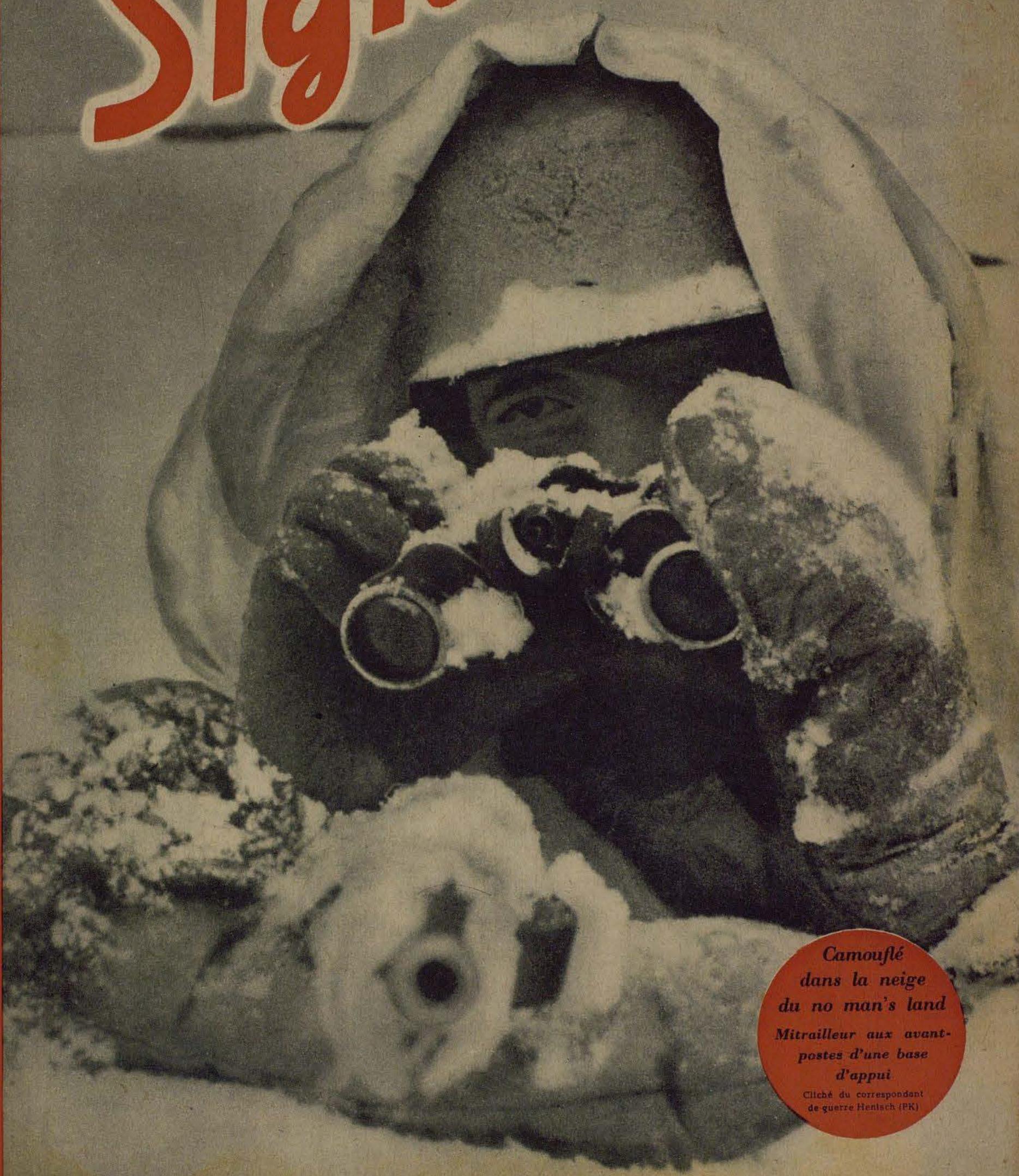


F N° 2
5 frs

2^e NUMERO DE JANVIER 1943

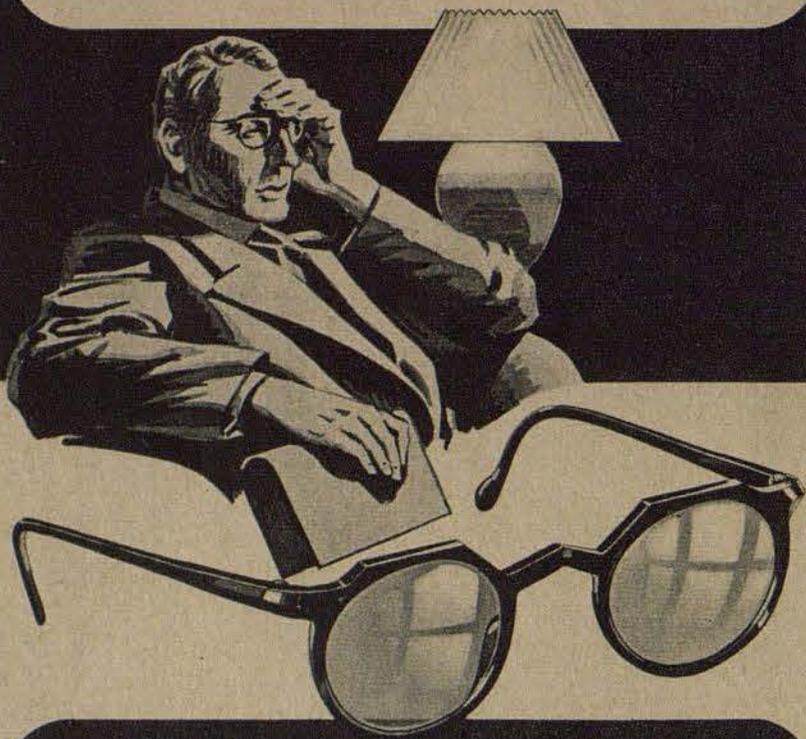
Belgique 3 fr. / Bohême-Moravie 4 Kr. / Bulgarie 5 leva / Croatie 6 kounas / Danemark 50 ore / Espagne 1,50 pes. / Finlande 4,50 mk. / France 5 fr. / Grèce 150 drachmes / Hongrie 40 fillét, / Italie 3 lire / Norvège 50 ore. / Pays-Bas 25 cents / Portugal 2 esc. / Roumanie 20 lei / Serbie 6 dinars / Suède 55 ore. / Suisse 50 centimes / Slovaquie 3 cour. / Turquie 20 kuruş / Styrie méridionale, Marche de l'Est 40 Pf.

Signal



Camouflé
dans la neige
du no man's land
Mitrailleur aux avant-
postes d'une base
d'appui
Cliché du correspondant
de guerre Henisch (PK)

Rend agréable la lumière artificielle



ZEISS
Uro-Punktal

CARL ZEISS
JENA

Livraison par tous les magasins d'optique

« Aujourd'hui,

L'EUROPE UNIFIEE

ne peut être que le résultat d'une victoire allemande » (Nineteenth Century)

L'Angleterre ne veut pas...

Jamais, dans son histoire, l'Angleterre n'a autant réfléchi à l'avenir de l'Europe que depuis que son rôle sur le continent européen est terminé. Seulement, comme elle ne veut rien créer de nouveau, mais préserver l'éternel « statu quo », elle n'offre que ses vieilles idées. De son île, elle envisage avec le plus grand malaise le début du nouvel ordre et l'orée de l'unification continentale. Elle persiste à préconiser l'ancienne idée de l'équilibre européen. Or, le leader de « Nineteenth Century », périodique très considéré en Angleterre, écrit : « Une union européenne est incompatible avec l'état de l'équilibre. » Et l'article poursuit : « L'Angleterre fait partie de l'Europe, sans se trouver en Europe. Grâce à sa situation insulaire, elle est au-dessus de tous les conflits continentaux... Chaque fois que l'équilibre européen est menacé, l'Angleterre est menacée. Le maintien de l'équilibre n'est pas dû à un sentiment altruiste de l'Angleterre : c'est une question de vie ou de mort pour son commerce et pour sa sécurité. Le maintien de l'équilibre demande une politique extérieure absolument pragmatique, ne tenant compte ni des idéaux, ni des sympathies, ni des antipathies. » Le cas de la France et celui de l'Union soviétique sont, dans cette guerre, des exemples frappants de la manière pragmatique, c'est-à-dire du point de vue uniquement utilitaire, sous lequel l'Angleterre conduit sa politique extérieure.

