

FN^o. 6

EDITION EN LANGUE FRANÇAISE

3 fr.

EDITION SPECIALE DE LA «BERLINER ILLUSTRIRTE ZEITUNG» • SECOND NUMERO MARS 1941

Belgique fr. 2.- / Bohême-Moravie Kr. 2.50 / Bulgarie leva 10.- / Danemark 50 ore / Finlande mk. 4.50 / France fr. 3.- / Grèce drachmes 11.- / Italie lire 2.- / Yougoslavie dinars 5.- / Luxembourg 25 pt. / Norvège 45 ore / Pays-Bas cents 20 / Portugal esc. 2.50 / Roumanie lei 16.- / Suède 50 ore / Suisse 45 centimes / Slovaquie cour. 2.50 / Espagne pes. 1.50 / Turquie kurus 12.- / Hongrie 36 fillor / Etats-Unis 10 cts

Signal



K.d.F.
(La Force par la Joie)
Des exercices
de gymnastique
même dans la
neige

L'hebdomadaire italien

ECO

del mondo

publie un intéressant numéro spécial sur

« La vie du Führer »

une biographie authentique
d'Adolf Hitler,
par Philippe Bouhler,
chef de l'Organisation du Reich
et chef de la Chancellerie du Führer

Dans ce numéro spécial :

L'enfance

La jeunesse

Hitler, le soldat

L'œuvre politique

Comment et où il vit

Le Führer du Reich Grand-Allemand

48 pages en photogravure — couverture en cinq couleurs —
19 photographies. En vente dans toutes les librairies et gares
italiennes. 4.5 Lire. En vente : Piazza S. Amiantaleo 932.



Communiqué de la Cinquième Colonne

Secret

Encore une fois, l'envoyé spécial de «Signal», au service de la Cinquième Colonne en Angleterre, a réussi à surprendre deux fantômes anglais, un vieux et un jeune, en train de hanter un vieux château en Angleterre



— Le vieux fantôme, "Old Douglas", au jeune fantôme, "Young Gloucester": « Alors toi, petit, tu vas t'installer sur le ventre du gros richard et tu le pinceras un peu, tandis que moi, grand fantôme bien lourd, je me

mettrai sur le ventre du pauvre homme bien maigre, et je le pincerai énormément. »

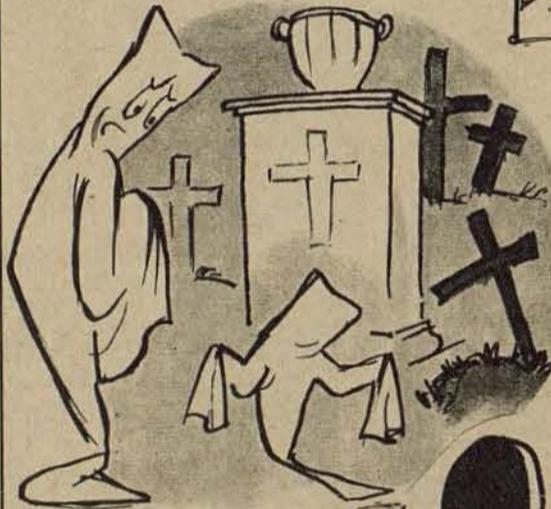
— Young Gloucester: « Pourquoi pas vice versa ? »

— Old Douglas: « Tais-toi, Young Gloucester, n'oublie pas que tu es un fantôme anglais. »



— Young Gloucester: « Dis, le vieux Lord qui a fait massacrer 20 000 Indiens, pourquoi a-t-il une si belle tombe et pourquoi n'a-t-on donné que de pauvres croix chétives à ces bons mineurs ? »

— Old Douglas: « Tais-toi, Young Gloucester, n'oublie pas que tu es un fantôme anglais. »



— Young Gloucester: « Ces pauvres gens, dont les maisons ont été détruites par des bombes, pourquoi ne les jette-t-on pas dans notre grand château ? »

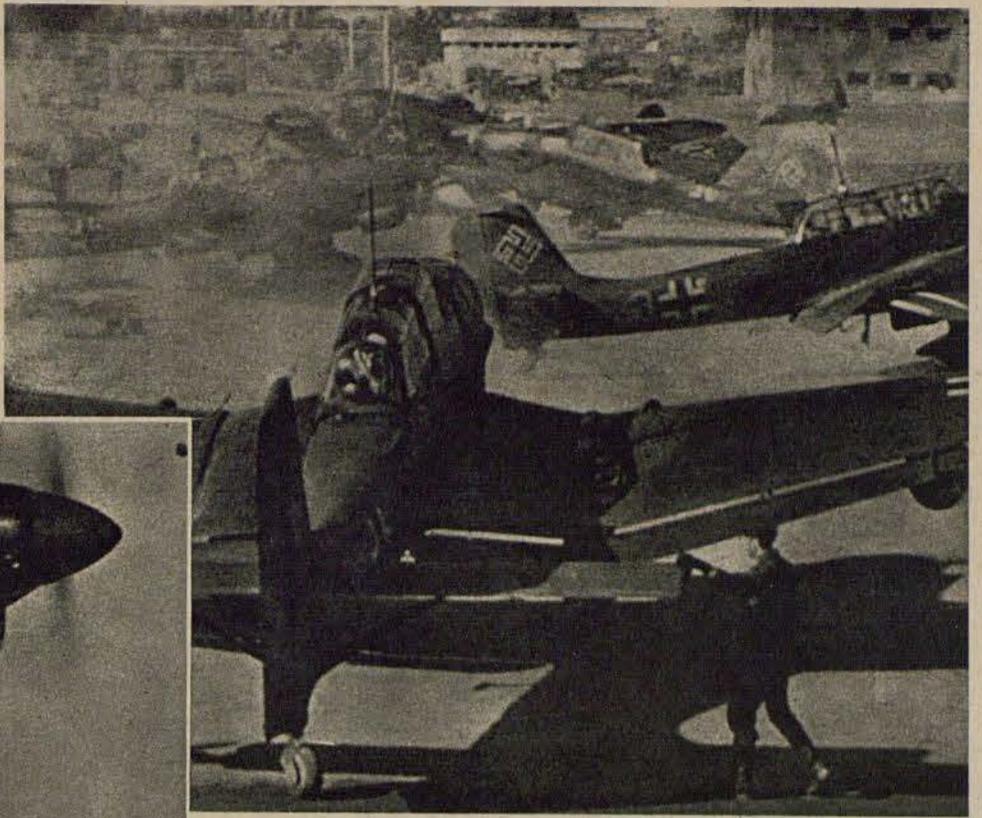
— Old Douglas: « Tais-toi, Young Gloucester, n'oublie pas que tu es un fantôme anglais. »



En frontispice: La guerre n'a exercé aucune restriction sur l'organisation allemande « La Force par la Joie », dans ses efforts pour la santé du peuple. Grâce à son intermédiaire, chaque Allemand peut se consacrer à n'importe quel sport, à un minimum de frais. L'horaire des heures de gymnastique et des cours de sport ne nuit en rien au travail quotidien. Les jeunes filles, sur notre couverture, travaillent au bureau, tous les matins, entre 7h 30 et 8h 30, elles viennent faire leurs exercices, et elles commencent leur travail les poumons remplis de l'air vif de l'hiver

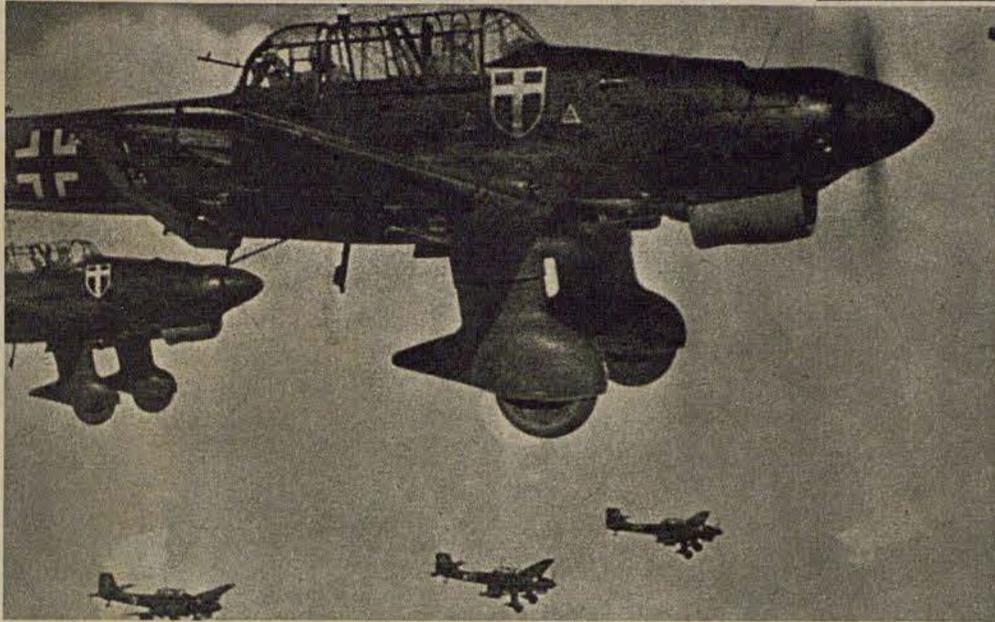
Bombardiers allemands au-dessus de Malte

Actualités cinématographiques de la PK



Sur un aérodrome en Sicile

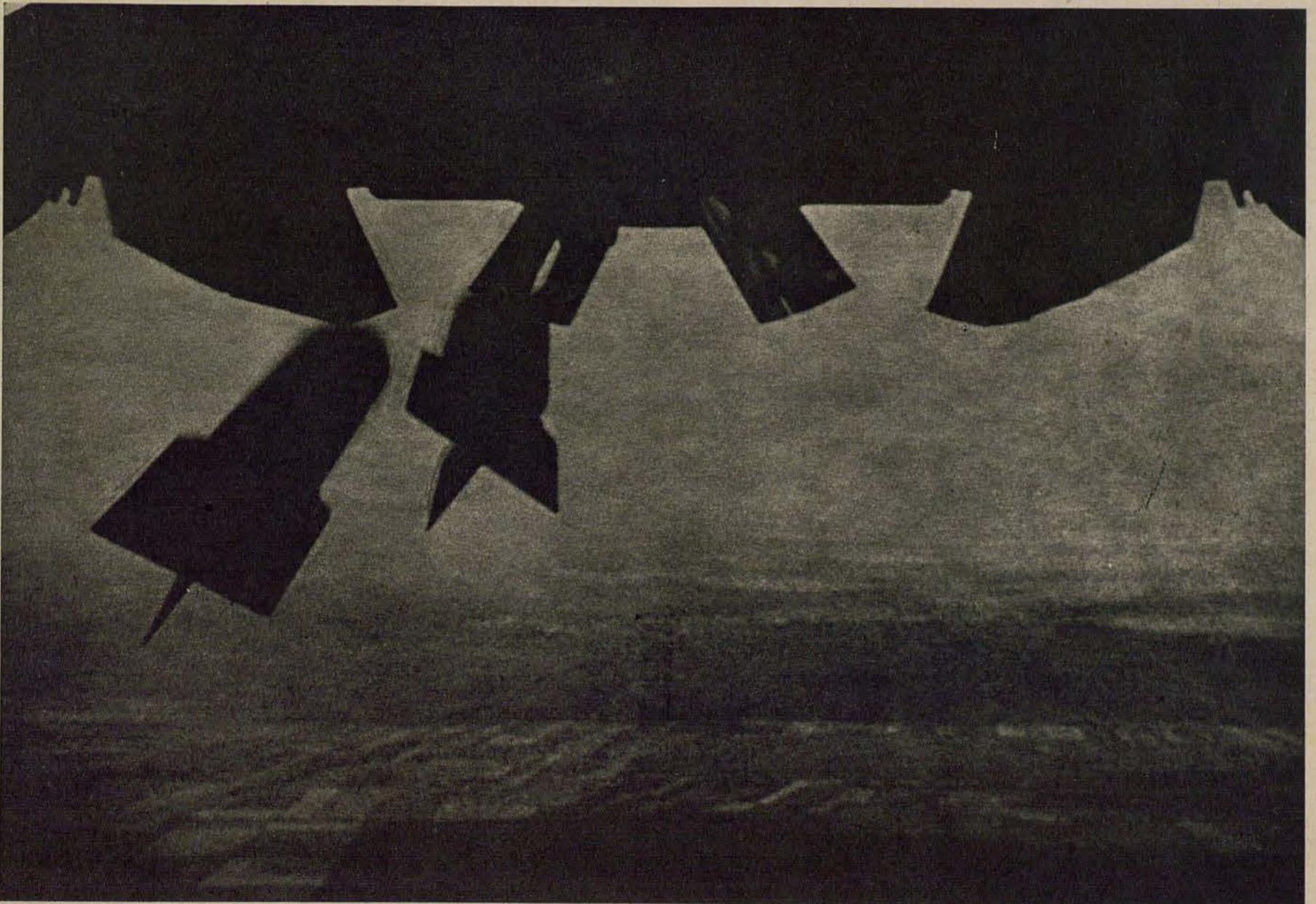
Un homme du personnel au sol dirige le Stuka dans la direction du start. Avions de combat allemands et italiens sont prêts à partir. Bientôt on les verra...



... lutter ensemble contre l'ennemi

et survoler la Méditerranée. Leur but est l'île de Malte. Les flancs de la machine sont ornés de la croix aérienne allemande et de l'insigne des aviateurs italiens

A des milliers de kilomètres du pays, l'Armée de l'Air allemande s'est créée en Sicile une nouvelle base pour sa lutte contre l'Angleterre. Aviateurs allemands et italiens s'envolent côte à côte des aérodromes de l'île pour combattre l'ennemi partout où il se montre: formations anglaises dans le nord de l'Afrique, le canal de Suez, l'île de Malte, les bateaux de commerce convoyés ou les unités de la marine de guerre anglaise ont été attaqués avec succès à diverses reprises



Au-dessus de Malte: les avions de combat laissent tomber sur l'île la grêle de leurs bombes. Les installations des ports et aérodromes de l'île sont, depuis le début de l'année, l'objet des attaques des forces aériennes allemandes

60%

du ravitaillement
en denrées alimentaires
de l'Angleterre
viennent maintenant
des pays d'outre-mer

Les vaches de l'Angleterre...

Qui possède une grande flotte n'a pas besoin d'agriculture. Cette devise du libre-échange anglais a eu pour conséquence de faire négliger fortement la production agricole en Angleterre au cours des dernières dizaines d'années. Avant la guerre mondiale, la Grande-Bretagne faisait venir de tous les points du monde 60% de ce qui lui était nécessaire en vivres; et ce n'est pas sans raison que l'on disait alors: Les vaches de l'Angleterre paissent sur La Plata. Mais les transports deviennent maintenant de plus en plus difficiles. La marine de guerre allemande, à elle seule, sans compter les succès remportés par l'aviation, a déjà réduit, au cours de cette guerre, le tonnage anglais de 6 millions 300.000 tonnes brutes. Et ce n'est qu'au printemps que les sous-marins commenceront à déployer toute leur activité.

Les politiciens anglais n'ont pas manqué d'inventer, durant cette guerre, toutes sortes de phrases à effet. L'une d'elles, sur laquelle ils insistent volontiers, c'est que « pour l'Angleterre, l'arme essentielle, en dehors de la marine et de l'aviation, est l'agriculture ». Soudain, l'agriculture anglaise concentre tout l'intérêt, soudain on la proclame extrêmement importante. Certes, il n'a pas manqué de prophètes en Angleterre qui, ces dernières années, avaient cherché à faire ressortir cette importance; mais ils passaient pour des originaux à l'esprit un peu confus. A quoi bon développer l'agriculture dans son propre pays, se disait-on, alors que l'on pouvait faire venir à bon prix du continent européen et du monde entier tout ce dont on avait besoin? On a pu voir, au début de la guerre, où menaient de tels raisonnements. Presque 80% de la population anglaise vit dans les villes et l'agriculture n'en occupe guère que 6%. La Grande-Bretagne ne connaît pas la paysannerie, telle qu'elle existe sur le continent. « Farming » est un métier comme un autre et quand il ne marche pas, on change tout simplement d'occupation.

Or, les affaires marchaient mal dans ce « métier ». Au cours des treize dernières années, le nombre des ouvriers agricoles a diminué d'un cinquième, de sorte que l'Angleterre est partie en guerre avec une main d'œuvre agricole de 250.000 unités inférieure à celle de 1914. Elle avait également 800.000 hectares de moins de terres labourées. Actuellement les trois quarts de la superficie agricole utilisable y sont couverts de prairies. En temps de paix, l'Angleterre devait déjà importer 60% en chiffres ronds, des denrées alimentaires dont elle a besoin. Elle ne pouvait par elle-même assurer plus de la moitié de ses besoins que pour les œufs, le poisson, les pommes de terre et le lait, et encore fallait-il que le fourrage nécessaire à la nourriture du bétail fût importé. L'Angleterre n'était réellement indépendante dans son ravitaillement que pour quelques rares denrées alimentaires.

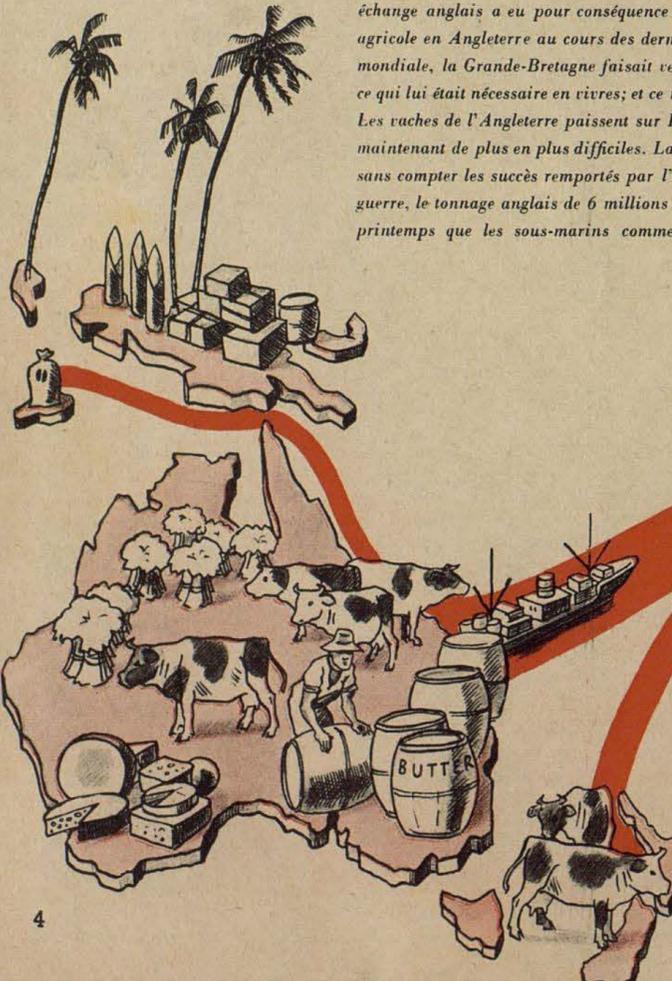


paissent sur le La Plata

La rapide occupation par l'Armée allemande de certains états maritimes a porté un coup terrible à l'Angleterre. Le Danemark, la Hollande et les états de la Baltique assuraient, en temps de paix, la majeure partie du ravitaillement en beurre de l'Angleterre. Ils lui envoyaient non seulement leurs primeurs, leurs légumes, mais aussi du fromage, des œufs et surtout du lard maigre. Le ministre anglais du ravitaillement a dû supprimer tout cela de son bilan au printemps de 1940. Par contre, les barils de beurre et les quartiers de lard sont restés sur le continent. La base du ravitaillement de l'île s'est donc déplacée vers les pays d'outre-mer.

A première vue, cela ne semble pas offrir d'inconvénient. N'y a-t-il pas abondance de viande en Argentine, en Australie, en Nouvelle-Zélande? Ne peut-on acheter le lard aux États-Unis, le froment au Canada? Sans doute, mais il faut avoir les devises nécessaires et on en a besoin pour l'armement. D'autre part, il faut que les bateaux parcourent tout l'hémisphère pour aller chercher ce qu'on pouvait jadis se procurer de l'autre côté de la Manche et de la Mer du Nord. L'utilisation du tonnage est encore diminuée par la longueur des voyages. Ce n'est pas sans raison que M. Cross, le ministre anglais de la navigation, a dit que le plus grand péril pour l'Angleterre était le manque de tonnage. Enfin, la viande frigorifiée, le beurre, ne peuvent passer l'équateur que dans des navires spéciaux à installations frigorifiques et leur perte est aussi sensible que celle d'un bateau-citerne ou d'un vaisseau de guerre.

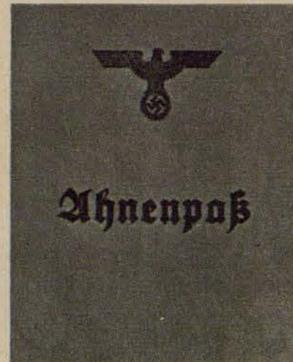
« Labourez pour gagner la victoire! » est donc l'un des mots d'ordre les plus répandus actuellement en Angleterre. Retournez le sol des prairies, plantez-le de pommes de terre ou de blé! Pourtant, après une année et demie de guerre, on n'a encore mis en labours que le vingtième des prairies. L'expérience faite durant la guerre mondiale a montré le peu d'effet d'un tel expédient et combien le manque de main-d'œuvre, de tracteurs qu'il faut faire venir du Canada, paralyse une telle action. Pratiquement, la base de ravitaillement en denrées alimentaires de l'Angleterre continue à se trouver outre-mer et l'île sentira durement toute la portée des paroles du Führer qui a dit : « Au printemps commence la guerre sous-marine! »



Quand une jeune fille allemande se marie...

la communauté du peuple

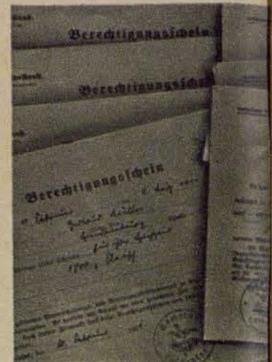
est prête à la secourir



Le bureau de l'état civil exige le passeport d'origine, qui donne la confirmation autorisée de la date et du lieu de naissance, de l'origine aryenne et de la religion



Si les fiancés le désirent, on leur accorde un prêt au mariage, dont la valeur espèce devient la propriété des jeunes mariés après le quatrième enfant



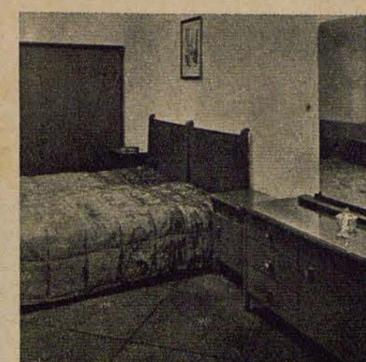
Pour les noces, il y a, pendant la guerre, des distributions supplémentaires de denrées pour 12 personnes, mais aussi...



... du linge, des couvertures, des rideaux; enfin l'autorité locale consent à l'achat de tout ce qu'il faut pour un ménage



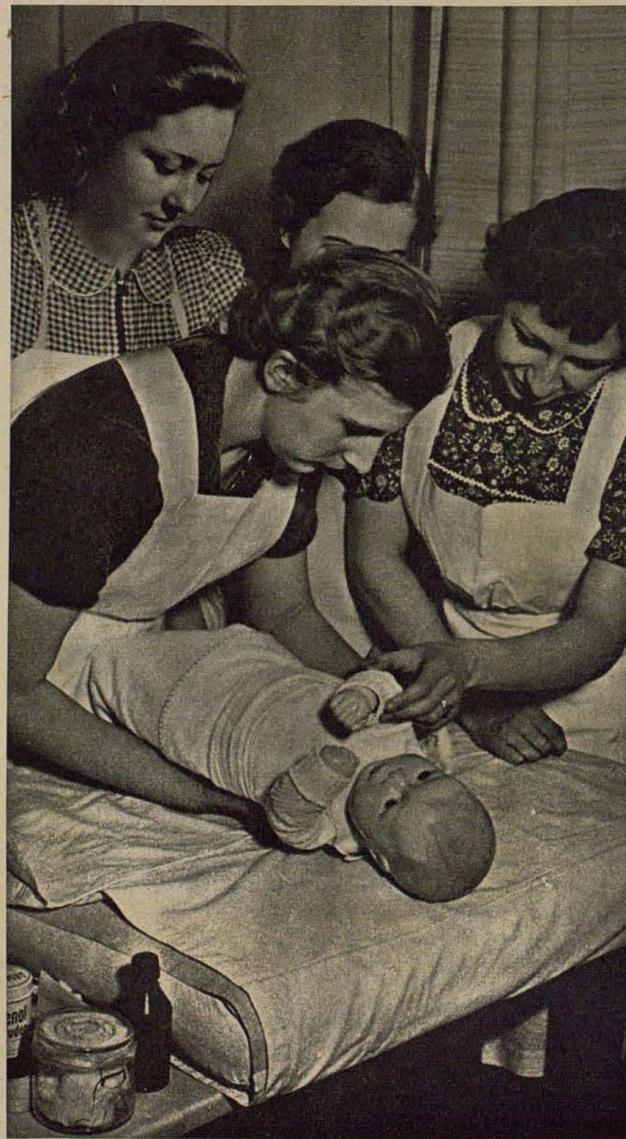
Tel est le salon du petit appartement où habitera le jeune couple après les formalités du mariage, et voici...



... la chambre à coucher. Le prêt au mariage plus un petit supplément d'économies suffiront à payer le tout, y compris la cuisine

Depuis l'année 1933, l'attention du gouvernement allemand est fixée sur la famille en tant que cellule élémentaire de la communauté du peuple; et un an et demi de guerre peuvent être considérés comme témoignage du travail qui a été fait au cours des années de paix. Le résultat en est excessivement explicatif: les mariages de guerre jusqu'à avril 1940 dépassaient, pour 19 années de naissance, de 33.000 les espérances normales.

Voici Mademoiselle Gertrud Müller de Berlin-Falkensee. Elle est fiancée à un sous-officier, quelque part en France. Ils ont décidé, tous deux, de se marier



Chez le médecin attaché à l'Office de Santé, la fiancée s'assure de sa saine hérédité

A l'école des fiancées, les jeunes filles apprennent volontairement à soigner les nourrissons et à faire le ménage



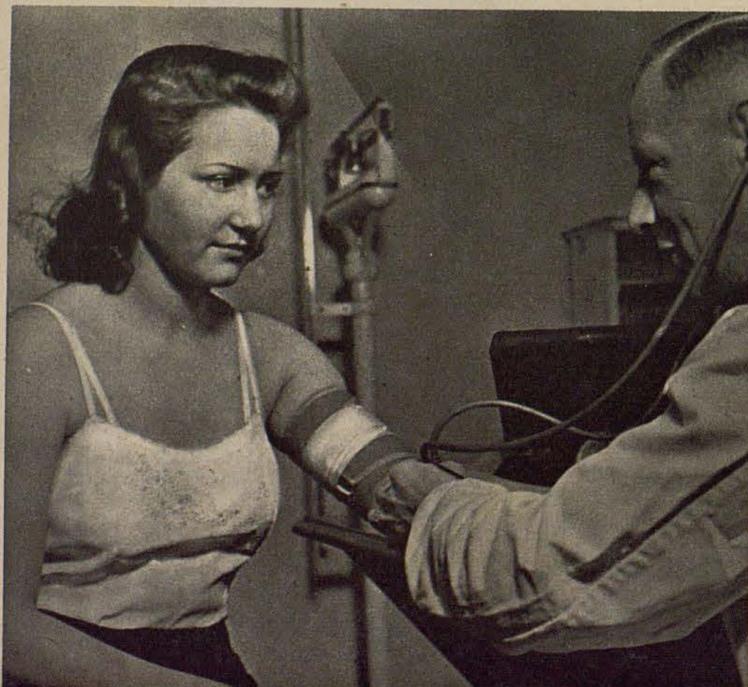
Son achat préféré: le linge. Grâce à un règlement opportun du marché des tissus, au début de la guerre, le choix et la qualité des marchandises sont garantis pour des années à venir

Le plus beau moment de sa vie — la belle-mère pare la jeune fille de la couronne et du voile



Le passeport d'origine de l'avenir: l'album de chaque famille allemande. L'officier de l'état civil le remet à chaque jeune couple après le mariage

... et voici l'homme, dont elle portera maintenant le nom. Muni de la permission et du permis de mariage, délivrés par son corps, la future épouse au bras, alors, vraiment, il a un beau sourire



L'arbre de vie du peuple allemand

L'échelle des âges chez le peuple allemand actuel — L'accroissement des naissances depuis 1934 — Meilleures perspectives de mariage pour les femmes

Un peuple ressemble à un arbre: tout comme l'arbre, il doit plonger dans le sol des racines fortes et sûres; tout comme l'arbre il a besoin d'espace, de lumière et d'air pour croître et s'épanouir. On a l'impression de se trouver en présence de connexions mystérieuses, lorsqu'on constate que le schéma de la pyramide des âges, chez le peuple allemand actuel, ressemble également à un arbre par ses contours! Ce qu'on pourrait appeler l'arbre de vie du peuple allemand, étend largement ses branches inférieures tout à proximité du sol de la patrie: ses branches d'en-bas représentent les classes les plus jeunes, sur lesquelles repose l'avenir du peuple. Les contours s'amincissent de plus en plus vers le haut pour finir en une cime

étroite qui symbolise les classes d'âges les plus anciennes. Au moins, il devrait en être ainsi! Et tel a été le cas d'après les statistiques de 1910, traduisant une situation démographique représentée en noir et blanc sur notre tableau. Le creux léger, résultant de la guerre de 1870-71, avait été rapidement rempli. Assurément, dès le début du siècle, on avait pu constater une régression des naissances, régression d'ailleurs encore peu considérable et compensée par la diminution de la mortalité depuis les années 70 et suivantes.

Cette évolution normale fut brutalement interrompue par la guerre mondiale et la période qui la suivit. Le recensement de 1939 représenté en rouge sur notre tableau, révèle

cette perte pouvait être, de nouveau, compensée, car, dans les années 1920 à 1922, la courbe des naissances remonta. Mas cette espérance était une illusion: à partir de 1923, le nombre des naissances diminua presque régulièrement. C'est seulement alors, en effet, que se fit sentir de tout son poids le fardeau économique et, peut-être plus encore, le fardeau moral résultant du dictat de Versailles. Assurément, il serait exagéré de parler d'un vieillissement du peuple. Mais la prépondérance des vieilles classes sur les jeunes était et est aussi incontestable qu'inquiétante, et la diminution des naissances marque une déperdition de la force raciale. Avoir reconnu cette vérité est le mérite du national-socialisme. Dès qu'il arriva au pouvoir, les naissances cessèrent de diminuer. Déjà l'année 1934 marqua une considérable augmentation de celles-ci et depuis lors cette augmentation s'est accentuée d'année en année. Elle s'est maintenue également en 1939 et dans la première moitié de l'année de guerre 1940. Si, dans notre tableau de l'arbre vital allemand, les branches de 1939 apparaissent comme trop courtes, cela ne correspond pas à la situation réelle, mais au fait que le recensement ne traduit pleinement la situation démographique que jusqu'à la mi-mai, donc n'embrasse pas même la moitié de 1939. L'évolution qui s'est poursuivie depuis 1933 est donc absolument encourageante, bien que le chiffre des naissances n'atteigne nullement encore celui d'avant la grande guerre. Le déficit de naissances, occasionné par ces quatre ans de guerre, se traduit fortement, depuis les dernières années, par le souci du recrutement professionnel. C'est de cette déficience que souffrent précisément les professions exigeant une assez longue période de préparation. C'est surtout la classe des 21 à 25 ans qui s'en trouve affectée. Par contre, on constate une augmentation du nombre des travailleurs plus jeunes, c'est-à-dire de ceux qui, âgés de 14 à 18 ans, sont soumis à l'obligation de perfectionnement scolaire. Cependant, durant quelques années, leur nombre continuera à diminuer car, à présent, ce sont les jeunes gens nés pendant les années à faible natalité, c'est-à-dire de 1926 à 1933, qui vont entrer dans ces classes d'âge.

Quiconque observe attentivement l'arbre de vie que nous présentons ici, remarquera tout de suite la différence entre la gauche et la droite de cet arbre, entre le côté masculin et le côté féminin. A droite, les branches s'étendent largement, dans les hautes catégories d'âges; on n'y aperçoit point le creux qui se remarque du côté masculin. Ici s'exprime nettement, dans le tableau graphique, l'excédent féminin. En 1919, il n'y avait pas moins de 1101 femmes pour 1000 hommes. C'était la conséquence immédiate de la guerre mondiale. La nature commença heureusement à redresser lentement cette disproportion anormale: la statistique de 1939 ne relève plus que 1048 femmes pour 1000 hommes. Les perspectives de mariage se sont donc considérablement améliorées pour les femmes. Mais, en réalité, beaucoup plus favorable, au moins pour les femmes, est le tableau, si l'on considère le vrai âge conjugal c'est-à-dire les années entre vingt et trente. Dans cette catégorie d'âge, il n'y a que 979 femmes pour 1000 hommes. Mais ce n'est pas encore tout: les hommes plus jeunes encore — les actuels «moins de vingt ans» — devront être encore beaucoup plus galants, car il n'y a plus, dans leur classe, que 965 femmes pour 1000 hommes. Assurément, il y a, à cet égard, de considérables différences entre la ville et la campagne. Ici, les flux et les reflux de population jouent un rôle décisif et d'ailleurs peu désirable. C'est dans les bourgs, les petites villes et villes moyennes que la proportion reste la plus constante. C'est là que les chiffres correspondent le plus exactement à la moyenne démographique du Reich. Mais, même à la campagne, on constate un manque accentué de femmes dans l'importante classe d'âge des 25 à 40 ans. Il n'y a là que 929 femmes pour 1000 hommes, tandis que les grandes villes accusent un fort excédent féminin, à savoir 1067 femmes pour 1000 hommes. Les femmes ont donc beaucoup plus de chances de se marier à la campagne que dans la grande ville.

