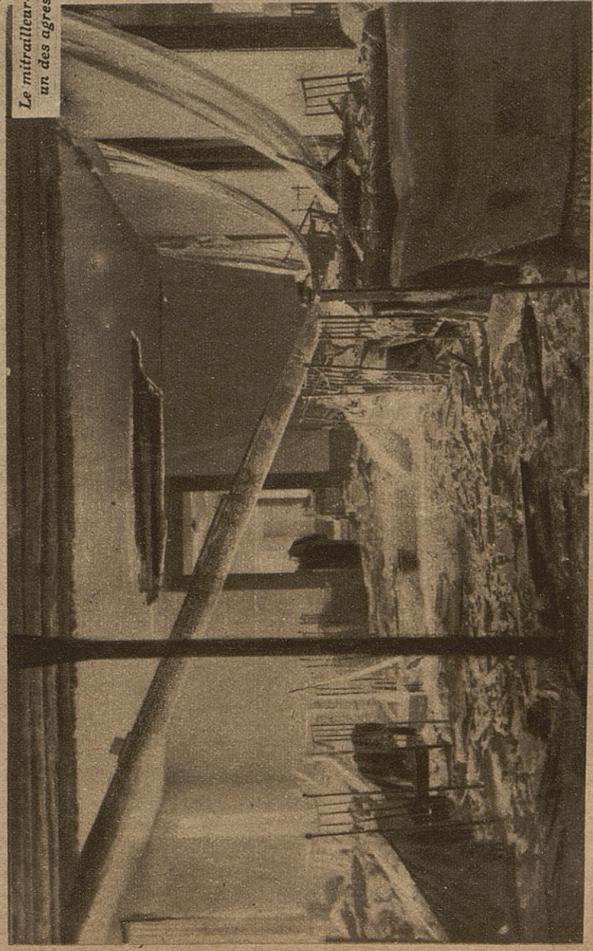
LA GUERRE AÉRIENNE ALLEMANDE

Dans ce numéro : le raid des Gothas sur Paris dans la nuit du 30 au 31 janvier.

APRÈS LE RAID DES GOTHAS SUR PARIS



Le mitrailleur-aviateur Billiard qui abatit un des agresseurs à Vaires-sur-Marne.



Pour des motifs que l'on comprend aisément la censure n'a pu donner l'autorisation de publier des photographies des points de la capitale bombardés par les quatre escadrilles allemandes dans la nuit du 30 au 31 janvier. Nous rapportant aux simples communiqués officiels, rappelons seulement que : « Les appareils ennemis se tenant à une altitude très élevée approchèrent de l'agglomération parisienne du côté nord et nord-est ; ils jetèrent successivement des projectiles sur plusieurs communes de la banlieue. Puis, survolant Paris, principalement sur la rive droite, ils lancèrent en quelques instants la presque totalité de leurs bombes. Plusieurs de ces-ci n'ont pas éclaté, mais d'autres ont fait d'assez nombreuses victimes parmi lesquelles des femmes et des enfants. Trois hôpitaux ont été atteints, plusieurs immeubles ont été fortement endommagés. Des milliers de personnes ont été blessées, plusieurs sous presse ont été tués. Nous avons pu constater que dans nos îles quelques vues prises en plusieurs endroits où les bombes sont tombées.

LA SEMAINE MARITIME

Un rapport de « l'Association de la Marine Marchande en Angleterre » vient de paraître outre-Manche et de parvenir en France : il contient un certain nombre de renseignements intéressants sur les services rendus par les marins du commerce d'Angleterre pendant la durée des hostilités, services fort importants et qui ont valu à nos alliés de la flotte marchande britannique la gratitude empressée de leurs concitoyens. Les marins de commerce anglais (dont, au compte de ce rapport — 70 000 officiers et matelots servent dans la réserve navale et 33 000 dans la réserve volontaire), ont d'ailleurs été assez souvent éprouvés au cours de la lutte contre les sous-marins de l'Allemagne.

Les Allemands de leur côté continuent les préparatifs commencés de longue date en vue de l'utilisation intensive de leur marine de commerce pendant la période de reconstitution universelle qui suivra la clôture des hostilités. Le Berliner Tageblatt commente dans ce sens la loi qui vient d'être promulguée et qui a pour but d'assurer aux compagnies de navigation les crédits nécessaires à la construction de nouveaux bateaux. Les chantiers de construction navals allemands s'agrandissent, travaillent à force, essayant de mettre au point une flotte de commerce toute prête à entrer en travail au premier jour de la paix : il y a là un péril dont les Alliés et les neutres auraient grand tort de ne pas tenir compte.

En France a été promulgué un décret réglant d'une manière complète la question de la défense des côtes. Cette question a depuis des années, sinon même des siècles, fait couler beaucoup d'encre, car les discussions à ce sujet étaient déjà très serrées à l'époque où le maréchal de Vauban recevait de Louis XIV une véritable dictature pour l'organisation défensive du littoral français. La guerre actuelle a, par une expérience pratique, mis tous les théoriciens en complet accord ; et le présent décret a véritablement sanctionné un état de fait résultant des hostilités elles-mêmes.

Lorsque se déclina l'agression allemande, la défense fixe des côtes appartenait à la Guerre qui, pressée de faire face à l'est et au nord-est, dut employer presque aussitôt ses effectifs du front de mer, sur le front de terre. La Guerre demanda donc à la Marine de la suppléer dans les ouvrages qu'elle devait évacuer et d'assurer le service en liaison avec les représentants de l'armée de terre qui restaient à leurs postes : ce qui fut fait. Puis la Guerre dut peu à peu retirer du matériel de ces mêmes forts et batteries, matériel que la marine remplaça lorsqu'il était nécessaire. Enfin la marine allemande (qui au début des hostilités était, par la force de la situation demeurée éloignée de ce littoral qu'elle avait jadis espéré surprendre), déclencha la guerre sous-marine jusque dans nos eaux immédiatement territoriales une organisation spéciale dut être instaurée, organisation basée tout naturellement sur les connaissances techniques de la marine. Par une entente avec les ministres de la Guerre et de l'Armement, la Marine est chargée de la défense des frontières maritimes contre l'ennemi flottant, la Guerre est chargée de la défense contre l'ennemi débarquant ou ayant débarqué.

A propos de cette entente si cordiale entre les départements de la Guerre et de la Marine, il faut attirer l'attention sur la conférence qui, au nom de la Ligue maritime française fut donnée, le 25 janvier, amphithéâtre Richelieu, en présence et sous la présidence effective de M. le général Dubail, par M. le contre-amiral Buchard aux officiers généraux et supérieurs de l'armée de terre sur ce sujet « Trois ans de guerre navale », et avec projection des films officiels du Service cinématographique de la Marine. Il y eut là une union tout à fait importante entre nos armées de terre et de mer.

KERBONN.

COMMENT CONDUIRE LA GUERRE SUR MER?

(Suite.)

L'Allemagne, qui escomptait la foudroyante attaque sur mer, avait donc prévu le cas où cette tactique lui serait interdite ; elle l'avait prévu à contre-cœur, mais elle l'avait prévu parce que la règle de méthode germanique est de prévoir le plus de cas possibles, même s'ils sont peu vraisemblables.

Aussi, durant les premiers mois de la guerre tout au moins, l'opinion publique allemande ne se montra pas surprise de cette inaction de la flotte germanique, inaction que tous les Allemands supposaient devoir être momentanée, et considéraient d'ailleurs comme une chose excellente pour la marine du Kaiser.

A plusieurs reprises la flotte anglaise dans la mer du Nord, la flotte française dans l'Adria-

tique offrent le combat aux escadres de l'Allemagne et de l'Autriche : il n'y a pas de réponse. Cependant en mer du Nord, des divisions allemandes tentent parfois des raids rapides de croiseurs, raids du 4 novembre et du 16 décembre 1914, raid du 24 janvier 1915 terminé par la destruction du croiseur teuton *Blücher*, raid du 1^{er} mai 1915. Mais la grande flotte ne sort pas. Et le 11 février 1915 les habitants de Butterworth, renouvelant une antique et traditionnelle cérémonie offrent à l'amiral Jellicoe un balai d'argent massif haut de 75 centimètres. La remise solennelle de ce symbole classique, qui rappelle le balai autrefois attaché au grand mât de l'amiral victorieux et ayant « balayé » la mer de l'ennemi, a toujours constitué pour l'adversaire un outrage sanglant : la marine allemande a reçu l'outrage et n'a pas bronché.