L'Union soviétique voudrait bien...

Depuis que le facteur France a disparu dans le calcul de la politique anglaise de l'équilibre, et depuis qu'il n'y a plus de puissance sur le continent qui puisse se mesurer avec l'Allemagne, bref depuis qu'une influence sur l'Europe n'est possible qu'à l'aide d'une puissance extracontinentale, l'Angleterre a fait des Soviets ses alliés contre l'Europe. Or, les bolcheviks voudraient bien aussi s'assurer la suprématie sur le continent, et ils l'ont fait reconnaître dans les clauses secrètes de leur traité d'alliance avec l'Angleterre. On ne devrait pas se méprendre, même en Angleterre, sur le fait que l'Union soviétique suit une politique pour le moins aussi pragmatique que celle de la Grande-Bretagne, et que l'U.R.S.S. ne saurait se contenter du rôle d'utilité qu'on lui assigne. Le bolchevisme est plus agressif que l'Angleterre ne le souhaite. Il serait naïf de croire que les Soviets, ayant réussi à faire irruption en Europe, s'arrêteraient sur une frontière quelconque, en Roumanie, en Finlande ou en Suède, sur le Rhin ou sur le lac Léman. Le bolchevisme

essaierait de dominer le continent entier, et ce serait la fin de l'Europe et de sa civilisation.

L'intérêt traditionnel de l'Angleterre, son art d'opposer les puissances les unes aux autres, est devenu, pour chaque peuple européen, une menace plus terrible depuis qu'elle a lié sa politique à celle de l'Union soviétique. On ne saurait douter de ce que le bolchevisme ferait de l'Europe s'il y atteignait une position primordiale.

Seule, l'Allemagne peut...

Même en Angleterre, on ne conteste pas que, dans l'espace appelé l'Europe continentale, et dont l'Union soviétique ne fait plus partie, l'Allemagne seule est capable de prendre, dans l'avenir, la direction. « Dans l'état actuel des choses, dit encore l'article déjà cité de « Nineteenth Century », l'Europe unifiée ne peut être le résultat que d'une victoire allemande. » Il poursuit : « Ce serait, en effet, le moyen le plus sûr d'édifier une Union européenne, si l'Angleterre perdait la guerre. Au cours de la dernière guerre, comme dans celle-ci, l'Allemagne a prouvé qu'elle était, et de loin, la plus forte puissance d'Europe... Elle le doit au chiffre supérieur de sa population, à ses qualités militaires, à son courage, à ses dons scientifiques, à ses qualités d'organisation, à sa discipline civile et militaire, et à sa position géographique qui lui assure d'importants avantages stratégiques. »

Ce n'est qu'une Allemagne forte et, avec elle, une Europe forte qui peuvent arrêter à l'est le bolchevisme qui a déjà commencé de donner l'assaut au continent. C'est là une constatation désormais banale. Quand, au début de la guerre, l'Allemagne fut engagée à l'ouest, les mains liées par son traité avec la Russie soviétique, celle-ci, aussitôt, attaqua l'Europe, assaillit la Finlande, occupa les Etats baltes, la Bessarabie et la Bukovine du Nord, et les bolchevise. L'Angleterre laissa faire. Les prétentions de Molotov, lors de sa visite à Berlin en 1940, dévoilèrent sans équivoque les plans d'agression ultérieure des bolcheviks. De grandes parties de l'Europe devaient être livrées à l'attaque soviétique avec l'assentiment de l'Allemagne. Le Reich rejeta ces exigences. Par contre, l'Angleterre les approuva. Par son traité d'alliance avec l'Union soviétique, elle veut, une fois de plus, refaire en Europe, si possible, une politique non européenne, mais anglaise, une politique « pragmatique », avec l'aide des Soviets. Mais, les promesses de l'Angleterre à l'Union soviétique sont toutes théoriques, car l'Allemagne protégera le continent de la politique anglaise, aussi bien que de l'assaut bolcheviste.



AUTO UNION

AUTOMOBILES, MOTOCYCLETTES, MOTEURS



COMBATTANTS DANS LES FONDS
CHAUFFEURS D'UN NAVIRE DE GUERRE ALLEMAND
Cliché du correspondant de guerre Kröncke (PK)

LA BATAILLE DES HEURES DE TRAVAIL

Il est dans l'esprit de la guerre totale d'utiliser les forces entières de la nation pour le salut commun. Les uns forgent les armes, les autres les manient. Et ceux-là mêmes qui semblent avoir conservé leur activité pacifique n'en participent pas moins à la conduite de la guerre, soit en assurant le ravitaillement en denrées alimentaires, soit en concourant à la bonne marche des mille rouages essentiels à la vie collective.

Les Etats-Unis peuvent-ils produire plus que leurs adversaires? En d'autres termes, sont-ils en mesure, par la masse de leurs matières premières et de leur production, d'écraser leurs ennemis sous la supériorité du matériel? Ils affirment que oui. «Signal» étudie la question en un calcul objectif qu'il offre à la réflexion de ses lecteurs.

Le besoin en hommes

POUR faire la guerre, il faut des hommes. D'abord, des combattants. Ensuite, des travailleurs chargés de les approvisionner en armes et

munitions, et de fournir la population entière de nourriture et de vêtements. L'activité de la nation dans la guerre totale se répartit en cinq grandes branches :

1. L'armée, support des opérations

1/1,6 La représentation graphique de cette page montre l'état actuel de la bataille des heures de travail entre les puissances de l'Axe et les Etats-Unis. L'exemple choisi est celui de la valeur de combat de 5 chars (à gauche) que l'Axe veut engager (en bas). La main-d'œuvre incorporée dans ces 5 chars arrive en totalité jusqu'au front, car aucune perte de matériel n'est à craindre. Si les U.S.A. désirent leur opposer une force combattive identique, il leur faut construire 8 chars; 1^o parce que l'efficacité des blindés de l'Axe est supérieure à celle des chars américains; 2^o parce que le transport de 8 chars à travers l'Atlantique ne peut s'effectuer sans au moins la perte de l'un d'entre eux. Les dépenses respectives de main-d'œuvre pour équilibrer le secteur sont donc entre elles comme les chiffres 5 et 8, ou 1/1,6. C'est-à-dire que, pour le même rendement, les U.S.A. doivent dépenser 60% de plus d'heures de travail que les puissances de l'Axe. L'avantage de l'Axe est encore plus sensible si l'on tient compte de la main-d'œuvre nécessaire au transport de ces chars jusqu'au front.