Ainsi maints problèmes ne sont apparus qu'à la lumière des détails; dans l'ensemble, la politique démographique a, depuis 1933, exercé une influence favorable sur le développement général. L'arbre de vie du peuple allemand est sain jusqu'aux moelles, de la racine à la cime et les contours de ses branchages sont en train de retrouver, dans leur puissante croissance, leurs formes harmonieuses.



Ne dirait-on pas des contours d'un arbre? Or, c'est tout simplement le schéma de la population allemande recensée au point de vue de l'âge. Partant du recensement de 1939, ce schéma indique la densité des naissances, année par année. Afin d'établir des points de comparaison qui renseignent sur l'évolution des trois dernières décades, les données statistiques de 1910 ont été représentées en noir et en blanc, la couleur rouge s'appliquant aux résultats de 1939

l'effet bipartite de cette situation: d'après la statistique de 1939, les sanglantes pertes de 1914 à 1918 entraînent une diminution notable du nombre des hommes de quarante à soixante ans, par rapport aux femmes, et la grande déficience de naissances, correspondant à la guerre mondiale, se traduit par l'affaiblissement frappant des naissances de 1915 à 1919, dans les classes dont les membres seraient âgés aujourd'hui de 21 à 25 ans. On eut pourtant l'impression que



C'est ainsi qu'à Innsbruck on se marie :

Le bureau de l'État Civil est logé dans l'un des plus beaux édifices de la ville, le « Goldene Dachl ». Une chapelle désaffectée du Fürstenburg a été transformée en salle des mariages



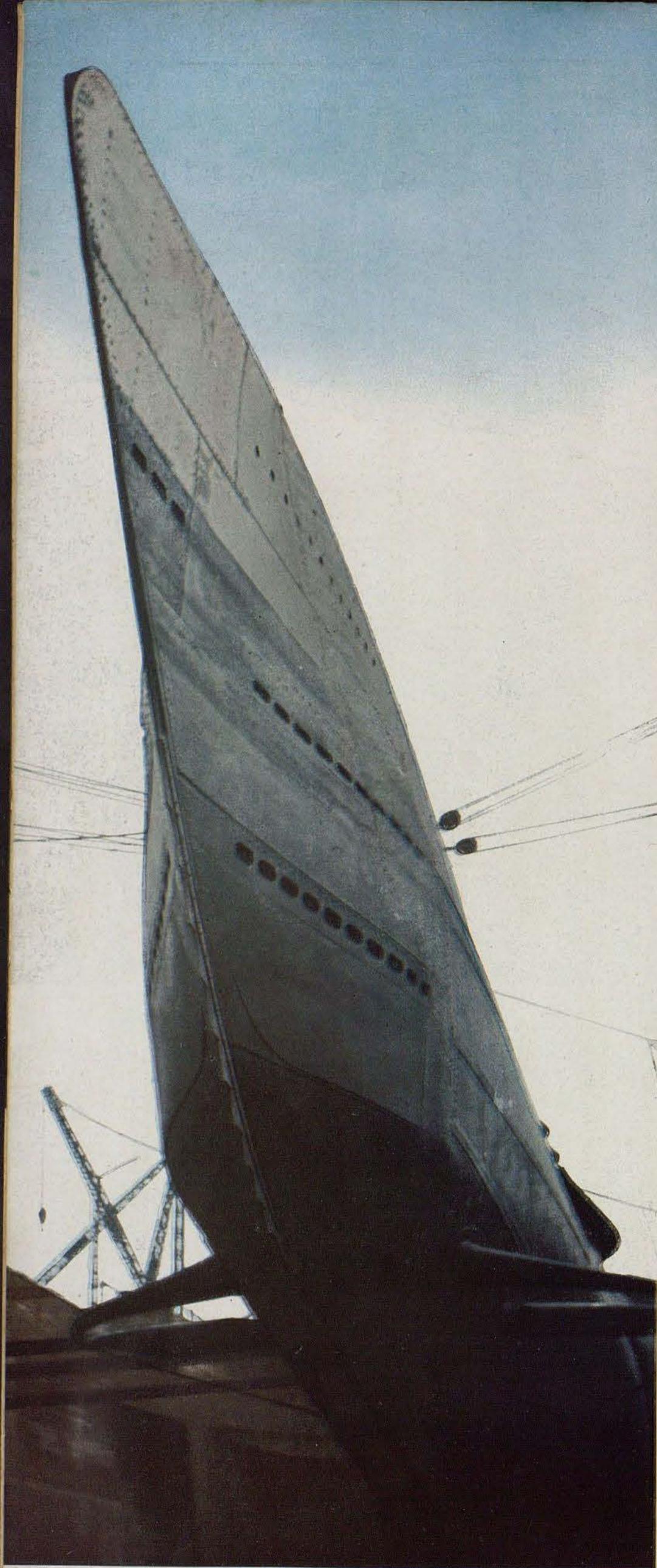
« Quand nous aurons des enfants! . . . »

Les nouveaux vitraux de la salle gothique exaltent le bonheur de la famille. Les voitures nuptiales s'arrêtent devant le « Goldene Dachl » qui tire son nom de la toiture dorée de l'encorbellement (photo de droite) qui est un emblème d'Innsbruck. L'encorbellement richement décoré date de l'empereur Maximilien 1^{er} qui le fit construire il y a 400 ans, en installant sa Cour au Fürstenburg; il servait de loge de spectateurs lors des cortèges et autres festivités



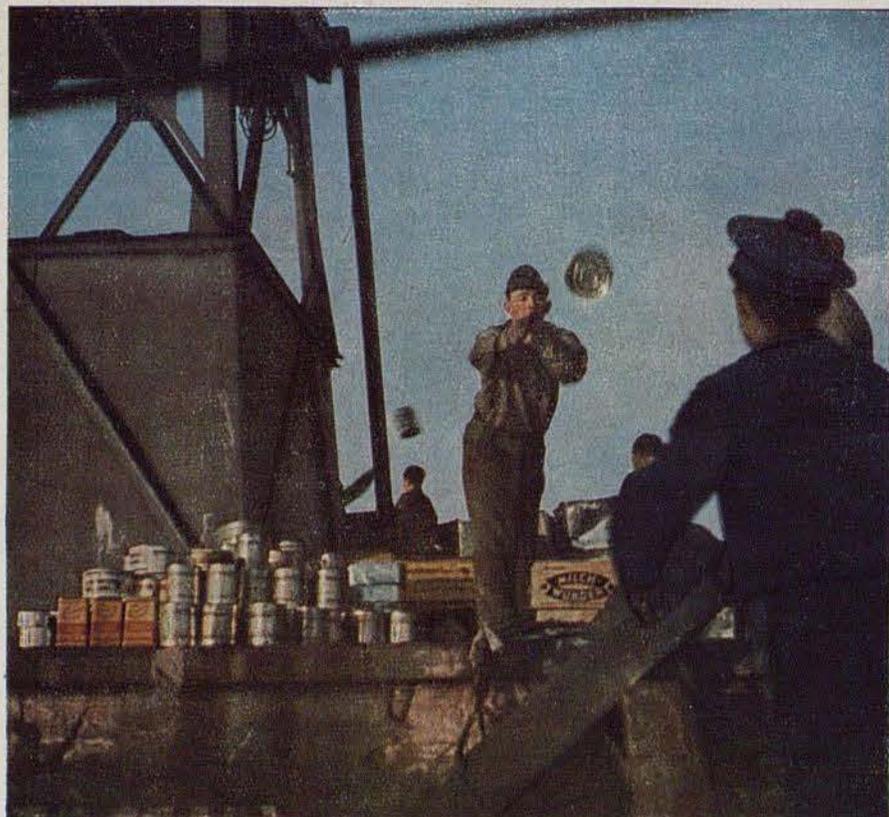
*Dans ces conditions,
comment ne pas dire « Oui »!*

Au « Goldene Dachl » (« Toit doré ») à Innsbruck



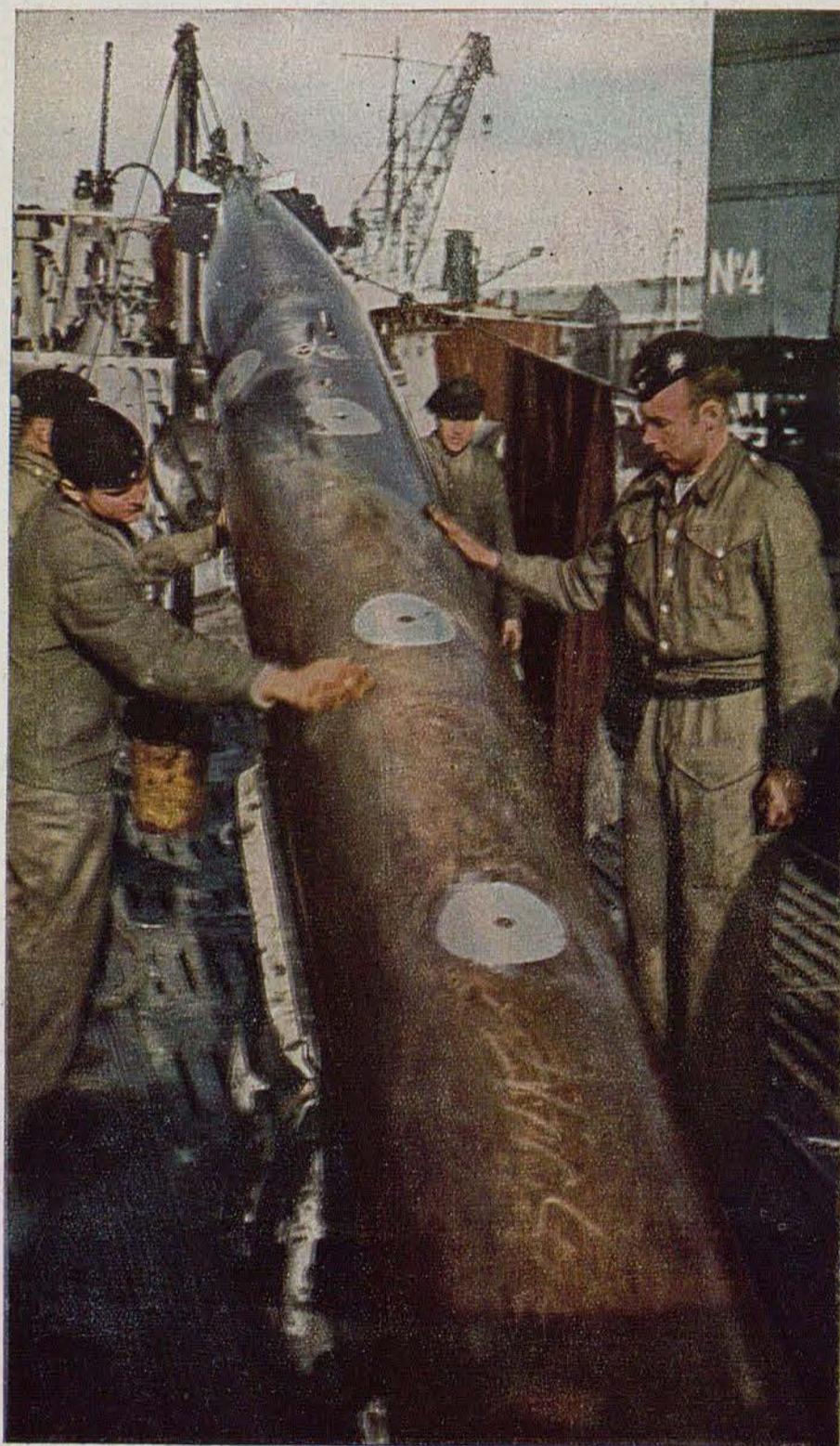
Après chaque expédition contre l'ennemi

les sous-marins sont mis dans les docks, en cale sèche, où ils sont examinés minutieusement. A l'avant, on remarque les ailerons du dispositif de plongée. L'eau chassée des water-ballasts par l'air comprimé jaillit des écubiers.



Avant un nouveau voyage

les conserves sont embarquées. Simultanément, on fait le plein des réservoirs d'eau potable. Les ouvriers des chantiers quittent le navire.



La cargaison la plus importante est prise à bord

Une torpille est descendue à l'intérieur du sous-marin; mais avant qu'elle arrive dans la cale, elle est enduite de graisse. Cette couche de graisse est destinée à préserver la torpille des effets destructifs de l'air saturé d'humidité régnant à l'intérieur du navire, pendant une expédition.



On amarre les dernières torpilles; ce sont deux des torpilles de réserve qui doivent attendre que les précédentes aient été tirées par les tubes lance-torpilles pour prendre leurs places. Les hamacs du corps de garde volontaire sont accrochés à droite et à gauche des cloisons. A l'arrière-plan on remarque deux tubes lance-torpilles

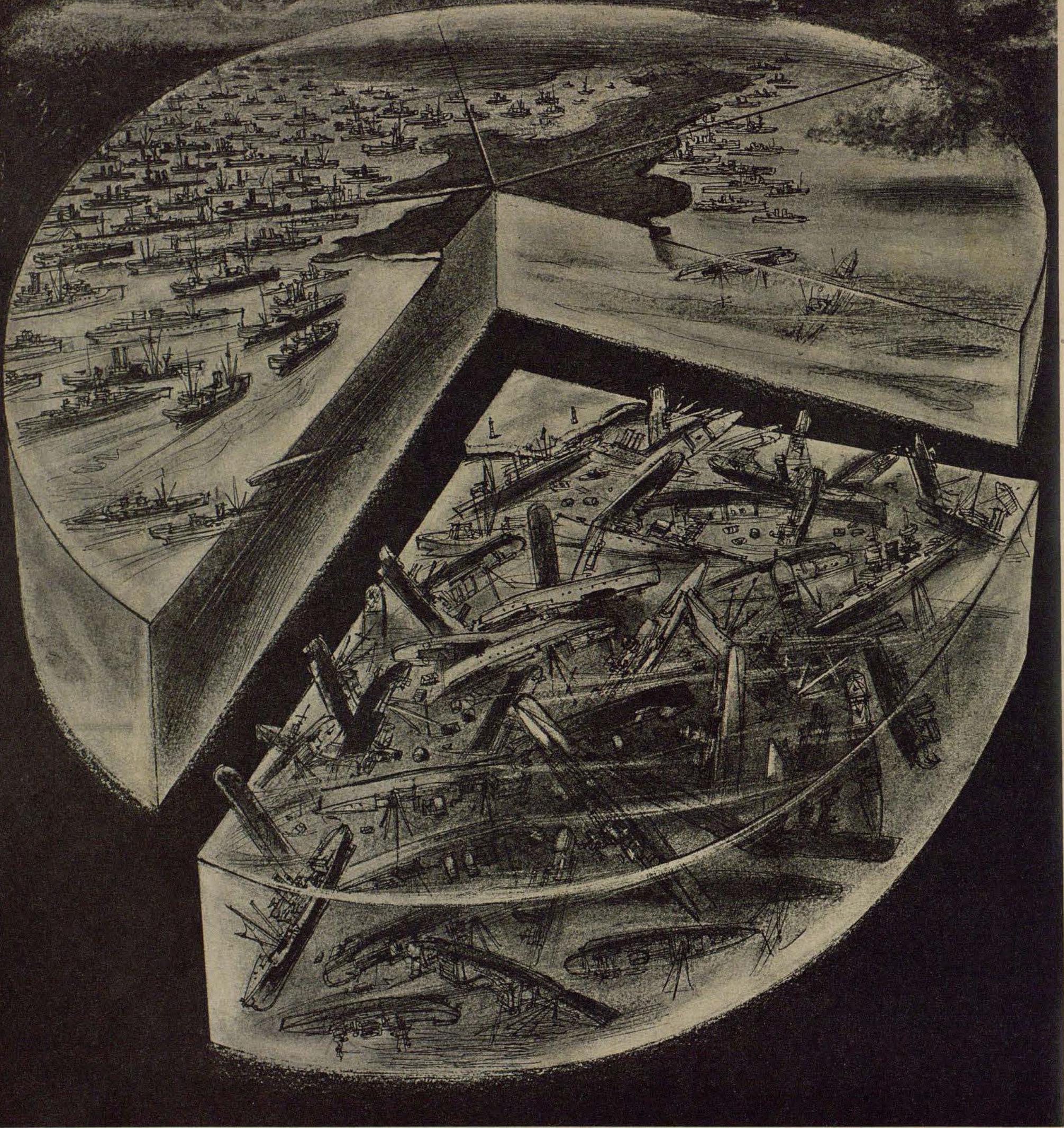


Navigation sous-marine: Le trajet de la nouvelle expédition est de nouveau calculé minutieusement, peu avant le départ

A droite: L'équipage du sous-marin, quelques instants avant le départ, reçoit de nouveaux ordres. Le service sur les sous-marins est volontaire. Aux pages suivantes nous donnons un article sur la diversité de tâches des équipages, et sur les exploits de ceux-ci



Avant une nouvelle expédition



Un cinquième de l'importation anglaise annuelle est détruit

L'ARME SOUS-MARINE

La population anglaise a besoin pour vivre d'importer annuellement 60 millions de tonnes de fret, transportés par un tonnage marchand de 8 millions; sur ces 60 millions, la marine de guerre et l'aviation allemandes en ont coulé 11,6. Par conséquent, une fois tous les cinq jours, la population anglaise manque de pain, de viande, de beurre, la circulation des rues est arrêtée, les usines chôment; imprimeries, ateliers de tissage, chantiers. Les sous-marins ont puissamment contribué à ce succès de la stratégie allemande contre l'Angleterre. Le rapport que voici montre la façon dont opère cette arme redoutable et victorieuse.



Telles sont les conséquences de l'action sous-marine contre une flotte ennemie: la flotte anglaise ne se sent plus en sécurité, dès qu'elle a affaire aux sous-marins allemands

Sous-marin contre navire de guerre

La brève mais significative histoire de cette jeune arme de la marine de guerre lui a

conté une place importante dans le combat que se livre flotte contre flotte. Le sous-marin entrave, interromp les mouvements des unités adverses. Les vaisseaux de ligne et les croiseurs lourds sont trop coûteux pour qu'on les expose à l'attaque d'un sous-marin; mais les unités plus petites et plus rapides perdent aussi leur liberté de mouvement. Elles sont obligées

de franchir les zones dangereuses à une vitesse maximum et en zigzag. Quand des unités plus lourdes sont engagées, l'opération doit s'accomplir autant que possible en secret et sous la protection de nombreux destroyers. On n'engagera donc ceux-ci que pour accomplir des tâches très importantes. Dans cette guerre, l'Angleterre n'a pour ainsi dire pas encore fait usage, dans l'Atlantique, de ses unités les plus lourdes. Celles-ci chôment depuis 18 mois. De plus, l'aviation les a coincées dans les ports de l'ouest et du nord-ouest de l'île, où d'ailleurs les sous-marins arrivent encore à les relancer. C'est ainsi que la flotte anglaise, pour une très grande partie, ne représente qu'un capital mort, alors que les unités lourdes et légères de la flotte allemande commandent la Mer du Nord et de larges zones de l'Océan Atlantique. Considérée au point de vue historique, cette situation de la flotte anglaise de haute mer tenue en échec par le sous-marin allemand est une suite logique des expériences de la Grande Guerre. En 1914 — alors que le sous-marin venait seulement d'affronter la pleine mer — la flotte anglaise opérait comme s'il n'y avait

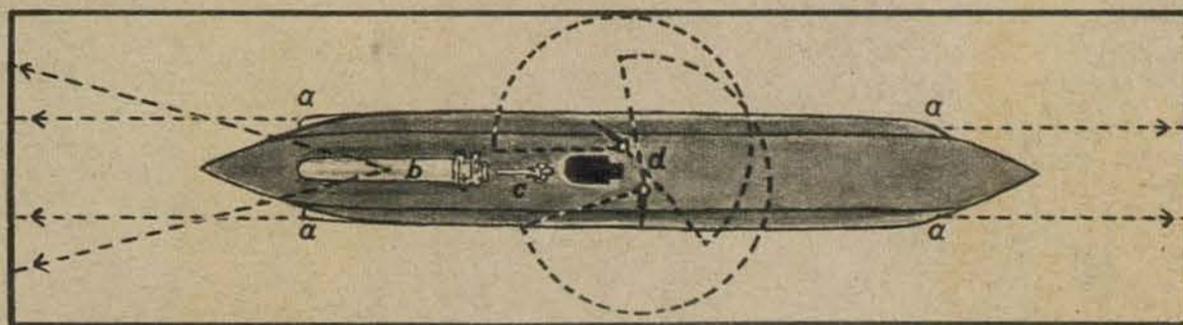
pas de sous-marins. L'Allemagne — qui n'avait encore aucune expérience du sous-marin — plaça dans les premiers mois de la guerre le petit nombre des ses submersibles de haute mer sur les voies que devaient suivre les navires de guerre anglais (on se fondait, soit sur des suppositions, soit sur des renseignements plus précis). Les succès de cette « guerre de sous-marins contre navires de guerre » furent tels, que la Grand Fleet se réfugia dans ses ports et n'en bougea presque plus, à l'abri, derrière des filets de sous-marins et des embarcations de surveillance. Depuis lors, non seulement les sous-marins allemands ont augmenté en nombre, mais ils sont devenus plus aptes à naviguer en haute mer et à combattre. Les avions de reconnaissance, encore à peine utilisés au cours de la guerre mondiale, ont accru le péril que constituent les sous-marins pour la flotte anglaise. En sorte que l'arme sous-marin rend de grands services dans la lutte engagée contre la flotte ennemie. Mais sa grande tâche — facilitée par les glorieuses expériences de la Guerre Mondiale — c'est de pourvoir à la guerre économique.



1914 La situation stratégique, telle quelle se présente pour la guerre sous-marine

Durant la Grande Guerre, seules la Baltique et la Mer du Nord pouvaient servir de bases d'opérations à la guerre sous-marine contre l'Angleterre. A celles-ci vint s'ajouter une partie de la côte flamande (Zeebrugge). La Baie d'Héligoland était exposée au contrôle relativement aisé des unités de reconnaissance adverses. La côte allemande (bornée par le Danemark non-occupé et la Hollande également non-occupée) et la côte flamande offraient à l'espionnage ennemi un champ d'action idéal contre les sous-marins. Les sous-marins ne forçaient que très difficilement le passage de la Manche (dont les deux rivages étaient alors au pouvoir de l'ennemi), et la situation avait encore empiré vers la fin de la guerre. Pour atteindre l'Océan Atlantique ou la Méditerranée, les sous-marins allemands devaient, par un immense détour, contourner la pointe nord de l'Angleterre. De leur côté, les opérations entre le Skager-Rak et les îles Shetland étaient fort entravées par le voisinage de la Norvège et du Danemark non-occupés. En établissant d'immenses champs de mines, l'Angleterre avait en somme réussi à boucher les issues de la Mer du Nord.

1941 L'occupation de la Norvège, du Danemark, de la Hollande, de la Belgique et de la côte française de l'Atlantique tout entière, jusqu'à la frontière espagnole, a permis aux sous-marins allemands de s'assurer au cours de la guerre présente une base de départ incomparablement plus favorable. On peut désormais atteindre l'ennemi par des voies d'accès beaucoup plus courtes. Quant à la Manche elle-même, les Anglais ne sauraient l'interdire aux Allemands; bien loin de là: ceux-ci la dominent victorieusement grâce à leurs avions, à leurs bataux rapides et à leurs pièces à longue portée.



Le sous-marin

Le sous-marin est le seul bateau qui dispose de deux systèmes de propulsion différents. Au-dessus de l'eau, il est actionné par des moteurs Diesel, sous l'eau par des moteurs électriques que des accumulateurs alimentent. Après l'émersion du sous-marin, les accumulateurs sont rechargés par les moteurs Diesel, et les moteurs électriques sont employés comme générateurs. La submersibilité de ce bateau a bénéficié de perfectionnements considérables depuis la guerre mondiale. Il s'enfonce également à des profondeurs plus considérables qu'auparavant. Dans ces conditions, le sous-marin peut désormais se protéger, plus efficacement que pendant la Grande Guerre, contre les reconnaissances aériennes et les grenades sous-marines. Vue ci-dessus: Sous sa forme première, le sous-marin avait pour tâche d'envoyer directement des explosifs sur l'enveloppe extérieure du navire ennemi ou de l'enfoncer. Mais ces tâches se révélèrent bientôt impossibles tant au point de vue technique que tactique. Sur ces entrelaites, on avait inventé la torpille et construit tout d'abord le torpilleur, mais grâce au sous-marin les possibilités d'emploi en furent grandement élargies. Celui-ci n'est en réalité que le porteur — sur

l'eau et sous l'eau — des tubes lance-torpilles. Un sous-marin moderne possède des tubes à la proue et au gaillard d'arrière, solidement insérés à l'intérieur du bateau (a). On a tenté également d'aménager, sur le pont, des tubes mobiles (b), dont l'inclinaison atteint jusqu'à 30 degrés et qui sont à même de tirer sous l'eau comme les tubes incorporés au sous-marin. Or, c'est le corps du sous-marin tout entier qui vise, et l'on saisit que, dans telles conditions données, les tubes mobiles du pont facilitent la mise en jeu d'une attaque. En présence de la guerre économique, soumise aux conventions qui régissent les captures, on a dû forger une arme défensive. C'est ainsi qu'on a installé une pièce, de petit calibre ou de calibre moyen; celle-ci était d'abord submersible; plus tard, on l'a fixée sur le pont (c). On a complété l'armement du sous-marin par l'installation de mitrailleuses et de pièces anti-aériennes, afin de répondre aux nécessités de la DCA (d). Dès la Grande Guerre, on construisait déjà des sous-marins qui servaient de mouilleurs de mines. Du point de vue tactique, les sous-marins conviennent très bien au mouillage des mines, parce qu'en état de plongée ils peuvent mieux que toute autre espèce de bateaux gagner les approches de ports ennemis et y mouiller leurs mines sans pour cela devoir remonter à la surface.



Comment le sous-marin paralyse le trafic ennemi

La grande tâche du sous-marin: la guerre économique sous-marine

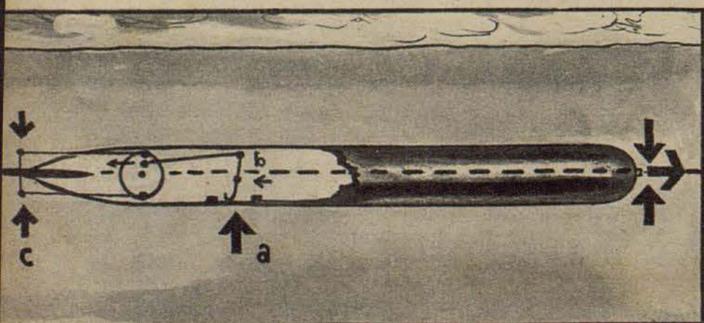
La guerre mondiale a, pour la première fois dans l'histoire de la guerre navale, offert la possibilité d'engager à fond le sous-marin et de lui faire accomplir la tâche suprême: conquérir la maîtrise des mers. Cette tâche ne revient pas à une simple occupation des ports et bases navales; l'armée terrestre y procède elle-même, après avoir pénétré en territoire ennemi. La mer, elle, est ouverte, elle appartient, par son essence, tant à l'ennemi qu'à l'ami. On ne saurait procéder à son occupation, ni la tenir constamment à portée du tir de ses propres unités. Il n'empêche que, par ses propres forces de bataille, l'Allemagne est en état de contrôler ou de barrer les voies de communications maritimes essentielles, jusqu'à les rendre complètement impraticables pour l'adversaire. De la sorte, on arrive à paralyser la liberté de mou-

vements de la flotte ennemie, à ligaturer ses artères vitales, et c'est là ce qu'on appelle la guerre économique. En dominant les voies maritimes, on domine les mers. Or, le sous-marin s'est révélé particulièrement apte à cet ordre de stratégie. Il a déchargé les croiseurs d'une grande partie de leurs tâches; sans compter qu'il l'emporte nettement sur ceux-ci par sa submersibilité, ses proportions réduites et son bon marché. Pour la même dépense d'argent et de temps qu'entraîne la construction de croiseurs, on peut lancer un nombre relativement supérieur de sous-marins, et prendre ainsi sous son feu un plus grand nombre de points appartenant aux voies économiques. Le sous-marin mouille des barrages de mines sur les plus importantes voies maritimes ennemies; ces barrages sont tout à fait analogues à ceux qui interdisent la circu-



lation des routes (a). Les sous-marins (b), armés de torpilles, se postent aux nœuds de communication ou sur les voies principales, et ils guettent leur proie (b). Son grand rayon d'action permet au sous-marin d'aller en pleine mer, au-devant des navires de commerce ennemis (aujourd'hui, ceux-ci sont généralement armés), et de les surprendre aux endroits où ils ne sont pas encore groupés en convois. Grâce à des moyens de transmission ultra-modernes, on perçoit l'approche des bateaux de commerce; le bruit de la radio et des moteurs trahit leur présence au sous-marin. Des avions de reconnaissance d'un grand rayon d'ac-

tion ont, au cours de cette guerre, encore considérablement accru l'efficacité du sous-marin. Les avions de reconnaissance sont en état de signaler aux submersibles la présence de convois, à plusieurs centaines de kilomètres (c); il suffit alors de quelques sous-marins pour attaquer et disperser un convoi, et s'emparer d'un riche butin. Les sous-marins s'acquittent à leur façon de leur dette de reconnaissance: ils servent de stations météorologiques en haute mer (d). Ils communiquent ainsi des observations précieuses non seulement aux avions de reconnaissance mais surtout aux escadres nationales de combat et de bombardement.