Bien mieux, l'Allemagne entière demeurait



L'AMIRAL THAON DI REVEL
Chef d'état-major de la marine italienne qui vient de venir en mission en France et qui a représenté son pays au grand conseil naval des Alliés.

persuadée que, en agissant ainsi, elle était dans le vrai. La *Deutsche Flotten Verein*, la Ligue maritime allemande se chargea de renseigner l'Empire entier, et son président le grand amiral Kœster prononça, sur ce sujet, à l'Université de Berlin un discours officiel le 6 février 1915, — discours contenant ce passage essentiel et caractéristique :

« La flotte allemande est animée d'un esprit offensif très supérieur ; mais elle sait que lutte sur mer veut dire victoire ou mort, et qu'une flotte détruite ne se remplace pas au cours d'une même guerre. Qu'arriverait-il après une rencontre navale dans laquelle chaque navire allemand aurait entraîné avec lui sous les flots un navire anglais ? L'Allemagne se trouverait sans flotte, et l'Angleterre pourrait procéder alors à l'attaque des côtes allemandes. Notre côte d'Emden à Memel courrait les plus graves périls. Les tentatives de débarquement pourraient même réussir. Notre flotte doit donc se protéger et ne pas risquer une action si elle ne peut compter sur un succès. »

L'amiral Kœster s'en alla par ordre répéter sa conférence explicative dans toutes les villes de l'Empire. Et le 18 mai 1915 le fameux critique naval Persius, rédacteur au *Berliner Tageblatt*, exécutait la consigne en écrivant ceci : « La flotte allemande continuera à protéger le littoral allemand contre les attaques britanniques... La flotte britannique lui est de beaucoup supérieure comme outillage et comme tonnage. Les pertes que nous pourrions lui infliger resteront relativement insignifiantes. Nos arsenaux travaillent activement à renforcer notre flotte. »

L'armée navale austro-allemande qui, au dire de tous les théoriciens, se trouve vis-à-vis de l'armée navale anglo-franco-italienne dans la proportion de 58 contre 147, — doit donc assumer le rôle de défense mobile du camp retranché maritime allemand. Elle agira plus tard après renforcement de sa propre puissance et usure de la force combattive adverse.

Mais la force combattive adverse applique immédiatement la même théorie : les grosses unités gardent les bases, toujours prêtes à l'action, mais ne devant agir que contre les grosses unités ennemies. C'est donc une double expectative.

Pour amener cette usure de ses ennemis l'Allemagne lâche par les mers les cohortes de ses sous-marins ; pour combattre ces sous-marins l'Entente jette sur les Océans la nuée de ses patrouilleurs. C'est un émiettement de la guerre navale en une série d'innombrables quotidiens et rapides combats partiels simultanés en vingt, en cent points de la mer immense.

Peu ou pour ainsi dire point de véritables batailles rangées : deux combats de division ; dans les mers lointaines, c'est-à-dire défaite d'une division anglaise à la bataille de Coronee par une division allemande, elle-même à son tour écrasée totalement à la bataille des îles Falkland ; puis heurt rapide du Dogger Bank entre croiseurs de bataille le 24 janvier 1915 ; et enfin l'unique grande bataille navale, livrée au large du Jutland le 31 mai 1916 et terminée en fuite rapide de l'armée navale allemande.

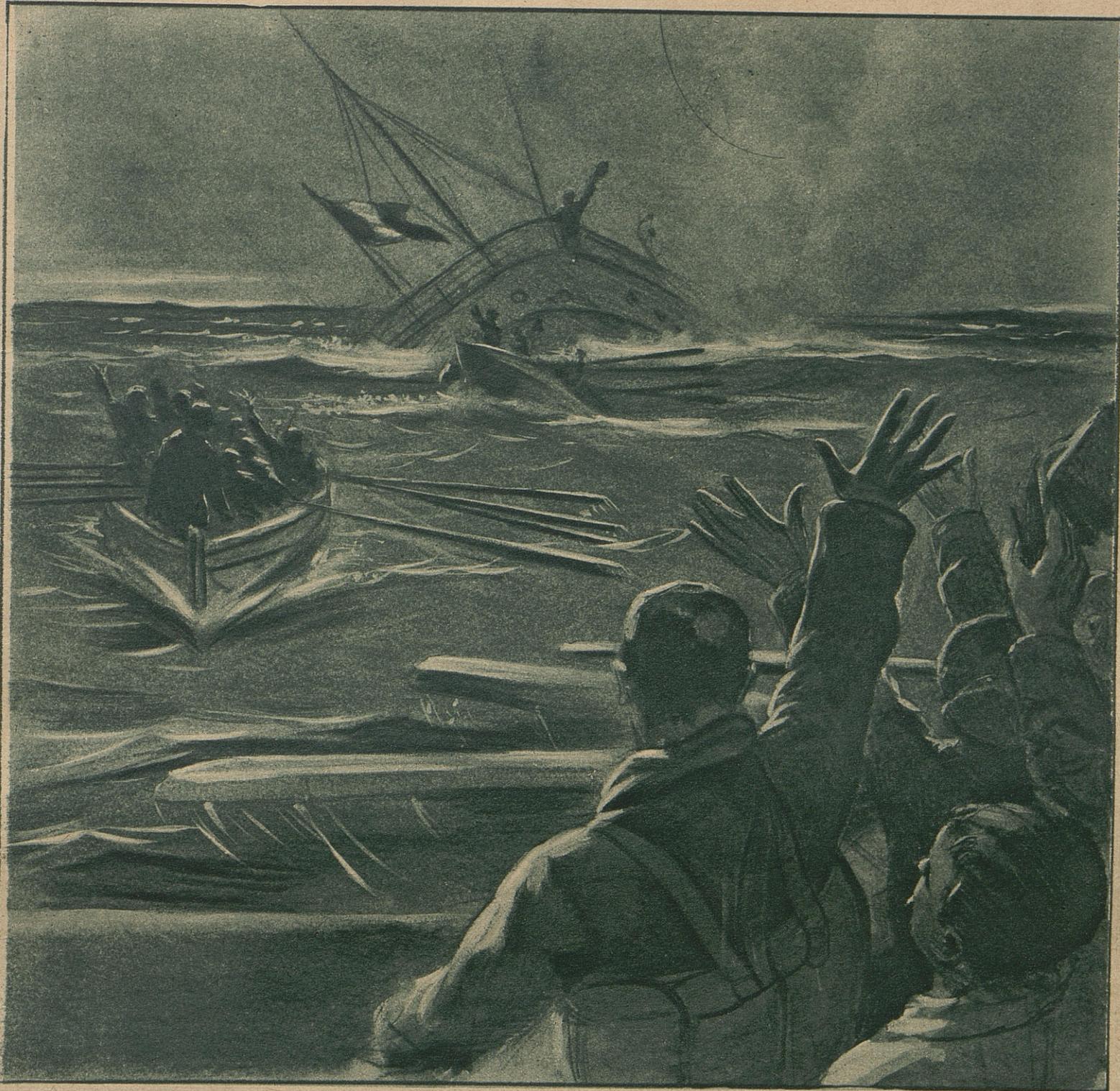
Par contre des centaines d'actions de détail : chasse et destruction, un par un, des croiseurs allemands épars sur toutes ces mers du globe lorsqu'éclatèrent les hostilités, tels l'*Emden* ou le *Königsberg* ; poursuite des bâtiments auxiliaires allemands armés en corsaires transitoires tels le fameux *Moewe* ; et surtout combats incessants contre les sous-marins qui se montrent hardis, agressifs, bien manœuvrants et qui inaugurent de nouvelles méthodes de guerre d'ailleurs condamnées par avance, mais en vain aux différents congrès de La Haye.

Quarante-deux mois de guerre navale se soldent par trois petites et une grande batailles navales rangées, — ces quatre actions n'ayant d'ailleurs pas exercé sur l'équilibre des forces en présence une action suffisante pour faire pencher irrémédiablement la balance en faveur des uns ou des autres. En opposition à cette immobilité ou quasi-immobilité réciproque des escadres de ligne dressées les unes en face des autres, prêtes à une action décisive, mais toujours reculée, une multiplicité de rencontres produisant des pertes de matériel et de personnel, navires torpillés, sous-marins coulés ou pris, pertes qui n'ont pas, et qui ne peuvent pas avoir sur le développement de la guerre navale une influence définitive.

Cette guerre-là n'a aucun rapport avec la grande guerre navale prévue par les Beresford, les Mahan, les Fournier, avec la grande guerre menée en 1903-1904 par Togo. Cette guerre-là le public non maritime la comprend extrêmement mal. Il la suit avec une attention et un intérêt considérables, mais il n'en saisit pas la véritable portée. Il ne la voit pas, il ne peut pas la voir dans son ensemble. Chaque semaine il apprend des pertes de bateaux ; il n'apprend même que cela, puisque pour des raisons d'ordre militaire, on ne peut lui donner de détails sur les destructions ou les captures de sous-marins ennemis, destructions et captures répondant aux attaques dont nos navires sont l'objet.

(A suivre).

GEORGES G.-TOUDOUZE.



LE COMMANDANT DU " SONTAY ", LE LIEUTENANT DE VAISSEAU MAGES, DISPARAIT VOLONTAIREMENT AVEC SON NAVIRE EN CRIANT " VIVE LA FRANCE ! " LES NAUFRAGÉS DANS LES EMBARCATIONS REPONDENT EN CRIANT " VIVE LA FRANCE ! "

MORTS SUR LEUR PASSERELLE DE COMMANDEMENT (Suite)

LE COMMANDANT VESCO SOMBRE AVEC LA « PROVENCE II »

Le drame se joua le 26 février 1916, dans la Méditerranée centrale. Il ne dura guère plus d'un quart d'heure, mais tous ceux qui en furent les acteurs firent preuve, devant le danger, d'un calme merveilleux.