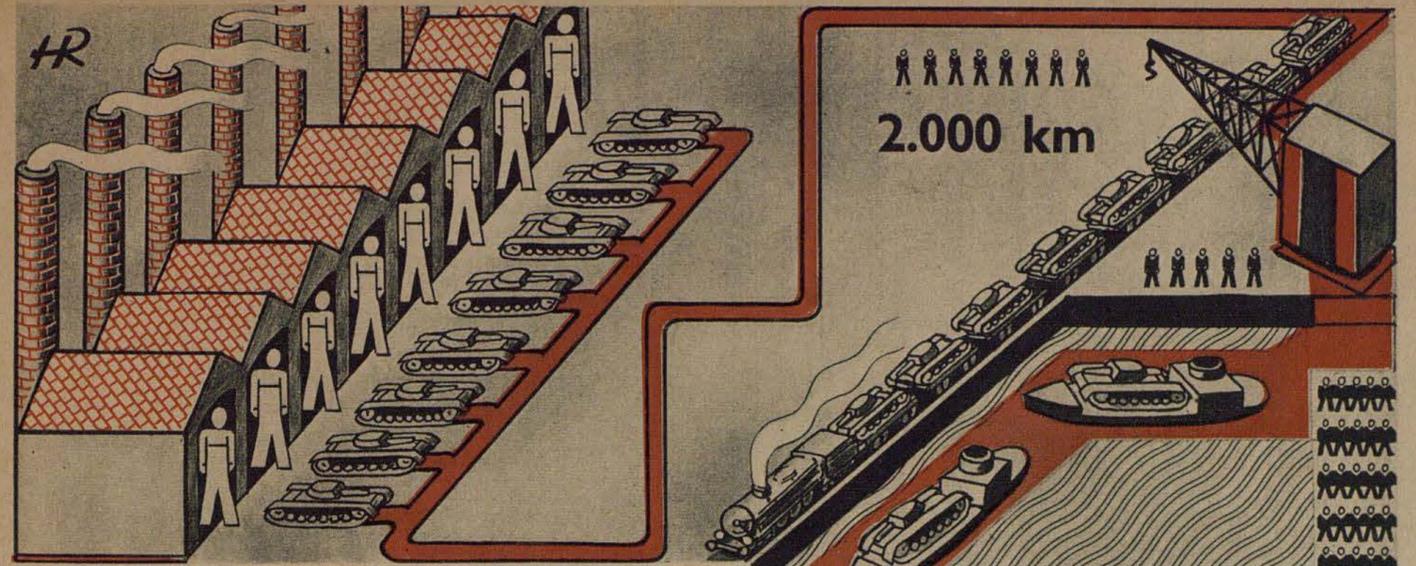
militaires. — Son domaine ne se limite pas aux combattants du front, il s'étend aux services de l'arrière, aux réserves, à l'administration, etc. Le besoin des armées en hommes est fonction des opérations; il devient vite énorme lorsque, comme dans la guerre actuelle, les opérations s'étendent sur d'immenses espaces.

2. L'armement. — Il comprend la fabrication des armes, des munitions, et d'une multitude d'outils et d'instruments divers. Sans oublier les moyens de transport ni l'équipement des combattants. Les besoins de l'armée en matériel dépendent de l'ampleur et de la durée des opérations, mais ils doivent toujours être surestimés.

3. Les transports pour l'armée et l'armement. — Si la guerre s'étend sur de vastes espaces, la main-d'œuvre affectée aux transports prend une importance particulière dans le cadre général de la conduite de la guerre. Les principales activités des transports sont la fourniture continue de renforts aux troupes combattantes et l'approvisionnement en matières premières et en machines de l'industrie d'armement.

4. Le ravitaillement, chargé de la production des denrées alimentaires et de leur répartition à la population entière, y compris l'armée. — Le besoin de main-d'œuvre dans ce secteur n'est pas inférieur à celui du temps de paix.

5. Le maintien des rouages essentiels à la vie de la nation. — Ceux qui ne sont plus d'âge à combattre, comme ceux qui sont encore trop jeunes pour participer à la lutte, doivent être nourris, gardés ou éduqués. Un certain nombre d'hommes leur sont nécessairement affectés, qui coopèrent ainsi, indirectement, à la conduite de la guerre. Enfin, les biens matériels et spirituels de la nation doivent être préservés pour retrouver leur rôle dès la paix venue.

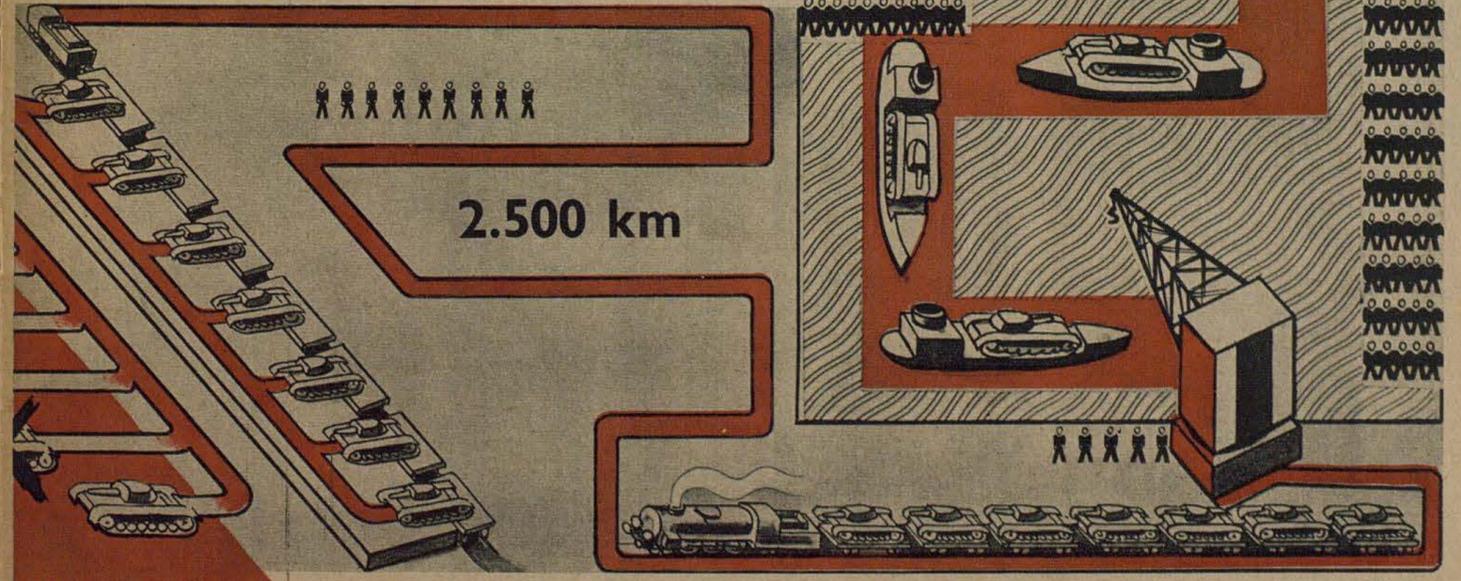
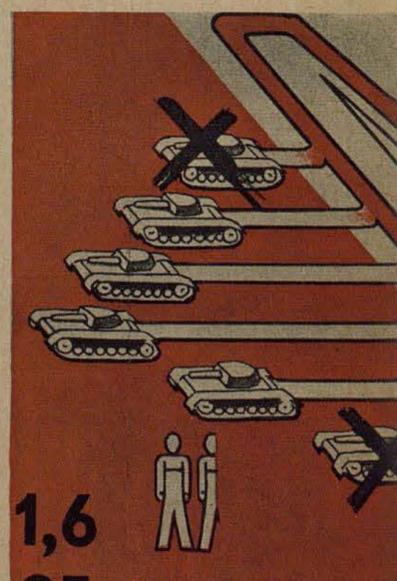
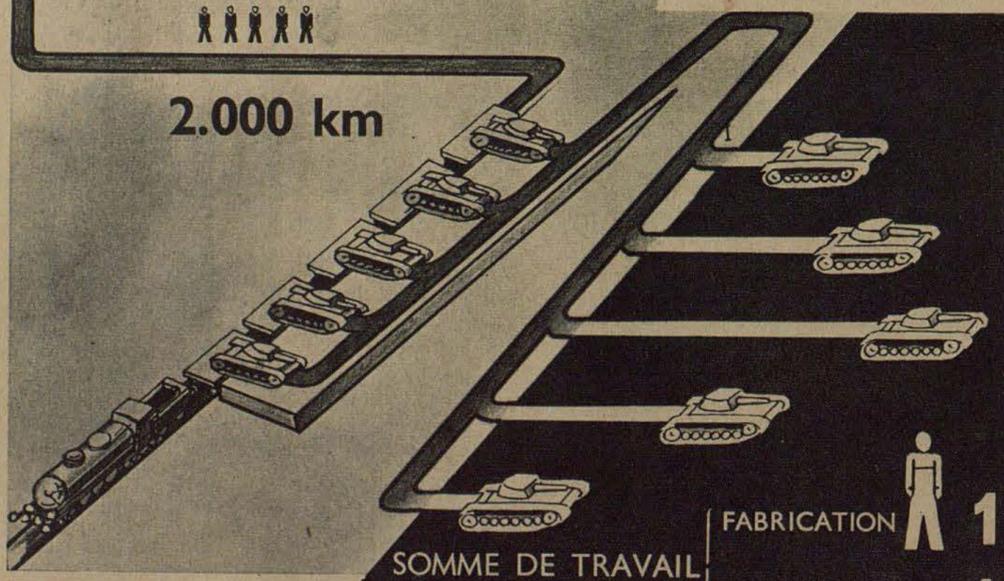
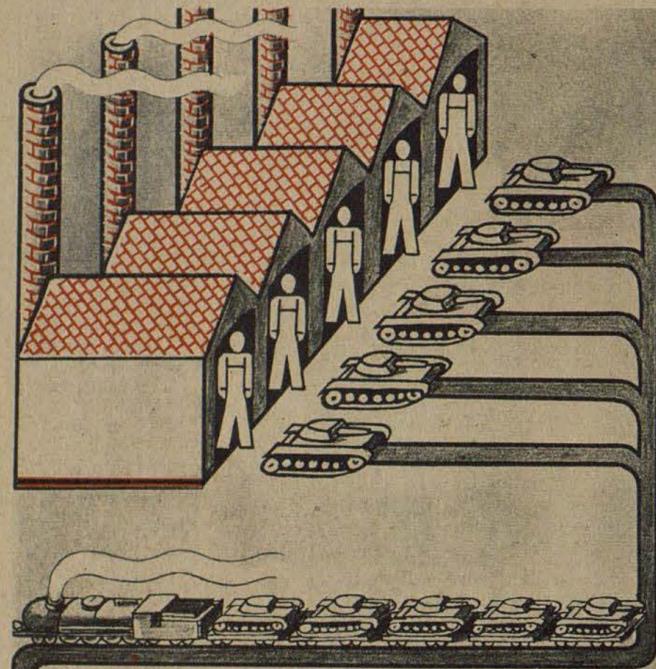