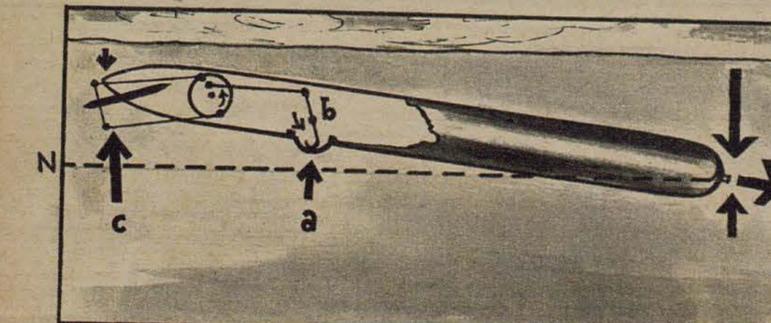
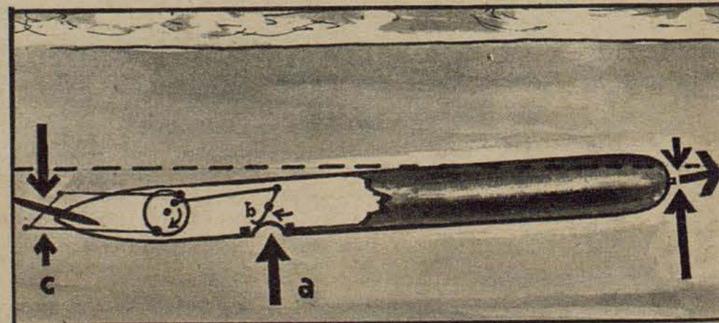


Comment une torpille est gouvernée à une certaine profondeur

Avant le départ du coup, on met au point la profondeur que devra atteindre la torpille, afin de ne pas frapper trop haut les parois du navire, ni de glisser sous le navire. Un mécanisme ingénieux maintient

constamment la torpille à la même profondeur, et le mouvement de la mer n'y change rien. Voici des schémas qui rendront plus sensible le principe du gouvernail automatique à une certaine profondeur: Photo 1. Une plaque mince (a), pratiquée dans la paroi de la torpille, est soumise à une certaine action; cette plaque sert de membrane, et elle

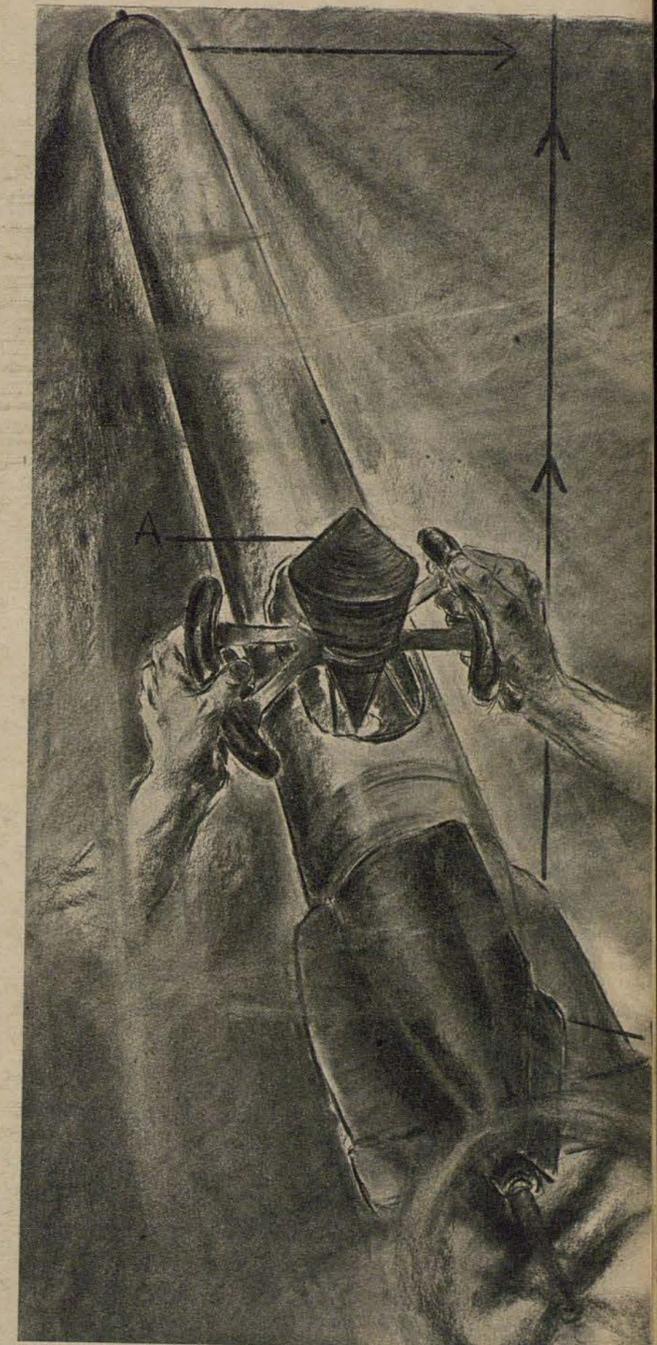
subit une pression d'eau variable qui s'exerce sur un levier (b). En cas d'oscillations dans les profondeurs de l'eau, ce levier règle une tige, conjointement avec un pendule régulateur. Cette tige actionne, à son tour, le gouvernail horizontal et le gouvernail de profondeur (c). Ce qui assure le mouvement régulier de la torpille à telle profondeur choisie. La photo 2



montre une torpille ayant atteint une trop grande profondeur dans l'eau, par exemple immédiatement après le départ du coup. La membrane se resserre sous l'effet de la pression de l'eau et communique la pression au levier et à la tige, d'où retoulement du gouvernail de profondeur, lequel

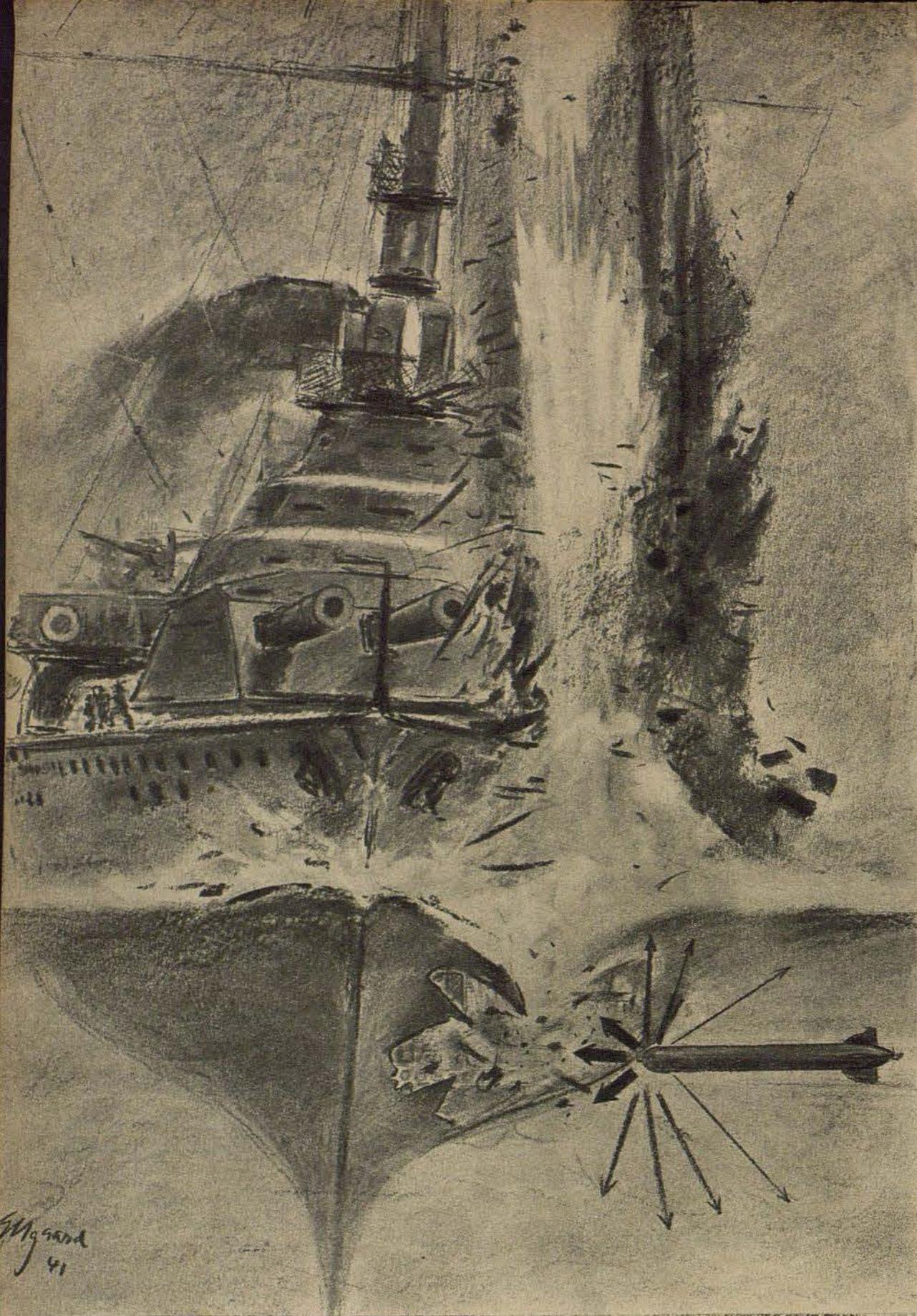
imprime à la torpille un mouvement vers le haut; le pendule tend à rétablir l'horizontale. La photo 3 montre l'inverse. La pression, qui s'exerçait sur la membrane, se relâche, le levier et la tige suivent le mouvement, le gouvernail de profondeur règle la course à la profondeur prescrite.

La torpille, arme principale du sous-marin



L'appareil de redressement

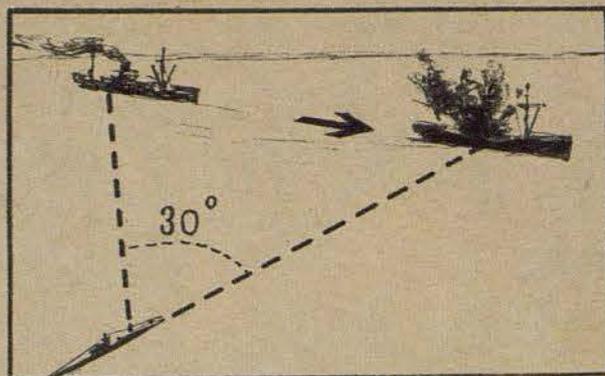
La torpille a une longueur de 7 à 8 mètres et environ 1/2 m. de diamètre; elle pèse 1 1/2 tonne en chiffres ronds. Une charge explosive représente 250 à 300 kilogrammes. Une charge en miniature. La décharge sert uniquement à la projeter dans l'eau. Après quoi, la torpille se meut par ses propres moyens. L'air comprimé ou des accumulateurs actionnent le mécanisme de la torpille qui meut les doubles écrous; la torpille atteint de la sorte une vitesse de 40 milles marins et un rayon d'action de 10 kilomètres. Grâce à un gouvernail de direction et un gouvernail de profondeur, la torpille conserve automatiquement la trajectoire voulue. Pour l'allumage, on se sert de ce qu'on appelle un pistolet à pendule, pratiqué sur la tête de la torpille. Les dessins schématiques ci-contre font voir comment la torpille se gouverne en profondeur (à gauche). Dès que, par sa course même ou pour toute autre raison, la torpille est déviée de sa trajectoire primitive, le gouvernail de direction fonctionne automatiquement, au moyen de l'appareil de redressement (dessin ci-dessus). Un gyrostàt à mouvement rapide (a) a une tendance à conserver sa position de départ. Il oppose de la résistance à toute tentative de lui faire modifier sa position. La torpille pivote autour du gyrostàt; ce changement de position met en mouvement le gouvernail de direction (b), et la torpille revient à sa position primitive. La torpille est une merveille de mécanique; sa fabrication entraîne de grandes dépenses, et il faut un personnel exercé pour son entretien et son maniement. Mais elle en vaut la peine, car son action explosive dépasse celle de l'artillerie navale lourde.



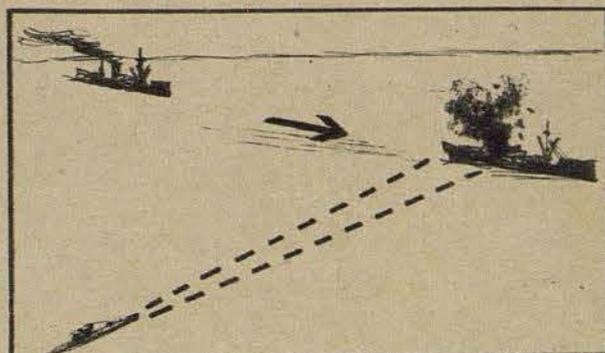
L'action explosive de la torpille

Le coup

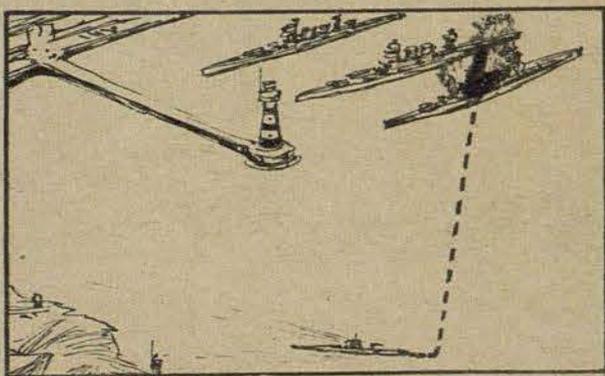
L'action d'une torpille est, la plupart du temps, supérieure à celle des projectiles navals, parce que l'explosion se produit sous la ceinture cuirassée et qu'il s'ensuit presque toujours une forte voie d'eau. A la différence de l'obus qui agit surtout à l'intérieur du navire, la torpille, semblable en ceci à la mine, s'attaque à la coque. Les cuirassés disposent d'une protection sous-marine accrue: bourrelets anti-torpilles et cloisons en grand nombre; pour en venir à bout, on a augmenté la charge explosive, tout en recourant à des explosifs brisants plus efficaces encore. La torpille ne traverse pas la coque du navire. Au point d'impact sur le bordage, le pistolet à pendule actionne l'allumage, la torpille explose. Effet de l'explosion, en quelques fractions de seconde, l'explosif se transforme en gaz, lesquels tendent à remplir un espace infiniment plus étendu. Cette dilatation a lieu dans tout les sens et avec une violence extraordinaire, surtout du côté de la plus grande résistance (voir la flèche), car, vu la vitesse inimaginable de l'explosion, les gaz explosifs ne pourraient s'échapper par un autre canal. La paroi du navire est enfoncée, arrachée, il y a bientôt un trou énorme, par lequel l'eau fait irruption avec la violence d'un torrent. Simultanément, le navire est balayé par une vague gigantesque déclenchée par la pression latérale des gaz explosifs sur l'eau



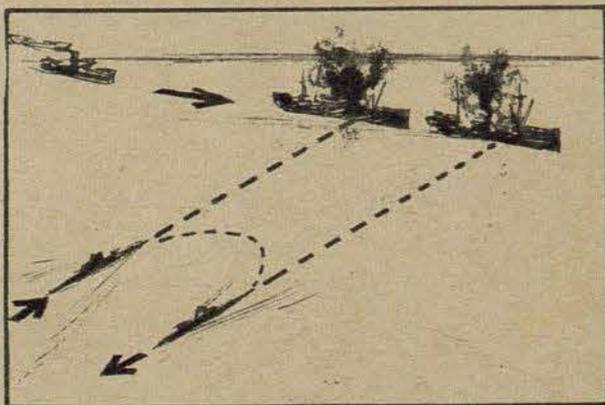
1. Le coup normal. En tirant la torpille, le commandant doit calculer exactement la vitesse du navire ennemi, et l'angle qu'il forme avec la trajectoire probable de la torpille. Il obtient ainsi l'angle à considérer en visant le but



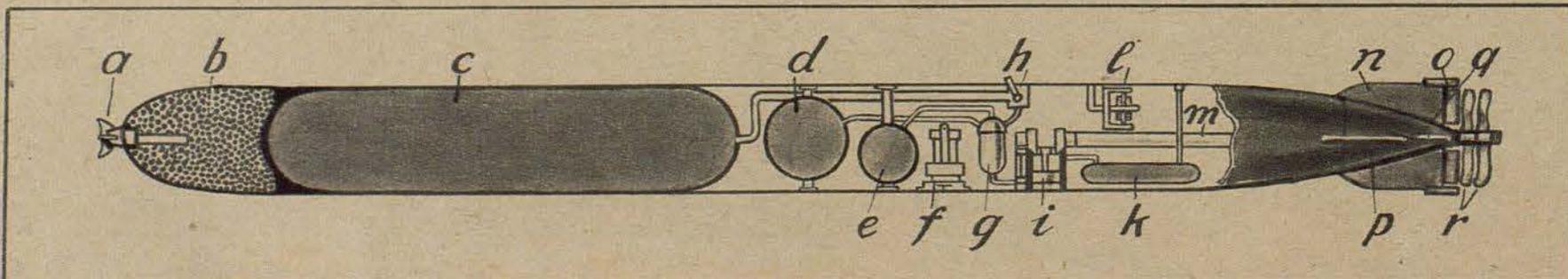
2. Le coup en éventail. S'il s'agit de buts de grande dimension et qui en valent la peine, il est recommandé de ne pas se contenter d'une seule torpille, mais d'en tirer deux ou plusieurs, différemment réglées, de façon à obtenir une sorte d'éventail. On a ainsi plus de chances de frapper au but



3. Le coup à angle. Au lieu d'imprimer à la torpille une trajectoire en ligne droite, on peut régler l'appareil de redressement en vue de faire opérer au projectile un angle avec la direction du tube d'éjection. Ce cas se présente lorsque, par exemple, on vise des navires à l'entrée d'un port sûr



4. Le coup arrière. S'il arrive qu'après le premier coup, le sous-marin est contraint de faire demi-tour, les pièces de la proue peuvent être utilisées, elles aussi. Des coups arrière peuvent encore s'avérer nécessaires dans certaines positions par rapport au but



Coupe d'une torpille

- a) Pistolet d'allumage, b) Charge explosive, c) Réservoir à air, d) Réservoir à eau pour la machine de propulsion, e) Réservoir à combustible, f) Appareil pour le réglage de la profondeur, g) Evaporateur, h) Levier d'ouverture pour l'air comprimé, i) Machine de propulsion, k) Récipient à huile, l) Appareil de marche en ligne droite, m) Axe d'écrou, n) Nageoire latérale, o) Gouvernail de marche en ligne droite et de profondeur, p) Nageoire de hauteur et de profondeur, q) Gouvernail de profondeur, r) Hélice

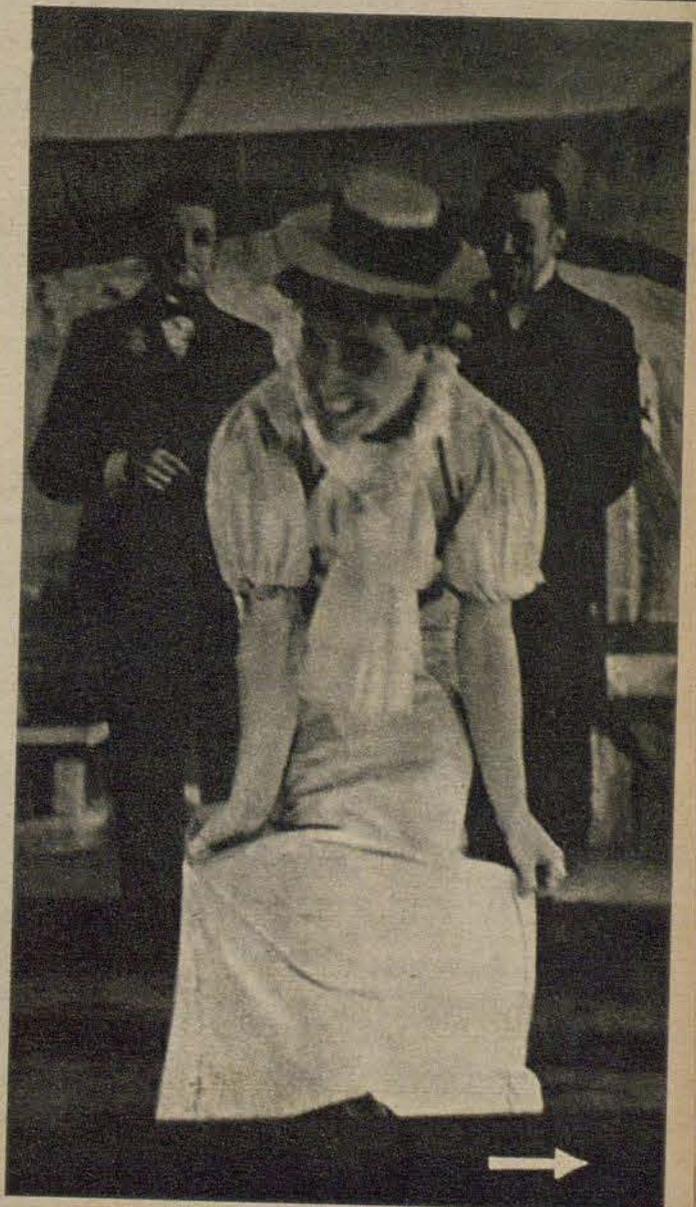


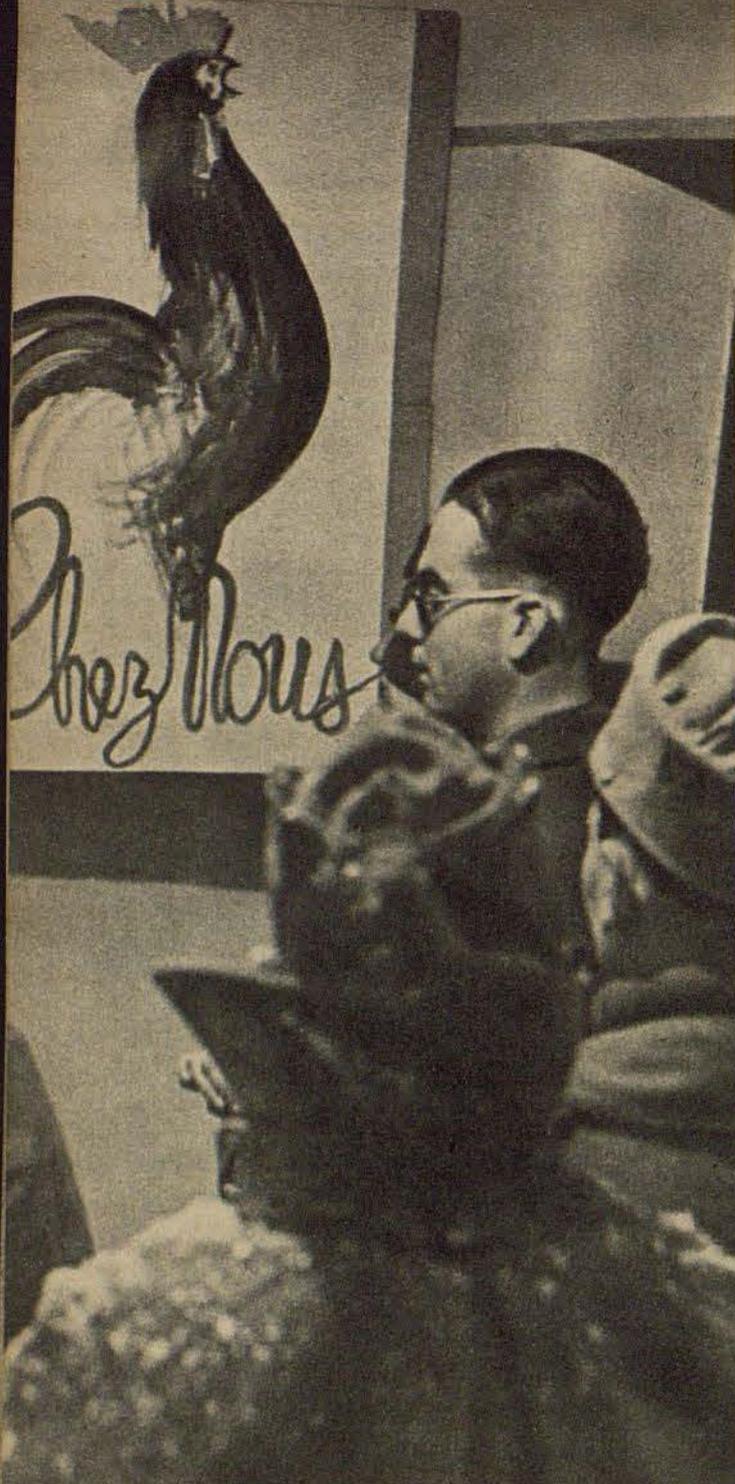
Est-ce une vue de Montparnasse fin de siècle?

Chez nous!



Une chanteuse romantique entre en scène, puis c'est le tour d'un numéro de dessin ultra-rapide, enfin une diseuse à voix s'incline rayonnante . . . Où cela se passe-t-il? Soulevons tout de suite un coin du voile: le public n'est pas admis dans la salle. Car il s'agit en réalité . . .





Les costumes et le iard créent l'illusion

Cette bergère charmante qui récite une chanson de folklore, telle qu'elle est encore aujourd'hui chantée dans les provinces de France, — un homme, tout comme...

... la gaie petite gamine d'un boulevard à Paris. Les voix maintiennent ingénieusement l'illusion qu'ont créée les costumes



Le conférencier! Il annonce avec beaucoup d'esprit les différents numéros du programme

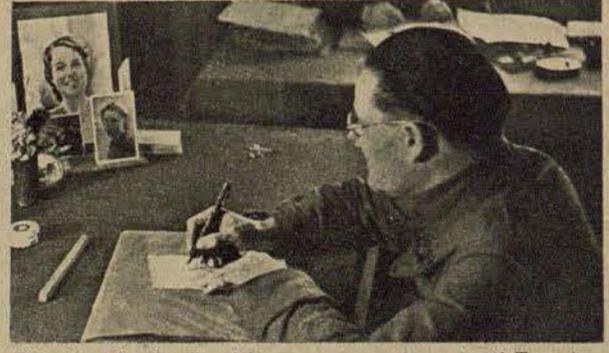
Un troubadour! De vieilles chansons folkloriques, chantées dans le costume de l'époque, évoquent l'histoire de France

Tout a son aise, le « dessinateur à la minute » peint l'affiche du music-hall : « Chez nous ! »

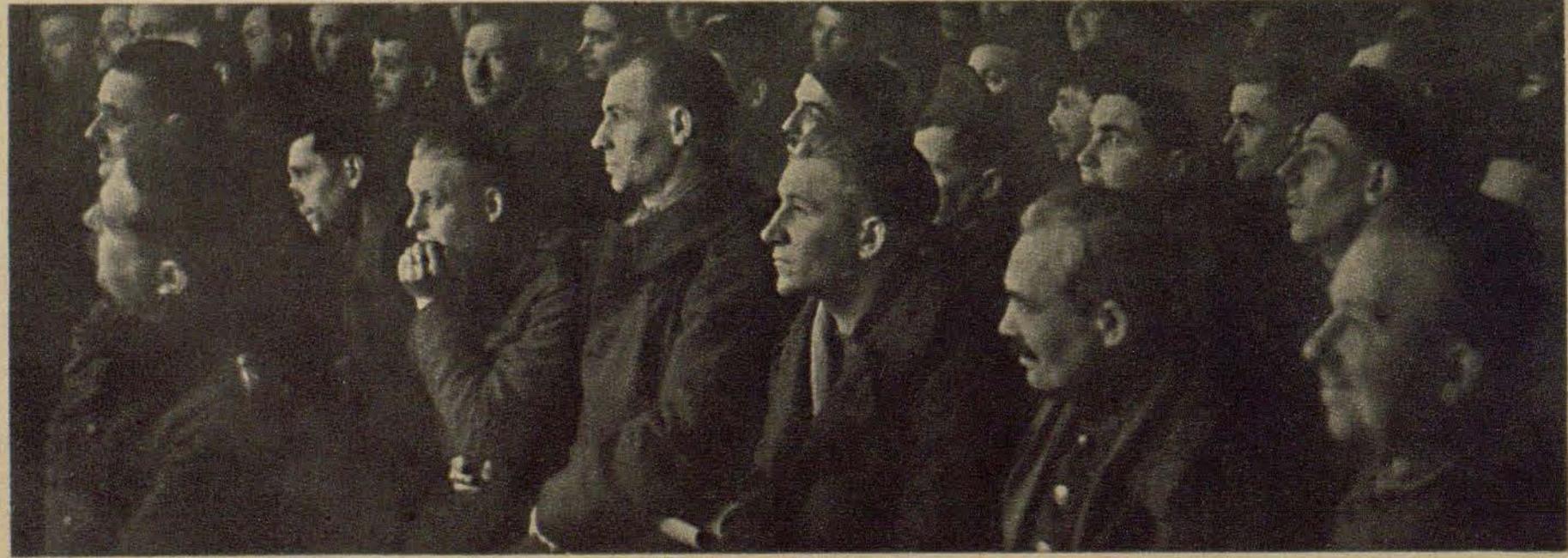
...au camp des prisonniers de guerre français, une baraque a été transformée en music-hall : « Chez nous ». La scène, les coulisses et les costumes — tout est l'œuvre des prisonniers de guerre qui les ont fabriqués par leurs propres moyens. J. d. L., un journaliste, est l'auteur de cette idée et le directeur du théâtre. Leur orchestre a pris pour « Scie » une chanson intitulée : « C'est Paris ! » Les prisonniers de guerre jouent aussi les rôles des femmes — dans un camp en Allemagne, 1941



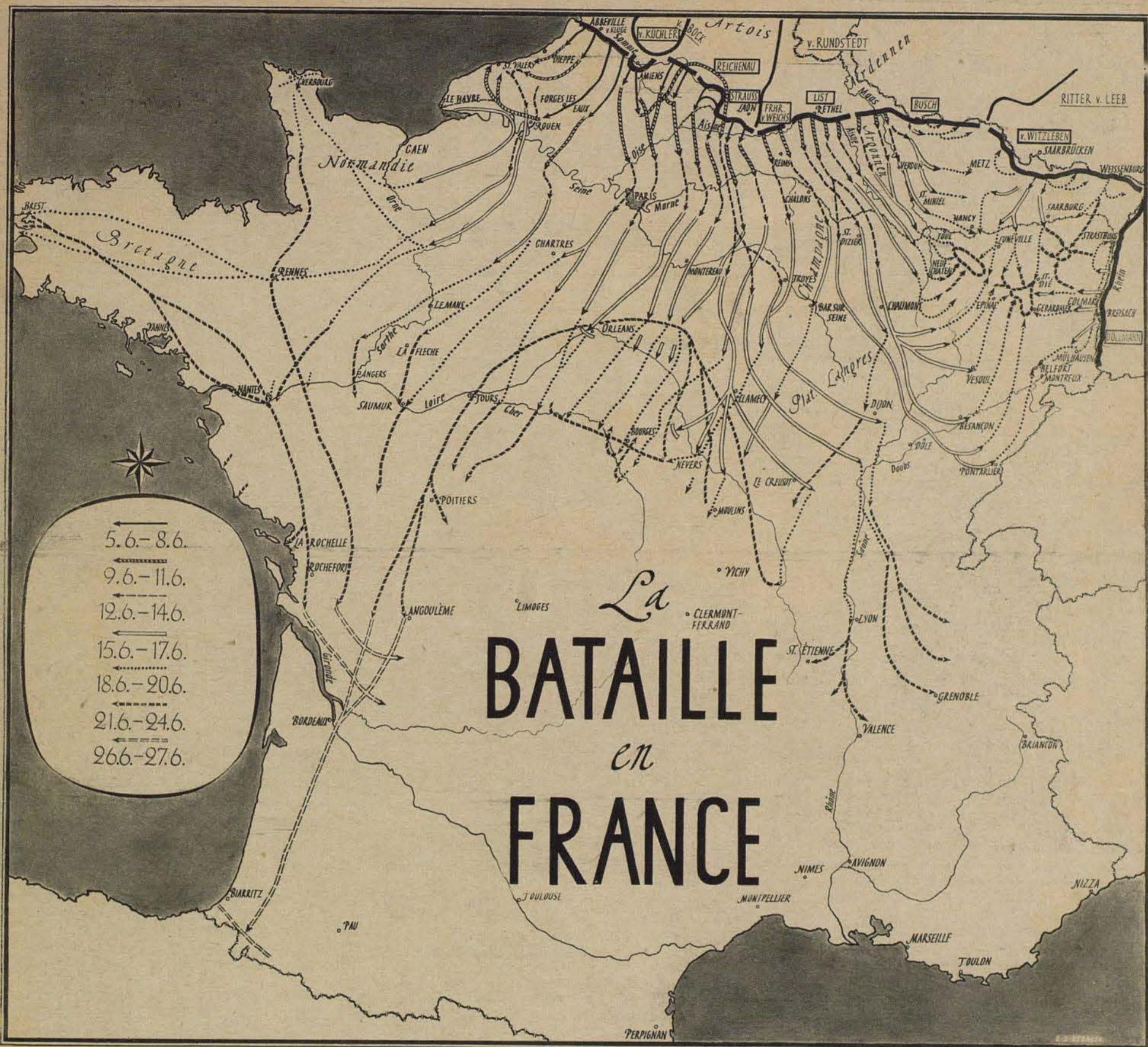
Les assistants, les peintres et les décorateurs, en train d'inventer les costumes et le décor



Monsieur le directeur! Un personnage important! Tous les jours, de nouveaux « talents » du camp se présentent chez lui



Fascinés, tous les yeux sont fixés sur la scène où va revivre un peu de leur patrie
La salle contient presque 400 personnes. Le programme ne change qu'après avoir été vu par tous les prisonniers



Importance et déroulement de la guerre actuelle

par le Colonel Chevalier von Xylander

L'auteur de notre série d'articles, un des écrivains militaires les plus réputés d'Allemagne, a entrepris dans les fascicules précédents d'étudier l'importance et le déroulement de la guerre actuelle du point de vue de l'impartiale histoire. Il en est arrivé au récit des événements à l'Ouest à partir du moment où les troupes allemandes envahissent la France. C'est par ce récit qu'il poursuit son exposé dans ce numéro

Cependant le Premier anglais s'était plaint des rapports peu satisfaisants existant entre le général Blanchard et le commandant en chef du corps expéditionnaire anglais. Le 23 mai, les trois divisions anglaises cantonnées près d'Arras attaquèrent les Allemands pour la frime et évacuèrent même la ville. Du côté français on vit dans cette attitude une inobservation des ordres donnés par Weygand et approuvés par Churchill, inobservation que Reynaud flétrit aussitôt auprès du gouvernement anglais,

avec le résultat que le 24 mai de grand matin, dans un télégramme à son collègue français, Churchill réitérait le reproche à l'adresse du haut commandement français de ne pas faire le nécessaire pour assurer l'unité des opérations. De fait, une nouvelle constatation de Weygand établit que dès le 23 l'évacuation de troupes britanniques ne se trouvant pas dans l'enceinte de l'encerclement, par conséquent nullement menacées, avait commencé, en partant de la base du Havre. Le gouvernement

britannique était en train de laisser les Français se débattre dans le filet et de leur préparer un sort identique à celui que Weygand avait réservé aux Belges. Il fut établi ultérieurement que le rapatriement du corps expéditionnaire britannique avait même commencé aussitôt la rupture de la ligne Maginot par les Allemands.

Dans ces conditions, le sort de l'armée du Nord alliée était «liquidé» dès le 23 mai. Seul, un relâchement des assauts allemands aurait pu permettre à l'adversaire de se tirer encore de ce mauvais pas. Mais de cela il ne pouvait être question. De l'Est et du Sud les Allemands ne cessaient d'attaquer. A l'Ouest, ils prenaient de plus en plus profondément à revers l'armée du Nord, enlevant aux Anglais par la prise de Boulogne et de Calais de nouveaux ports où ils auraient pu se réembarquer. La ligne de l'Escaut fut tout d'abord rompue à Tournai et les hauteurs dominant l'Artois furent conquises. Tandis que Français et Anglais tenaient encore pour le moment la ligne Maginot prolongée entre Condé et Roubaix, les Belges au Nord, privés de l'appui de toute fortification, commençaient à reculer sur la ligne Menin-Bruges. A leur aile droite se dessinait déjà une percée allemande en direction d'Ypres. Dans ces conditions, le Roi des Belges se décida à mettre un terme à la lutte inutile dans laquelle les Puissances occidentales l'avaient engagé et où le plan Weygand du 22 mai se proposait de l'aban-

donner. Le 28 mai de bon matin son armée capitulait. C'était le quatrième Etat que les Puissances occidentales avaient asservi à leur politique qui se dégageait de son alliance avec la France et l'Angleterre. Celles-ci qualifièrent ce comportement de trahison, cause de l'issue des batailles de Flandre et d'Artois. Mais il n'y a là qu'une excuse pour les besoins de la cause. La situation de l'armée du Nord était déjà désespérée auparavant et le sort qui était réservé dans les jours suivants, inéluctable. Dans la partie Sud de l'aire de combat, les attaques des Allemands de tous côtés éparpillaient les Français luttant encore. Des groupes de plus en plus disséminés et étreints résistaient encore quelque temps mais finissaient par se rendre. D'autres éléments de l'armée française protégeaient la retraite vers la côte où Dunkerque ne fut bientôt plus que l'unique port encore libre. C'est là qu'affluèrent les masses principales du corps expéditionnaire britannique. Les navires de tout tonnage dont l'Angleterre put disposer furent amenés pour sauver les encerclés. L'arme de l'Air allemande trouva là de fructueux objectifs. Malheureusement le mauvais temps interrompit par moments son activité, de sorte que l'on réussit à embarquer d'importants éléments de l'armée anglaise. Des quantités inimaginables de son attirail demeurèrent, toutefois sur la côte. Sans armes lourdes, en loques, moralement à bout, les soldats d'Albion et une petite partie des Français qui avaient protégé leur fuite, atteignirent l'Angleterre. La masse de ceux-ci demeurée devant Dunkerque fut vaincue par les Allemands jusque dans ses derniers retranchements. Le 4 juin, plus de 80.000 hommes capitulaient dans Dunkerque en ruines. La première partie de la campagne d'Occident se terminait par une victoire aussi complète que brillante.