La *Provence II*, chargée de troupes pour la Grèce, faisait route vers Salonique. Le temps était clair, la mer légèrement houleuse. Vers 15 heures, sans que les postes de veille eussent rien signalé de suspect, un choc formidable ébranla la carène du croiseur dont l'arrière se mit aussitôt à pencher lourdement. Une brèche énorme venait d'être ouverte dans sa coque. La situation était désespérée. Le commandant Vesco, qui n'avait pas quitté sa passerelle depuis le matin, s'en rendit compte immédiatement. Et après avoir vainement fouillé, les jumelles aux yeux, la mer en tous sens pour tâcher d'y découvrir l'ennemi qui venait de le surprendre et le chatier, il

ordonna de faire les signaux d'alarme et fit mettre à la mer les embarcations.

« Au moment du choc, écrivait trois jours plus tard, au président de la République M. Bokanowski, député de la Seine, j'étais sur la passerelle avec le commandant du bord, son second et quelques officiers supérieurs. Nous dirigeâmes les manœuvres, orientant les indécis, distribuant des ceintures de sauvetage, faisant mettre à la mer les canots et les radeaux. Pas un cri, pas une lamentation, pas la moindre panique. Le calme fier d'hommes qui depuis longtemps ont voué leur vie à la sublime cause qui les a armés. Tout le monde eût été sauvé s'il n'eût dépendu que des chefs et des hommes que tous soient sauvés. »

Malheureusement, le navire coulait rapidement. A mesure que l'arrière s'enfonçait plus, l'avant remontait sur l'eau. La mer, peu à peu, s'emparait de sa proie. Implacablement, le niveau des flots montait le long de la coque ; l'eau pénétra bientôt dans les chaudières. Quelques minutes après, de formidables

explosions retentirent. Ceux qui, comme M. Bokanowski, purent à temps se jeter à la mer et nager assez rapidement pour s'éloigner du rayon de succion, assistèrent au dernier acte du drame atroce et sublime.

« Le navire piquait au fond par l'arrière. Le commandant Vesco, resté sur sa passerelle, cria d'une voix dominant le tumulte : « Adieu mes enfants. » Les hommes massés en grappes sur le pont-tente d'avant, répondirent en une acclamation enthousiaste : « Vive la France ! »

Autour du navire, les naufragés nageant ou réfugiés sur les canots et radeaux, virent la *Provence II* s'enfoncer soudain, le pont avant perpendiculaire à la mer. Ils saluèrent de leur côté du cri de « Vive la France ! ».

Le lieutenant de vaisseau Noël, commandant le chalutier *Canada*, ayant reçu le signal de détresse, se lança à la recherche des naufragés et parvint à les découvrir après de longs efforts. Quelques hommes sur les radeaux étaient morts de froid. La raison de plusieurs autres était égarée.

Recueilli dix-huit heures après le naufrage, M. Bokanowski fut conduit à Malte par un patrouilleur anglais. A peine remis de ses fatigues, il écrivit au président de la République la lettre à laquelle nous faisons allusions : « Vous me saurez gré, ajoutait-il j'en suis sûr, de vous signaler quelques traits qui, pour l'honneur de la race, méritent d'être cités à la postérité.

« Le capitaine de frégate Vesco, commandant la *Provence*; le lieutenant de vaisseau Besson, commandant en second; le colonel Duhalde, commandant le 3^e régiment d'infanterie coloniale sont restés jusqu'à la dernière seconde de la vie du navire accrochés à la passerelle, dans le plus noble esprit de sacrifice, donnant avec calme des ordres précis et utiles pour le sauvetage des passagers. Les canonnières de la pièce arrière de la *Provence*, ayant armé leur canon dès le torpillage, sont restés à leur poste, tâchant de découvrir l'ennemi caché pour le châtier, jusqu'à ce que leur pièce ait été complètement immergée.

« Le médecin-major de 2^e classe, Navarre, du 3^e régiment d'infanterie coloniale, hissé à bord d'un chalutier, à demi épuisé par dix-huit heures passées sur un radeau, a refusé de changer ses vêtements tièpés et de prendre aucune nourriture avant d'avoir pansé les naufragés blessés et soigné les malades, est resté longtemps affaissé après ces efforts surhumains. Et ce dernier trait, beau à faire pleurer : Gauthier, aide-fourrier de l'équipage de la *Provence*, étant réfugié sur un radeau archi-plein, accosté par un soldat demandant du secours, s'est jeté à l'eau pour lui céder sa place, en disant : « Le devoir des marins est d'abord de sauver les soldats » ; a été recueilli vingt et une heures après le naufrage.

LE SACRIFICE DU COMMANDANT DU « SONTAY »

Le 16 avril 1917, le *Sontay*, qui se rendait de Salonique à Marseille fut torpillé, à midi, par grosse mer et brise fraîche de nord-ouest. Il coula en cinq minutes. Pourtant grâce aux dispositions prises par son commandant, le lieutenant de vaisseau auxiliaire Mages, 380 personnes purent être sauvées sur 425 qui se trouvaient à bord.

Marin de race, fils, petit-fils et arrière petit-fils d'armateurs et de capitaines au long cours, Jean-Baptiste Mages commandait avant la guerre les plus grands paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes. Lorsque le *Sontay* s'engloutit, il pouvait sauver sa vie, mais il savait qu'une quarantaine de personnes se trouvaient encore à bord. Devait-il leur survivre? Sa conscience de marin ne pouvait donner qu'une réponse à cette question. Très crânement, il sacrifia sa vie et descendit

dans l'abîme avec ses infortunés compagnons.

Au moment où le navire allait s'enfoncer dans les flots, le commandant Mages se trouvait au centre, sur le pont promenade, attendant impassiblement la mort, ne voulant pas survivre à son second, à quelques matelots et passagers militaires qui avaient succombé en accomplissant courageusement leur devoir. L'eau avançant de plus en plus, l'héroïque officier reculait vers l'arrière, face aux vagues déferlantes, ne cédant que pas à pas le pont de son navire à la mer envahissante. Arrivé à l'extrémité, il monta sur la lisse et, levant sa casquette, cria : « Vive la France ! » Puis il disparut.

Les naufragés qui se trouvaient dans les embarcations voisines se découvrirent et répondirent : « Vive la France ! » Cri d'adieu et d'espérance saluant, au fracas des lames s'écroulant sur l'épave, la mort glorieuse d'un héros de la marine française.

LE LIEUTENANT DE VAISSEAU FOURNIER S'ENSEVELIT AVEC LE « SAPHIR »

Dans la matinée du 17 février 1915, ordre fut donné au commandant du *Saphir* de prendre la surveillance à l'entrée des Dardanelles. Navigant en plongée très profonde, le lieutenant de vaisseau Fournier parvint, avec son sous-marin, à pénétrer dans le détroit jusqu'à la hauteur de Nagara. Malheureusement il toucha le fond et s'y fit des avaries graves. Le navire était perdu, il fallait sauver l'équipage. Après de multiples efforts, le commandant parvint à remonter à la surface et à y débarquer les quatorze matelots qui étaient sous ses ordres. Recueillis par des embarcations turques, ils furent conduits à Constantinople. Pour lui, comme le commandant Morillot, du *Monge*, il s'ensevelit avec son bateau plutôt que de se rendre.

LE SACRIFICE DU CAPITAINE CAILLARD

L'officier de quart à bord de la *Rance* le 2 décembre 1917, vers 10 h. 30 du soir, dans la Méditerranée occidentale, ayant aperçu à une cinquantaine de mètres seulement le sillage d'une torpille put encore, par une rapide manœuvre de gouvernail éviter que le navire fut atteint dans le compartiment des machines. Mais l'explosion se produisit dans la cale arrière, projeta en l'air une partie des marchandises et détruisit le canon de poupe.

La *Rance* s'enfonça peu à peu; le pont arrière fut submergé et l'eau commençait à tomber dans les machines par les écoutilles

quand le capitaine donna ordre d'évacuer.

La mer était très grosse et une embarcation fut brisée, aussi le capitaine Caillard craignant que le dernier canot

dans lequel 13 hommes se trouvaient déjà, eut le même sort, le fit partir maïs sans y prendre place lui-même car il venait de constater qu'il ne serait pas le dernier à quitter son bâtiment. Deux hommes manquaient, en effet, un officier mécanicien et le télégraphiste qui était resté à recevoir et transmettre des signaux.