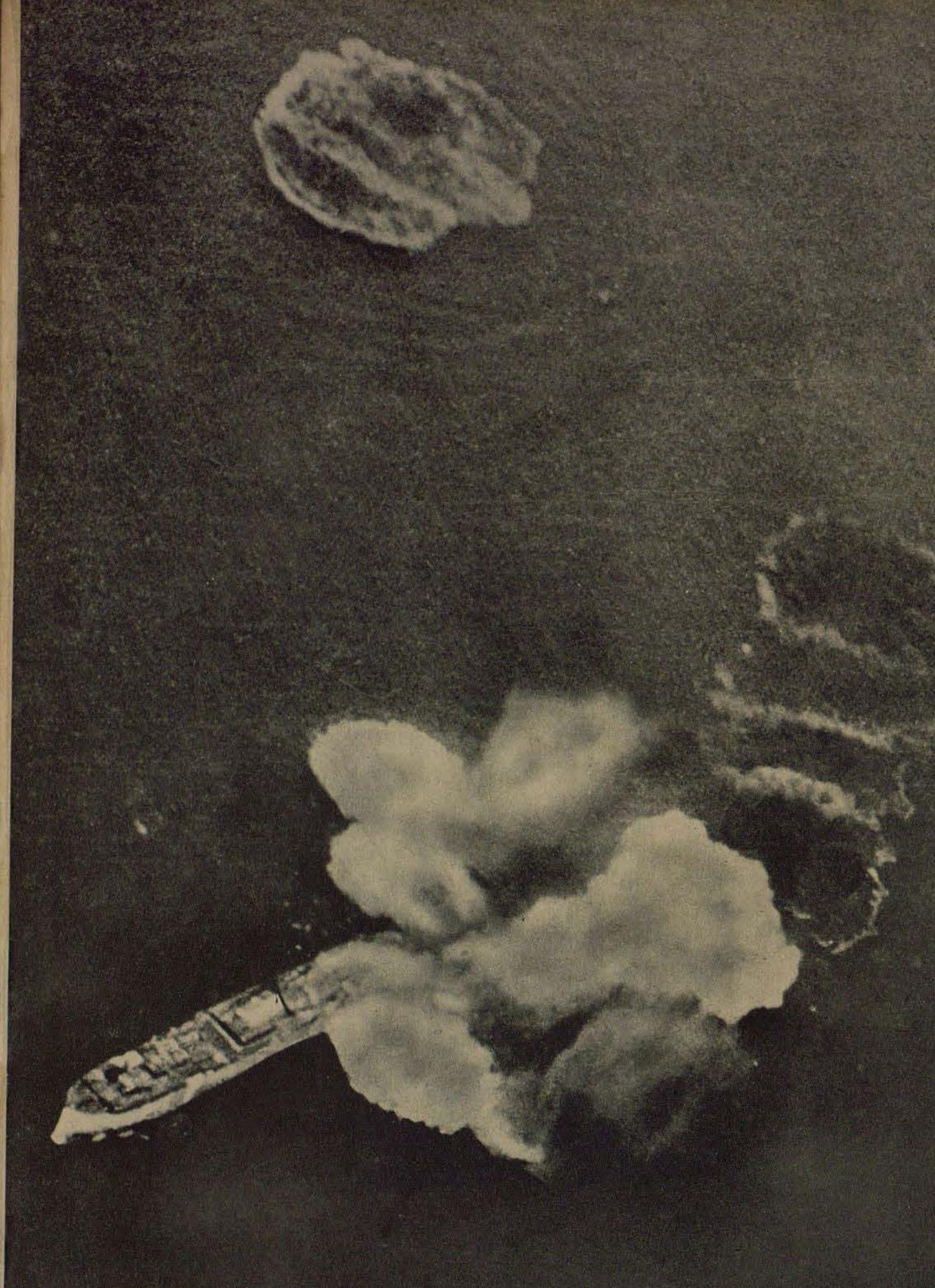
Combattants ou ouvriers d'armement.

Le nombre d'hommes à qui leur âge ne permet pas de prendre une part active aux combats ou à la production d'armement est déterminé par la nature. En outre, le ravitaillement en denrées alimentaires et le fonctionnement des rouages de la nation demandent un minimum de main-d'œuvre, au-dessous duquel il n'est pas possible de descendre. Enfin, la masse d'hommes disponibles pour l'armée et l'armement doit être judicieusement répartie entre ces deux secteurs, sans oublier les transports. Déterminer entre eux la proportion optimale est l'un des problèmes les plus ardues du haut commandement. Ce serait une même erreur d'entretenir plus de soldats qu'il n'en peut être armé, ou de produire plus d'armes qu'il n'en peut être utilisé.

A qui revient la primauté : au soldat ou à l'ouvrier d'armement? Tous deux ont, en vérité, la même importance. Des hommes sans armes ne peuvent se battre; des armes seules sont sans valeur. Déjà, apparaît l'absurdité de la thèse américaine, prétendant obtenir la victoire simplement en produisant plus que l'adversaire, puisque le nombre des combattants limite la pro-

1/85 La distance à couvrir pour transporter les 5 chars de l'Axe sur le front est en moyenne de 2.000 kilomètres. La main-d'œuvre nécessaire est représentée par 5 unités (les 5 silhouettes en noir). En regard, les U.S.A. ont besoin de 8 unités analogues pour amener leurs 8 chars au port d'embarquement, distant en moyenne de 2.000 kilomètres du lieu de fabrication (en haut à droite); de 5 unités pour la manutention dans ce port; de 150 pour le transport sur mer: équipage, protection du convoi, patrouilleurs, météo, service de renseignements, etc; de 250 unités pour la construction de nouveaux cargos compensant la perte de ceux qui ont été coulés en cours de route; d'encore 5 unités pour la manutention au port de débarquement; et enfin, de 9 unités pour le transport terrestre de chars jusqu'au front, sur un parcours de 2.500 kilomètres en moyenne. Soit, au total 427 unités. A rendement égal, la dépense de main-d'œuvre nécessaire pour assurer le transport jusqu'aux lignes apparaît donc comme suit: 5 unités contre 427, soit 1/85 à l'avantage de l'Axe.