Une victoire sans précédent dans l'Histoire

Dans l'espace de trois semaines et demie, une armée de millions de combattants qui, à elle seule, ne perdit pas moins de douze cent mille prisonniers, avait été anéantie. L'histoire militaire n'avait encore jamais enregistré de victoire de pareille ampleur. L'audace de la conception stratégique avait rivalisé ici avec une virtuosité sans pareille du commandement, un travail d'état-major inégalable et les prouesses de la troupe. De cette émulation était sorti un chef-d'œuvre.

L'importance de la campagne qui s'était déroulée du 10 mai au 4 juin ne résidait pas seulement dans ce succès. Car il ouvrait d'autres perspectives. Numériquement et, surtout, qualitativement le rapport des forces sur le théâtre des opérations à l'Ouest s'était modifié du tout au tout. La seule armée de campagne que l'Angleterre possédât, un tiers de l'armée française avec les meilleures unités de cette armée, avaient été vaincus. Les Alliés étaient hors d'état de réparer rapidement l'énorme perte de matériel qu'ils avaient subie. Ils avaient précisément dû sacrifier ces armes si importantes de la guerre moderne qui, aux mains de compétences, venaient de faire si brillamment leurs preuves du côté allemand. Capitale était la transformation des rapports anglo-français qui s'annonçait. La France devait se sentir abandonnée. La méfiance contre l'Angleterre devint générale: il y avait longtemps qu'elle avait envahi le cœur des Français en présence de l'insignifiance de l'aide fournie par leur allié. Les rescapés du corps expéditionnaire britannique ne pouvaient compenser le grave danger que faisait courir à la Grande-Bretagne l'occupation par l'Allemagne des côtes s'étendant du Dollart à l'embouchure de la Somme.

Le commandement français et le commandement anglais n'étaient pas encore arrivés à comprendre le pourquoi des extraordinaires succès du Reich. Ils croyaient à la force de la défensive, telle qu'elle s'était affirmée dans la guerre mondiale. Entre temps la valeur de celle-ci s'était réduite à rien en face d'un adversaire qui savait utiliser comme il convenait la puissance offensive tellement accrue des armes nouvelles de terre et de l'air, qui débordait d'une indomptable volonté de vaincre et qui possédait une armée cultivant les vieilles vertus traditionnelles de l'armée allemande, maintenant consciente jusque dans ses plus modestes participants, de ce qui était en jeu. De pareilles troupes n'avaient pas besoin d'un long repos après la première période de lutte. Elles pouvaient immédiatement poursuivre leur offensive. Le Führer était résolu à écraser la France dans les délais les plus rapides avec les opérations qui allaient s'engager. Car après, l'Angleterre se trouvait seule en présence de la Grande-Allemagne.

La débâcle de la France

Après la bataille d'anéantissement de Flandre et d'Artois l'armée allemande se trouvait pour continuer la lutte à l'Ouest dans une autre situation que le 10 mai 1940, premier jour de l'offensive sur ce théâtre de la guerre. Elle était en présence non plus de quatre adversaires mais de la France seulement. Ce n'était qu'à l'extrémité de l'aile gauche, sur la Manche, que le généralissime français disposait, comme unique appui étranger encore à ses ordres, d'un contingent anglais de la force de deux divisions environ. Une bonne partie de ses troupes de campagne, un noyau d'élite de 18 divisions à peu près, se trouvait éliminé par le sort des armes qui venait de décider. Dès les premiers jours de l'offensive de mai l'armée française de l'Air avait manifesté son infériorité complète à l'égard de sa rivale allemande. Et depuis, l'aviation anglaise ne lui avait apporté aucune aide efficace, les pilotes britanniques attachant plus d'importance à leurs raids nocturnes contre les populations civiles du Nord et de l'Ouest de l'Allemagne. Il ne fallait pas s'attendre à ce qu'on les engageât davantage désormais en une lutte au sol, coopération avec l'armée française. Le haut commandement anglais ne témoignait guère de compréhension pour les demandes répétées d'assistance des Français et manifestait encore moins de bonne volonté pour les exigences formulées au nom de l'Alliance.

Les Français pouvaient tout au plus trouver une compensation dans leurs ouvrages en les utilisant dans l'esprit qui doit présider à toute organisation du terrain, à savoir contribuer à économiser des forces à même d'être employées en rase campagne au point décisif. Mais c'est ce dont ils ne tinrent pas compte. Là où il y avait dès le temps de paix d'importantes fortifications permanentes dans les Alpes et le long de la ligne Maginot, ils continuèrent à affecter des formations considérables à leur garde. Au groupe d'armées 2 qui se trouvait à l'Est, précisément à l'intérieur de la zone fortifiée, se raccordait vers l'Ouest sous les ordres du général Huntziger dans la région de Longuyon, le groupe d'armées 4 nouvellement formé — comprenant les 2^e et 4^e armées — dont le front s'allongeait jusque dans la région au Nord de Reims et, de là jusqu'à la mer, s'étendait le groupe d'armées 3 — avec les 6^e, 7^e et 10^e armées — que commandait le général Besson. Le 5 juin, environ 30 divisions se tenaient en première ligne sur les 290 km. entre l'Argonne et la Manche, quelques divisions restant à l'arrière en réserve et renfort. Ici les Allemands ne se trouvaient plus en présence de fortifications sans cesse complétées et mises au point. Les lignes de défense surgies au cours des derniers combats constituaient la seule protection du côté du Nord — surtout, ce qu'on appelait la zone Weygand telle que l'avaient établie les dernières phases de la lutte, soit en général le long de la rive Sud de l'Aisne, du canal de l'Aisne à l'Oise et de la Somme — de plus, une position de couverture au Nord de Paris, position dont la partie occidentale s'appuyait au cours de l'Oise. Le général Weygand avait édicté de nombreuses prescriptions pour l'organisation de ces positions et la tactique à suivre en vue de leur défense. Des points d'appui compacts, tels que villages, forêts, bois et boqueteaux, fermes isolées devaient être fortement organisés et tenus coûte que coûte par l'infanterie, même si les chars faisaient irruption entre eux en dépit du barrage de routes qu'ils constituaient. Il fallait anéantir en contre-attaques sur terre et dans les airs les chars qui auraient percé. Les positions devaient être défendues jusqu'au dernier homme, un échelonnement profond et de nombreuses destructions devant étayer la défense. Le commandement français continuait à nourrir le plus grand espoir dans cette défense à laquelle il pensait procéder de façon surtout passive. Son chef, le général Weygand se rendait parfaitement compte de l'importance de la bataille qu'il fallait livrer au Sud de l'Aisne et de la Somme. Dans un rapport du 29 mai il avait déjà exposé au Président du Conseil que la France dans la lutte qui allait s'engager jouait son dernier atout. Il avait attiré l'attention sur la nécessité d'avertir les Anglais que le moment pouvait venir où la France ne pourrait plus assumer de poursuivre la lutte avec quelque perspective de succès, si les Allemands réussissaient à percer définitivement à travers les positions même tenues jusqu'à la dernière limite.

Cette communication elle-même ne détermina pas les Britanniques à soutenir davantage les Français. La

défaite de Dunkerque avait rendu le corps expéditionnaire anglais incapable d'un engagement à fond sur le continent et le gouvernement anglais encore moins disposé à une opération de ce genre. De sorte que les espoirs de Weygand se fondaient surtout sur la possibilité d'avoir le temps de renforcer sa position et d'en organiser la défense.

Le fait que l'armée allemande ne le lui permit pas, est un nouveau témoignage de l'énergie et de l'excellence de celle-ci. Contrairement à l'attente du haut commandement français, elle avait, il est vrai, subi très peu de pertes au cours des combats qui avaient précédé. Mais la rapidité des mouvements, les fantastiques marches fournies avaient mis à mal hommes et matériel. D'une part, le cours des opérations avec conversion vers le Nord de forts éléments pour cerner les Alliés en Flandre et en Artois compliquait le «face en arrière» nécessaire vers le Sud. En outre, la destruction de la plupart des lignes de chemin de fer en Hollande, en Belgique et dans le Nord de la France entravait le ravitaillement. Les motifs ne manquaient donc pas à l'attente du général Weygand que la continuation des opérations allemande ne serait pas immédiate. Mais la détermination du Führer de ne pas laisser à l'ennemi le temps de reprendre haleine et les dispositions déjà arrêtées en ce sens permirent de triompher de toutes les difficultés. De nombreuses réserves, forces fraîches n'ayant encore pris part à aucun combat, se trouvaient depuis longtemps en marche pour le front, notamment vers le centre. Et il y avait quelque temps déjà que le nouveau déploiement vers le Sud par prélèvement d'unités également dans les armées jusqu'ici engagées, se développait. On avait, en outre, réussi à rassembler dans la nouvelle aire de concentration tout le matériel nécessaire à la poursuite de la lutte, malgré la nécessité qu'il y avait eu pour y arriver d'avoir largement recours à des transports automobiles. Par cette préparation le grand état-major allemand avait enrichi ses annales d'un nouveau titre de gloire. L'armée allemande qui, jusqu'ici, n'avait attaqué qu'avec deux de ses groupes d'armées — le troisième tenant la ligne Siegfried s'étant entretemps contenté d'immobiliser l'ennemi par des points isolés dans le terrain de l'avant — lançait maintenant toutes ses forces pour la bataille décisive. A la différence de l'état de choses dans la première phase d'opérations, elle était maintenant aussi numériquement supérieure à l'adversaire, nouvel élément de succès.

La deuxième partie de la Campagne de l'Ouest commence

Déjà la seconde phase de la campagne commença à proprement parler, le 3 juin par une attaque aérienne de grande envergure. L'entreprise visait principalement les usines de matériel de guerre de la banlieue de Paris où elle endommagea surtout de nombreuses fabriques d'avions. Les opérations de l'armée de terre suivirent le 5 juin de bon matin, soit le lendemain de la reddition de Dunkerque. Une partie des troupes allemandes jusqu'ici engagées se trouvait encore occupée sur le vaste théâtre d'exploits qu'avait couronnés la victoire ou même encore fort éloignée du nouveau front. Audacieusement, le Führer ne se proposait rien de moins que de commencer l'attaque avant que toutes les formations ayant jusqu'ici participé aux opérations et celles qui les suivraient n'eussent pris leur place dans un ordre de bataille en règle. Il fallait entrer en ligne, de la droite, en échelons, le groupe d'armées B qui attaquait aussitôt devant être imité successivement sur sa gauche par le groupe A, suivi immédiatement du groupe C.

Sur le front de 160 km. à vol d'oiseau s'étendant de l'embouchure de la Somme au Chemin des Dames, au Sud de Laon, le Colonel-Général von Bock entra en ligne, tandis qu'à l'Est le Colonel-Général von Rundstedt dans l'espace de 120 km en ligne directe jusqu'à Montmédy et le Colonel-Général Chevalier von Leeb sur la ligne Siegfried restaient sur leurs positions, prêts à attaquer. Ce dernier s'était engagé entre la Moselle et le Rhin avec la 1^e armée et dans le pays de Bade, avec la 7^e. Il s'agissait tout d'abord de nouveau d'une attaque de front dont le développement en coup-massue dépendait des mesures du haut commandement. Il va de soi que celui-ci n'était nullement disposé, cette fois encore, à refouler simplement l'ennemi. Grâce aux énormes forces massées en Belgique et dans le Nord de la France il lui était possible non seulement de repousser l'adversaire vers le Sud-Est

Suite page 22

LE
PROTECTORAT
BÖHMEN *et* MÄHREN

nous offre les créations de ses célèbres industries

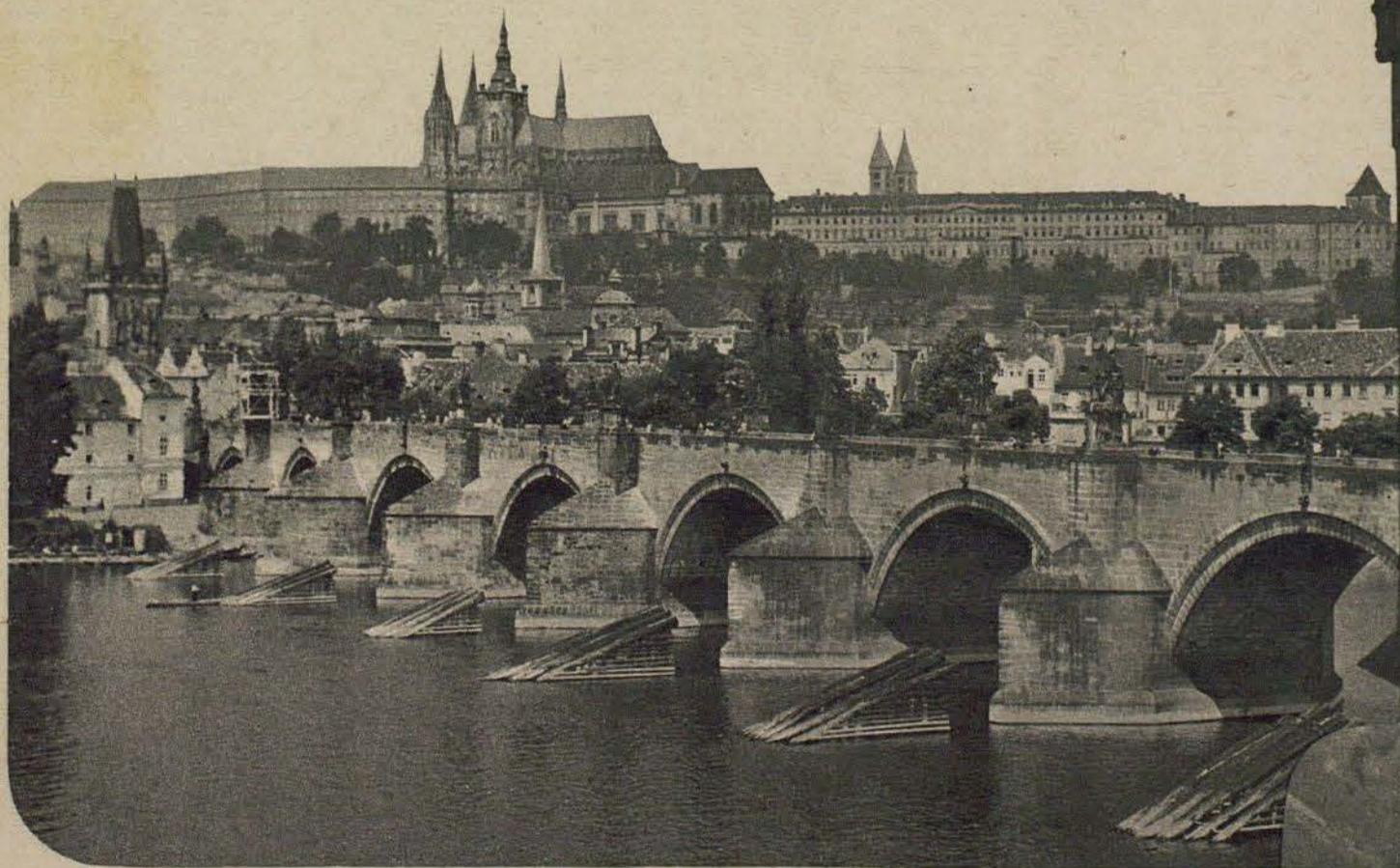
de verres artistiques

de bois

de bois travaillé

et de métal

Ce sont des produits d'une qualité supérieure qui,
pendant des décades de concours, ont acquis une
place importante au marché mondial



Importance et déroulement de la guerre actuelle

La débâcle de la France

mais encore de percer son front. Il ne s'agissait pas toutefois de réaliser à fond une réédition du plan de Schlieffen, de ce grand éducateur de l'état-major allemand, plan non exécuté en 1914. Les résolutions et mesures prises, en parfaite maîtrise de l'art de la conduite des opérations et au cours d'un travail d'élaboration absolument original, avaient déjà créé la possibilité de s'engager dans une voie différente non moins efficace en vue du but suprême que la stratégie allemande s'était toujours efforcée d'atteindre, à savoir: l'anéantissement de l'ennemi.

Avec trois armées — la 4^e sous les ordres du Colonel-Général von Kluge, la 6^e sous ceux du Colonel-Général von Reichenau et la 9^e, nouvellement formée, confiée au Général Strauss — le groupe B attaqua les trois armées du groupe du Général Besson, à savoir la 10^e commandée par le Général Altmayer — sur le cours inférieur de la Somme — la 7^e conduite par le général Frère — sur les deux rives de l'Oise — et l'aile gauche de la 6^e confiée au général Touchon, armée qui s'allongeait jusque dans la région de Berry-au-Bac devant le front du groupe A de l'armée allemande. La 18^e armée allemande — sous les ordres du général von Kuchler — qui était encore pour le moment occupée en Flandre, s'intercala ultérieurement sur le front entre la 4^e et la 6^e armées. Lorsque l'assaut allemand se déclencha à l'Ouest, l'opiniâtre résistance qu'opposèrent les Français et, à l'extrémité de leur aile gauche, les Anglais au Sud de la Somme et du canal de l'Aisne à l'Oise, parut justifier l'espoir du général Weygand. Les défenseurs de cette ligne faisaient savoir que les Allemands n'avaient pas engagé de chars le premier jour. Cela semblait confirmer l'impression des Français que l'on avait demandé un trop grand effort à cette arme dans la première partie de la campagne. En réalité, les Allemands la retenant au second plan jusqu'à ce qu'ils lui eussent ménagé des passages au-delà des cours d'eau qu'il leur fallait tout d'abord presque partout franchir, ce à quoi ils n'arrivèrent — par endroits — que le second jour de la bataille, le 6 juin. Mais alors les monstres s'ébranlèrent. Les défenseurs des points d'appui à l'épreuve des chars tinrent bien la plupart jusqu'à la dernière extrémité, prêts à se sacrifier sur la position, ainsi que Weygand le leur avait enjoint. Mais les chars de combat allemands n'en firent pas moins irruption entre les localités, ainsi à la merci d'un enveloppement par les divisions d'infanterie suivant le mouvement et de l'anéantissement subséquent de leurs défenseurs. L'effroi provoqué par ces véhicules commença à s'étendre aux unités françaises combattant en rase campagne, d'autant plus que les contre-attaques aériennes françaises et à l'aide de chars groupés en hâte demeurèrent sans résultats. Entre Abbeville et Amiens, notamment, l'attaque allemande avait dessiné un coin profond au milieu du front adverse. Mais les Français tenaient encore en différents secteurs. Et entre l'Oise et l'Aisne la 6^e armée française avait pu, devant Soissons, former un front nouveau. Cela permit au gouvernement de Paris d'envisager la situation de façon encore assez favorable. Conformément aux ordres reçus, les communiqués ne parlaient que de retrait d'unités avancées. Le Président du Conseil Reynaud croyait même en appelant le protagoniste de l'emploi des chars, le général de Gaulle, à ses côtés pour le conseiller dans les questions militaires, pouvoir encore retourner subitement la situation. Le général Weygand, lui aussi, n'estimait pas encore que les Allemands eussent réussi à percer. Ce ne fut, en effet, que le 7 juin que la rupture eut lieu au beau milieu de la 10^e armée, des forces blindées gagnant du terrain au-delà de la région de Forges-les-Eaux sous les ordres du général Hoth. De même, à l'Est, les Allemands parvenaient à passer l'Aisne à Soissons.

Les Anglais redoutent une répétition de Dunkerque

Le 4^e jour de la bataille, le 8 juin, accusa toute la gravité de la situation. Les troupes du général Hoth avaient brisé toutes les lignes de défense prévues vers la Basse-Seine et, précédant de loin les corps voisins, s'approchaient déjà de Rouen, le soir. Et si à l'Ouest de ce mouvement, l'aile gauche française renforcée par les

Anglais avait jusqu'à présent résisté avec plus de succès — au début au Sud de la Somme, puis derrière le cours d'eau le plus proche, la Bresle — il n'en résultait maintenant aucun avantage. Au contraire, les Anglais redoutant une répétition de l'aventure de Dunkerque, faisaient appel à des navires pour sauver, de Dieppe, leurs deux divisions et, du Havre, leurs services de l'arrière. Plus à l'Est, d'autres unités motorisées et mécanisées, suivies d'importantes formations d'infanterie s'avançaient vers l'Oise, au Nord de Paris. Les Français ne possédaient que peu de réserves derrière cette partie de leur front. Ils n'en amenaient encore aucune de l'Est, obsédés qu'ils étaient de la crainte d'une attaque des Allemands contre la ligne Maginot. Le 8 juin Weygand commanda au groupe d'armée 3 de se replier en action retardatrice sur la position de protection de l'Ourcq, sur la Basse-Seine devant Paris. C'était ici que le généralissime français voulait tenter l'ultime bataille. L'ordre du jour du matin du 9 juin exigeait des troupes de résister jusqu'à la dernière extrémité sur les positions qui leur avaient été assignées, condamnant toute pensée de continuation du repli et de combat en retraite.

Tout le front, jusqu'à la Meuse, s'ébranle

L'extension du front d'attaque allemand, qui commença cette matinée-là, montra aux Français que le haut commandement allemand ne demeurait point en reste. Le Führer fit entrer en ligne le groupe d'armées A. Ce groupe se composait maintenant de la 2^e armée sous les ordres du général Weichs, de la 12^e armée sous ceux du colonel-général List et de la 16^e armée commandée par le général Busch. Le front allemand était maintenant en branle jusqu'à la Meuse. La ligne ennemie ne s'était pas modifiée derrière l'Aisne et le canal qui lui est parallèle ainsi que le long du canal des Ardennes, depuis les combats immédiatement consécutifs à la rupture de Sedan, de sorte que les Français avaient eu le temps de s'organiser. A leur 6^e armée se rattachait vers l'Est dans la région de Reims la 4^e armée conduite par le général Requin, laquelle se raccordait à la 2^e, qui, sous le général Freydenberg, occupait la ligne allant d'Attigny, sur la boucle de l'Aisne, à la Meuse. Aussi l'attaque fut-elle très dure. Elle ne gagna que lentement du terrain — surtout au Sud de Reims — en direction du plus prochain cours d'eau, la Retourne. Mais derrière les corps d'armée allemands ici engagés, se tenaient de nouveau, cette fois exceptionnellement puissantes, des masses de troupes rapides, à droite, le groupe du général von Kleist, à gauche celui du général Guderian. Ceux-ci entrèrent en action à la première occasion qui s'offrit de se déployer tant bien que mal sur le front de l'Aisne. Ce fut le cas le 11 juin, jour où les corps blindés commencèrent leur marche en avant à travers la Champagne, terrain à souhait pour leurs évolutions. Sur le surplus du front, la journée fut également favorable aux armes allemandes. Sur les bords de la mer les Français qui y luttaient encore et ce qui restait d'Anglais non encore embarqués et qui s'était replié dans la région de Saint Valéry-en-Caux, étaient menacés d'être cernés, attaqués qu'ils étaient également du Sud, en plus de la pression exercée par ceux qui les poursuivaient. C'est qu'une partie des troupes rapides ayant atteint Rouen avait fait demi-tour et s'était portée contre ces « escarpés », de sorte que le 12 il ne resta plus aux Alliés qu'à capituler. Le 11, la 10^e armée française avait été vivement secouée ainsi que la 6^e armée à l'aile droite du groupe d'armées 3. Sur un large front les divisions d'infanterie allemandes, qui accéléraient leur marche par tous les moyens à disposition, avaient atteint la Basse-Seine qu'elles avaient franchie par des têtes de pont qu'elles ne cessaient d'élargir. Il en avait été de même à l'Est de Paris. De Soissons les Allemands avaient poursuivi leur offensive et, obliquant à droite vers Paris, étaient arrivés jusqu'à Villers-Cotterets et à l'Ourcq. Ils se trouvaient sur le théâtre de leur stérile victoire au moment fatal de 1914. Au centre du groupe d'armées 3, entre les deux ailes, il n'y avait pour tenir la position défensive au nord de la capitale que la 7^e armée et une « armée de Paris » nouvellement formée à l'aide de réserves, sous les ordres du général Hering. Se rappelant la campagne de 1914, Weygand avait encore l'espoir que la Marne qui avait à deux reprises pendant la guerre mondiale joué un rôle si important pour le destin de la France, le jouerait encore — la troisième fois — pour le salut du pays. Après avoir évacué Reims et la vaste région boisée à l'Ouest de cette ville au début de l'offensive du

groupe d'armées allemand A, il se proposait de résister sur la Marne. Et de fait, c'est dans cette vallée profondément encaissée, souvent d'aspect sylvestre, que se déroula l'ultime lutte acharnée dont le cœur de la France était le prix, lutte au cours de laquelle, de nouveau, comme en de nombreux autres points, Français et Africains opposèrent une opiniâtre résistance locale, sans toutefois empêcher les Allemands de prendre pied en différents endroits de la rive méridionale du cours d'eau.

Reconnaissant la gravité de la situation, le généralissime français avait dès le 10 juin envoyé au Président du Conseil un rapport lui annonçant la possibilité d'une rupture définitive d'un moment à l'autre et alors, en dépit d'une résistance désespérée, celle de l'inéluctable anéantissement de l'armée. Or, le 11 juin, le général Georges, commandant suprême du front Nord-Est, par mesure de précaution, faisait part de ses intentions pour le cas où l'on ne pourrait plus se maintenir sur le front du moment. Pour couvrir le centre du pays et sauver le plus de troupes possible, il prévoyait le retrait de tout le front sur une ligne partant de Dôle pour rejoindre Caën en passant par Dijon, Clamecy, la Loire moyenne et Tours. La constatation qu'il ne restait absolument rien de 9 des divisions engagées entre la ligne Maginot et la mer, que 23 autres de ces formations se trouvaient fortement décimées, et la circonstance que l'entrée de l'Italie en guerre le 11 juin interdisait absolument tout affaiblissement de l'armée des Alpes opposée à cette puissance en même temps que l'arrivée de renforts de l'Afrique du Nord, décidèrent Weygand à soumettre le 12 juin au Conseil des Ministres un nouveau rapport dépeignant la situation comme très sérieuse et représentant le retrait comme absolument nécessaire. Au cours d'une séance qui fut dramatique, le Président du Conseil Reynaud obtint que l'on différât de se prononcer sur l'abandon de la capitale que le gouvernement avait cependant déjà quittée un jour auparavant et exigea que l'on attendît une nouvelle réponse du Premier anglais Churchill à une demande de secours. Il se peut que l'impression produite sur Reynaud par la circonstance que la position de repli au Nord de Paris était encore intacte et que le front tenait encore dans ses grandes lignes sur la Marne, ait amené le chef du gouvernement français à considérer l'exposé du généralissime comme empreint d'exagération. Mais lorsque le lendemain arriva d'Angleterre la réponse, d'ailleurs nullement ferme, que trois divisions et 72 canons pourraient être transportés en France et que, pour le surplus, l'aide anglaise devait se borner à une coopération aérienne et navale, les politiciens français se rallièrent, eux aussi, à l'avis du généralissime qu'il ne fallait plus songer à défendre Paris. De sorte que la Loire était maintenant en pleine France le secteur le plus proche où l'on pût de nouveau tenter de se défendre.

Mais restait à savoir si l'on était en mesure de retarder le progrès des armées allemandes suffisamment pour avoir le temps d'organiser la défense et si l'on réussirait à ramener l'armée combattante en un ordre satisfaisant. Car ce qu'on pouvait, des dépôts, lui attribuer de renforts en usant de tous les moyens, était extrêmement minime et, de plus, militairement, de peu de valeur.

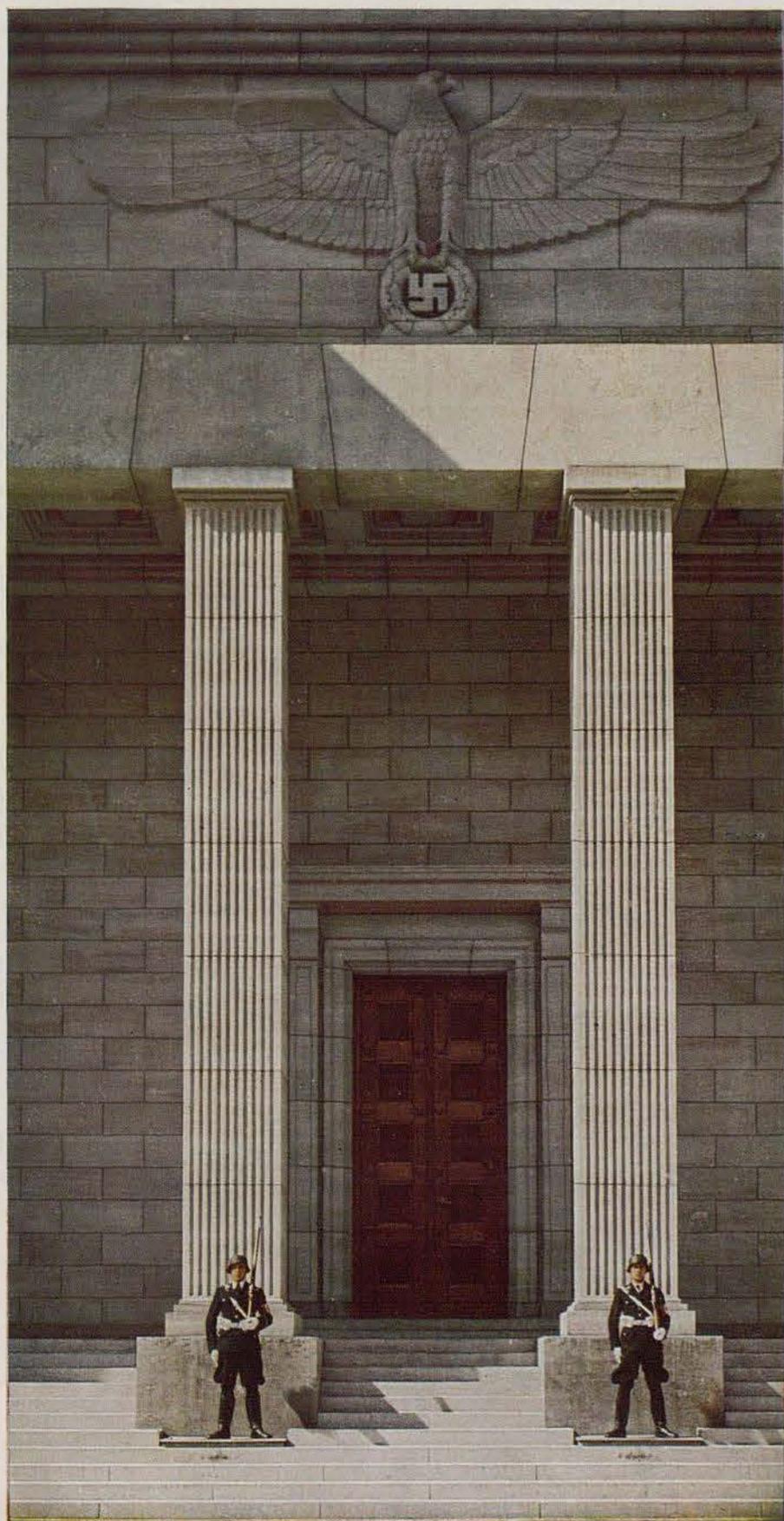
L'unité de défense est brisée

On résolut bien alors de retirer l'armée de campagne de la zone fortifiée à l'Est et de l'employer à l'intérieur de la France, en laissant le soin de défendre la ligne Maginot aux troupes de forteresse qui y étaient réparties. Mais cette mesure était tardive et elle ne sauva pas les armées françaises en péril au cœur du pays.