Un patrouilleur, accouru aux appels du navire attaqué arriva sur les lieux au moment où le sous-marin achevait de le couler à coup de canon et ouvrit le feu immédiatement. Le sous-marin plongea. Le patrouilleur manœuvra alors pour sauver les naufragés, opération que l'état de la mer rendait particulièrement difficile. Cependant les trois embarcations de la *Rance* furent successivement recueillies avec 37 marins. Tout l'équipage était sauvé à l'exception du capitaine, de deux hommes disparus avec lui, et d'un soutier qui, épuisé, était mort sur un radeau au moment où deux matelots du patrouilleur étaient venus l'y chercher au péril de leur vie.

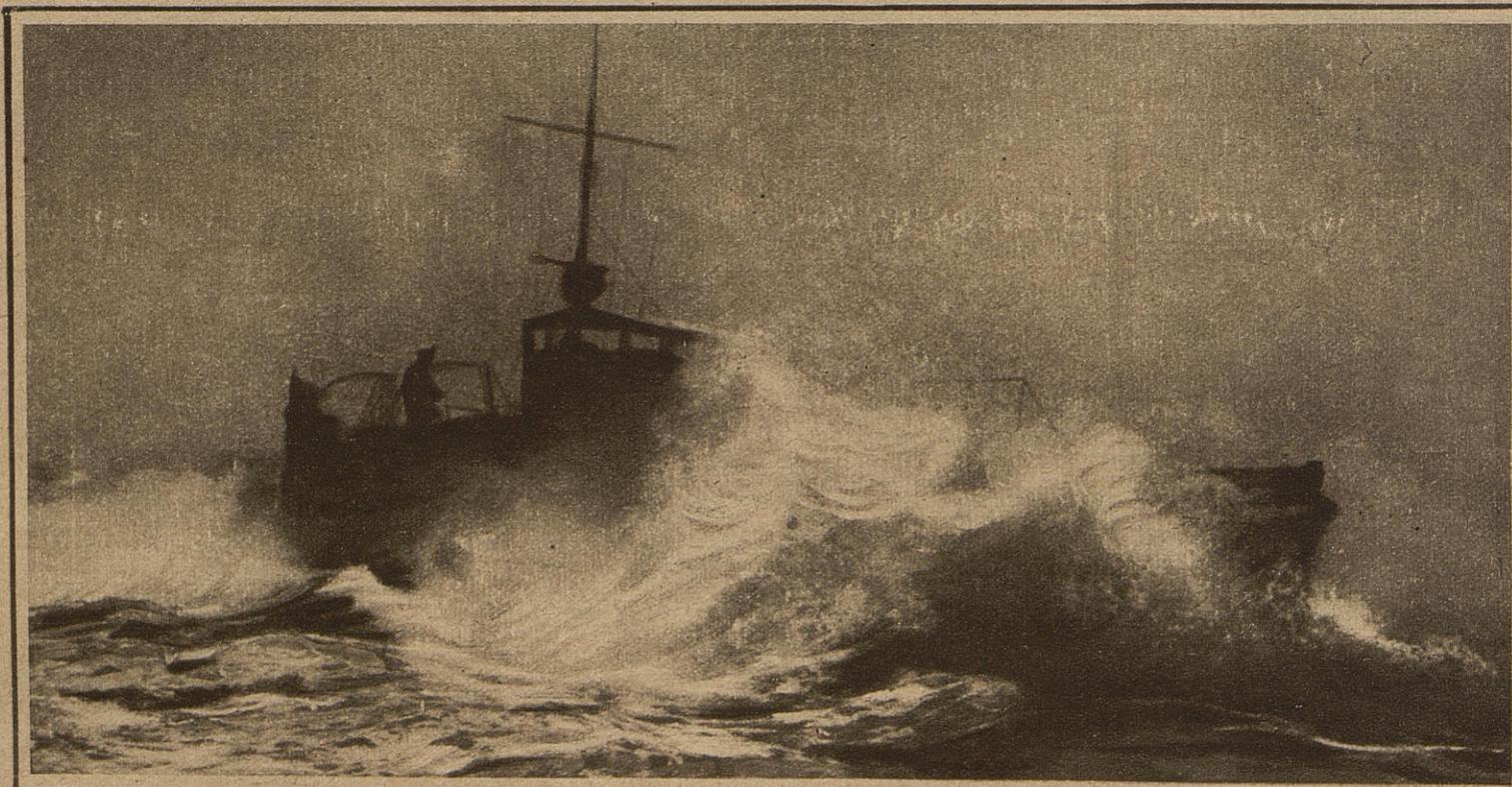
« Le commandant a coulé avec son bateau. On n'a pas retrouvé le corps du commandant. L'équipage est sauvé, à l'exception d'un ou deux hommes et du commandant. »

Ces petites phrases cruelles, on les retrouve à toutes les pages du livre d'or où sont rapportés les merveilleux exploits dont s'enorgueillit la marine française. Et, en les lisant, nous autres, gens simples, nous admirons de tout notre cœur. Le respect nous saisit et nous avons envie de nous découvrir et de crier : « Vive la France. » Eh bien ! il paraît que nous ne réfléchissons pas assez. Il est des Catons, moins enthousiastes que nous, qui discernent quelque chose de coupable, de regrettable en tout cas dans la mort de ces chefs qui disparaissent avec les vaisseaux dont ils étaient les âmes. Et ils adjurent gravement les commandants de ne plus s'astreindre à périr ainsi, à ne plus se faire sauter avec leurs bateaux. Plaignons-les. Ils n'ont pas compris.

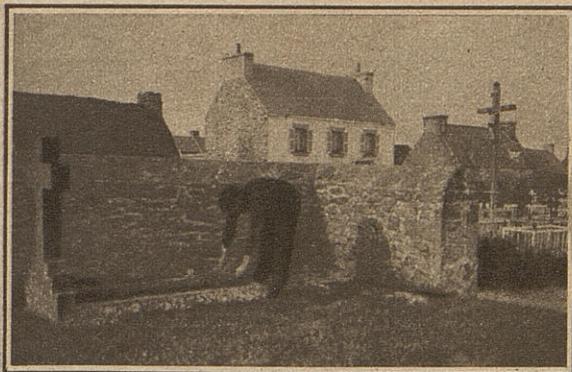
A chacun de nous le devoir apparaît comme une sorte de divinité, qui rencontre évidemment beaucoup de tièdes et d'impies, sans que nul l'ose renier pourtant. Mais le devoir professionnel s'impose avec plus de rigueur, semble-t-il, aux marins qu'à la plupart des terriens : on ne discute point en mer.

Le devoir prescrit ceci : en cas de désastre, le commandant doit quitter son bord après le dernier homme qui s'y trouve. Il s'y conforme rigoureusement. Habitude de métier ! C'est le haut et inflexible honneur des marins que d'observer machinalement, aveuglément et jusqu'au bout leur devoir !

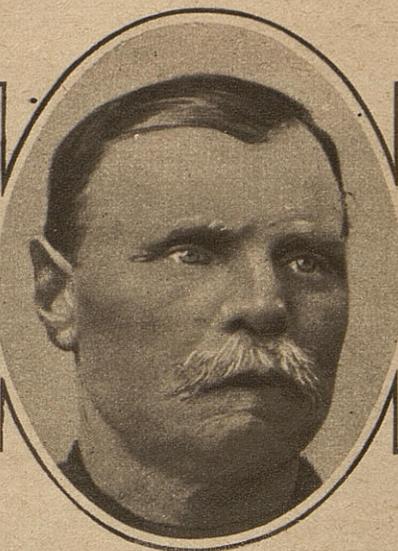
Albert HOUJGARD.



LA CHASSE AUX SOUS-MARINS ALLEMANDS : BATEAU PATROUILLEUR EN ACTION DANS LA MER DU NORD



Les tombes des naufragés du Drummond-Castle.



Aimable Delarue.



Les sauveteurs de Molène : (1) Delarue (2) René Masson.

UN HOMME QUI A SAUVÉ 400 PERSONNES

C'est le Breton Aimable Delarue, patron du canot de sauvetage *Amiral Roussin* de l'île Molène.

Si, est vrai, comme l'a dit un vaillant soldat mort glorieusement à l'ennemi, le général Serret, que « le devoir, cela consiste à se dépasser perpétuellement soi-même », le patron Aimable Delarue a bien fait son devoir ! Il y a un an, ce Breton avait déjà sauvé 316 naufragés. Depuis le nombre de ceux qui lui doivent la vie s'est encore accru d'une centaine environ.

« Ce n'est pas la peine de compter ces choses-là ! m'avait dit l'héroïque sauveteur en avril 1912, alors que j'étais allé le voir à l'île Molène peu de temps avant qu'il reçût la croix de chevalier de la Légion d'honneur, et qu'en fouillant parmi ses brevets et ses diplômes, je cherchai à savoir à combien de sauvetages il avait participé.

« Je ne sais pas le nombre de fois que je suis sorti ! » avait conclu Delarue qui, je l'apprends par d'autres que par lui, appartenait depuis vingt et un ans déjà à l'équipe des sauveteurs de l'île Molène, le plus grand de ces récifs éparpillés entre la côte bretonne et l'île d'Ouessant.