Heures de travail volatilisées. Un des innombrables documents photographiques qui pourraient illustrer « la bataille des heures de travail ». Cliché du correspondant de guerre lieutenant Benno Wundshammer (PK)

duction des armes et inversement.

Aucune règle fixe ne détermine la répartition opportune des hommes entre l'armée et l'armement. De nombreux facteurs entrent en jeu : la situation stratégique générale, les opérations projetées, la qualité des armes, et peut-être surtout les dispositions prises par l'adversaire.

La nécessité d'une judicieuse répartition des tâches en temps de guerre illustre ce fait que la guerre moderne est étroitement liée aux lois économiques. Plus faible est la dépense de travail pour produire les armes et les munitions indispensables, et plus élevé sera le nombre de combattants disponibles pour le front. La valeur des

heures de travail en est accrue d'autant. Elle est en rapport direct avec le nombre des troupes dont dispose le chef de guerre pour mener ses batailles.

La qualité des armes économise des heures de travail

Dans la guerre actuelle, l'Allemagne a attaché une importance décisive à la valeur de ses armes. Les diverses batailles ont, jusqu'ici, démontré que le soldat allemand possède les meilleures. L'adversaire entre-t-il en action avec des chars de qualité ? Il trouve aussitôt en face de lui des armes anti-chars d'une efficacité correspondante. Arrive-t-il à perfectionner ses armes

antisous-marines qu'entre temps la technique allemande aura réalisé de nouveaux progrès, permettant à ses sous-marins de déjouer le péril.

Il peut apparaître, à première vue, que les efforts considérables tendant à obtenir la suprématie dans le domaine de la technique d'armement entraînent une dépense disproportionnée de main-d'œuvre. Mais il arrive fréquemment que le travail supplémentaire exigé par la qualité des armes soit en grande partie évité, grâce à une amélioration technique, et qu'au surplus il soit largement compensé par la fabrication de milliers ou de millions de pièces.

En fin de compte, les armes de

qualité coûtent moins d'heures de travail que les armes médiocres. Par exemple, la mitrailleuse allemande à tir rapide, grâce à sa puissance de feu, est deux fois plus efficace que la mitrailleuse à tir normal de la production soviétique. Pour arriver à égalité de puissance de feu, les Soviétiques doivent, en conséquence, dépenser environ deux fois plus d'heures de travail à la fabrication de mitrailleuses et affecter ensuite à leur manquement le double de servants.

Autre exemple : la supériorité des instruments d'optique et des appareils de réglage du tir de l'artillerie allemande entraîne cet avantage d'exiger une dépense de munitions moindre que celle de l'ennemi pour la destruction d'un objectif donné. La découverte et la fabrication de tels instruments ont pu coûter des milliers d'heures de travail de plus que celles d'appareils médiocres. Mais cette dépense supplémentaire économise, du même coup, les millions d'heures qui auraient été consacrées à une plus forte production de munitions nécessitée par un mauvais réglage de tir.

La longueur des transports alourdit le bilan des heures de travail

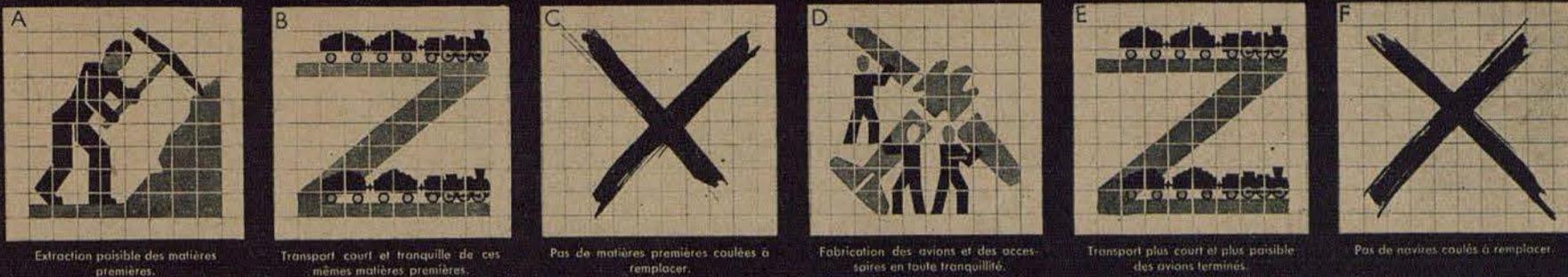
Pour obtenir un bon bilan de la main-d'œuvre affectée à l'industrie d'armement, il est essentiel que le lieu de production du matériel soit proche de celui de son utilisation, c'est-à-dire pas trop éloigné du front.

Les transports militaires n'avaient jamais joué, dans le passé, un rôle comparable à celui qu'ils ont, aujourd'hui, dans la guerre moderne. Les nombreuses armes techniques, leur usure rapide et le gigantesque accroissement de la consommation des munitions exigent pour leur transport un nombre d'hommes insoupçonné jusqu'ici. L'idéal serait que les fabriques d'armes et de munitions pussent suivre les troupes combattantes. Toutes choses égales d'ailleurs, les puissances de l'Axe se trouvent, à cet égard, dans une situation privilégiée. Leur industrie de guerre, bien centrale, peut ravitailler les divers fronts par les voies les plus courtes. Leurs moyens de transport : chemins de fer, navigation fluviale et côtière, sont presque totalement hors de portée des attaques ennemies, et la dépense de temps et d'heures de travail est relativement faible.

Les adversaires de l'Axe se trouvent, ici, dans une situation beaucoup plus mauvaise, particulièrement en ce qui concerne les livraisons des Etats-Unis. Toutes les communications avec les fronts importants sont extrêmement longues et soumises aux attaques des sous-marins. Les nombreuses routes maritimes que la Grande-Bretagne et les U.S.A. doivent entretenir pour le ravitaillement de leurs fronts demandent, en tout cas, une main-d'œuvre et, par conséquent, un nombre d'heures de travail beaucoup plus considérable que ce n'est le cas pour les puissances de l'Axe.

Il en est de même pour l'approvisionnement de l'industrie d'armement en matières premières. En Europe, les matières premières indispensables à la conduite de la guerre se trouvent toutes à proximité les unes des autres, surtout depuis que certains matériaux faisant défaut ont pu être produits synthétiquement. Le charbon, par exemple, est à côté du minerai de fer et n'a pas à être transporté, comme en U.R.S.S., à travers tout un continent, jusqu'aux usines métallurgiques. De même, la bauxite, nécessaire aux alliages d'aluminium utilisés dans la construction aéronautique, se trouve, en Europe, à distance raisonnable des usines d'aluminium, tandis que les

PUISSANCES DE L'AXE



A Extraction possible des matières premières.

B Transport court et tranquille de ces mêmes matières premières.