En effet dès le 13 juin l'unité de la résistance s'y trouvait brisée. Ce n'était plus que par places que les Français combattaient encore avec acharnement. La position de repli au Nord de Paris et la ligne de la Marne étaient ébranlées. En Normandie le groupe d'armées B avait dépassé la Seine de beaucoup vers le Sud, et en Champagne les formations rapides du groupe d'armées A atteignaient déjà la grande ligne de Paris-Nancy. Les divisions d'infanterie de l'aile gauche du front d'attaque qui les suivaient, commençaient à exécuter une conversion vers l'Est par l'Argonne en direction de la Meuse. Ça et là, les formations allemandes talonnant les troupes françaises avaient opéré une percée à travers elles, dépassant parfois leurs éléments demeurés en arrière et provoquant ainsi une confusion croissante. L'action des bombes allemandes se faisait sentir fort loin sur les lignes de retrait des Français. Les énormes masses de millions de Français

LA NOUVELLE CHANCELLERIE DU REICH

Le 11 janvier 1938, le Führer chargeait l'Inspecteur général des bâtiments, Professeur Speer, de la construction de la nouvelle Chancellerie du Reich. La date d'achèvement était fixée au 10 janvier 1939. De fortes gelées gênèrent considérablement les premiers travaux de démolition nécessaires. Vers la mi-mars, les travaux commencèrent. Dans le temps qui restait jusqu'à la date fixée, c'est-à-dire en 9 mois, l'Inspecteur général des bâtiments et ses hommes, des architectes, des artistes, des ouvriers et des artisans de toutes les provinces, ont créé cet édifice qui, dans sa forme classique-moderne, symbolise le Reich



La porte du cabinet de travail du Führer

Elle a six mètres de haut, elle est en acajou et en marbre allemand, et porte les initiales A.H. L'immense porte sert de communication entre le cabinet de travail du Führer et le grand hall



Couronné de l'emblème du Reich Grand-Allemand, le portail occidental de la Chancellerie du Reich dans la Vossstraße

Des hommes de la SS y montent la garde. Ils appartiennent à la garde personnelle du Führer. Leurs uniformes sont noirs, garnis de cuirs blancs

Le grand hall de la Chancellerie du Reich

La galerie de marbre a une longueur de 146 mètres. Les murs très clairs sont en marmorite. De grands gobelins sont suspendus entre les portes, conduisant au cabinet de travail du Führer et aux bureaux des adjoints. De belles chaises et de belles tables, ainsi que des appliques et candélabres en bronze doré donnent à la galerie un caractère solennel et harmonieux malgré ses dimensions



**La chambre des grandes décisions politiques:
LE CABINET DE TRAVAIL DU FUHRER**

Cette pièce est le cœur de la nouvelle Chancellerie du Reich. Elle a 27 mètres de long, près de 15 mètres de large et près de 10 mètres de haut. Ses murs sont en marbre de la Marche de l'Est, rouge foncé, avec des cadres en bois d'ébène brun foncé. Le parquet est aussi en marbre

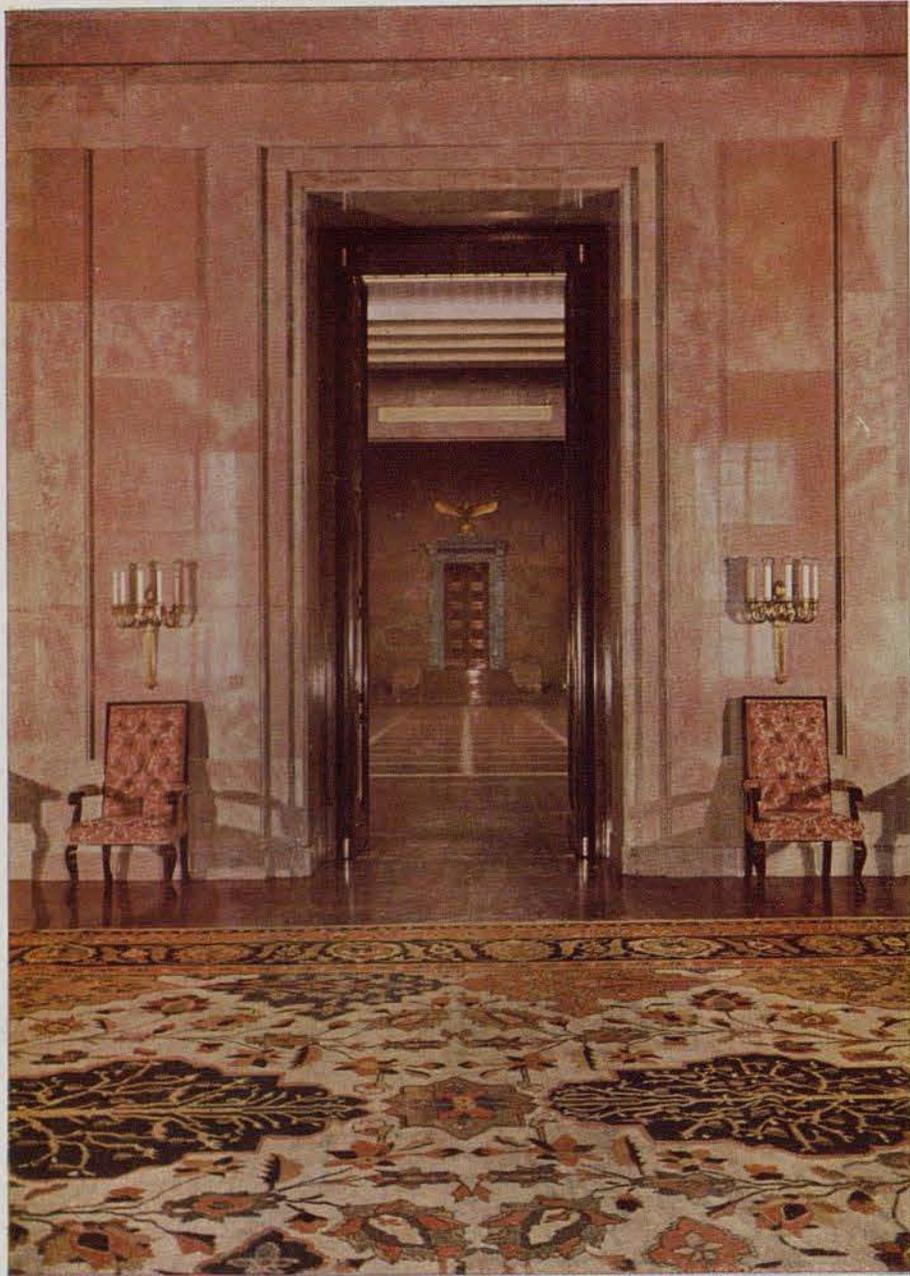


le plafond à caissons est en palissandre. Des portes vitrées, 6 mètres de haut et 2 mètres de large (à gauche) mènent au balcon qui donne sur le jardin. Une large cheminée de marbre se trouve face au bureau du Führer. Le mur, au-dessus de la cheminée, est décoré d'un grand portrait de Bismarck, par Lenbach



*Le bureau du Führer, vu de devant.
Au mur, un gobelin du XVII^e siècle*



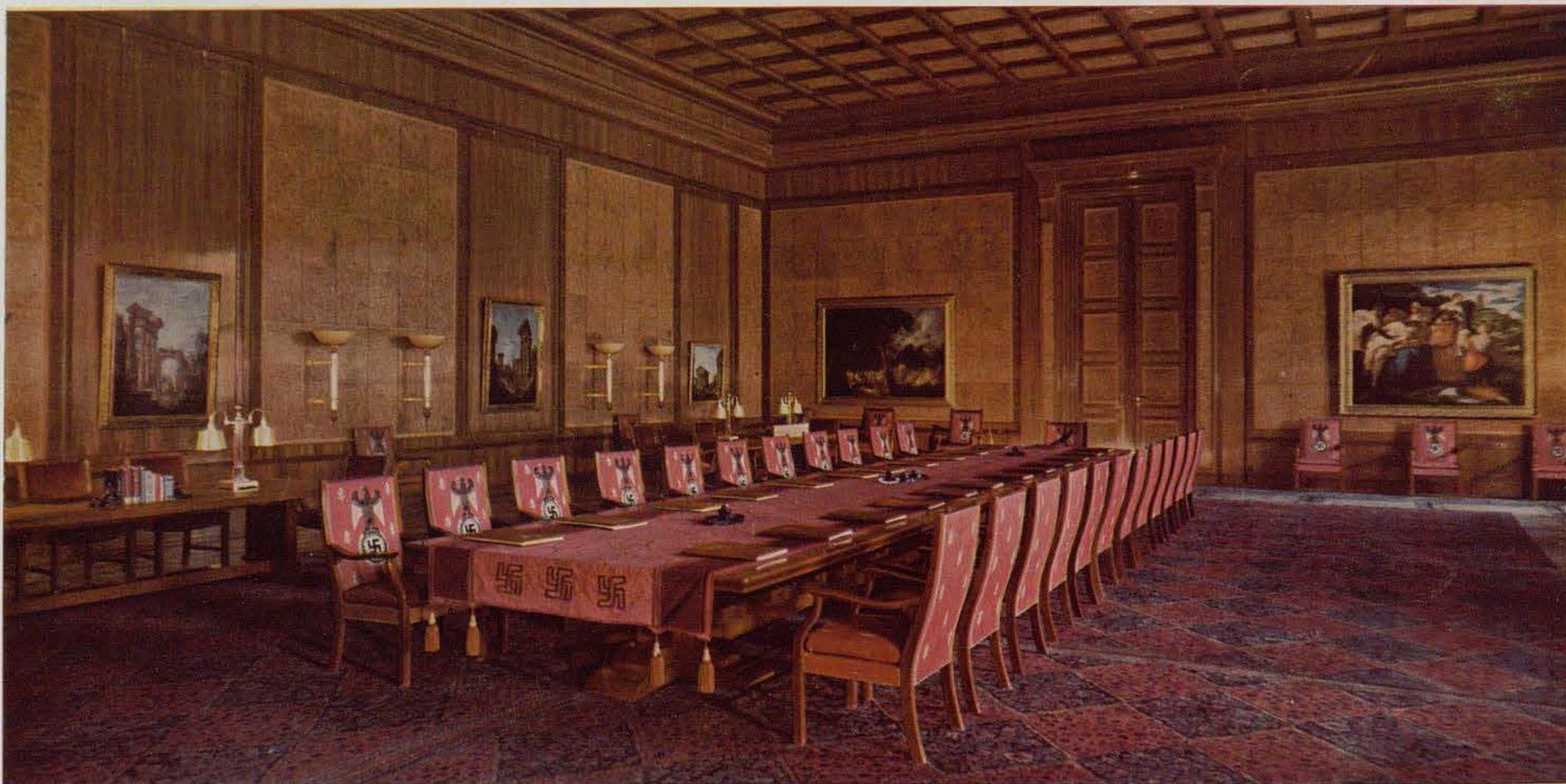


Un portail étroit en bronze conduit de l'antichambre à la salle des mosaïques

Le seul décor de la pièce est constitué par des emblèmes et des aigles héraldiques. Le parquet, qui a une longueur de 46 mètres, est orné de mosaïques et reflète la lumière qui tombe du haut par un plafond en verre

La pièce circulaire

Des colonnes en marbre supportent la coupole, d'une hauteur de 16 mètres. Ses couleurs sont rouge foncé et gris-clair. Au-dessus des portes, le professeur Breker a sculpté des reliefs mouvementés en marbre clair



La salle des séances du cabinet

Elle a 19 mètres de long, près de 14 mètres de large, et tous ses murs sont en bois. C'est ici qu'ont lieu les séances du Cabinet du Reich

Jeunes filles norvégiennes à Berlin

«Signal» a rendu visite aux jeunes filles norvégiennes. Ce sont des volontaires, venues dans la capitale du Reich, où elles ont trouvé du travail, suivant leurs différentes professions



Le dîner à la cantine de l'usine. Eve et Evelyne, deux jeunes filles d'Oslo, appartiennent à un groupe de gaies Norvégiennes qui travaillent à Berlin. Eve travaillait au ménage, son amie était assistante dans le laboratoire d'un dentiste. Le désir de connaître l'Allemagne et la grande difficulté de trouver, en Norvège, un emploi convenable, les décidèrent à venir dans la capitale du Reich



Eve et Evelyne ne s'étaient pas imaginées qu'il y aurait tant de neige à Berlin. Tout de même, elles ont apporté leurs skis. Le dimanche, elles partent au Grunewald, qui est le paradis des skieurs berlinois

«Est-ce juste comme cela?» Les premiers jours, il s'agit de surmonter quelques difficultés du travail inaccoutumé, mais la voisine d'Eve, une Allemande des Sudètes, est toujours disposée à donner un coup de main (Photo à gauche)

Plaisirs d'hiver—tout comme chez elles. La bataille de boules de neige a touché à sa fin: Eve a remporté la victoire! (Photo à droite)



Importance et déroulement de la guerre actuelle

La débâcle de la France

de Belges et de Hollandais, fugitifs évacués de force vers le Sud, empêchaient toute conduite ordonnée de l'armée française en retraite et même tout contrôle de son état. Aussi la retraite générale ordonnée par Weygand dès le 12 juin ne pouvait-elle plus désormais s'effectuer que sous la dépendance de l'ennemi. A l'aile gauche, la 10^e armée devait couvrir la Bretagne et par suite prendre Rennes comme point de direction générale. Le Président du Conseil français avait en effet par moments caressé l'idée de se réfugier dans ces régions de l'Ouest pour y donner la main, non seulement à l'Angleterre mais aussi aux Etats-Unis. Eu égard à cette direction qui la séparait du centre de l'armée, la 10^e armée devint indépendante du groupe d'armées 3 et fut placée sous les ordres directs du généralissime. Quant à l'armée de Paris et à la 7^e armée elles devaient sous les ordres du général Besson se diriger vers la Marne moyenne tandis que le groupe 4 constitué par les 6^e, 4^e et 2^e armées devait se replier par Montereau, Troyes, Chaumont.

Le théâtre de guerre se scinde en deux parties

C'est dans ces conditions que la bataille commencée le 5 juin fut gagnée par les Allemands après 9 jours de lutte. La tâche qui s'imposait maintenant à l'armée allemande était de poursuivre l'armée vaincue pour faire produire des résultats décisifs à cette grande victoire de la campagne d'Occident. Il s'agissait en même temps d'en finir avec l'armée de l'Est encore presque intacte, représentant une pleine valeur combattive, et dont les éléments mobiles couverts au Nord et à l'Est par le système des fortifications frontières constituaient une force considérable. Le Führer décida que l'on accomplirait simultanément ces deux tâches. On empêchait ainsi que ce groupe d'armées 2 n'entrât en liaison avec le surplus des forces françaises, et, avec ses robustes unités encore fraîches ne leur apportât une précieuse aide dans la plus amère des détresses. D'après les nouveaux ordres, le groupe d'armées B et l'aile droite du groupe d'armées A furent

chargés de poursuivre l'ennemi sans répit. Il ne fallait plus que les Français pussent reprendre haleine aux diverses coupures du terrain. On devait y arriver par une tactique presque sans exemple dans l'histoire de la guerre: il fallait briser toute tentative de résistance de l'ennemi, empêcher sa réfection en tirant des bêtes, gens et moteurs tout ce qu'il pouvaient donner. L'aile gauche du groupe d'armées A et le groupe d'armées C avaient eux à encercler l'armée française de l'Est. De sorte que l'ensemble du théâtre de la guerre se divisait en deux parties où les opérations revêtaient un caractère différent. A la soudure des deux secteurs se trouvaient engagées les forces motorisées et mécanisées les plus rapides de l'armée allemande pour — par une poussée profonde s'étendant jusqu'à la Suisse neutre — séparer l'un de l'autre les deux champs

d'opérations et empêcher une coopération des divers éléments de l'armée française entre eux.

Et le plan réussit. Le groupe de l'Ouest des unités blindées et motorisées venant de Champagne sous les ordres du général von Kleist s'avança vers le cours supérieur de la Loire tandis que le groupe de l'Est commandé par le général Guderian poussait jusqu'au Jura. En des étapes prodigieuses, sans rencontrer, pour ainsi dire de résistance, ce dernier atteignit, le 15 juin, le Plateau de Langres et, le jour d'après, Besançon ainsi que la frontière suisse près de Pontarlier. Il y avait désormais un écran entre l'armée française de l'Est et l'intérieur de la France. Toute communauté d'action entre les deux régions ainsi séparées se trouvait de cette façon rendue impossible.

C'est le signal d'une course aux passages des fleuves

La poursuite à l'Ouest et au centre de la France se déroula de façon extrêmement rapide. Même les nombreux cours d'eau que les Allemands eurent à franchir ne purent arrêter ceux-ci, bien que les Français ne cessassent de tenter de résister en sacrifiant sans pitié leurs formations demeurées en arrière—ainsi que les interminables théories de fugitifs s'efforçant d'atteindre les passages—et en faisant sauter les ponts.

Ce fut bientôt une véritable « course » aux passages, et souvent les troupes allemandes (grâce à leurs détachements d'avant-garde qu'accompagnaient toujours, comme au cours de toute la campagne, les chefs suprêmes des grandes unités) s'emparaient de ponts intacts. Lorsque tel n'était pas le cas, les pionniers allemands ne manquaient jamais de se trouver là (en dépit de l'aménagement d'obstacles sur les nombreuses lignes de retraite croisant les cours d'eau) pour créer de nouvelles possibilités de passer. Conformément à la configuration géographique de la France, l'aile droite de l'armée allemande fit un mouvement de conversion vers l'Ouest, pour occuper les parties de la Normandie encore aux mains de l'ennemi ainsi que la Bretagne. L'aire d'opérations ne tarda pas à paraître ici disproportionnée aux forces disponibles du groupe d'armées B. Cela n'eut en réalité



« Les nombreux cours d'eau ne purent arrêter les Allemands dans leur poursuite de l'adversaire... » Des tanks passent, d'une rive à l'autre, sur un pont de secours construit par les sapeurs. Cliché: Mayr, de la PK

Le ruban **Pelikan** est un
ruban économique,
car il est « intensicolor »

En outre, il ne salit pas les doigts, car
il possède une extrémité non-encree



En vente dans les magasins d'articles de bureau

G Ü N T H E R W A G N E R, H A N N O V E R

aucune importance. Car la 10^e armée française ne résista plus que ça et là. Le 17 juin, l'Orne et la Sarthe entre Caën et le Mans étaient franchies sur différents points en direction de l'Ouest: c'était le début de la marche sur Cherbourg, le port de guerre à l'extrémité de la presqu'île normande du Cotentin, et, par Rennes, sur Brest tout à fait à l'ouest de la province voisine, la Bretagne. Seule l'aile droite de la 10^e armée s'échappa vers le Sud en franchissant le cours inférieur de la Loire. Le surplus, acculé à la mer et sans aide aucune de la part des Anglais, dut mettre bas ses armes.

Pour la France, plus d'espoir

Les formations de l'aile gauche du groupe d'armées B allemand continuant la poursuite de l'adversaire en passant par Paris, occupé sans combat le 14 juin, avaient dès le 16 gravement compromis la défense de la Loire, à laquelle le groupe d'armées français 3 voulait procéder en faisant passer ce fleuve en direction du Sud près d'Orléans à certains de leurs éléments et en passant en aval de cette ville jusqu'à Tours des détachements d'avant-garde qui avaient partout atteint le fleuve. Bientôt l'aile droite du groupe d'armées allemand A l'atteignit également en amont à Nevers et commença à s'emparer de têtes de pont au Sud de la Loire. Le corps Kleist, devançant de loin à l'Est les divisions d'infanterie, commença par prendre possession de la région du Creusot et de son pourtour le grand centre de l'industrie d'armements de la France, opération terminée le 17 juin. Dijon était occupé en même temps au Nord-Est de cette contrée. En direction de Lyon, dans la vallée de la Saône, des colonnes allemandes se dirigeaient vers le Sud. En deux semaines dont les premiers jours avaient été remplis de violents combats, les détachements de pointe du groupe d'armées allemand B avaient en moyenne parcouru 250 km. et en 9 jours ceux du groupe d'armées A 280 km. Nulle part la moindre lueur d'espoir pour la France; car devant l'armée de l'Est l'orage se formait de plus en plus menaçant, et une offensive italienne sur le front des Alpes devait bientôt faire sentir ses conséquences.

Aussi, au sein du gouvernement français, le moment de

se prononcer entre les deux tendances qui s'y trouvaient représentées — l'une qui, sous la direction de Reynaud, faisait encore fond sur l'Angleterre, et encouragée par celle-ci, pensait continuer la lutte jusqu'à la dernière extrémité, et l'autre où les militaires de haute main reconnaissaient la complète inanité de ces efforts, parce que l'armée n'était plus en état de se battre — ce moment ne tarda-t-il pas; ce fut le 17 juin. Des tentatives désespérées avaient été faites au cours des derniers jours par le président du conseil, d'une part, et par l'Angleterre, de l'autre, pour arriver à ce que la France persévérât dans la lutte. On envisagea le projet de transférer le siège du gouvernement en Afrique du Nord pendant qu'une partie des troupes devait être embarquée pour l'Angleterre: le 16 juin encore, la Grande-Bretagne avait présenté un plan d'union des deux Etats se proposant la mise en commun de toutes leurs forces et ressources. En désespoir de cause, Reynaud adressa, par un message radio personnel au Président Roosevelt, une demande de secours qui ne procura aucune aide effective. Finalement, les raisons déterminantes que le maréchal Pétain et le général Weygand faisaient valoir, l'emportèrent, ainsi que la considération qu'il y avait longtemps déjà que la Grande-Bretagne n'avait pas soutenu son allié de tout de son pouvoir et que sa dernière offre aboutirait ou à un complet anéantissement de la France ou à son assujettissement définitif à l'Angleterre. Dans la nuit du 16 au 17 juin Reynaud démissionna au nouveau siège du gouvernement, Bordeaux, et le maréchal Pétain prit la direction des affaires. Les soldats triomphaient en même temps que l'Angleterre perdait la partie. Le 17 juin marqua la mort de l'Entente cordiale. Car la décision du nouveau gouvernement de renoncer à une lutte qui était sans espoir et de demander au Reich de faire connaître ses conditions d'armistice, disjoignait les destinées jusqu'alors unies des puissances occidentales: l'Angleterre officielle la qualifia immédiatement de trahison de la cause commune, bien que, de fait, il y eût belle lurette que la Grande-Bretagne s'acquittât incomplètement de ses obligations envers son alliée.

La demande à l'Allemagne fut transmise par les soins du gouvernement espagnol: elle ne pouvait naturellement



L'infanterie allemande avance. « Dans le laps de quinze jours, dont les premiers se signalèrent par de violents combats, les formations du groupe d'armées B avaient fait en moyenne 250 km de marches forcées »
Cliché: Hermann, de la PK

suivre son cours qu'après échange de vues entre le Führer et Mussolini. Après que, le 20 juin, la France eut adressé semblable prière à l'Italie, le Führer reçut la délégation française dans la forêt de Compiègne à l'endroit où la France avait cru perpétuer la honte infligée à l'Allemagne en Novembre 1918. Après la signature des conditions allemandes qui, pour très dures qu'elles fussent, évitaient cependant tout ce qui pouvait humilier les vaincus, les négociateurs se rendirent en Italie. Entretemps, l'armée italienne avait, le 20 juin, commencé à attaquer les fortifications des Alpes françaises où elles avaient réalisé de notables progrès, jusqu'à ce qu'après acceptation également des exigences de Rome, les hostilités fussent partout suspendues le 25 juin à 1 h 35 du matin.

La suite au prochain numéro

Comptez sur votre appareil!

Faites-vous de la photo? Alors vous connaissez la question fâcheuse qui se pose pour chaque motif: Quel temps de pose faut-il choisir? La réponse n'y est pas toujours facile, et c'est précisément d'elle que dépend largement le succès ou l'insuccès. Heureux possesseur d'un SUPER IKONTA II 6x6 - c'est l'appareil même qui lui donne la réponse! Un coup d'œil sur le posomètre photo-électrique incorporé, un petit tour ramenant l'aiguille devant un repère fixe - et l'échelle indique le temps de pose exact. Chacun des 12 clichés d'un film est donc correctement exposé dans le SUPER IKONTA II 6x6. Le télémètre-viseur



ZEISS IKON SUPER IKONTA

Super Ikonta II 6x6 cm avec Tessar Zeiss 1 : 2,8 sur Compur OSR. . . . RM 375.—
Super Ikonta 6x6 cm avec Tessar Zeiss 1 : 2,8 sur Compur OSR. . . . RM 260.—
Super Ikonta II 4,5x6 cm avec Novar ou Tessar Zeiss 1 : 3,5 RM 145.— ou RM 195.—
Super Ikonta 6x9 cm en différents modèles de RM 155.— à RM 225.—

Les trois éléments du succès: Appareil Zeiss Ikon, Objectif Zeiss, Film Zeiss Ikon!

clair (viseur et télémètre réunis en un seul oculaire), la protection contre les doubles expositions avec arrêt automatique du film, le déclenchement sur le boîtier et surtout le fameux Tessar Zeiss 1 : 2,8 sur obturateur Compur Rapid à retardement, tous ces éléments rendent extrêmement agréable le travail avec cet appareil. Bien entendu, il faut également employer un bon film, comme par exemple le film Zeiss Ikon Panchrome 21/10° Din. Demandez de plus amples détails sur les SUPER-IKONTA - aussi sur les modèles 4,5x6 et 6x9 - à votre fournisseur ou à la Zeiss Ikon AG, Dresden, S. 130.



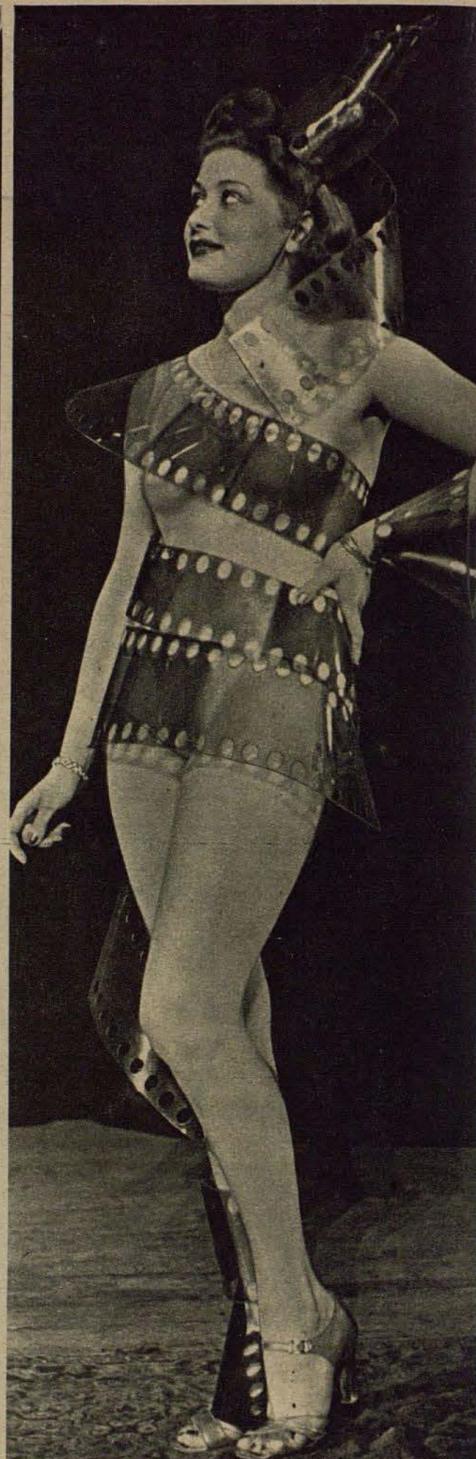
Le « film censuré »

Hildegard G. raconte: « Que puis-je bien dire de moi ? Je n'ai jamais une minute de libre, vous savez. Je suis danseuse et actrice, née à proximité de Berlin. J'ai 23 ans. Mes parents ne s'opposent pas à ma profession. Quoi encore ? Tous les jours, je fais moi-même ma cuisine, je suis une bonne ménagère et je voudrais me marier. Je mène une vie très sage. Autrefois, je sortais beaucoup, je m'amusais, mais maintenant je suis tellement déçue — c'était un homme, évidemment — et alors maintenant, il n'y a que le travail qui compte pour moi. De toute façon, je resterai fidèle à ma profession, pour toujours. Et voilà, c'est tout. »
Et ses collègues: « Comment, c'est tout ? Elle qui est si bavarde. Oui, c'est vrai, d'habitude elle parle toute la journée. »



Le « film criminel »

Els L. nous informe: « J'ai fait l'école dramatique. Pendant longtemps, j'ai travaillé comme mannequin. Mon rêve c'est de me marier. Mais l'homme doit m'aimer plus que je ne l'aime. Mais quand viendra-t-il, où est-il ? Où et comment le rencontrer ? Je ne sais pas m'y prendre. Alors, j'attends et j'attends. J'ai 25 ans, je suis Berlinoise. Depuis l'âge de 16 ans, je suis indépendante. Ma mère m'adore. J'ai souvent été en tournée. J'aime bien la « Scala »; nous l'aimons toutes, du reste. Et maintenant je n'ai plus rien à dire. »
Et ce que chuchotent ses collègues: « Fière comme toujours. Et sensible ! Elle a un naturel tragique. Tragique ? Dramatique ! Elle adore le poker, elle n'en a rien dit. »



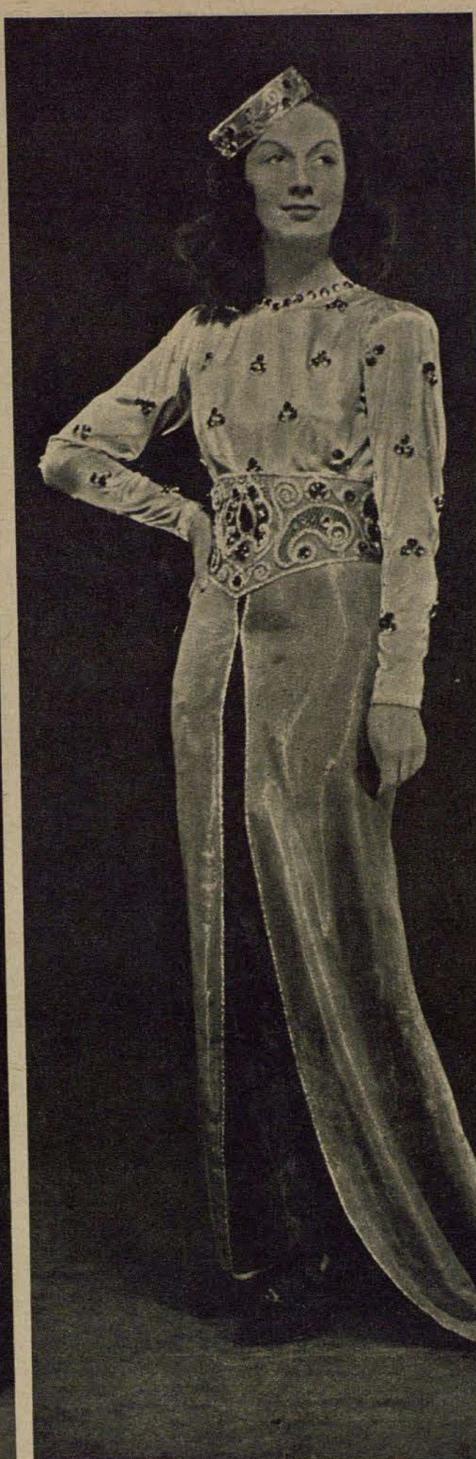
Le « film en couleurs »

Käthe W. nous sourit: « Je suis née à Francoft. J'ai vingt ans. A 13 ans et demi, je me suis échappée de la maison, j'ai dormi chez des amies, je voulais monter sur les planches. Mais j'ai dû retourner à l'école. A l'âge de 16 ans, je me suis sauvée une seconde fois ; j'allais en tournée avec une revue. Puis, j'ai appris à danser comme il faut ; je dansais avec un partenaire. La guerre éclata et il devint soldat. Ce que j'aime ? Munich, j'aimerais vivre là-bas. Ce que je déteste ? Les hommes roux. Non, je ne veux pas encore me marier. Je rêve beaucoup, j'ai souvent des nostalgies, mais je ne sais pas de quoi. »
Et ce que disent ses collègues: « Käthe en a de la chance ! Elle mange ce qu'elle veut et elle n'engraisse jamais. »



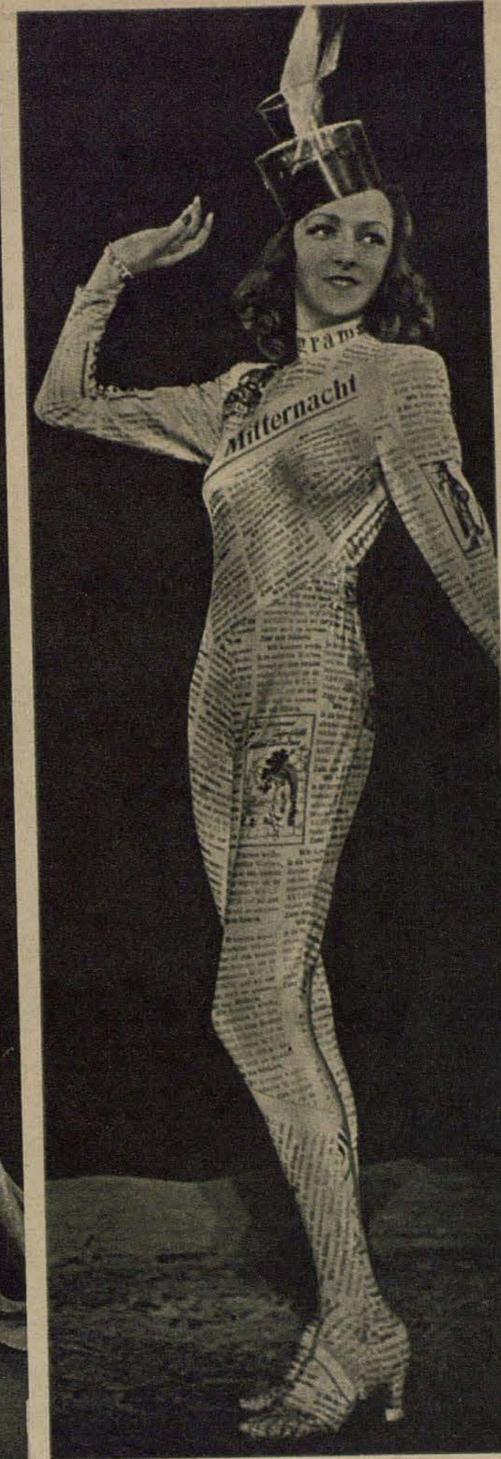
Le « film dramatique »

Tamara G. raconte: « J'ai 18 ans, suis Russe et adore les chevaux. Je ne me vois pas bonne ménagère. J'ai étudié à fond le ballet classique, mais savez-vous quelle danse je préfère ? La rumba ! Ce que j'aime ? Dormir. J'adore dormir longtemps et beaucoup. Il y a une chose dans cette vie qui me fâche : qu'on doive si souvent aller chez le coiffeur. Si j'ai des secrets ? Pourquoi ça ? Je mâche constamment un chewing gum, mais cela, tout le monde le sait. Me marier ? Non ! Pourquoi ? Je ne vous le dirai pas ! »
Et ce que confessent ses collègues: « Elle ne veut pas se marier parce qu'elle a une manie. Elle a peur d'épouser un homme trop petit. »



Le « film d'orient »

Nina A. dit: « Mon rôle est fait sur mesure, je suis Persane. J'ai passé plusieurs années en tournée et je connais tous les pays d'Europe. Mes parents m'en veulent toujours d'être devenue danseuse. J'aime monter à cheval. Je m'y connais au poker et je mange des kilos de sucreries. Ma passion, c'est raccomoder des bas. Jamais je ne peux en avoir assez. Toutes les jeunes filles ici me donnent leurs bas, et même la préposée au vestiaire me fait ses compliments. J'ai 25 ans et je ne lume pas ! »
Et ce que disent ses collègues: « C'est juste, pour les bas. Mais quand elle a un nouveau chapeau ou une nouvelle robe, elle le vend le lendemain. Toujours, elle veut changer. »



« Causerie sur le cinéma »

Eve G. dit: « Je suis Berlinoise, j'ai 23 ans. C'est vrai, vous savez. Ma mère est aussi montée sur les planches. Le mois prochain, je chanterai des chansons au cabaret. On dit que le timbre de ma voix s'y prête bien. J'ai beaucoup de passions. Vous voyez, je suis franche. Je me lève de bonne heure et j'adore les sports et le soleil. Je déteste Berlin. J'aimerais vivre à la campagne. Autrefois j'aurais l'intention de faire l'infirmière d'enfants. Cela me plairait toujours. Si je veux me marier ? Mais oui, bien sûr. Ma grande passion, c'est la mer. C'est pourquoi j'aime tant les chandails de matelot ! »
Et ce qu'annoncent ses collègues, d'un air respectueux: « Eve est la seule parmi nous qui ne soit pas superstitieuse. »

Six girls de la « Scala » parlent d'elles-mêmes et des autres! dans une « revue cinématographique » Elles se montrent

On demande un assassin... Offre sous le chiffre...