Aimable Delarue était parmi les sauveteurs des survivants du vapeur anglais *Drummond Castle* qui s'était perdu dans la passe redoutable du Fou. Et devenu patron de l'*Amiral Roussin*, le canot de la Société centrale de Sauvetage des naufragés, il avait, dans la nuit du 20 au 21 octobre 1911, arraché à la mort les 54 hommes de l'équipage du vapeur espagnol *Gorbea Mendi*, éventré par les boches de l'îlot Quéméné.

Les levées successives des classes de la marine ont cependant laissé chez lui Aimable Delarue, qui a atteint un âge l'écartant naturellement du service militaire, mais il est resté à son poste de combat. Point n'était besoin pour lui d'être à Dixmude ! Sa tranchée, à lui, c'est la mer, c'est la tempête. Et il l'affronte tous les jours.

Depuis le début des hostilités, Aimable Delarue, son second René Masson et ses vaillants sauveteurs n'ont pas cessé de se prodiguer, de risquer leur vie pour sauver celle des malheureux en péril.

Le 20 novembre 1916, dans la soirée, le sémaphore de Molène signalait, à huit milles au large, un navire qui lançait des fusées d'alarme. Le danger était pressant.

Le patron Delarue part sans tarder, piquant droit sur le bâtiment en détresse, mouillé dans le sud de l'île Trielen. La nuit est noire, il souffle un fort vent d'ouest-nord-ouest ; une houle violente, la pluie et de fortes rafales de vent entravent l'avance du canot de sauvetage à travers les roches. Cependant, après une heure et demie d'une lutte âpre contre les flots déchainés, l'*Amiral Roussin* accoste le navire en péril, le *Tembergen*, de Rotterdam. Trente et un hommes se trouvent sur le pont du navire en perdition : tous veulent embarquer à la fois dans le canot de

sauvetage. Mais Delarue, débordant son canot, ordonne froidement la mise à l'eau des deux baleinières du bord. On lui obéit, mais sur les deux embarcations l'une se brise le long du navire à peine mise à l'eau. Sur les treize hommes qui la montaient, douze sont recueillis et embarqués à bord de l'*Amiral Roussin*, tandis que le treizième,



Le sémaphore de l'île Molène.

le second du *Tembergen* juché sur l'épave de la baleinière, éclairait, une torche en main le sauvetage de ses camarades.

Des dix-huit hommes restés à bord, six réussissent à s'embarquer à bord de l'*Amiral Roussin*, les douze autres ont pris place dans la baleinière. A minuit et demi le sauvetage est achevé. Delarue met à la voile, indiquant à l'aide d'un fanal la route à la baleinière qui le suit. L'*Amiral*

Roussin a son plat bord au ras de l'eau : avec ses 12 canotiers, il emporte 18 naufragés. La mer est toujours très grosse ; un fort grain sépare le canot de sauvetage de la baleinière. L'*Amiral Roussin* parvient cependant à accoster à l'île Beniguet et y dépose ses naufragés exténués et à demi-morts de froid. Dès que ceux-ci ont été emmenés par le fermier de l'île, Delarue et ses canotiers, ne songeant qu'aux malheureux réfugiés à bord de la baleinière, regagnent le large et, jusqu'à sept heures du matin, explorent vainement les lieux du sinistre.

Delarue se décide alors à rentrer, mais auparavant, il reprend à l'île Beniguet ceux qu'il a sauvés et, malgré les fatigues de cette horrible nuit, ses canotiers abordent à neuf heures au Conquet avec les survivants du *Tembergen*.

Le 22 février 1917, vers vingt heures quinze, deux embarcations étaient aperçues à 3 milles le Molène. La mer baissait rapidement, il n'y avait pas de temps à perdre. Grâce à un petit vent d'est, l'*Amiral Roussin* peut s'aider de la misaine pour se porter au secours des naufragés. Le patron Delarue accoste bientôt la première des deux embarcations en péril où se trouvaient 12 personnes ; il met un de ses matelots à bord pour guider les naufragés à travers les roches, puis il atteint l'autre embarcation à bord de laquelle se trouvaient 10 personnes dont deux femmes. Comme celles-ci sont à bout de forces, Delarue les prend à son bord et les ranime quelque peu avec du rhum, pendant qu'il donne la remorque. Les vingt-deux naufragés que Delarue venait encore d'arracher à la mort étaient à bord du vapeur suédois *Manningham* qui, la veille après midi, avait été canonné par un sous-marin.

Le 21 mai, vers six heures du matin, l'*Amiral Roussin*, appelé par les signaux du phare en mer de Kéréon, prenait délibérément la mer et parvenait au phare où il trouvait 21 naufragés appartenant au vapeur brésilien *Tijucas*, torpillé dans la nuit par un sous-marin allemand et qui avait disparu sous les flots en moins de trois minutes.

Enfin, le 28 décembre dernier, vers une heure de l'après-midi, le sloop *Regina Cali* avait été jeté sur les rochers de la petite anse de Porsdouen.

Les sauveteurs de l'île, aidés par quelques pêcheurs, se précipitent au secours du navire, élongent des ausières, mouillent des ancres et, après deux heures de travail par une terrible tempête parvient à remettre le sloop à flot.

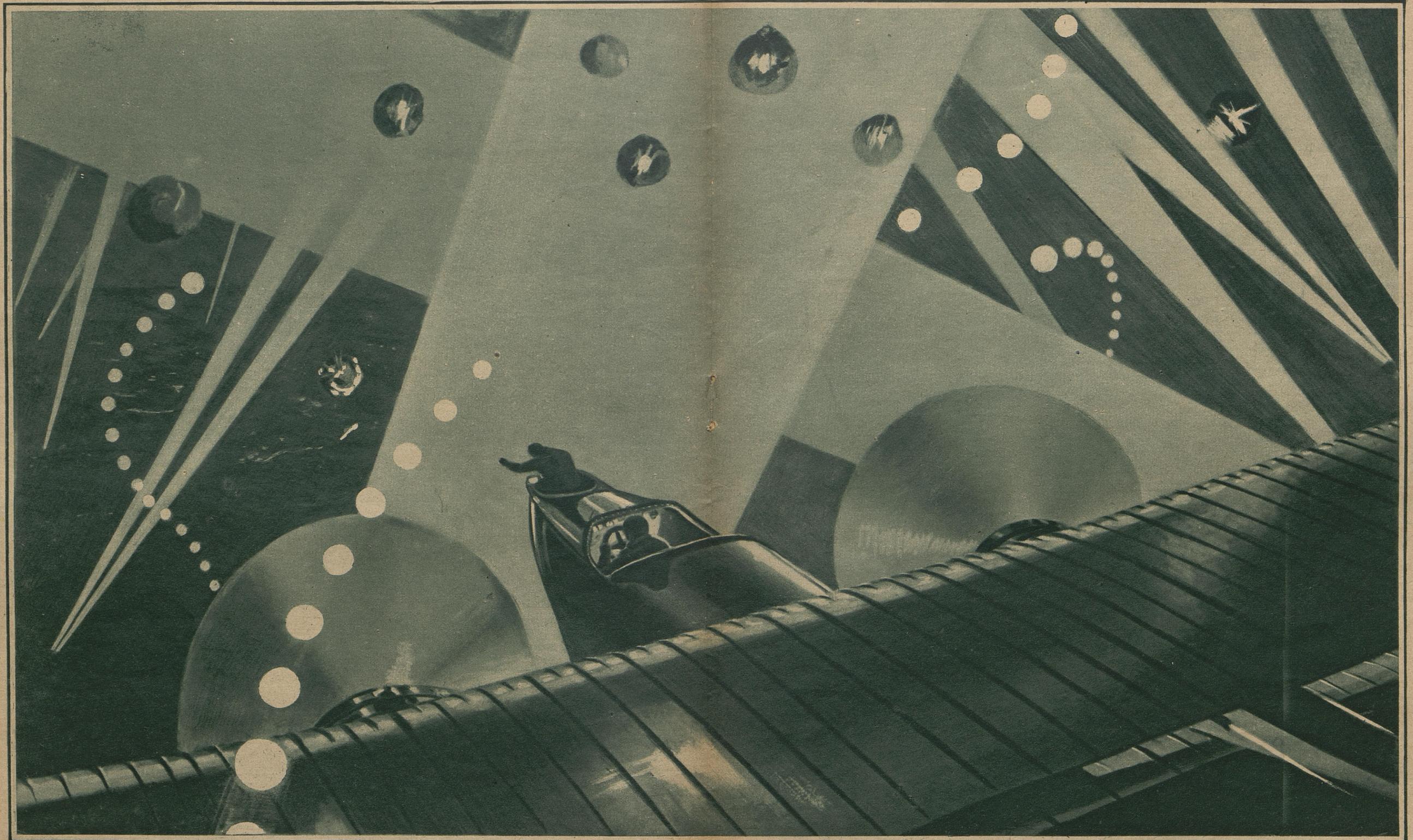
Ainsi, pour Aimable Delarue, comme pour tous les marins, risquer sa vie pour sauver celle d'un homme en danger de mer n'est que l'accomplissement du simple devoir professionnel. Comment ne pas reconnaître, que de tels hommes se dépassent eux-mêmes perpétuellement !