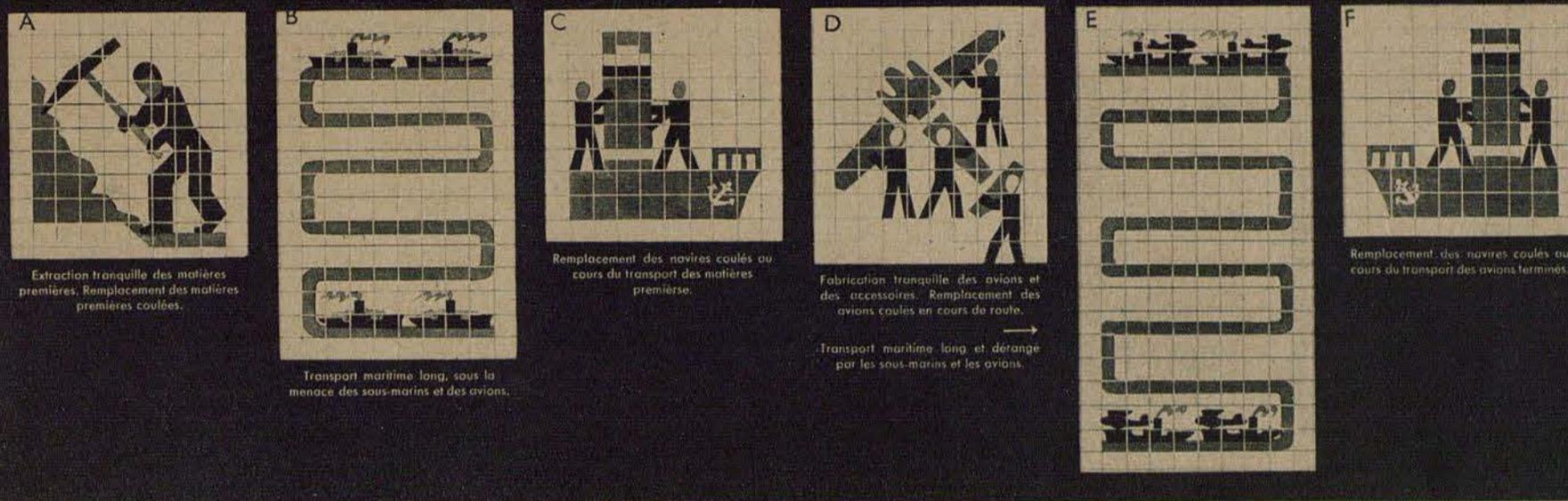
C Pas de matières premières coulées à remplacer.

D Fabrication des avions et des accessoires en toute tranquillité.

E Transport plus court et plus paisible des avions terminés.

F Pas de navires coulés à remplacer.

ETATS-UNIS



A Extraction tranquille des matières premières. Remplacement des matières premières coulées.

B Transport maritime long, sous la menace des sous-marins et des avions.

C Remplacement des navires coulés au cours du transport des matières premières.

D Fabrication tranquille des avions et des accessoires. Remplacement des avions coulés en cours de route.

E Transport maritime long et dérangé par les sous-marins et les avions.

F Remplacement des navires coulés au cours du transport des avions terminés.

Un autre exemple de la « bataille des heures de travail ». Le dessin représente la dépense de main-d'œuvre nécessaire à la construction

et à l'envoi au front de 1.000 avions de chasse, en haut par les puissances de l'axe, en bas par les Etats-Unis. Dessin Rudolf Heintsch

U.S.A. doivent aller la chercher, par voie de mer, jusqu'en Amérique du Sud. Et ainsi de suite, dans mille autres cas qui se vérifient surtout pour les îles Britanniques, qui doivent compter avec une énorme dépense de transports.

Une chose est certaine : chaque canon, chaque avion, chaque obus utilisé contre les puissances de l'axe arrive à pied d'œuvre surchargé de nombreuses heures de travail, nécessitées par la longueur des communications et surtout par la construction des navires indispensables à ces transports.

Le travail stérile de millions d'Américains

En temps de guerre, le point de vue économique est souvent laissé à l'arrière-plan. Le profane, voyant des batailles anéantir en quelques instants pour des millions de richesses produites, est enclin à penser que l'argent et la main-d'œuvre ne jouent dans la guerre qu'un rôle secondaire. Il est cependant nécessaire de poser le problème du caractère économique des armées engagées ; l'exemple des guerres passées montre éloquemment que les peuples peuvent aussi périr d'une hémorragie économique.

Un exemple classique est celui de la guerre menée par les sous-marins et les avions allemands contre les transports maritimes de la Grande-Bretagne et des U.S.A. On ne considère communément cette forme de guerre que du point de vue du tonnage coulé. Il serait certainement plus rationnel de comparer les dépenses respectives d'heures de travail dans les deux camps. Le résultat est en gros celui-ci :

Pour construire des navires, il faut extraire des matières premières et les transformer. Des centaines de milliers, des millions d'heures de travail sont employées avant qu'un navire ne soit construit. Le matériel dont le navire sera chargé à demandé, lui aussi, une dépense énorme d'heures de travail. Il est vrai qu'un sous-marin ou un avion ne se construit pas, non plus, sans

une somme considérable de travail. Mais cette dernière devient faible auprès de celle que représente un navire de commerce coulé. Un sous-marin ou un avion peut, d'ailleurs, détruire un certain nombre de navires avant d'être lui-même perdu ou hors d'usage. Enfin, la somme de travail supportée par l'Allemagne pour la construction de ses sous-marins n'est pas supérieure à celle de l'ennemi pour sa défense antisous-marine. Il apparaît donc clairement que la perte d'un navire de commerce constitue une perte sèche pour les U.S.A. ou la Grande-Bretagne. Des centaines de milliers, pour ne pas dire des millions, d'ouvriers américains doivent, en fin de compte, travailler uniquement pour compenser les pertes en bâtiments coulés.

La valeur de l'heure de travail américaine

Au combat, l'efficacité des armes emporte la décision. Tel est, finalement, le critère du succès d'un travail d'armement. Mais la bravoure et l'expérience du combattant restent déterminantes de l'efficacité, tout autant que la qualité des armes et des munitions. Celui qui, pour arriver à une efficacité donnée, dépense moins d'heures de travail que son adversaire, possède sur lui un avantage qui, à la longue, devient décisif.

Ainsi donc, dans l'industrie d'armement, les heures de travail possèdent une sorte de coefficient d'efficacité. Jusqu'ici, les Américains croyaient avoir sur les pays européens une supériorité certaine dans le domaine pur de la fabrication d'engins de guerre, parce qu'ils possédaient l'expérience de la production en grande série. Ils étaient et sont encore aujourd'hui convaincus que leur industrie est capable de produire plus de matériel de guerre que celle des puissances de l'axe. Cette prétention serait peut-être justifiée si les Américains n'étaient affligés d'un coefficient d'efficacité extrêmement faible.

Il était autrefois admis, pour des raisons d'ailleurs périmées et dénuées

de fondement, que les usines américaines pouvaient fabriquer le matériel de guerre avec une main-d'œuvre moins nombreuse et en moins de temps que les usines allemandes. L'équipement industriel des pays européens a pu, naguère, être inférieur à celui des Américains ; aujourd'hui, il n'en est plus ainsi. La plupart des industries européennes possèdent, dans le domaine de l'armement, une expérience surpassant celle de l'industrie américaine.

Pour ce qui est de la qualité des armes, l'Amérique reste, sans aucun doute, loin derrière l'Europe. L'industrie des U.S.A. n'a-t-elle pas fabriqué des chars et des avions qui, transportés au front, se sont avérés inaptes au service et remplissent, aujourd'hui, les arsenaux ? N'est-ce pas un fait que, jusqu'ici, les « nouvelles » armes américaines, arrivant en Europe auréolées de lauriers prématurés, se sont toujours heurtées à meilleures qu'elles ? L'expérience a donné là une première preuve de la surestimation du coefficient d'efficacité de l'heure de travail américaine.

Et les engins de guerre expédiés par les U.S.A. en Europe sont loin d'atteindre tous leur destination. Une part, sans cesse croissante, est détruite en cours de route par la guerre sous-marine et aérienne. Cette part doit être prise en considération dans la production, de même que la partie du tonnage dont la destination probable est d'aller au fond n'en doit pas moins être construite.