Une histoire d'Amérique, où parle aussi la poudre. Patientez et lisez jusqu'au bout: vous aurez le mot de la fin; mais cela durera un bon moment

Chicago avait sa nouvelle sensation: Une toute petite annonce venait de paraître dans le Chicago Morning Post. Un petit frisson vous courait le long de l'échine en lisant ceci:

On demande un assassin

personne disposée, contre modeste rémunération, à tuer l'insérant d'un coup de feu. — Offre sous le chiffre Y 3 b 117, aux bureaux du journal.

Voilà ce que l'on pouvait lire dans le Chicago Morning Post et cette annonce éveillait dans le public d'étranges idées. Smith avait soudain l'impression: «Je parie que Brown va s'offrir» Et Brown croyait pouvoir affirmer à sa femme que Smith avait déjà envoyé son offre. On voit qu'on se connaissait.

Les autres journaux de la ville parlèrent de l'annonce, les uns la discutant sérieusement, les autres la prenant pour un bluff du Chicago Morning Post. Une feuille développa même de longues considérations psychologiques sur l'état d'esprit du pauvre diable que, sûrement, la pire misère poussait à une telle extrémité. La rédaction du Chicago Morning Post se contenta d'affirmer qu'elle n'était pour rien dans cette annonce, remise aux guichets deux jours auparavant.

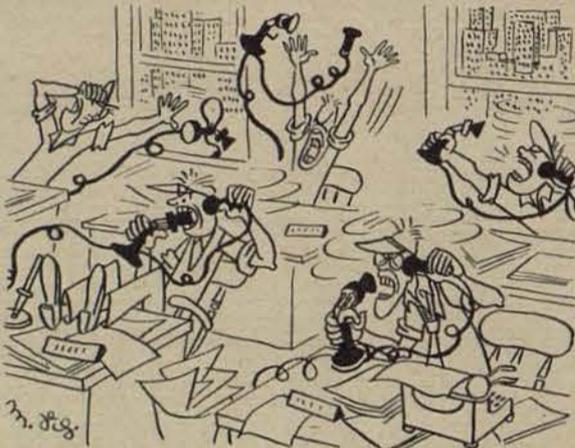
Du reste, cette mise au point officielle ne put empêcher un public avide de nouvelles de bloquer tout le réseau téléphonique du journal. La rédaction dut refuser toute communication et donner ordre au Central de répondre. Sur la première page de l'édition suivante du Chicago Morning Post, on pouvait lire, dans un petit encadrement, en haut et à droite de la page:

Annnonce: «On demande un assassin»

6389 offres téléphoniques
114 offres écrites.

L'édition qui contenait cette nouvelle fut épuisée en quelques heures. En 24 heures, le tirage avait augmenté de 79.000 exemplaires.

Le Directeur général du Chicago Morning Post, ayant convoqué dans son bureau les autres personnages importants de la maison, confirmait ces chiffres, d'un air



souriant et satisfait. Et tous hochaient la tête, également souriant et satisfaits, car, à part soi, chacun d'eux se trouvait le seul, le vrai type épatant.

«Green, fit le directeur général, tandis que sa pipe brevetée passait d'un coin de la bouche à l'autre, bonne affaire, yes, boy!» Et de sa bouche satisfaite, s'échappa une énorme volute de fumée.

Cependant, Green, le chef de publicité, dut faire la déclaration, désagréable pour lui, que l'annonce n'était pas de son cru, que c'était bel et bien une véritable annonce. En énonçant cette amère vérité, il avalait péniblement sa salive. Du reste, personne ne le crut et l'on sourit. «Well! se contenta de répliquer le directeur général, il en a de bonnes, ce sacré Green!» Puis la conversation traîna, il n'y avait plus grand chose à dire.

★

Cependant, une foule énorme s'était rassemblée devant les guichets, et les employés avaient peine à la contenir. Il fallut faire appel à la police.

Dix minutes plus tard, les autorités demandaient au rédacteur en chef du Chicago Morning Post si oui ou non il s'agissait d'une annonce ou d'une réclame.

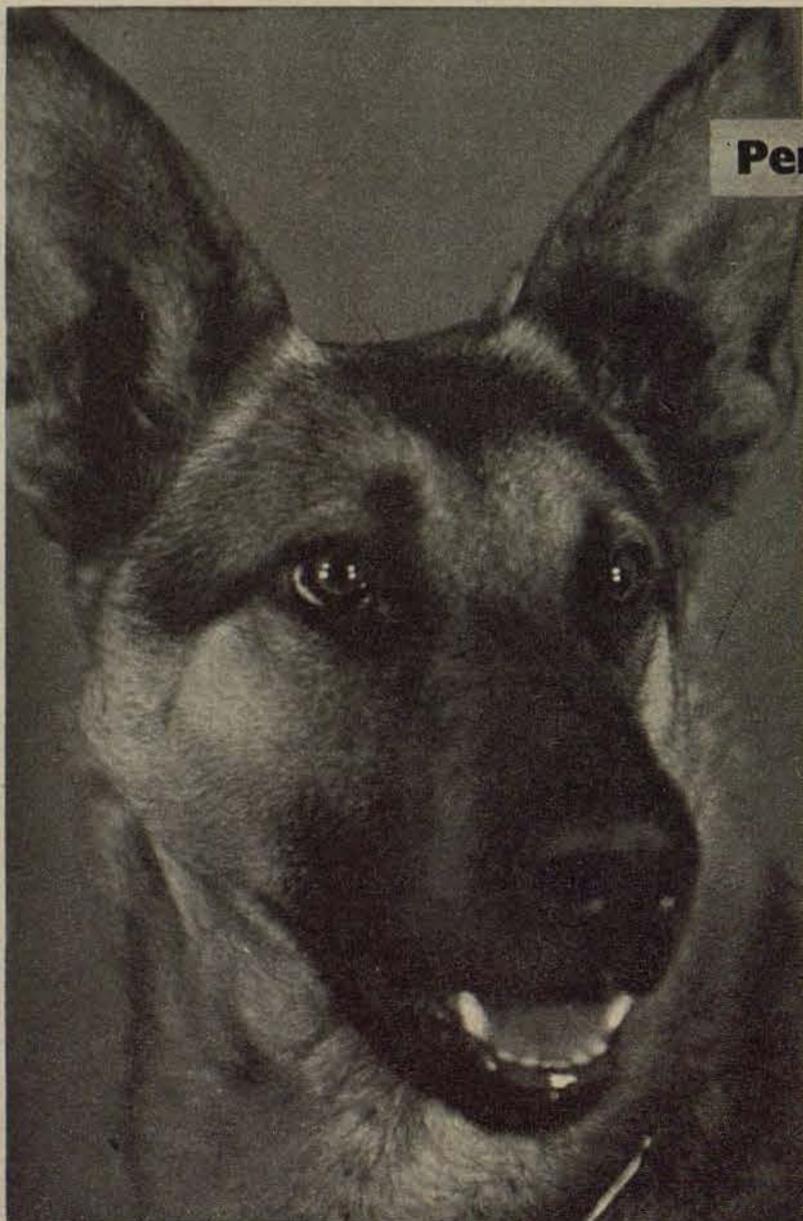
«Annonce!» hurla le pauvre homme exténué et, plaquant le récepteur sur l'appareil, il courut à son secrétariat, accusant miss Hingherton à laquelle, la semaine d'avant, il avait enfin passé un savon. C'était sûrement elle qui avait suggéré à son ami d'envoyer cette sacrée annonce, yes sir!

Et dans la rue, la foule continuait à augmenter. On voulait voir celui qui demandait un assassin. Quelques intéressés semblaient aussi attendre dans la foule. Devant un porche où l'attroupement est particulièrement fort, un homme pérorait. Il prétend avoir appris à l'un des guichets que l'homme qui a apporté l'annonce était un véritable gentleman, les cheveux grisonnant aux tempes, la taille légèrement voûtée, l'air chagrin et les traits tirés. Il portait un complet bleu, déjà usé, mais pourtant gentlemanlike. Son nom? Le jeune homme au guichet n'avait pas voulu le lui dire, mais il avait d'autres tuyaux. Le gentleman s'appelait Blakawater, Bob Blakawater, yes, sir!

Le constable écoute un moment avant de prononcer la formule sacramentelle: Circulez! «Et tout cela à cause d'un fou, pense-t-il en prenant sa mine officielle et renfrognée.»

La foule ne bouge pas.

Midi vint. La foule grossissait toujours. On avait appelé la police montée. Le directeur général du



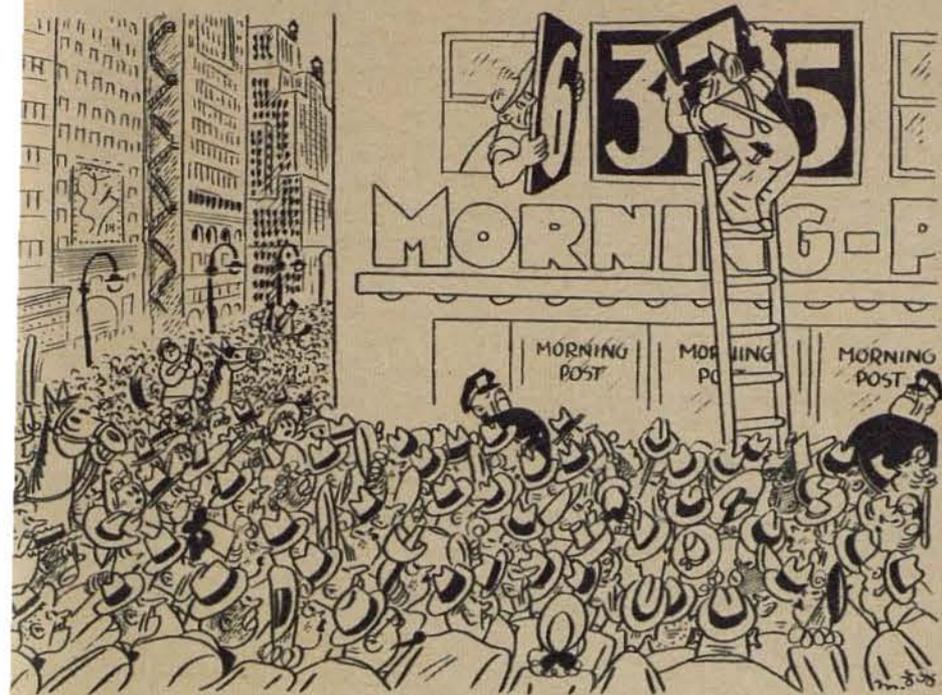
Persévérance et fidélité...

caractérisent les avantages des
Stylos et des Porte-mines

Kaweco



Le vendeur spécialisé prendra soin de choisir le KAWECO qu'il faut pour vous.



Chicago Morning Post a fait placer au-dessus de l'entrée principale un tableau sur lequel, tous les quarts d'heure, on inscrit en lettres énormes le chiffre des offres qui affluent toujours. Elles se montent maintenant à 386. La foule attend et demeure calme pour ne pas être dispersée. Le soir tombe. Sur un énorme transparent on peut lire le chiffre 503.

503 offres pour une toute petite annonce! Bonne affaire, yes, sir.

Pendant la nuit, un grand nombre de ceux qui attendaient croient devoir aller dormir. La rue se vide un peu, mais dans la maison du Chicago Morning Post on renforce le service de garde. Il s'est mis à pleuvoir un peu et l'asphalte humide reflète les silhouettes de centaines de curieux qui s'obstinent à rester. Etrange effet d'une annonce!

Une nouvelle journée commence sous un soleil radieux. Quelques centaines de gens se sont de nouveau rassemblées. Sur le tableau, au-dessus de l'entrée principale, on peut lire le chiffre 574, signe que l'offre a un peu diminué. On allait donc probablement voir aujourd'hui... «Evidemment, il viendra aujourd'hui, yes, sir.»

La nervosité générale augmente. A l'entrée qui mène aux guichets, deux constables gigantesques sont postés. Qui veut entrer, doit montrer ses papiers. On le suit d'un regard soupçonneux; les raisons qu'il donne de sa présence sont-elles vraies?

Voici qu'arrive une voiture d'ambulance. On emmène la téléphoniste du central. Elle est blême comme un fromage sous un rayon de lune et ne cesse de murmurer à mi-voix: «Nous ne savons encore rien.» On l'emmène dans une maison de santé.

A 12 heures 43, un mouvement parcourt la foule vers l'entrée principale. Personne ne sait au juste ce qui se passe, mais on le devine. «Comment s'appelait-il donc? Ah, oui! Blakawater. Ce sera Blakawater, yes sir.» Et la foule déferle, vague que rien ne peut arrêter, vers l'entrée principale.

Sur les marches, bien en vue, un jeune homme pâle est arrêté entre les deux constables. Il tient à la main un bout de papier, la quittance de l'annonce Y 3 b 117. Les deux agents l'accablent de questions. Est-ce bien lui qui a fait insérer l'annonce, ou l'a-t-il apportée pour le compte d'un autre?

«No, sir, répond avec flegme le jeune homme pâle. C'est bien mon annonce.» Son visage reste impassible cependant qu'il continue tranquillement à mâcher son morceau de gomme. Du reste, il a l'air de ne voir personne et sous les regards de la foule sidérée, il disparaît dans la salle des guichets, où quelques douzaines de regards le fixent avec une brillante curiosité. On lui délivre 574 offres. Les bras chargés de tout ce papier, il s'avance vers la table qui se trouve au milieu de la salle. Il fait plusieurs tas de toutes ces lettres et se met à les ouvrir l'une après l'autre.

Lorsqu'on annonça au Directeur général du Chicago Morning Post que l'homme qui avait fait insérer l'annonce était là, le grand chef fronça le sourcil, déposa sa pipe brevetée dans le cendrier. «Green est congédié!» fit-il. Puis se levant brusquement, il prit l'ascenseur pour descendre au rez-de-chaussée.

Le jeune homme pâle ouvrait la vingt-et-unième lettre, quand il sentit une main se poser sur son épaule. Tournant un peu la tête, il jeta un regard distrait sur le tout puissant directeur qui lui dit: «Well, mon jeune ami. Je vous offre un contrat de cinq ans et 40.000 dollars par an.»

Le jeune homme pâle eut un léger sourire en parcourant la vingt-et-unième offre de mariage. «Je ne suis pas si pressé, no, sir.»

«50.000 dollars» accentua le directeur général.

«Attendez!» dit en souriant le jeune homme pâle. Puis jetant un regard vers les guichets: «Quelques-uns de ces gens pourraient bien m'aider à ouvrir et à trier ces lettres.» Le directeur général y consentit.

Suite page 46



GOLD PFEIL
Maroquinerie

Sa qualité a une réputation mondiale!
Son élégance, sa forme originale et son exécution soignée sont reconnues comme modèle international.

Des produits de qualité chez
Ludwig Krumm A. G., Offenbach a. M.

La carrière d'un Allemand de notre temps:

Krischan

D'abord mousse, Friedrich Christiansen s'est élevé au grade de général de l'aviation

Tout jeune, on le nommait Fiede. Aujourd'hui, on l'appelle Krischan. En réalité, il se nomme Friedrich Christiansen. Il porte le titre de général de l'aviation. Il y a un an, le Führer l'a élevé au rang de Chef des troupes allemandes aux Pays-Bas. En Allemagne, il est extrêmement populaire; sa renommée est devenue universelle lorsqu'il a piloté par-dessus l'Océan le premier «navire volant», le Do X. C'est comme mousse qu'il a commencé cette carrière, qui devait le conduire à maintes aventures. Karl Heinz Christiansen, le fils du général, a retracé pour «Signal», cette vie mouvementée. Il raconte ce qui suit:



Il y a 51 ans: Krischan, qui s'appelait encore Fiede, pilotait le bateau de famille «Friedrich Karb». Fiede connut alors déjà de grandes aventures: à 10 ans, il fit, en voilier, le tour de son île natale, Föhr. Ayant confiance en lui, ses frères et sœurs lui abandonnèrent le gouvernail

Les premiers souvenirs que j'aie conservés de mon père sont absolument négatifs. Lorsque j'étais encore un petit garçon, il naviguait déjà comme capitaine de bateau de commerce ou de paquebot et restait toujours absent durant des mois entiers — oui, six mois se passaient souvent — et plus encore — avant qu'il reparût tout à coup dans notre petit village du Schleswig-Holstein, patrie de ma mère. Cela était naturellement très désagréable pour notre chère maman, mais cela présentait pour mon frère et moi toute une série d'avantages. C'est ainsi que je puis me rappeler un cas — le seul, il est vrai — où j'ai reçu de mon père une vraie râclée. — J'avais lancé à l'œil de mon bon vieux grand-père une boule de neige. Absolument innocemment, car je visais un chat — mais la canne paternelle entra en action: elle me fit expier l'affront que j'avais infligé au vénérable papa de maman...

Et pourtant, par ailleurs, notre père s'évertuait à satisfaire nos désirs juvéniles. Notre maison était toujours

remplie d'exotiques souvenirs de toute espèce; elle était devenue le foyer des animaux les plus curieux de la création. Et cela, toujours, à l'indignation de ma mère qui manifestait aux singes, aux perroquets et aux coatis une méfiance qui n'était pas entièrement injustifiée. Mais pour mon frère et moi, ces curiosités étaient comme un souffle magique du monde lointain. Nos sombreros, nos ceintures en peau de serpent et nos autres ustensiles de provenance étrangère excitaient chez nos camarades de jeu un sentiment d'envie sans borne...

Ainsi, notre père remplit notre enfance de l'éclat des pays lointains et nous communiqua peut-être de la sorte cette grande aspiration inquiète qu'il avait certainement lui aussi connue lorsque, assis sur les genoux de son propre père, il se faisait raconter les histoires du grand univers.

Fiede fait, en bateau à voiles, le tour de son île natale

Au milieu de la «Mer des bas-fonds», sur la côte de la Frise septentrionale, émerge de la Mer du Nord la petite île de Föhr. Derrière les digues se dressent les maisons basses, à toitures de paille, qui semblent se tasser lorsque les rafales d'automne les fouettent en hurlant. Devant les digues, la mer, la Mer du Nord, vaste, infinie, qui contient le destin de tous ceux qui vivent là-haut. La mer!... elle leur donne le pain et le leur reprend, elle peut être calme et hospitalière; et elle peut mugir, comme furieuse, frapper et détruire...

C'est dans le souffle éternel de cette mer que grandit le jeune Friedrich Christiansen. Ses ancêtres avaient navigué sur tous les océans du monde. Ils avaient attaqué la baleine au harpon; ils avaient vu luire la Croix du Sud et ils avaient connu l'éternelle nuit glacée du Groënland.

«Fiede» — C'est ainsi que l'appelaient ses sept frères et sœurs et ses compagnons de jeu; c'est encore ainsi qu'ils nomment, dans l'île, «leur général»: Notre Fiede...

Si l'on veut comprendre la vie aventureuse, toute pleine d'actes audacieux, du futur aviateur décoré de la Croix «Pour le Mérite», du dompteur des flots océaniques et du général de l'aviation, on doit avoir vu l'endroit où il a passé sa jeunesse et l'ambiance où il a vécu. Alors beaucoup de choses s'expliquent déjà. Si c'était une aventure que de contourner le Cap Horn ou de survoler l'Océan, n'était-ce pas déjà, pour le petit Fiede, un grand exploit que de faire le tour de son île natale dans un frêle bateau de pêche et de s'engager audacieusement sur des flots qui lui étaient absolument inconnus? Et lorsque, devant l'île, les bateaux venaient s'échouer sur les bancs de sable! Lorsque les canots de sauvetage, pilotés par son père, s'élançaient vers le large! C'étaient là, pour le petit garçon

des expériences aussi pleines de dangers et d'ivresses que le fut sa vie ultérieure. C'est là, dans cette intimité constante avec la mer, dans cette lutte contre les vagues, qu'il faut chercher l'origine des actes qui ont marqué, par après, la vie de mon père.

Son propre père était marin, ses frères aînés étaient marins. Ils rentraient de voyage et repartaient. De toutes les parties du monde arrivaient alors, régulièrement, des timbres, des cartes multicolores, de San Francisco, de Singapour, Rio, Batavia, du Cap et de Calcutta... C'était encore la grande époque des vaisseaux à voiles, de la «lamentation du vent», de cette vraie «navigation chrétienne» dont les vieux loups de mer rêvent encore aujourd'hui. A l'âge de 15 ans, Friedrich Christiansen quitta l'île qu'avaient quittée ses aïeux et ses frères, avec une caisse de marin, aux teintes multicolores; une tête de mort, effrayante, était peinte à l'intérieur du couvercle... Du côté extérieur, la caisse portait les antiques armes de la Frise, avec l'altière devise: «Plutôt mourir qu'être esclave.» Fiede s'embarqua comme mousse sur le grand quatre-mâts «Parchim». Son premier voyage le conduisit autour du Cap Horn, le cap des éternelles tempêtes, cimetière de tant de marins! Il contourna 23 fois encore le cap fatidique. Tout marin sait ce que cela signifie.

«Pomper ou couler à fond», une histoire à sens profond

Elles furent pleines d'aventures, ces années passées sur les vaisseaux à voiles, où l'enfant devient homme plus vite qu'ailleurs. C'était la plus rude école qu'on pût imaginer. Mon père en donne, dans un récit, une preuve caractéristique:

«Nous naviguions une fois sur notre voilier à environ 40 milles du Cap Horn lorsque nous remarquâmes que notre navire avait une voie d'eau. L'eau y entra en abondance et nous, hommes d'équipage, devions pomper jusqu'à en avoir les doigts blessés et raidis. Aucun de nous n'eut d'abord le courage de s'en plaindre au capitaine, dont nous avions grand peur. Finalement, nous élûmes une «commission» de trois hommes chargée de communiquer au capitaine qui dormait dans sa cabine, que nous ne pouvions plus longtemps supporter le dur travail des pompes. Bien que je fusse le plus jeune à bord, je fus élu membre de cette commission. L'un poussait toujours l'autre en avant et c'est ainsi que nous nous approchâmes du réduit du «vieux». Il était couché dans sa cabine et je suppose qu'il avait été réveillé par notre apparition, car il nous regarda d'un œil oblique et resta quelques minutes sans articuler une parole. Alors il dit un peu brusquement: «Eh bien, mes gars, qu'y a-t-il donc?» Nous lui déclarâmes que nos forces s'épuisaient lentement et qu'il fallait absolument que nous abordions dans un



«Pour qui a servi avec fidélité, un an n'est pas une éternité». Le matelot Friedrich Christiansen écrivait ces mots derrière cette image datant de 1901, en souvenir de l'époque où il était recrue à la première section des torpilleurs, deuxième compagnie



Krischan — comme l'appellent les aviateurs allemands — souillé d'huile, il est assis à califourchon sur la machine. C'est ainsi qu'on le voit dans les concours aéronautiques où personne ne doit se laisser aider. Comme tout autre concurrent, le chef du Corps, malgré ses 60 ans, fait le plein d'huile de son avion



Le même, en combinaison d'aviateur, avec l'Ordre «Pour le Mérite», la plus haute distinction allemande de la guerre mondiale. Ainsi apparaît le général des aviateurs aux réceptions officielles, toujours de la meilleure humeur et toujours aussi populaire

port de secours, que la cambuse avait été démolie par un coup de lame. Le capitaine nous regarda longuement, secoua la tête et dit sèchement: «Zut! mes garçons, pas de ça! Contentez-vous d'appeler les autres: pompez ou coulez!» Et c'est ainsi que nous avons continué à pomper et que nous n'avons pas trinqué...

Mon père raconte encore volontiers aujourd'hui cette histoire, parce qu'il pense qu'elle n'est pas sans avoir un sens profond...

Mousse, matelot, pilote, capitaine — son chemin a été long et difficile. Il a vu se dérouler devant lui le monde entier, son horizon est devenu plus large, son savoir aussi. C'était l'époque où les bateaux à voiles étaient de vraies merveilles de construction; le plus grand voilier du monde, le cinq-mâts «Prusse», sur lequel mon père navigua comme pilote, traversait l'Océan plus rapidement que maints vapeurs modernes. Il y avait tout un romantisme autour de cette navigation, mais un romantisme mourant. Lorsque les premiers vapeurs rencontraient, en mer, les voiliers, l'équipage de ceux-ci raillaient ces «spots de bouille», qu'un honorable marin n'aurait jamais voulu monter. Mais la machine vainquit, on monta sur les vapeurs, on les utilisa pour naviguer et on apprit à les aimer.

Friedrich monte dans l'air et atterrit dans son île natale

«Tu ne me feras jamais croire que quelqu'un viendra par la voie des airs dans notre île», avait un jour dit notre grand-père à notre père, lorsque celui-ci lui parlait de l'aviation encore à ses premiers débuts. Or, notre grand-père a dû constater que quelqu'un y avait réussi et que, même ce quelqu'un était son fils.

En juin 1914 se produisit à Föhr un miracle: par-dessus les îlots arriva le premier avion, il atterrit sur cette petite île de la Mer du Nord. Au gouvernail: Fiede

Comment cela advint, mon père lui-même ne saurait plus le dire exactement. En tout cas, il était devenu subitement élève-aviateur à Hambourg en 1913, et précisément à l'heure où je poussais mon premier vagissement, il accomplissait, à très grande altitude, son premier vol individuel. Il passa ainsi du voilier au vapeur et du vapeur à l'avion: en un temps très court, il avait, sans s'en douter, passé par trois phases d'évolution du trafic mondial.

Il est toujours intéressant d'entendre évoquer ces premiers jours de l'aviation, parce qu'ils permettent de se faire une idée de la rapidité énorme avec laquelle ce développement s'est accompli. Ainsi, mon père me parlait un jour de son premier vol de longue durée, sur un petit appareil de la Luft-Hansa, un «Taube», un peu avant la guerre mondiale. Il disait: «J'emportai autant d'essence qu'en pouvait prendre la machine. Je ne fis part à personne de mon projet et j'arrivai, très difficilement, avec ma machine absolument surchargée, au-dessus de la clôture du champ d'aviation. Mes provisions ne consis-

taient qu'en un morceau de pain noir au lard; je n'avais, pour m'orienter, qu'une petite carte, que j'avais détachée du tableau de service d'une gare de chemin de fer. J'avais aussi une boussole — mais elle n'était pas «en règle» et travaillait suivant des principes tout particuliers, qui sont restés pour moi un mystère. Mais elle était le plus bel ornement de ma machine.

«Je gigotais ainsi dans les vastes espaces de l'histoire, sans savoir où j'étais. La neige tombait presque sans arrêt. Après 10 heures 13 minutes, je dus bien atterrir quelque part, car je n'avais plus une goutte d'essence dans mon réservoir. J'atterris près de Dresde. Là, on me raconta que j'avais battu le record mondial du vol de fond! J'étais naturellement fier d'être champion du Monde. Mais ma joie fut de courte durée: deux jours après, mon record était déjà surclassé. Telle était la vitesse avec laquelle les choses se passaient à l'aube de l'aviation.»

Puis vint le jour que mon père considère encore actuellement comme le plus beau et le plus fier de sa vie: le





Pendant la guerre mondiale, contre l'Angleterre, Friedrich Christiansen accomplit un vol individuel, par-dessus la Mer du Nord, vers l'île ennemie

jour où, le premier, il survola la mer et atterrit dans sa petite île natale. Le premier, il vit, d'en haut, les lieux qu'il connaissait si bien depuis sa jeunesse. Les Halliques et la Mer des bas-fonds, où il avait entrepris, sur un petit bateau à voiles construit par lui-même, ses premières navigations, la maison paternelle, petite, à toit de paille, l'antique église dans le cimetière de laquelle était ensevelis ses aïeux. En ce moment, il se sentit rempli de fierté: il avait tenté une grande aventure et il l'avait conduite à bonne fin, une aventure digne des hauts faits de ses ancêtres.

Le matelot de première classe devient aviateur de guerre...

Bientôt après éclata la guerre mondiale; il va de soi que mon père, étant à la fois, matelot et aviateur, fut enrôlé dans l'aviation navale, qui ne faisait encore que naître.

Après une courte période de préparation à Kiel et sur l'île de Sylt, voisine de son île natale de Föhr, il fut envoyé en Flandre. Son billet pour le front fut libellé au nom du matelot de première classe Friedrich Christiansen. Quatre ans plus tard, il revint lieutenant de vaisseau, décoré de l'Ordre le plus honorifique de la guerre, le ruban bleu-or « Pour le Mérite ».

Zeebrugge — ce nom jette, dans le fulgurant orchestre de la guerre mondiale une sonorité claire et dure. C'est de Zeebrugge que partaient les sous-marins allemands allant attaquer l'Angleterre. Zeebrugge était le point de départ des actions aériennes contre l'île.

« Il est difficile, disait un jour mon père, de trouver dans les quatre ans de la guerre mondiale, des événements qui, entre des milliers d'autres, se soient plus profondément gravés dans la mémoire; mais il se produisait, naturellement, de temps à autre, certains faits impressionnants qui se détachaient d'une façon particulièrement sensationnelle du cadre, pourtant si grandiose déjà, de cette guerre et qui sont restés aussi frais dans mon souvenir que s'ils s'étaient passés hier. »

... et anéantit le dirigeable anglais C 27

« Le douze décembre, qui était d'ailleurs le jour de mon anniversaire de naissance, les journaux allemands publièrent le communiqué officiel suivant: « Berlin, 12 Décembre. Un de nos avions de la marine, sous le commandement du 1^{er} lieutenant Christiansen, a, au cours d'un vol de reconnaissance, anéanti le dirigeable anglais C 27. Le dirigeable est tombé, en flammes, dans la mer. Le Chef de l'Amirauté. » Ce combat aérien s'était déroulé comme suit: « Je volais, avec mon escadrille, très bas au-dessus de la surface de la mer, près de la côte anglaise, au sud-est de Lowestoft, quand je vis tout-à-coup un dirigeable, que nous reconnûmes être anglais. Ce dirigeable, qui faisait la chasse aux sous-marins, volait à environ 200 m. de hauteur. Il ne remarqua point, tout d'abord, mon escadrille. Je survolai immédiatement l'aéronef et je l'attaquai avec des munitions incendiaires. L'équipage, surpris, nous arrosa d'un feu violent de mitrailleuses. Mais il était trop lourd pour pouvoir mettre en danger un adversaire plus mobile. Il faisait de constants efforts pour soustraire, par des évolutions malha-

biles, sa gigantesque masse au destin fatal. Mais nos avions ne cessaient d'attaquer en piquant. Déjà, des trous, larges comme des thalers et d'un rouge vif, marquaient la trace des coups reçus. La flamme dévorante s'étendait de plus en plus, les cercles de feu devenaient de plus en plus larges. En quelques instants, la poupe du dirigeable s'était transformée en une boule incandescente. Puis tout à coup s'éleva une gigantesque colonne de feu; le dirigeable se brisa en deux. Il s'abattit dans la Mer du Nord. En quelques secondes, il avait disparu dans les flots. La dernière chose que je vis peu avant la disparition de l'aéronef fut l'inscription « C 27 ».

« Le jour suivant, on me décerna la Croix « Pour le Mérite », qui fut mon plus beau cadeau d'anniversaire.

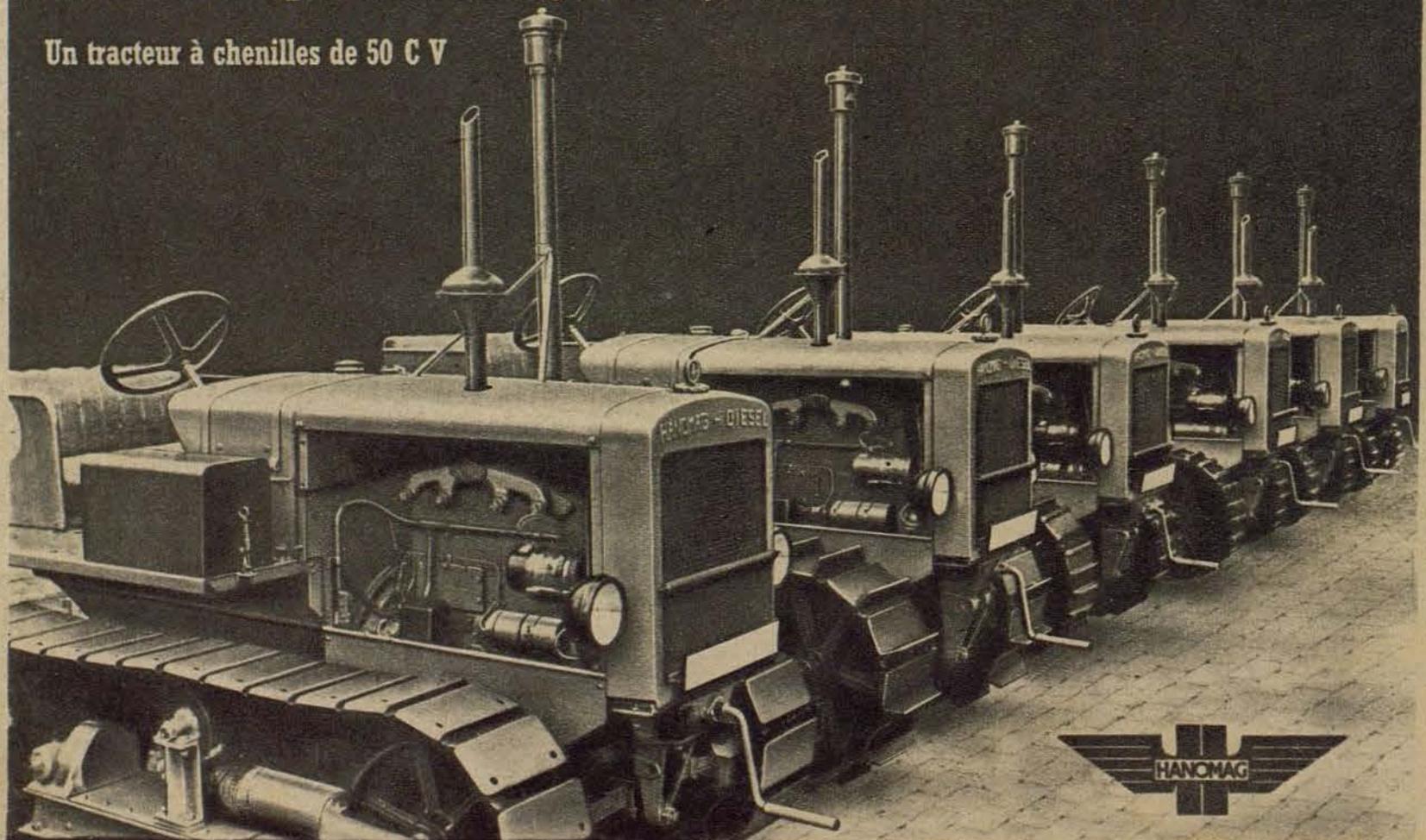
« L'activité d'un aviateur de la marine à la côte de Flandre était extrêmement multiforme. Elle ne se bornait pas à des combats contre des avions ennemis; l'aviation navale avait encore toute une série d'autres tâches à



Le lieutenant de marine « Pour le Mérite » Christiansen, après avoir anéanti le dirigeable anglais C 27, se présente chez l'empereur Guillaume II.