Les sauveteurs de Molène allant au secours d'un vapeur échoué sur les récifs de l'îlot Quéméné.

J'ai vu.

UN DE NOS AVIONS A LA POURSUITE D'UN GOTHA, LA NUIT DU BOMBARDEMENT DE PARIS



L'autre nuit, lorsque les Gothas, ces engins de meurtre sont venus au-dessus de Paris pour assassiner d'innocentes victimes, il faisait un clair de lune éblouissant [qui ne cachait aucun détail de la bataille

aérienne aux habitants. Dès la première alarme les avions du camp retranché de Paris s'élevèrent pour chasser les pirates. Là-haut, entre 2500 et 3500 mètres de hauteur où se livrent les combats, l'aviateur se

trouve soudain entouré par les faisceaux des projecteurs qui l'enveloppent ainsi que de grandes épées lumineuses qu'il ne peut toucher. Autour de lui les bombes et les obus éclatent, telle une pluie de feu et de mitraille,

dès qu'il passe dans la traînée blanche des projecteurs à laquelle il échappe cependant; il lui semble que de gros yeux phosphorescents — les chenilles incendiaires, — le suivent obstinément, le traquent sans répit.

J'ai vu.
PEUT-ON REMPLACER LE PAIN ?

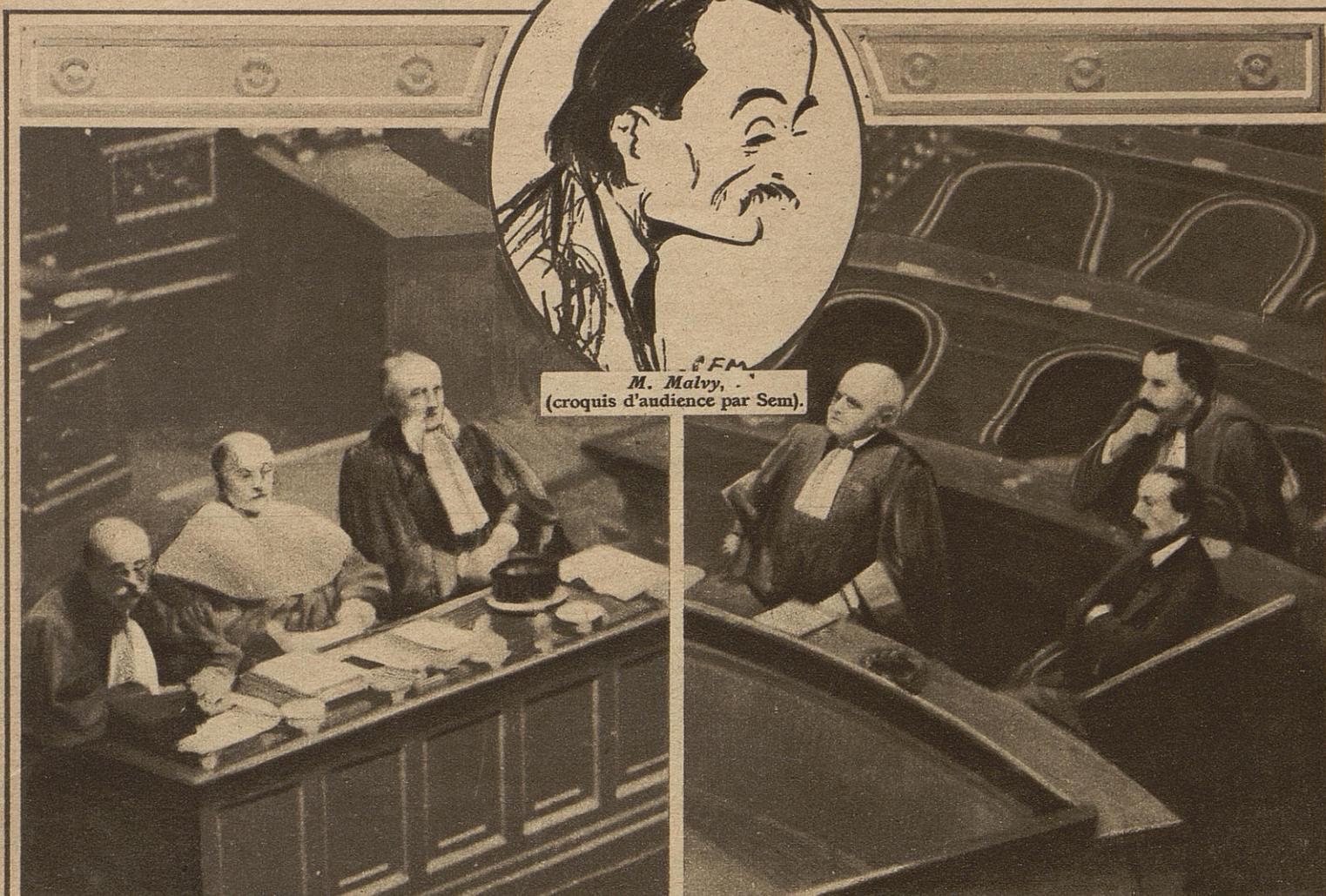


Depuis le 29 janvier Paris subit les rigueurs des tickets attribuant 300 grammes de pain à chaque habitant, et le premier mars, la carte de pain sera générale pour toute la France. Trois cents grammes de pain! La ration est peut-être bien minime pour un peuple dont le pain est la base principale de l'alimentation. Il faut pourtant s'incliner puisque c'est la guerre, et les gros mangeurs qui ne pourront pas

réfréner leur appétit en seront réduits à chercher de quoi compenser ce que le décret de M. Victor Boret et de M. Vilgrain leur a enlevé. Les compensations ne manquent pas malgré toutes les restrictions : le tableau que nous donnons ici montre comparativement à une quantité de pain déterminée, l'équivalence nutritive de quelques aliments qui pourront être employés..... tant qu'ils ne seront pas rationnés.