Les grandes distances qui séparent les centres américains de production des champs de bataille entraînent, pour le transport du matériel, une activité qui engloutit un nombre considérable d'heures de travail.

Un tel handicap, vis-à-vis de la situation correspondante des puissances de l'axe, constitue un énorme désavantage, sur lequel on n'insistera jamais assez. Le problème des transports inflige à l'heure de travail américaine une perte décisive de valeur.

L'Amérique veut produire plus que l'Europe ! On s'apercevra, de l'autre

LA BATAILLE DES HEURES DE TRAVAIL EN 2 COLONNES

PUISSANCES DE L'AXE

LES ETATS-UNIS

Des hauteurs respectives des deux colonnes, dont le schéma ci-dessus donne le détail, il résulte que la fabrication de 1.000 avions de chasse exige une dépense de main-d'œuvre beaucoup plus faible pour les puissances de l'axe que pour les Etats-Unis.

côté de l'Atlantique, et peut-être sous peu, que la guerre actuelle représente l'affaire la plus inopportune dans laquelle les Etats-Unis se soient jamais engagés. Dans la guerre des heures de travail, l'avantage va incontestablement aux puissances de l'axe. L'heure de travail américaine, dont le monde attendait naguère des miracles, a perdu une bonne part, une part décisive, de son efficacité.

SOLDATS

Formation, esprit
et tradition de
l'armée japonaise

JAPONAIS

PAR LE COMMANDANT ETU ENDO

Les exploits prodigieux des soldats japonais ont donné lieu, en Europe, à mainte discussion, à mainte spéculation sur l'esprit militaire du Japon. Sous l'emprise de vagues notions, on a voulu leur trouver une raison dans certains avantages extérieurs ou dans la tactique des combats. Le major Etu Endo, premier secrétaire de l'attaché militaire nippon à Berlin, expose, dans l'article suivant, que l'origine et la mentalité du Japonais fournissent, en réalité, des explications suffisantes. Il donne une interprétation de l'esprit militaire japonais très claire et très compréhensible pour l'Européen.

QUELQUES jours après la chute de Singapour, un officier de S.S. connu me posa la question suivante : « L'esprit militaire japonais n'a-t-il pas quelque chose de religieux ? » Semblable question vient immédiatement à l'idée de quiconque a suivi les exploits éclatants des armées japonaises, exploits qui, dès les trois premiers mois de guerre, approchèrent souvent du prodige. D'autant plus que le Japon ne disposait d'aucune arme nouvelle, supérieure à celles de notre époque. Ses cuirassés, ses sous-marins, ses avions, ses chars et ses canons possèdent des caractéristiques techniques analogues à celles des armes correspondantes ennemies. En outre, les forces numériques respectives des armées en présence n'étaient nullement disproportionnées. (Les opérations sur la presqu'île de Malacca, par exemple, furent engagées avec seulement cinq divisions japonaises, alors que les forces ennemies étaient à peu près aussi fortes.) Si la victoire de Pearl-Harbour rappelle une action surprenante, les exploits les plus prodigieux n'en demeurent pas moins les suivants :

Le cuirassé britannique « Prince of Wales », hérissé de canons, réputé insubmersible, est coulé par sept avions torpilleurs, dont trois tombèrent.

La base fortifiée de Singapour, « imprenable », tombe en moins de quinze jours.

Dans les parages de Java, une escadre alliée, composée de 22 bâtiments, parmi lesquels des croiseurs lourds et légers, des destroyers et des torpilleurs, est coulée par les forces japonaises dont les pertes sont insignifiantes : un appareil légèrement endommagé et trois tués.

On est aisément enclin à considérer comme des miracles de telles prouesses qui donnent quelque vraisemblance aux histoires sensationnelles d'« hommes-torpilles » et d'« hommes-bombes ».

Esprit militaire et rude école

A mon avis, ces éclatants succès s'expliquent par les armes, la formation des troupes et leur moral. L'idée de l'avion-torpilleur prit naissance dans la flotte italienne, à laquelle la marine britannique l'emprunta pour la pousser plus avant. L'aviation navale japonaise, à son tour, étudia le problème pendant plus de quinze ans, y sacrifiant plusieurs centaines de vies humaines. Après la bataille navale de Java, un critique militaire anglais exprima son étonnement en constatant que la marine japonaise faisait ses preuves dans les combats de nuit.

Je dois signaler à ce sujet qu'en temps de paix, et surtout pour ses petites unités, la flotte japonaise s'est tout spécialement exercée aux combats nocturnes, non sans faire, là également, de nombreux sacrifices. Dans l'armée de terre enfin, la formation des troupes en temps de paix consiste surtout en opérations de débarquement et en combats de nuit. La rude école de quatre ans de guerre en Chine a donné une telle endurance aux troupes qu'elles ne craignaient aucune difficulté de terrain, et même la jungle de la presqu'île de Malacca ne put constituer pour elles une sérieuse difficulté. A côté de cette formation technique, chaque soldat japonais est animé d'un moral incroyable, qui est précisément la base solide sans laquelle une formation aussi approfondie ne serait pas possible.

Mais quelle est donc la source de cet esprit militaire japonais ? Elle réside dans le « chugi », sentiment que les termes occidentaux de « loyalisme » ou de « fidélité » n'expriment qu'imparfaitement. Je crois le définir ainsi plus clairement : « Le don total de soi-même au Tenno. »

« Je lutte sur mer, et la mer conservera ma dépouille ; je lutte sur la montagne et mon corps deviendra mousse. Mais je n'y prends garde.

Il n'est de plus beau sort que la mort du héros pour le [Tenno...]

chantait le guerrier antique, glorifiant le « chugi » dans un poème qui reste, encore aujourd'hui, l'expression symbolique de l'esprit militaire japonais.

Les neuf de Pearl-Harbour

Dès l'instant de sa mobilisation s'évanouit, pour le soldat japonais, tout ce qui fut sa vie privée. La notion de devoir et de sacrifice exclut tout reste d'individualisme. Ce n'est pas un quelconque pourcentage du peuple, mais bien chaque soldat qui est prêt à se sacrifier pour les cent millions d'âmes de la nation. Il remplit ainsi la mission la plus sacrée de sa vie, il renaît dans un moi plus grandi, il atteint l'immortalité. Il meurt en héros d'un cœur léger, et c'est dans le sens le plus complet du mot qu'on peut parler de la « joie de mourir » du soldat japonais. Ses dernières paroles ne vont ni à sa mère, ni à sa femme, ni à ses enfants : elles s'adressent à l'empereur. « Tenno heika banzai ! » (Longue vie à Sa Majesté le Tenno !), crie-t-il en expirant.

Je voudrais donner ici un exemple typique de cette joie de mourir : on a peut-être déjà entendu parler de l'héroïque exploit des neuf officiers de marine qui, à bord de cinq sous-marins à deux places, se glissèrent au fond de la rade de Pearl-Harbour et s'enfoncèrent dans les cuirasses des navires de bataille ennemis. Aucun des cinq sous-marins ne revint.

Un étranger, avec lequel je m'entretenais de ce fait d'armes, le qualifia de « barbare » et « inhumain ». Pourtant, comment naquit cette téméraire entreprise ? Le capitaine de frégate Iwasa, le plus âgé des neuf héros, de son vivant lieutenant de vaisseau, ayant été promu de deux grades à titre posthume, avait eu l'idée de ce procédé de combat peu avant la guerre et déposa son projet devant le grand état-major de la marine. Celui-ci, ayant établi qu'il existait une possibilité théorique de sortir sain et sauf d'une attaque aussi téméraire, autorisa la mise à exécution de l'entreprise. Iwasa et ses camarades, tous volontaires, s'attelèrent aussitôt à la tâche avec une ardeur fiévreuse, construisant leur arme et procédant aux essais dans le plus grand secret. La suprême activité de ces jeunes officiers était donc de préparer leur propre tombeau, leur mort héroïque à Pearl-Harbour.