Pour les exploitations agricoles, forestières ainsi que l'industrie

Un tracteur à chenilles de 50 C V



HANOMAG-HANNOVER

remplir. C'est ainsi que j'ai souvent attaqué et mis hors de combat des vaisseaux ennemis, tâche que me facilitait singulièrement mon expérience de matelot. D'autres vaisseaux ennemis étaient capturés et déclarés de bonne prise. En outre, il fallait faire des reconnaissances au-dessus de la partie sud de la Mer du Nord et jusque dans la partie septentrionale de la Baie d'Héligoland, bombarder des navires en cours de route ainsi que des ports français et anglais, dans la Manche et dans le bassin de la Tamise ».

Il redevient marin

La guerre mondiale se termina soudainement. Ce fut une fin tragique et incompréhensible pour tous ceux qui, chaque jour, avaient porté à l'Angleterre les coups les plus terribles et qui devaient, maintenant, comprendre peu à peu qu'une guerre ne se gagne pas seulement par la bravoure et l'extrême dévouement du soldat.

Vint une « paix » qui n'en était pas une, puis vinrent des jours où l'on oublia les



« Vint une paix qui n'en était pas une... » Le vaillant aviateur de la guerre mondiale dépista, pour une compagnie norvégienne de pêche, au moyen de son avion, la direction des bancs de harengs. Christian- sen (au centre) avec deux camarades, sur le champ d'aviation norvégien

hommes qui, pendant quatre ans, jour et nuit, avaient combattu pour leur patrie. Il y eut un dernier sursaut pendant la période des corps francs, où mon père, engagé dans la brigade Löwenfeld comme aviateur, s'efforça de sauver ce qui pouvait être encore sauvé. Mais cette période se termina, elle aussi, et un nouveau combat commença: la lutte pour le pain quotidien.

Mon père prit du service dans une grande société norvégienne: il s'agissait de dépister, du haut d'un avion, la direction des bancs de harengs et de la signaler aux bateaux de pêche de la compagnie.

Cette méthode, alors employée pour la première fois, s'avéra extraordinairement efficace et l'on continua à l'employer, depuis lors, avec le plus grand succès.

On avait mis en pièces les avions, on avait démolis les moteurs: c'était une longue et trouble période qui s'ouvrait pour l'aviation allemande. Friedrich Christiansen, qui n'avait jamais oublié qu'il était également un marin, changea à nouveau de métier. Il fut bientôt occupé à bord de cargos et de paquebots qui, après la guerre perdue, renouèrent les premières relations avec les pays d'outre-mer. Le voici donc en contact plus intime que du haut de son avion avec la mer et le voici foulant de nouveau des planches de navire. En sa qualité de capitaine d'un grand paquebot, faisant le service entre l'Allemagne et le Mexique, il connut de nouveau maintes heures intéressantes, heures joyeuses ou graves, enivrantes ou reposantes.

Krischan traverse l'Océan en hydravion

Lorsque, dans le monde de l'aviation, circulèrent pour la première fois des bruits selon lesquels on construisait, chez Dornier, à Friedrichshafen, un hydravion pour plus de 100 passagers, on eut un sourire incrédule et même un peu ironique. Assurément, l'aviation, dans les dernières années, s'était développée avec une vitesse réellement inimaginable, mais que cette performance pût être réussie par l'Allemagne, cela semblait incroyable à tous.

Pourtant, elle réussit. Un certain jour de 1930, se fit entendre le formidable vrombissement de 12 puissants moteurs dans les halls des usines Dornier à Friedrichshafen. Pour la première fois, un « vaisseau volant » s'élançait par-dessus les ondes du Lac de Constance et s'élevait dans l'air, avec 170 passagers. C'était une nouvelle phase de développement du trafic aérien mondial, qui s'ouvrait. Dans la tour de commandement de cet avion gigantesque se dressait un homme qui, échelon par échelon, s'était initié à tous les secrets de la navigation et de l'aviation et qui constituait le trait d'union vivant, idéal, entre le marin et l'aviateur: le capitaine Friedrich Christiansen. Il fut le premier commandant du premier vaisseau volant.

« Les vols effectués avec le Do X étaient certainement une aventure », ainsi que mon père avait l'habitude de le déclarer, « mais, ajoute-t-il, ils n'étaient pas une aventure tentée par simple plaisir, non, ils poursuivaient un but très exactement calculé. On n'avait pas encore fait l'expérience d'avions de cette grandeur. Et chaque incident devait être une leçon pour l'avenir. Le Do X fut expérimenté de toutes les façons possibles. C'est ainsi que, à de seules fins d'expérimentation, nous amérimes, un jour de violente tempête, au plein milieu du redoutable Golfe de Biscaye, pour éprouver la résistance de la machine aux flots. Elle résista aux plus violents coups de mer et, redevenue vaisseau, nous voguâmes dans le crépuscule, jusqu'au petit port de pêche de La Rochelle. Les braves pêcheurs français nous prirent pour le « Vaisseau-Fantômes » en personne, car, de leur vie, ils n'avaient encore jamais vu si étrange navire... »

No ubre d'incidents de ce vol sensationnel vivent encore dans les mémoires, par exemple le tragique accident survenu dans le port de Lisbonne où, par suite d'une étincelle, la surface portante droite du Do X prit feu, peu avant la traversée projetée de l'Océan. L'histoire des vols effectués par le Do X suffirait, à



Votre compagnon depuis le matin jusqu'au soir!

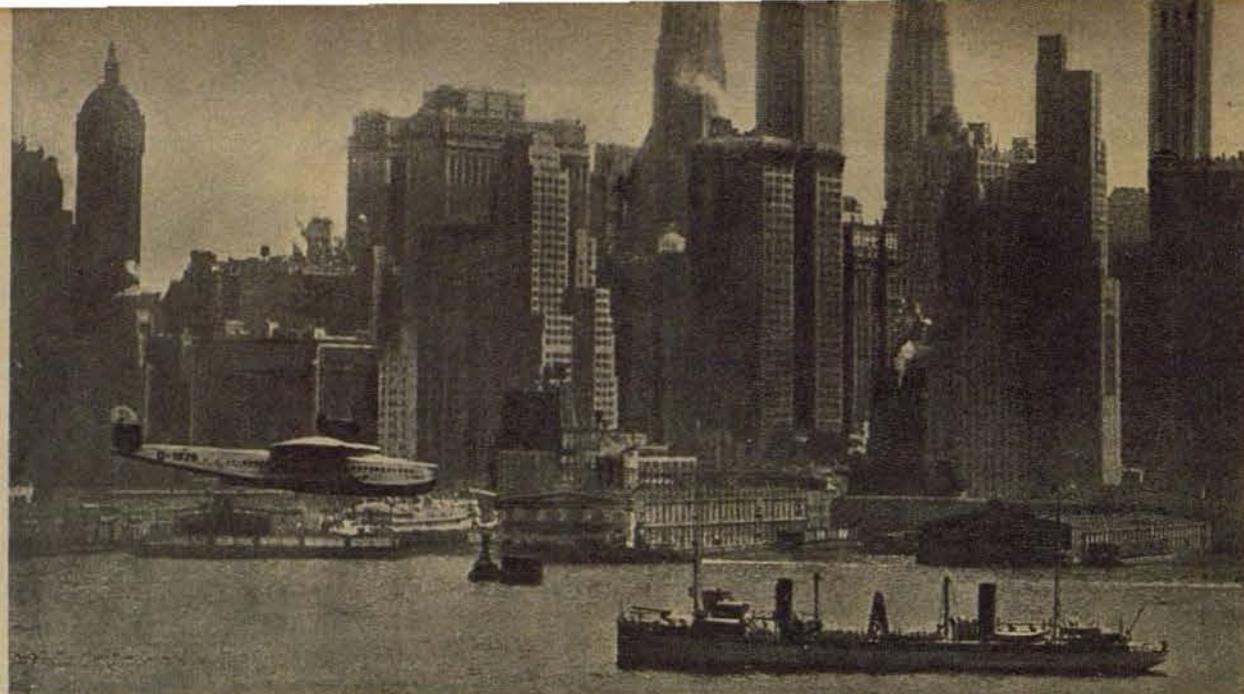
Que vous lisiez ou que vous travailliez, peu importe où vous vous trouviez accupé à la maison, un peu de musique fait toujours plaisir! Le populaire Telefunken- super 054 GWK est si petit et si léger qu'il peut être votre compagnon continuel à la maison. Si petit, léger et si économique soit-il on n'a rien épargné dans sa fabrication: ce qui est tout naturel avec un Telefunken, il possède au point de vue technique de telles qualités que l'on peut obtenir, à toute heure du jour ou de la nuit, des réceptions lointaines telles que l'on peut se les désirer.

C'est surtout avec les ondes courtes que vous devriez l'entendre, vous vous écrieriez comme les autres: C'est vraiment une petite merveille musicale!

Le Telefunken signifie: une technique des plus modernes basée sur une longue expérience

Les inventions décisives servent de documents qui nous mentrent l'importance de Telefunken dans la marche ascendante de la radiotechnique, depuis les premiers essais modestes jusqu'à la situation de premier rang qu'elle a prise dans le domaine de la technique. Les tubes radioélectriques Telefunken signifient le progrès sous le signe duquel le cent millionième tube fut fabriqué et prouvent l'importance mondiale de Telefunken dans la radiotechnique de notre époque.

TELEFUNKEN



La sensation des deux mondes: le premier «vaisseau volant» Do X est arrivé d'Europe, passant entre les gratte-ciel de New-York, il s'est posé sur la rivière d'Hudson. Le commandant du Do X était Friedrich Christiansen

elle seule, à composer un volume, d'un intérêt palpitant. Série ininterrompue, d'à-coups, de difficultés, mais aussi d'expériences nouvelles, notamment dans l'atmosphère brûlante d'Afrique et par-dessus les flots de l'Atlantique. Mais vint le jour, où le gigantesque oiseau survola, en mugissant, la plus belle plage du monde, la Copacabana près de Rio, et le jour aussi où ce «Mauretania de l'Air» — comme les Américains l'appelaient — vint s'ancre devant les gratte-ciel de New-York, dans le hurlement des sirènes.

De même que Friedrich Christiansen, en 1914, avait amené son premier avion dans son île natale, sur la Mer du Nord, il n'eut garde d'oublier, cette fois non plus, sa petite patrie: un beau jour, il apparut dans le premier vaisseau volant du monde, au-dessus de Föhr et l'on entendit douze fois le vrombissement du moteur près des murs sombres de la vieille église frisonne. L'hydravion vint se poser sur les chantiers de Wyk, au même endroit d'où le petit jeune homme, monté sur son voilier, avait entrepris ses premières expéditions vers un monde inconnu...

Dans la nouvelle aviation allemande

«Le Colonel Friedrich Christiansen est nommé commandant des écoles d'aviation.» Ce communiqué parut dans les journaux, à la date où l'on annonça, pour la première fois, la reconstitution de l'aviation allemande. Lorsqu'en 1933 le Führer prit le pouvoir, Hermann Göring rassembla tous ceux qui, même aux jours les plus difficiles, avaient lutté pour la renaissance de notre aviation. On vit alors, à côté de beaucoup d'autres figures connues, celle de Friedrich Christiansen, l'aviateur de la grande guerre, décoré de la Croix «Pour le Mérite».

La reconstitution de l'arme de l'air allemande commença et fut achevée à un rythme littéralement fabuleux. Ainsi, mon père se retrouva subitement dans l'ambi-

ance de sa chère aviation. D'abord, comme commandant des écoles d'aviateurs, ensuite comme chef du Corps des aviateurs nationaux-socialistes, nouvellement formé et issu de l'Union sportive aéronautique allemande, il put consacrer ses soins à la formation de la génération ailée nouvelle.

La jeunesse l'aimait, car elle savait que le cœur, resté jeune, de Christiansen lui était tout acquis. Lorsque le Corps des aviateurs nationaux-socialistes organisa ses grandes épreuves sportives aériennes, il fut le premier qui participa activement comme aviateur à ces tournois. On vit alors sur tous les champs d'aviation surgir son Messerschmitt «Taifun», d'un bleu azuré, où s'étalait, sur fond blanc, la glorieuse initiale noire «C», devenue célèbre dans la guerre mondiale. Ainsi, le général disputa maintes épreuves aériennes, accompagné de son fidèle «Franz», l'actuel major Klüter, et en ces occasions il se produisit, de nouveau, nombre d'incidents amusants, et parfois dangereux, dont le récit fit le tour de la grande famille des aviateurs. Le major Klüter m'a, une fois, raconté une foule de choses remontant à cette époque d'épreuves communes:

«Depuis 1933, je n'ai cessé de travailler intimement avec le Chef du Corps, le général d'aviation Christiansen, à la reconstitution de notre arme aérienne. Pendant cette longue période, nous avons connu, ensemble, nombre d'heures joyeuses, mais aussi quelques heures tristes.

Notre chef «Krischan» est superstitieux, particularité qui provient certainement de son ancienne vie de marin et qu'il a conservée dans sa carrière d'aviateur. Il n'entreprenait jamais un vol sans avoir dans son avion sa veste de guerre, en cuir, usée par les intempéries. Dans une poche se trouve un vieux fer à cheval qui lui a porté bonheur au cours de tous ses vols, et avant de partir, il regarde toujours si son metteur au point ou son mécanicien a mis ce talisman dans l'avion. Un jour, nous étions déjà à Rangsdorf, d'où nous devions partir pour disputer une épreuve sportive, lorsqu'il constata qu'il n'avait point sa veste et son fer à cheval. Il reprit immédiatement son vol pour Tempelhof, afin d'y prendre les objets en question dans l'avion de tourisme resté là-bas. C'est seulement lorsque la veste et le fer furent mis dans l'avion que nous y entrâmes et partîmes, avec un retard.

En 1933, dans un concours, l'arbre à manivelle se brisa, par suite de la détérioration de l'hélice, et cela à 300 mètres au-dessus d'une forêt qu'il fallait encore survoler pendant plusieurs kilomètres. Ce fut une terrible explosion, elle lança par-dessus notre cabine fermée toutes les pièces violemment arrachées. Je m'étais déjà débarrassé de mes courroies, pour me pencher, en contre-poids, à l'avant, lorsque Krischan perçut de nouveau une pression au gouvernail. Ainsi, nous pûmes survoler heureusement la forêt comme dans un planeur et, tout de suite, atterrir sans difficulté dans un champ de pommes de terre. Tous les moteurs étaient arrachés, ils n'étaient

Au Congrès du Parti National-Socialiste, en 1938, à Nuremberg, Friedrich Christiansen, chef du Corps des aviateurs annonce au Führer le défilé de cette formation d'où est issue la jeune génération d'aviateurs d'une Allemagne consolidée

«Nous ferons cela ainsi...» Hermann Göring, grand Maréchal du Reich, en conversation avec Friedrich Christiansen, Chef des forces allemandes aux Pays-Bas, à la gare de La Haye

plus soutenus que par un câble métallique de l'épaisseur d'un doigt. La veste de cuir et le fer à cheval nous avaient sauvés de la chute. C'était du moins l'avis de «Krischan».

Le chef du Corps est un grand ami de la jeunesse. Son cœur déborde de joie lorsque, après l'atterrissage ou à l'occasion de concours, il la voit se presser curieuse autour de lui et lorsqu'elle l'assiège de questions.

Chacun veut avoir, comme souvenir, sa signature. Il satisfait à ce désir sans se plaindre. Il récompense même souvent ses jeunes auxiliaires en leur donnant son portrait, où il inscrit son nom. C'est pourquoi nous emportons toujours avec nous un petit paquet de ses photos.

Mais ce ne sont pas seulement les jeunes gens, ce sont aussi les jeunes filles et les dames qui sont avides d'autographes. Certaines de ces dames s'excusent d'ailleurs en disant, un peu confuses: «Pour mon petit garçon, qui est à la maison». Dans les concours, j'éprouve souvent les plus grands scrupules à laisser ces quémandeurs s'approcher de l'avion, parce que cela nous fait perdre le plus fréquemment un temps inutile. Mais le général me répond presque toujours: «Laisse donc, Klüter, il est bien plus important de faire un plaisir à la jeunesse et de l'enthousiasmer pour le sport aérien que d'arriver quelques minutes plus tôt au but!» Tel il est à l'égard de la jeunesse, même lorsqu'il s'agit de la plus excitante compétition sportive, dont le résultat ne dépend souvent que de quelques minutes.

Lorsqu'en septembre 1939 les premières escadrilles de combat de la jeune aviation allemande s'élançèrent contre l'ennemi, le général Christiansen a été en droit de se dire que sa collaboration à la formation de cette jeunesse n'avait pas été vaine: ces jeunes gens ont été les dignes successeurs de cette génération qui, pendant la guerre mondiale, avait combattu le même ennemi dans des conditions souvent beaucoup plus difficiles.

Récemment, je passais, avec mon père, par la plage au sable ferme, de la côte hollandaise de la Mer du Nord. La mer nous criblait de ses myriades de gouttelettes mêlées d'écume salée. Nos oreilles étaient toutes remplies de l'énorme mugissement du ressac. La musique que mon père a toujours préférée entre toutes. «Par-dessus cette eau, dit-il, après un long silence, — comme s'il se parlait à lui-même plutôt qu'il ne s'adressait à moi — par-dessus cette eau, il y a plus de vingt ans, j'ai ainsi volé maintes fois vers l'île, là-bas. Il y a quelques jours, je suis retourné à Zeebrugge. Je me suis retrouvé dans mon ancienne chambre du Palace Hôtel, où j'habitai durant quatre années. Elle me paraît aujourd'hui très petite.»

Il regarda la mer, dans la direction où se trouve l'île de l'ennemi, de l'ennemi d'alors et d'aujourd'hui... Et le mugissement des flots déchainés fut soudain couvert par un autre bruit formidable qui venait d'en haut. Une formation d'avions lourds de combat passait au-dessus de nous; elle suivait la même direction que les petits avions, si faibles, d'alors...

Autrefois, était assis dans l'un d'eux Friedrich Christiansen, le matelot, l'aviateur, le général qui entreprit comme mousse le grand voyage de la vie... **FIN**





La garde du corps du Caudillo

C'est avec ces troupes, avec les Maures du Maroc espagnol, que le Général Franco a commencé, en 1936, la lutte pour la délivrance de l'Espagne. C'est par avion qu'ils sont arrivés d'Afrique. Grâce à leur bravoure et à leur fidélité, il a pu remporter ses premiers succès décisifs. Encore aujourd'hui, un régiment de Maures est stationné à Madrid, 200 d'entre eux forment la garde du corps de Franco. Les Maures sont un peuple de chevaliers. Leurs selles tissées en or ont souvent une grande valeur



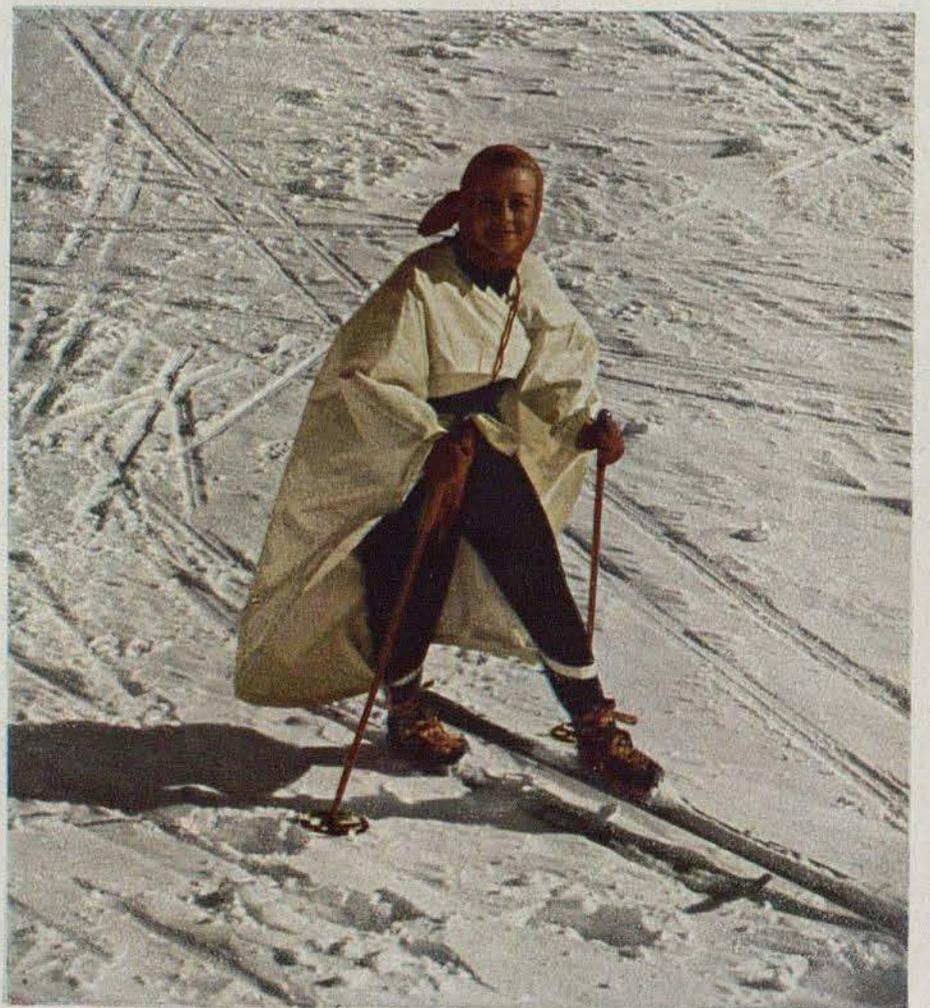
Le manteau à voile, quoi de mieux pour faire la coquette? C'est, du moins, ce que pense la petite skieuse qui se tourne et qui pirouette, les « ailes » étendues, pour attirer des admirateurs

UN PETIT FLIRT AVEC UN GRAND MANTEAU

Le manteau à voile, qui fait l'impression d'une « voile triangulaire », permet aux skieurs de freiner complètement pendant une descente rapide. Au début de la descente, le manteau est serré au corps. Il s'inspire de principes aéro-dynamiques. Mais à l'usage des dames, il sert également à résoudre des problèmes de flirt



Ah! enfin... Un sourire charmeur aux lèvres, la belle dame se retourne et... reconnaît son professeur de ski! Son œil incorruptible la regarde d'un reproche muet...



... qui la décide finalement à s'exercer à la descente. Dieu soit loué! Elle ne tombe pas et déjà, elle a retrouvé son sourire. Telle une chauve-souris blanche, elle guette sa nouvelle victime



Un fleuve de la forêt vierge, photographié de l'avion

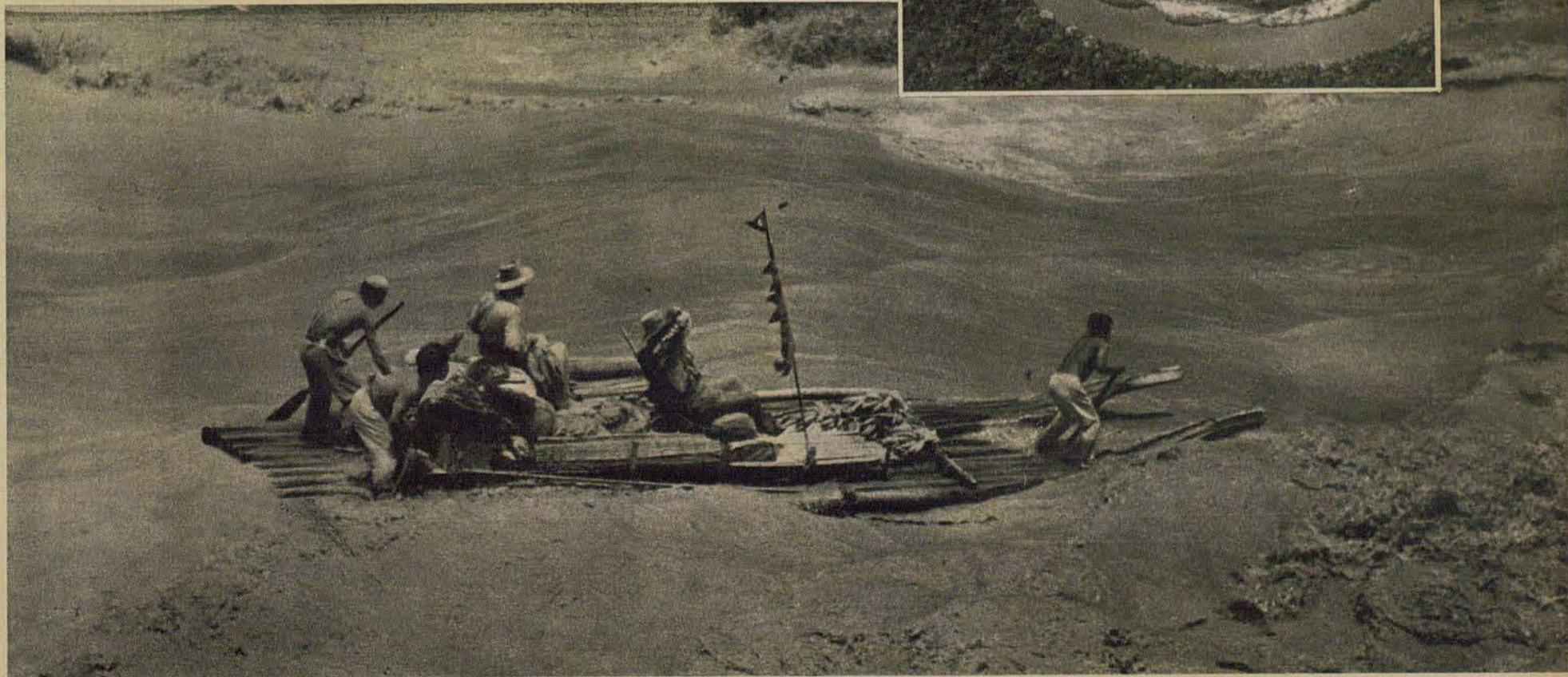
Une photographie de la forêt vierge en Bolivie septentrionale que l'explorateur allemand Hans Hellritz a prise du haut de son avion. D'une netteté surprenante, elle montre le changement continu qu'apporte le fleuve vivant dans un paysage qu'aucune main humaine n'a encore touché. Dans les courbes extérieures des virages, l'eau est sans cesse jetée contre la rive et commence à la caver. Sur la rive opposée, le fleuve amasse peu à peu du limon, du sable et des matières boueuses. D'abord, ce sont des roseaux et des broussailles qui commencent à y pousser, et puis des arbres: la forêt s'avance de plus en plus dans le fleuve, (voir les petites raies). Le lit du fleuve, autrefois large aux virages et où coulait une eau paresseuse, se rétrécit — le courant augmente



Un fleuve renonce aux détours

Deux virages extérieurs se sont lentement approchés l'un de l'autre. A présent — une grande crue en était la dernière cause — le fleuve enfonce facilement l'étroite bande de terre qui lie les deux parties de l'immense virage, et se lance tout droit en avant. L'ancien courant devient une lagune, un paradis des crocodiles

Un explorateur allemand traverse la Bolivie

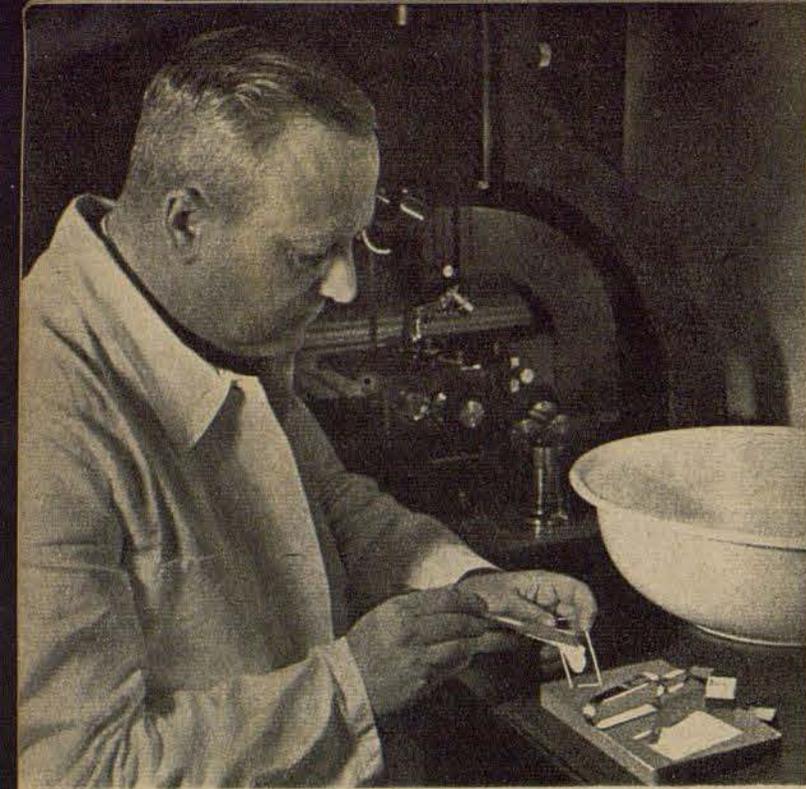


Suivant les traces d'Alexander von Humboldt:

dans un radeau primitif, l'explorateur Hans Hellritz traverse les rapides. Des sacs en caoutchouc contiennent ses bagages et son appareil d'enregistrement. A l'aide de cet appareil, Hans Hellritz a capté, jusqu'ici, les chansons et la langue des races à demi mortes d'un hémisphère

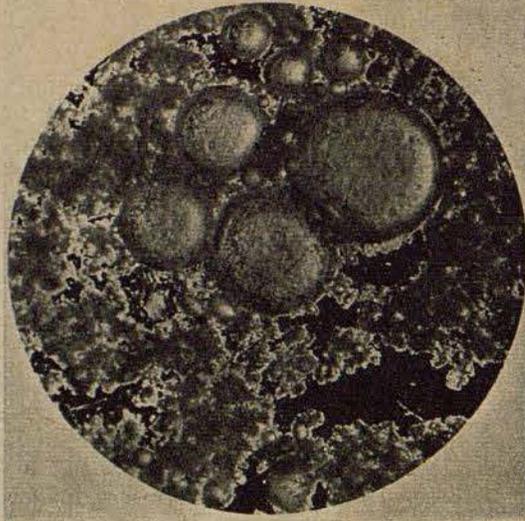
La blanchisseuse académique

L'économie ménagère



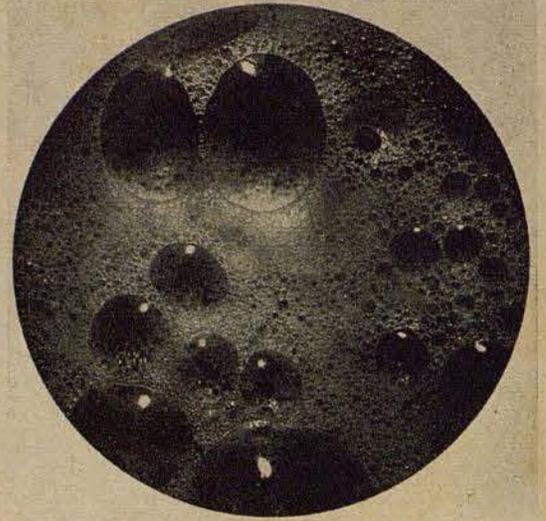
Une nouvelle lotion est examinée

Afin de déterminer l'effet le plus favorable de la nouvelle lotion, le « savant-ménager » la scrute à l'aide du microscope. Il examine la nouvelle lotion en ce qui concerne sa capacité d'adoucir l'eau « dure ». Par « eau dure »...