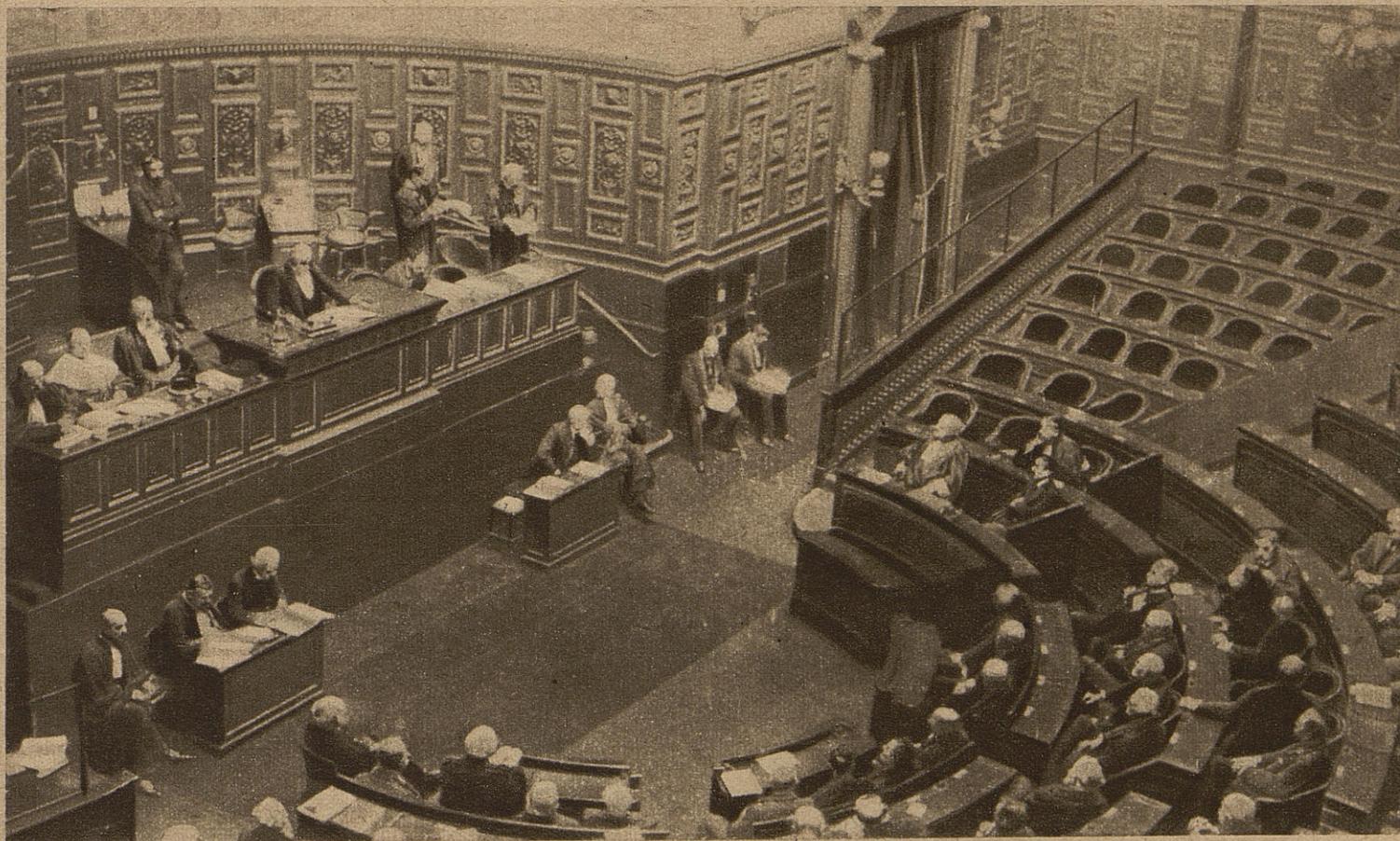


SUR LE FRONT DE LA SOMME : TOMMIES SE RENDANT AUX PREMIÈRES LIGNES



M. Cénac, avocat général (à droite), M. Mérillon, procureur général (au milieu), M. Lombard, avocat général (à gauche).

M. Malvy, à sa droite M. Bourdillon et derrière lui M. Guillain ses avocats,



La lecture de la résolution votée par la Chambre lue par M. Hardy, chef du Secrétariat de la présidence du Sénat.

C'est le lundi 28 janvier que la Cour de Justice a tenu sa séance pour entendre le réquisitoire du procureur général Mérillon sur le cas de M. Mavy, ancien ministre de l'Intérieur, accusé de haute trahison par M. Léon Daudet. Par 179 voix contre 33,

les sénateurs ont rendu un arrêt concluant à la compétence de la Cour de justice, à l'irrecevabilité des demandes de constitution de partie civile mais ordonnant un complément d'information que demandaient à la fois le ministère public et la défense.

J'ai vu.

SUCCÈS ITALIEN A L'EST D'ASIAGO

La lettre aux parents.

Alpins français entrant dans une ville italienne.

Dans une gare de la Brenta.



Musique militaire française traversant une forêt près du plateau d'Asiago.

A l'assaut d'une crête.

A l'ouest de la Brenta, les troupes italiennes ont remporté dernièrement un succès important, occupant toute la zone reliant Asiago à la Brenta, s'emparant de 2 500 hommes dont 60 officiers et d'un

matériel de guerre très conséquent. Appuyés solidement par les soldats français qui occupent une autre région, les Italiens se sont maintenus énergiquement sur les positions qu'ils ont si brillamment conquises.

26^e MILLE

L'ÉNIGME DE CHARLEROI

par Gabriel HANOTAUX

Un volume in-18, 128 pages, 4 cartes. 1 fr. 50



La collection de notre pathétique roman cinématographique adapté par Guy de Téramond RAVENGAR est en vente dans les bureaux de l'Édition Française Illustrée, 30, rue de Provence, Paris. — Envoi franco contre un mandat de 2 fr. 90.



Pour conserver les numéros de *J'ai vu...* procurez-vous notre RELIEUR ÉLECTRIQUE, 3 fr. 75 franco.

FORCES INCONNUES
Avec la RAYONNANTE, expédiée à l'essai, vous pouvez soumettre une personne à votre volonté, même à distance. Dem. à M. STEFAN, 92, Bd St-Marcel, Paris son livre N° 24. GRATIS.

Vient de paraître :

PIERRE MAC ORLAN

LE CHANT DE L'ÉQUIPAGE

Roman d'Aventures

Illustrations de GUS BOFA

Un volume in-18. Net. 4 fr.

L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE
30, Rue de Provence, Paris.

POUR LES PERSONNES AGÉES

Une mauvaise vue, la faiblesse du dos, les douleurs et raideurs articulaires, les désordres urinaires sont les troubles les plus graves qui atteignent les personnes âgées.

La plupart du temps ces désordres sont dus à la faiblesse des reins.

Les reins (*vulg. rognons*) ont une lourde tâche à accomplir au cours d'une longue vie : ils doivent filtrer le sang et préserver le corps de l'action irritante de l'acide urique. On prête, en général, peu d'attention à la faiblesse des reins, aussi n'est-il pas étonnant que ces organes se ralentissent.

Lorsque les reins sont devenus inactifs et faibles, tout bien-être disparaît. Le mal de dos est appelé à devenir un tourment constant : faiblesse le matin, douleur en se baissant ou en se relevant, insomnie, urines trop rares ou douloureuses à l'émission et lassitude constante.

Les douleurs rhumatismales, la raideur des articulations, les étourdissements et la faiblesse de la vue et de l'ouïe ont souvent pour cause un excès d'acide urique dans le sang. Il en est de même de la gravelle et de la pierre, des gonflements de l'hydropisie aux membres et aux extrémités, des palpitations de cœur.

La faiblesse ou une affection des reins sont la cause de ces symptômes. Les déchets uriques séjournent trop longtemps dans l'organisme et provoquent dans les différentes parties du corps, des affections les plus variées. Les Pilules Foster pour les reins suppriment l'inflammation des reins et de la vessie ; elles maintiennent les reins actifs et évitent le séjour prolongé des déchets liquides et de l'acide urique dans le corps. Beaucoup de cas dangereux de pierre, d'hydropisie, de rhumatisme, de lumbago et de faiblesse de l'appareil urinaire si pénible, ont été complètement guéris par les Pilules Foster, même chez des personnes âgées de soixante-dix à quatre-vingts ans.

Les Pilules Foster sont vendues 3 fr. 50 la boîte, ou six boîtes pour 20 fr., plus 0 fr. 40 d'impôt par boîte, chez tous les pharmaciens, ou franco par la poste. H. Binac, pharmacien, 25, rue Saint-Ferdinand, Paris.

J'ai vu.
EN MARGE DE LA GUERRE



Le général Pelletier, le nouveau commandant du Palais du Sénat.



M. Schrameck, préfet des Bouches-du-Rhône devient gouverneur de Madagascar.



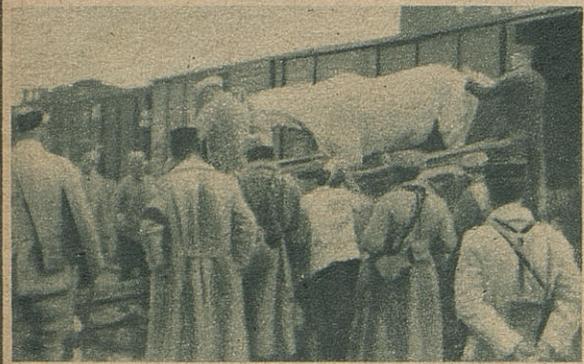
Une pianiste de talent : Mme Piltau-Duparc, 1^{er} prix du Conservatoire de Paris vient de remporter un grand succès au Palais de Glace et qui doit se faire entendre aux concerts Rouges le 24 février.



Le sénateur Jonnart reprend son poste de gouverneur général de l'Algérie.



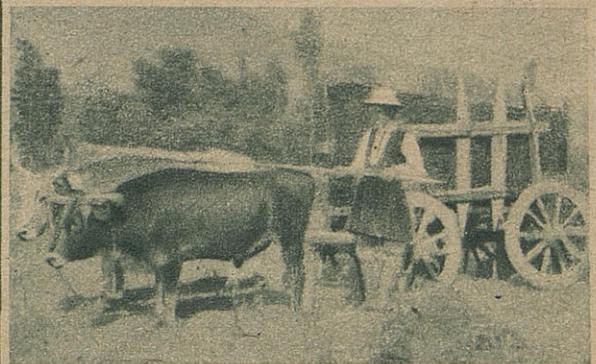
M. Henri Bergson photographié le jour de sa réception à l'Académie.



Un débarquement de cavalerie dans une gare du front.



Le général Lawrence, le nouveau chef d'état-major britannique.



Paysans macédoniens rentrant leur récolte de maïs



Lyumnicka attaqué par les Bulgares le 20 janvier, mais défendu victorieusement par les contingents grecs.



Un qui n'a pas le cafard : il nous écrit qu'il a vu Hurtebise, le Chemin des Dames et M. Clemenceau !...



Près de Monastir, paysans battant le maïs qu'ils viennent de rentrer et qu'ils vendront à l'intendance française.



L'aspirant russe Krylenko, devenu généralissime de l'armée maximaliste par la volonté de Lénine.



La Kolontai, l'amie de Lénine, dirige le ministère de la santé publique.



Muralov, commandant révolutionnaire de Moscou à qui incombe les odieux bombardements du Kremlin.



M. Lunatsharsky, ministre maximaliste de l'Instruction publique.



Joffe, le chef de la délégation russe à Brest-Litovsk avant Trotsky.



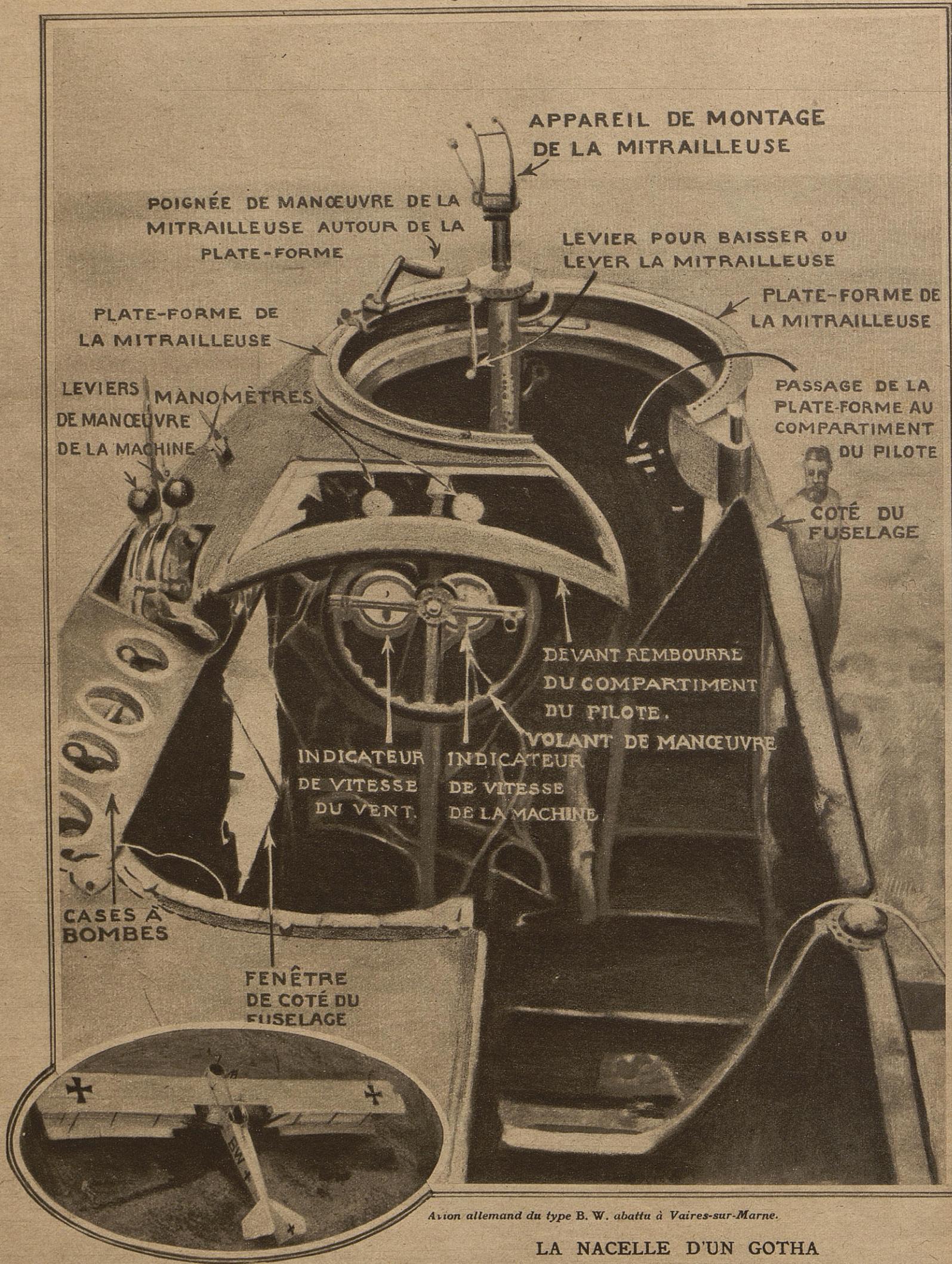
A Brest-Litovsk, le ministre allemand von Kühlmann avec le comte autrichien Czernin.



Kameneff, ministre bolchevik, plénipotentiaire à Brest-Litovsk.



Le bolchevik Antonov commandant militaire de la place de Pétrograd.



Avion allemand du type B. W. abattu à Vaires-sur-Marne.

LA NACELLE D'UN GOTHA

Le document que nous donnons ici représente la nacelle d'un Gotha, un de ces nouveaux biplans à trois sièges dont les londoniens ont reçu plusieurs visites, et dont les journaux d'outre-Rhin nous annonçaient à l'avance la récente venue sur Paris. L'armement de cet engin évidemment très redoutable comporte trois batteries de canon. L'une placée en avant fait feu à certains angles en même temps

au-dessus et au-dessous des ailes. Les deux autres batteries sont fixées sur des tubes transversaux derrière le passage d'arrière, permettant de faire feu sur les côtés, au-dessus, au-dessous et à l'arrière grâce à un dispositif spécial en tunnel. Les boîtes à bombes peuvent contenir quatorze projectiles, grâce à un chemin aménagé les deux tireurs peuvent aller de l'avant à l'arrière sans déranger le pilote.

J'ai vu.

M. POINCARÉ ET M. CLEMENCEAU VISITENT LES QUARTIERS DE PARIS BOMBARDES



Dans la nuit même où les escadrilles allemandes se livraient à l'odieux bombardement de la grande ville ouverte qui est la capitale de la France, le président de la République se rendait dans les hôpitaux au chevet des victimes, prodiguant des paroles d'encouragements aux blessés et saluant les dépouilles des innocentes victimes

des pirates. Le lendemain, M. Poincaré (1) accompagné de M. Clemenceau, président du conseil des ministres (2), de MM. J.-L. Dumesnil (sous-secrétaire d'Etat à l'aviation (3), Delanney préfet de la Seine (4), Raux, préfet de police (5) et du général Dubail, gouverneur de Paris (6), a visité les quartiers les plus éprouvés de Paris et de la banlieue.

URODONAL

nettoie le rein

lave le foie et les articulations, dissout l'acide urique, active la nutrition et oxyde les graisses.



L'OPINION MEDICALE :

Partout où il peut exister, l'acide urique ne saurait tenir contre cet énergique dissolvant et mobilisateur qu'est l'Urodonal. Celui-ci le chasse de partout, des fibres musculaires des parois digestives qu'il alourdit, comme des tuniques vasculaires artérielles qu'il incruste, du derme qu'il empâte, comme des aîvoies pulmonaires et des éléments nerveux qu'il imprègne. D'od l'on voit la multiplicité d'effets bienfaisants résultant du lavage de l'organisme qui, lui seul, résume et concrétise tant d'indications thérapeutiques. Qu'on ait pu autrefois le discuter, c'est fâcheux il ne semble plus possible, à notre époque, d'en méconnaître et d'en contester la valeur.

Dr BERROUX,
de la Faculté de Médecine de Montpellier.

Etab. Châteaia, 2, r. Valenciennes, Paris et ltes phar. Le fl. lco 8 fr., les 3, lco 23 fr. 25.

VAMIANINE

Avarie, Tabes, Maladies de la Peau

Nouveau produit scientifique non toxique à base de métaux précieux et de plantes spéciales.



François 1^{er} descend de son piédestal pour s'emparer de la "VAMIANINE"

Psoriasis
Eczéma
Acné
Ulcères

L'OPINION MEDICALE :

« La Vamianine vient s'ajouter très heureusement à l'arsenal thérapeutique de la syphilis et des dermatoses, en comblant la lacune laissée par la chimio-résistance si longtemps ignorée. Cette découverte vient à son heure et fournit au médecin une arme très active et sans danger contre des affections si souvent insuffisamment soignées. »

Dr FAIVRE,

BROCHURE SUR DEMANDE Prof de Clinique Interne à l'Université de Poitiers, médecin consultant aux eaux de Luchon.

Laboratoires de l'URODONAL, 2, rue de Valenciennes, Paris. Fco, 11 fr.

J'ai vu.

PENDANT LA BATAILLE AÉRIENNE AU-DESSUS DE PARIS : DANS LE CIEL ET SOUS TERRE



Une vue du ciel au-dessus de Paris pendant la bataille.

(Cl. Excelsior.)



Femmes et enfants cherchant un refuge dans une gare souterraine du métropolitain.

Ce fut à 23 h. 30 à la sortie des théâtres et des cinémas que l'alerte fut donnée dans la nuit du 30 au 31 janvier avant que le bruit de la cannonade et des premières bombes vint ébranler les oreilles de la population parisienne. Dans le ciel où la lune brillait avec éclat, ce fut aussitôt une pluie de fusées lumineuses en même temps que les phares rouges et blancs et les éclairs des mitrailleuses de nos aviateurs prouvaient que la bataille était engagée. Dans

les rues, les groupes s'égaillaient et les passants se réfugiaient sous les voûtes des maisons. Dans certains quartiers, où les gares des chemins de fer métropolitaines, très profondes, offraient un abri sûr, les habitants des maisons trop fragiles, des femmes et des enfants pour la plupart, se réfugiaient hâtivement, n'emportant que les hardes qu'ils avaient sur eux, mais sans oublier la cage du petit oiseau ou le chat familial que la fillette emportait dans un châle.