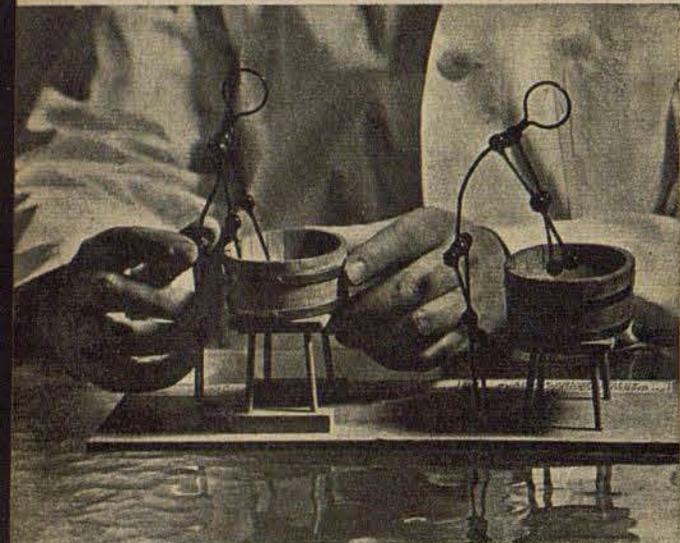
... on entend une eau calcaire

La chaux, qui fait de tout savon ordinaire un savon calcaire, est excessivement nuisible aux tissus. Elle forme des flocons insolubles dans les fibres de l'étoffe, ce qui la rend cassante



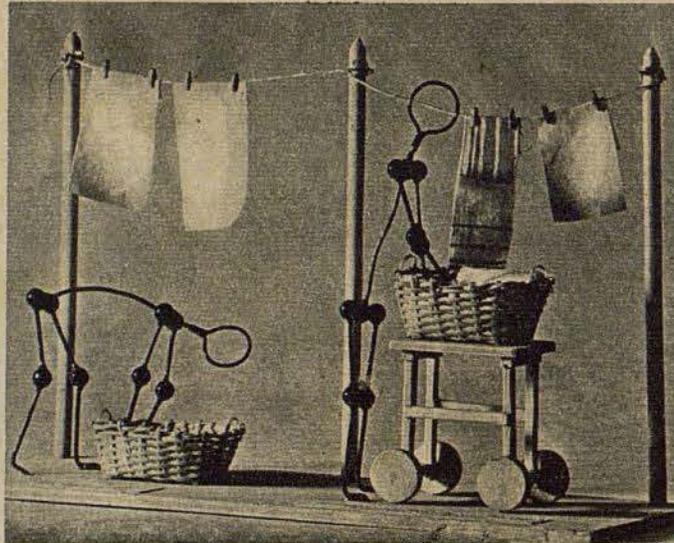
De l'eau dure, rendue douce,

devient eau mousseuse. Grâce à la nouvelle lotion, le savant-ménager a « changé » les sels calcaires et il les a neutralisés. La nouvelle lotion a donc fait ses preuves, comme le démontre le microscope



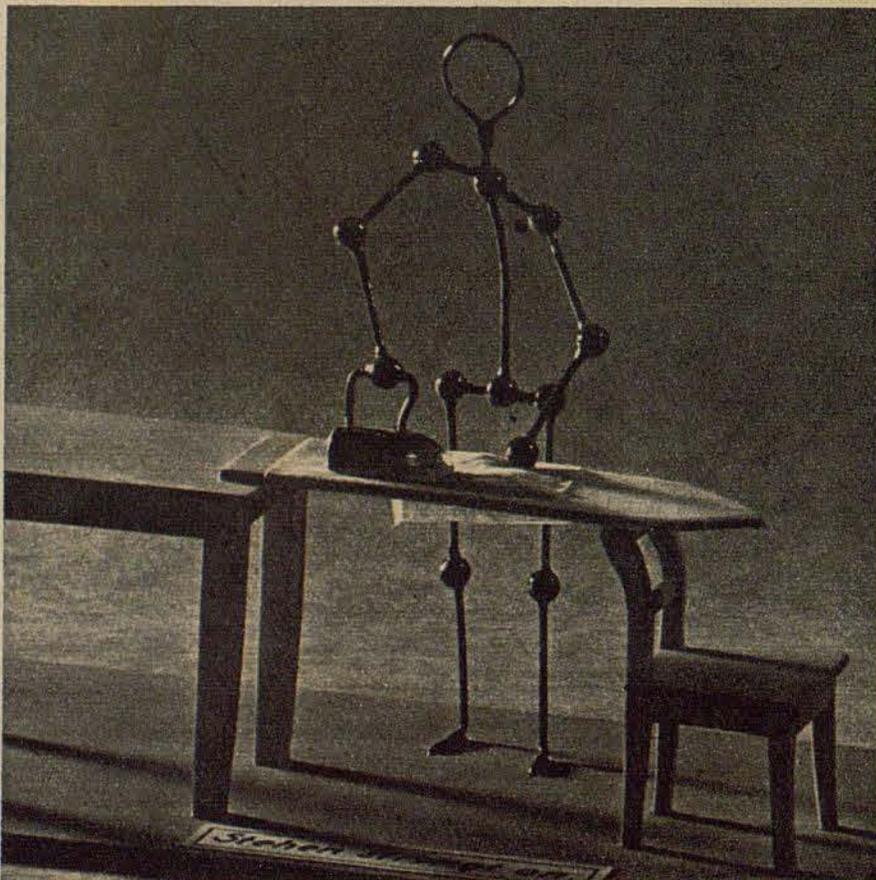
Le « savant-ménager » dit: « Economisez vos forces, même dans le ménage! »

Place donc le cuvier assez haut! Si non tu devras trop le baisser et tu auras mal au dos

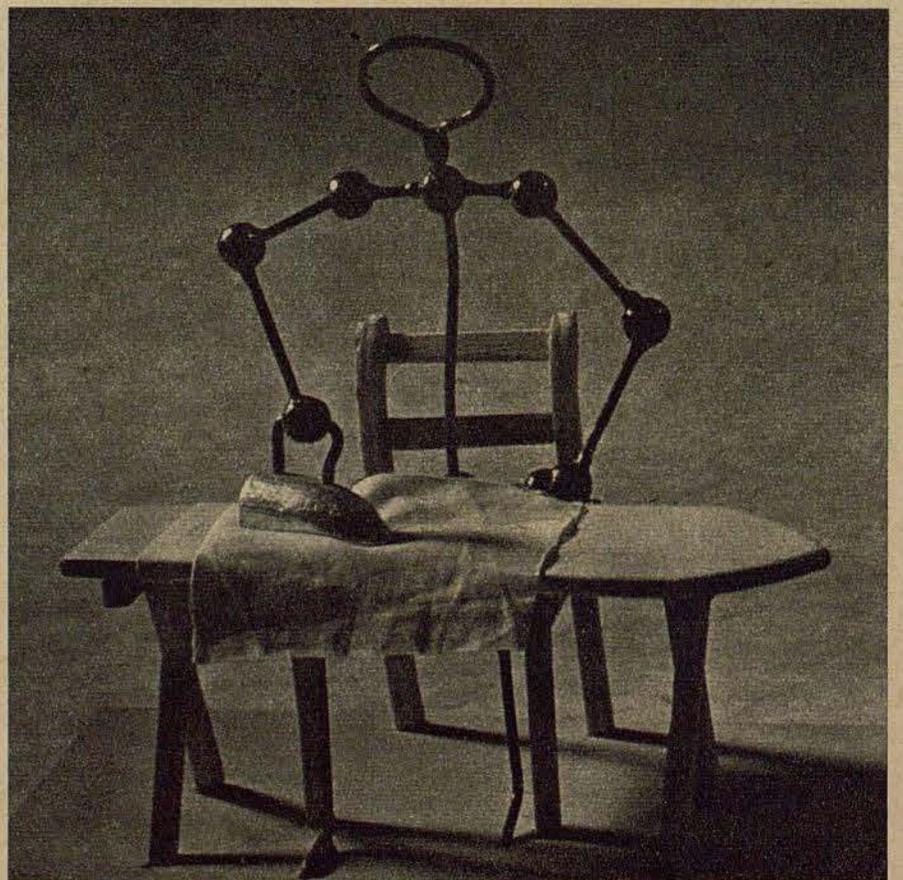


Encore une gymnastique superflue si, pour pendre le linge, vous posez votre corbeille par terre. Soulevez-la donc au lieu de la poser trop bas

Il existe un homme qui s'appelle lui-même la « blanchisseuse académique ». Il s'est mis dans la tête de venir à l'aide de toutes les ménagères du monde, afin de faciliter leur travail difficile. Jour par jour, des millions de femmes dépensent leurs forces à nettoyer leur appartement, à laver leur linge, à faire toutes les besognes qu'exige un ménage. C'est pour elles que notre expert en économie ménagère se casse la tête. Il examine les méthodes du travail et les simplifie, il scrute les moyens qui sont à la disposition de la ménagère dans sa profession difficile. Dans son laboratoire, il choisit les meilleurs, et prend soin de leur diffusion. Par ce procédé, il protège la ménagère contre



Pourquoi rester debout pour repasser, comme le font la plupart des ménagères?



Asseyez-vous plutôt, c'est bien plus confortable, si, auparavant, vous avez installé votre planche à repasser à une hauteur convenable

tout effort superflu, et en même temps il économise le bien de la communauté en empêchant, par exemple, la destruction du linge par de mauvaises lutions détersives.

Mais le souci principal de la «blanchisseuse académique» c'est de faciliter le dur travail quotidien de chaque ménagère. C'est la raison profonde de cette profession exceptionnelle.

Les enseignements d'Archimède servent de directives aux ménagères:

La ligne droite est le plus court chemin d'un point à l'autre. Frotter le parquet tous les matins, rien de mieux, mais quelle opportunité y a-t-il à faire accomplir au torchon des virages aussi compliqués? C'est, au contraire, le meilleur moyen de mettre de la poussière un peu partout et de gaspiller, en pure perte, des forces précieuses. Il vaut beaucoup mieux...

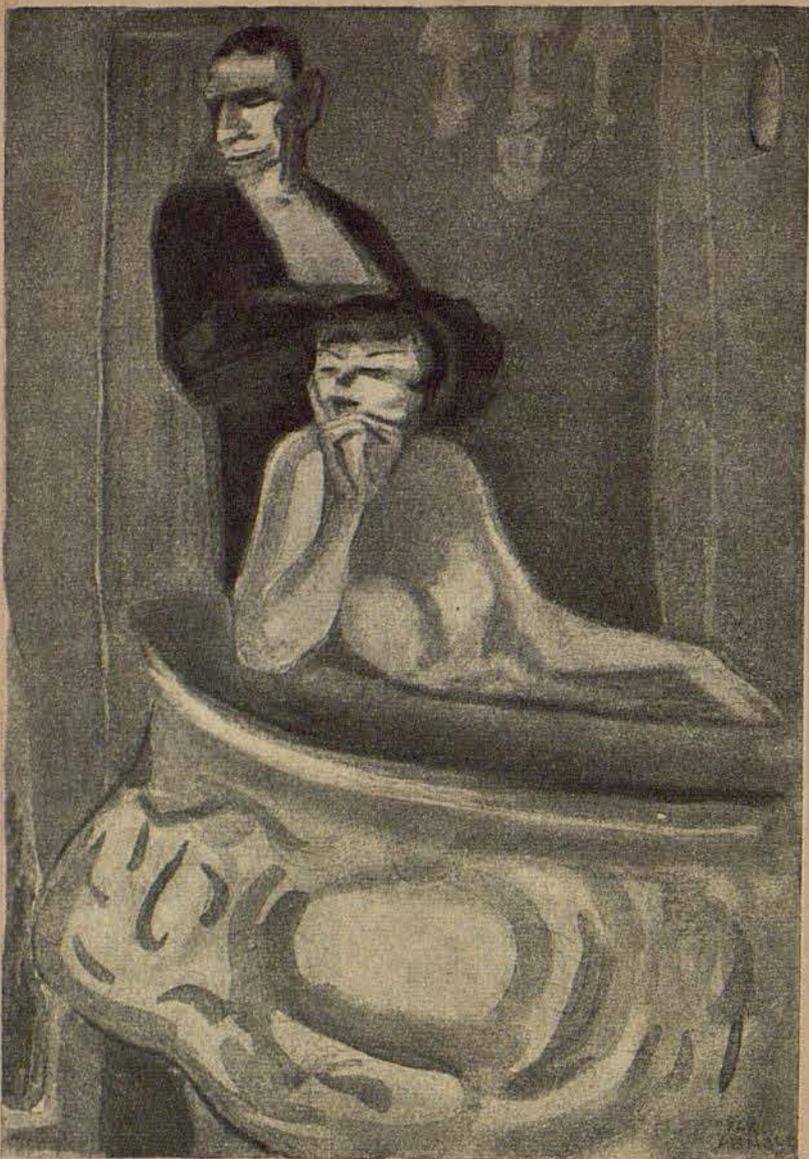


... s'en tenir aux principes de géométrie

Le tout est de travailler selon un système bien conçu, ce qui revient à frotter le parquet en ligne droite et de gauche à droite. On évite ainsi de le salir, et l'on économise ses forces. Tel est le conseil que nous donne la ménagère académique, et il est à sa place même si l'on recourt à un balai - brosse.

Une vie de dessinateur

«Signal» présente un grand caricaturiste allemand...



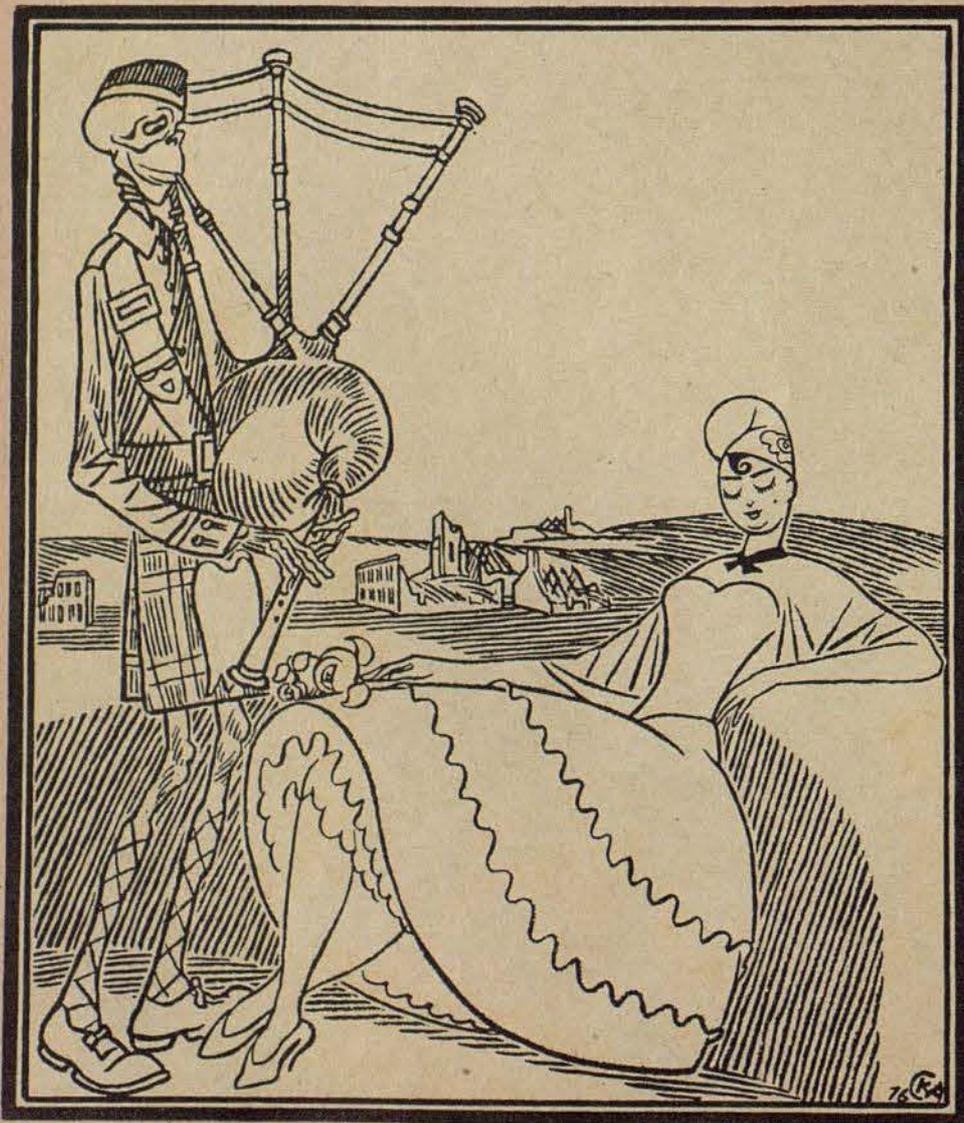
Au théâtre: «J'aurais tant voulu amener mes parents—mais la pièce est trop risquée!»

Un des premiers dessins de Karl Arnold, de 1910 environ. On y reconnaît beaucoup d'influences étrangères—mais déjà son talent personnel se révèle: la touche satirique

C'est à Munich, un jour d'été 1904. Une serviette gigantesque sous le bras, un jeune homme se promène le long de la Ludwigstrasse, en direction du journal satirique «Simplizissimus». Le jeune homme s'appelle Karl Arnold, nom alors tout à fait inconnu, et la serviette contient ses premières caricatures. Avec un sculpteur, il habitait un vaste studio, et quand, quelques jours plus tard, les deux artistes se demandèrent en vain comment ils pourraient calmer le propriétaire au sujet du loyer qui lui était dû depuis des mois déjà... ils entendirent un bruit venant de la boîte aux lettres. A ce bruit, le sculpteur, un occultiste fervent, leva solennellement l'index et dit: «Charles, mon enfant, c'est pour toi! Va donc chercher la nouvelle qui ne manquera pas d'importance pour toi!»—Il ne faisait que suivre, par ces mots, une intuition momentanée et balançait la tête comme un hibou. Charles s'approcha de la boîte aux lettres. Il y trouva une lettre l'informant qu'un de ces jours la rédaction attendait sa visite. «Un de ces jours!», gémit le sculpteur. «Un de ces jours!» s'écria Karl Arnold, qui saisit son chapeau et descendit en courant

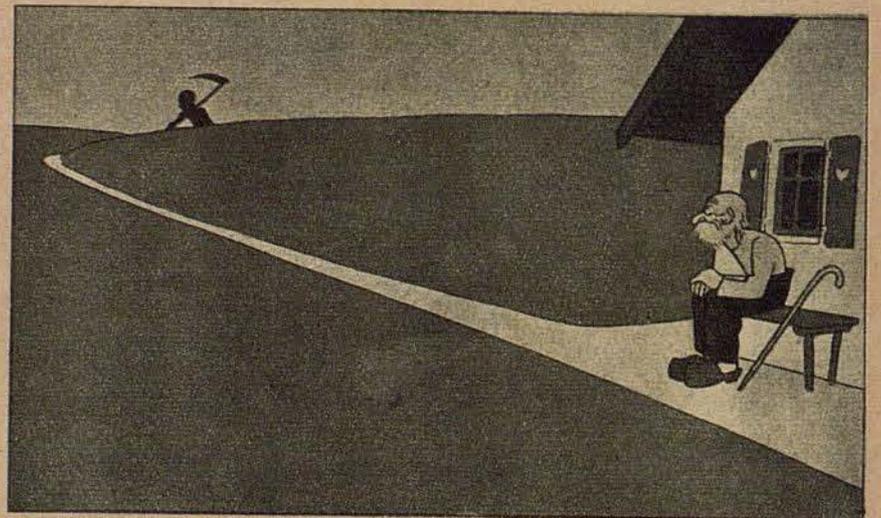
l'escalier. Mais le chemin était loin et le soleil brûlant. Il ralentit ses pas. Il arriva finalement à destination où il apprit que tous ses dessins avaient été acceptés — et en même temps on lui remit des honoraires de mille marks. Karl Arnold prit l'argent et rentra chez lui. Tout le long chemin du retour, il le fit à pied. Il avait faim, il faisait chaud — il avait mille marks dans la poche et il allait à pied! Il était tellement habitué à économiser, que tout le long du chemin il n'eut pas une seule fois l'idée qu'avec mille marks il pourrait au moins prendre un tram. De retour chez lui, il poussa un gros soupir! Puis, il se rendit chez le propriétaire de sa maison, lui tendit le portefeuille bien garni et payait la «bagatelle». Ensuite, il donna le portefeuille au sculpteur qui en fit autant. Ce petit incident montre Karl Arnold comme il a toujours été: un bon camarade.

Bientôt, ses dessins étaient en vogue partout. Tout de même, pendant les années suivantes, et jusqu'en 1914, son art tâtonnait, toujours à la recherche d'une expression nouvelle. La guerre éclata, il devint soldat et bientôt co-fondateur de la «Gazette Militaire de Lille». Il avait trouvé sa

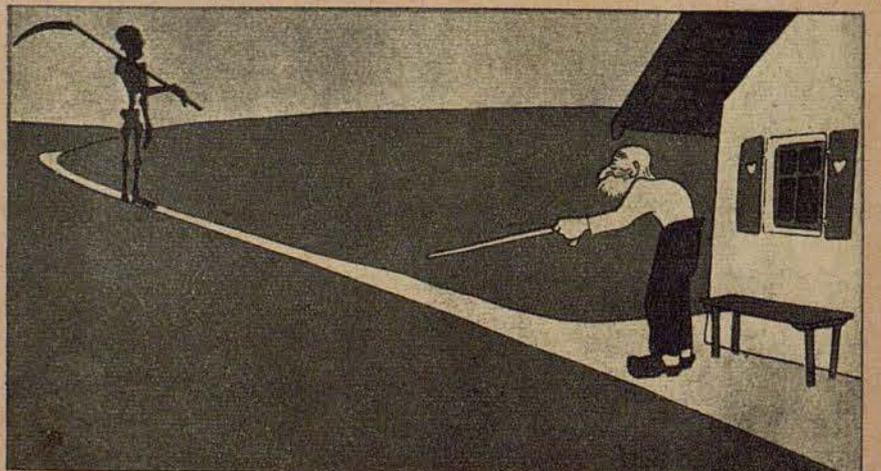


«Invitation à la danse»

«Marianne» se fait séduire par son allié anglais. Un dessin de 1916, de la «Gazette Militaire de Lille». Les dessins de Karl Arnold dans la «Gazette Militaire de Lille» sont des documents remarquables de l'époque. C'est au cours de ces années que se forma le Maître



La mort en Haute-Bavière: «Ah, tiens!... qu'est-ce que je vois? Le voilà qui arrive...»



... puisque tu es donc là, cousin, tu ne voudrais pas, d'abord, me laucher le pré?»

Cette feuille exprime tout le sang-froid ironique de l'âme bavaroise. On a raison de dire que le dessinateur est l'un des meilleurs observateurs de l'humour de l'Allemagne du Sud

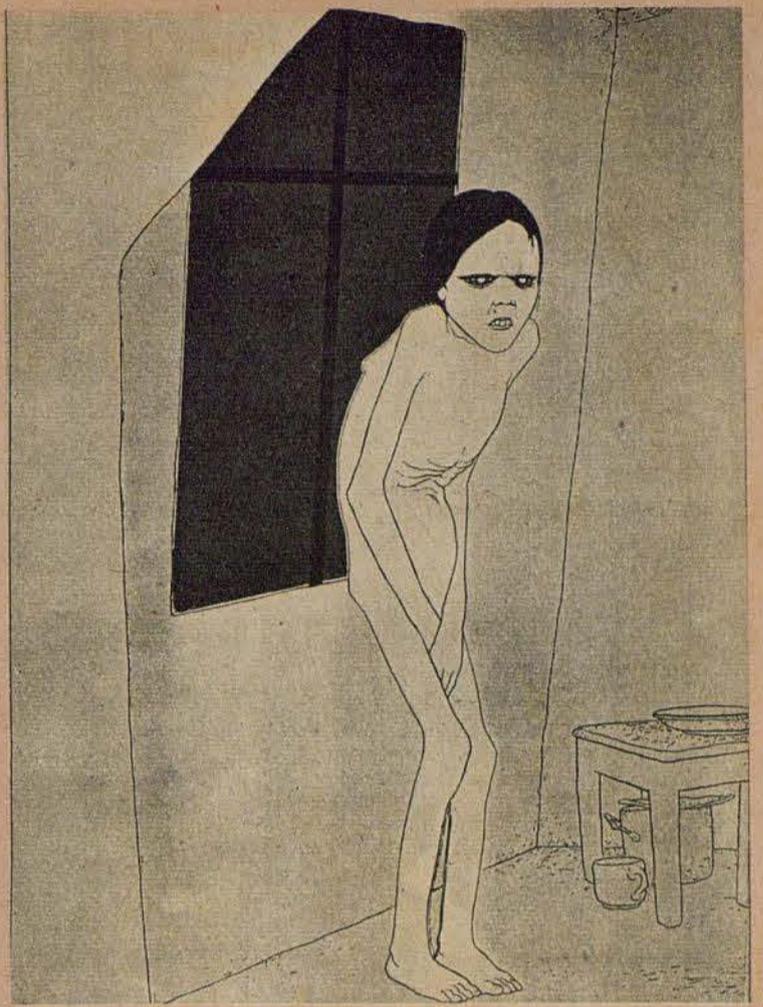


Le résultat: „Voilà, ce serait l'arbre — maintenant il doit nous porter beaucoup de fruits, tous les ans!”

Un dessin de l'année 1920 qui démontre d'une façon frappante la politique bornée de l'Entente à l'égard de l'Allemagne. Sur des feuilles innombrables, l'artiste a lutté d'une satire mordante contre l'esclavage d'un peuple de 80 millions au cœur de l'Europe

vraie vocation. Il se révéla maître de la satire politique. De ses observations amusantes, il retint d'une façon unique les événements de l'époque. Dans les années d'après-guerre, son ironie mordante lutta contre Versailles. Toute la misère de l'époque se reflète dans ses dessins.

Son art se distingue surtout par la concision des lignes. Aucun détail caractéristique n'est oublié, mais le tout est réduit à la dernière formule. Il faut ajouter qu'il crée lui-même les mots de ses dessins, ce qui explique leur harmonie. Karl Arnold vit à Munich. Selon sa déclaration, il est né deux fois. La première fois à Cobourg — et la seconde lors de son arrivée à Munich. Depuis, il est devenu un vrai Munichois, et la ville qui l'a si chaleureusement accueilli ne voudrait plus guère se passer de lui, comme il ne voudrait plus, lui, se passer d'elle.

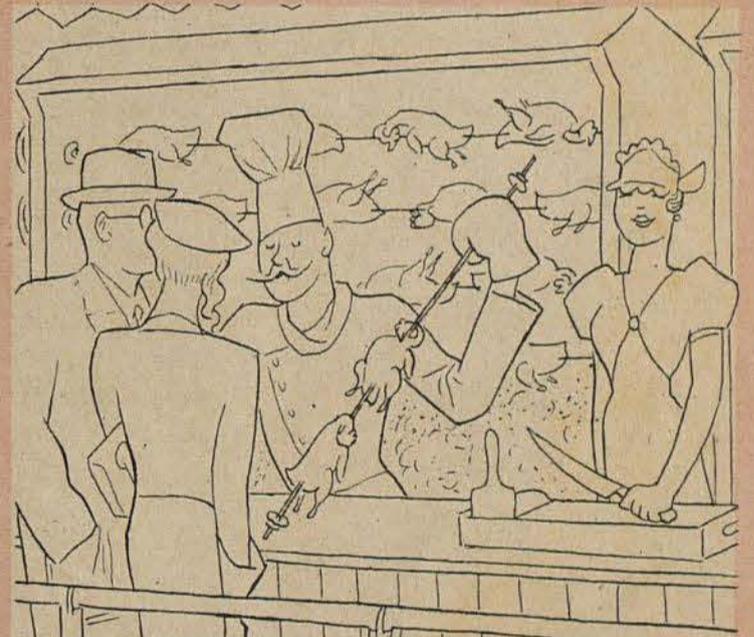


Le Traité de Versailles! "On m'a défendu d'aller à l'école — je suis sous-alimenté!"

Un document touchant du temps d'après-guerre. Le dessinateur est devenu un chroniqueur sans pitié. Il attire l'attention du public sur une des conséquences les plus terribles de Versailles, la misère des enfants



Carnaval des artistes munichois: "Mais — tu ne vas pas au bal comme ça, non?" — „Penses-tu! Je mettrai mon manteau pour prendre le tram!"



Rôtisserie de poulets à Munich. „Très bien, vous êtes Américain. Alors, dites donc à votre M. Ford que, chez nous, il n'y a pas seulement les autos qui sont fabriquées à la chaîne!"

Encore une feuille qui révèle le talent de retentir d'une forme concise l'abondance de forces chez les Allemands méridionaux. Le dessin à gauche n'est pas moins typique de l'art de Karl Arnold



A droite: un dessin de ces derniers jours: Churchill, le raté



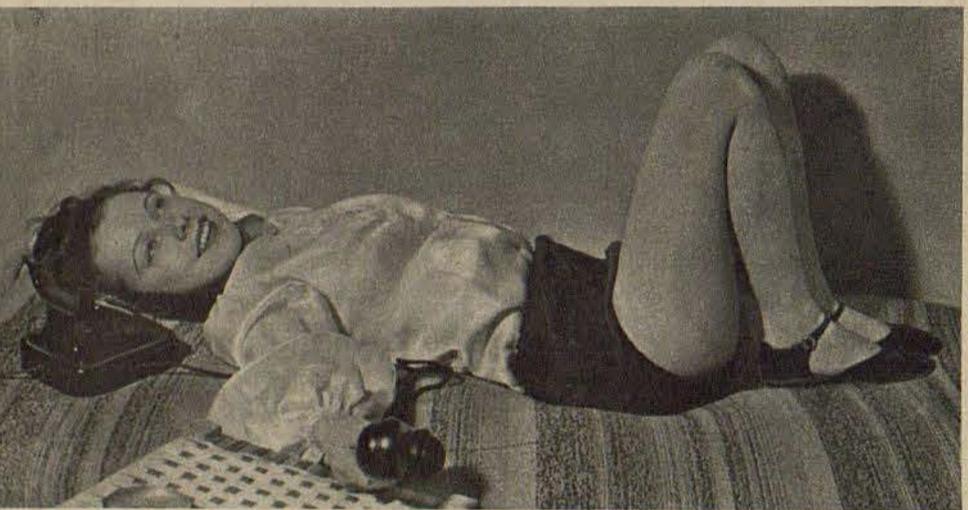
Dans un cahier d'étudiant il y a un numéro — un magnifique et mystérieux numéro de téléphone



Il appartient à l'heureux qui sera le premier à troubler une jeune existence...



...sait-il, avec combien de curiosité, une curiosité du nouveau, du jamais vécu, on attend sa voix...?



Il le sait bien. Et tout heureux, il rêve au bonheur de le revoir bientôt

„Allo, chéri —
à 5 heures et demie!”

Mais qu'y aura-t-il ensuite? Timide et effrayé, un petit chat mangera gâteau sur gâteau dans un petit café et en vérité, notre inconnu ne se révélera pas non plus au petit chat. Mais le souvenir le plus fort qu'on gardera de lui, ce sera peut-être la première et inconsciente application d'un rouge à lèvres



Suite de la page 33

On demande un assassin... Offre sous le chiffre...

A cinq ils se mettent à la besogne. Le jeune homme pâle, le Directeur général et trois employés. Et tous jettent sur le tas les offres de mariage. Durant un quart d'heure on n'entend que le froissement du papier. Puis le jeune homme pâle dit: «All right!» Il tient une lettre de la Great Moto Company. Contrat de dix ans à 80.000 dollars par an. Le directeur général pince les lèvres en parcourant la lettre que l'autre lui tend sans mot dire. Tous se taisent.

Dehors, la foule est déchaînée. Elle veut voir l'homme, objet de son attente. On ferme toutes les issues de la maison. Et sur la table les offres de mariage continuent de s'entasser. La meilleure indique 2 millions et demi de dot.

Le directeur général ouvre la 570^e lettre et lit:

«Concernant votre demande. Je me déclare prêt à vous tuer et pour 20 dollars, offre assez modeste, je pense, pour vous engager à l'accepter.»

signé: John Brown,
225, Boverlystreet.

Le jeune homme pâle lit la lettre et la déchire.

Les morceaux tombent à terre, suivis d'un bout de gomme sucé à fond. Alors le jeune homme pâle fixe le directeur général: «Et maintenant?»

«Contrat de dix ans et 85.000 dollars!»

Le nouveau chef de réclame tend la main au directeur général: «Yes, sir!». Celui-ci lui demande son nom, et sur la carte de visite que le jeune homme lui tend, il lit:

Herbert Whitehill

— Chef de publicité au Chicago Morning Post

Le directeur général sourit: «Well! 90.000 dollars!»

★

Whitehill se dirige alors vers le guichet le plus proche. Il tient en main l'offre de mariage de 2 millions et demi de dollars, fait établir la communication avec la jeune fille pour lui déclarer son amour et lui dire qu'il est prêt à brûler les 572 autres lettres.

Jusque-là tout allait bien. C'était une affaire de tout repos. Mais quand Whitehill fut sorti dans la rue, au moment où, impassible, il allumait son cigare au milieu de la foule surexcitée, c'est alors que se produisit le coup de théâtre. Un homme au poil roux, maigre et paraissant assez ému, barra le chemin au jeune homme pâle.

«Je m'appelle Brown. — Vingt dollars, sir, et je tire.» Le jeune homme pâle devient blême comme plâtre.

«Well!» gronda Brown et, levant le bras, il tira. Oui, simplement, il tira.

Les spectateurs hurlant se dispersèrent.

Cependant Whitehill était encore debout et sentait qu'il n'avait pas été touché. L'homme au poil roux souriait. Oui, il souriait, et remettant en poche le revolver, il tendit un chèque.

1500 dollars, lut Whitehill, pour une prise de vue.

Et tandis que l'homme au poil roux s'en allait vers la voiture où l'on apercevait les opérateurs, Whitehill calculait:

«3.401.500 dollars pour une petite annonce. Bonne idée pour la propagande du Chicago Morning Post. No, sir! —»



Wolfgang Schade



La pente est raide, mais les deux petites filles ne s'en soucient guère. Plusieurs fois déjà, elles y sont descendues toutes seules — maintenant, qu'elles ont trouvé une protection masculine, le danger sera beaucoup moins grand, et quelle sensation!



Quelle sensation, en effet! Une expérience que ces deux feront plus d'une fois encore. Mais, ni maintenant ni plus tard, cela ne pourra les empêcher de rechercher la «protection» des hommes. Et le garçon? Il jurera toujours que c'était la faute de l'autre côté — mais quel homme n'aime pas se laisser persuader?

Signal



Le lecteur le « mieux informé » du monde, orgueil des ploutocraties