Pour eux, il ne s'agissait, d'ailleurs, pas seulement de mourir, mais surtout de mener à bien leur dernière mission. Et cette satisfaction devant la mort volontaire dépeint l'âme du soldat ja-

ponais. Pour toutes les entreprises périlleuses sur terre ou sur mer, qui ne laissent à peu près aucun espoir de survie, des troupes spéciales sont enrôlées, les « kessitai », bataillons de la mort. Le nombre des volontaires dépasse toujours de très loin celui des places disponibles, ce qui rend le choix extrêmement difficile.

La bravoure a plusieurs mobiles. Il y a la bravoure par sentiment du devoir, la bravoure par peur d'être fait prisonnier et fusillé, et la bravoure bestiale de l'homme primitif. J'appellerai celle du soldat japonais la bravoure par la joie du sacrifice.

Le peuple japonais : une famille

D'où vient véritablement cette joie de mourir ? Pour la comprendre, il faut remonter à la source de l'esprit japonais, qui réside en une conception particulière du moi. L'esprit occidental considère souvent le moi comme quelque chose d'isolé, d'absolu, débarrassé des contingences extérieures. L'esprit japonais voit, au contraire, le moi en relation d'interdépendance avec les autres moi et avec l'ensemble, s'épanouissant non pas sur le plan horizontal d'égalité théorique, mais dans les trois dimensions, c'est-à-dire en une hiérarchie organique de l'humanité. Le Japonais pense : je n'existe pas en tant qu'être absolu, isolé, mais bien comme membre de ma famille, comme fils, frère, père et mari. Ma naissance a créé mon destin, me fixant, dans l'espace, à mon pays, dans le temps, à ma lignée.

Les enfants n'existent que par leurs parents. Cette vérité est aussi indiscutable qu'une proposition mathématique. Que les enfants soient attirés vers leurs parents et que ceux-ci aiment leurs enfants, c'est là un sentiment commun à tous les êtres vivants : c'est un instinct. La différence entre l'homme et la bête est que, chez l'homme, cet instinct est conscient, alors que, chez la bête, il ne l'est pas. Et, dans la conscience de cet instinct, l'être humain suit naturellement toujours la ligne qui lui est dictée par l'esprit dans lequel il est né. Aussi bien, les doctrines chrétienne et bouddhiste prescrivent-elles de vaincre cet instinct en en prenant conscience. (Principe de la négation de l'instinct.) La philosophie kantienne classe l'instinct en dehors de la morale. (Principe de l'indifférence.) La philosophie japonaise considère, au contraire, cet instinct comme une loi naturelle et en fait le principe fondamental de la

Suite page 11

Le combattant de l'air allemand 1943 à l'ennemi, après quatre ans de batailles, comme au premier jour. Cliché du correspondant de guerre Pabel (PK)





Soldats japonais

Suite de la page 8

morale, le postulat générateur de toutes les vertus japonaises.

Le confucianisme, philosophie morale de l'ancienne Chine, est basé sur une semblable conception du moi. Le groupe familial, le sens de la parenté et le culte des ancêtres, que Chine et Japon possèdent en commun, découlent de ce principe. La différence entre les conceptions chinoise et japonaise réside toutefois en ce que le sens de la parenté chez le Chinois se limite à sa propre lignée, tandis que celui du Japonais s'étend à tout le peuple. Cette différence de pensée s'est traduite par une évolution divergente du système familial dans les deux peuples. Le système chinois se développa dans une défense familiale autonome, la puissance souveraine n'étant pas en mesure d'apporter à la vie et aux biens de l'individu une garantie suffisante. Les membres d'une même famille furent aussi amenés, par instinct de conservation, à se refermer en un étroit groupe. Au Japon, au contraire, le peuple entier constitue littéralement une famille unique. Ce n'est là ni une exagération, ni une image : c'est un fait indiscutable.

La religion japonaise : une religion terrestre

Scientifiquement, l'origine de la race japonaise n'a pas encore pu être établie. La mythologie nous enseigne que Amaterasu Omikami, « la grande, l'auguste divinité qui brille dans le ciel », envoya son petit-fils, Ninigi no Mikoto, et toute sa parenté à sa suite sur la « terre aux épis de riz innombrables », avec l'ordre de prendre cette terre sous sa protection et de la gouverner. Le dieu Ninigi no Mikoto, descendu sur la montagne sacrée Takachiho de Kyushu (sud du Japon), fut le premier souverain divin et terrestre. Son petit-fils, Jimmu Tenno, sur l'ordre de la déesse du Soleil, se dirigea vers l'est et atteignit le cœur du pays, Yamato, où il fonda l'empire du Japon, il y a de cela 2.602 ans. Dès lors, se termine le temps des dieux et commence l'ère terrestre. La mission de souveraineté, confiée par la déesse du Soleil à sa lignée, se transmet de génération en génération aux descendants de Jimmu Tenno, sans interruption aucune, jusqu'au souverain actuel, représentant de la lignée.

Au cours des siècles, la race japonaise a soumis et assimilé plusieurs races indigènes, elle s'est accrue de plus en plus rapidement et compte, aujourd'hui, près de 100 millions d'âmes. Encore que les autochtones aient donné leur apport sanguin à la race, la plus grande partie du peuple japonais n'en descend pas moins de la famille de Tenno et de sa parenté. Aucun autre grand peuple du globe n'a conservé une pureté de sang et n'est resté aussi simplement uni dans la race que le peuple japonais.

En outre, la lignée de Tenno a toujours été, au cours de ces vingt-six siècles, et est encore aujourd'hui, le cœur de ce grand peuple. Ce fait que la dynastie en est à son troisième millénaire de souveraineté ininterrompue permet de se rendre compte que toute cette longue période s'est écoulée sans aucune révolution. Comment put-il et peut-il encore en être ainsi ? Parce que l'Etat japonais repose sur

le système de la grande famille, et que chaque Tenno gouverne son peuple avec un cœur de père de famille. C'est le « kodo » (le chemin du Tenno).

Aussi longtemps que le souverain gouverne suivant le principe du « kodo », aucune révolution ne peut prendre racine. Les révolutions ne se déroulent, en effet, que sur des terrains propices, là où les Etats ou leurs représentants oppriment l'évolution naturelle des peuples. Appliquant le principe du « kodo », une telle oppression est inconcevable et totalement impossible. Le « kodo » élimine donc tout germe de révolution, car les liens que parents et enfants créent entre eux sont quelque chose de si conforme au destin qu'ils ne peuvent être rompus artificiellement. Un fils pourrait-il concevoir l'idée d'assassiner son père pour prendre ensuite sa place ? « Un Tenno, des millions de sujets », dit le proverbe japonais. Au Japon, ce n'est aucunement un idéal vers lequel on aspirerait, mais bien une constante réalité.

A cette forme familiale de l'Etat correspond la caractéristique et très particulière religion du Japonais, le « shindo ». Je ne veux nullement parler ici du « shintoïsme », qui, à côté du bouddhisme et du christianisme, est l'une des religions reconnues par l'Etat, mais plutôt de ce que j'appellerai la morale d'Etat : celle qui animait les cœurs, dans le vieux Japon, avant l'introduction du bouddhisme, et qui, aujourd'hui encore, entraîne parfois les Japonais jusqu'au fanatisme. L'Allemand Schleiermacher définit ainsi la religion : l'adoration du surnaturel. Une telle définition s'applique à toutes les religions du globe. Chose remarquable, le « shindo » constitue, ici encore, une exception. Dans sa vision de Dieu, il n'y a rien de supra-naturel ; les dieux sont les ancêtres qui, dans le passé, ont vécu en chair et en os sur la terre. Les quelques milliers de dieux qui, dans leurs cercueils, font l'objet de la vénération sur tout le territoire japonais, sont tous, sans exception aucune, des héros populaires qui se sont particulièrement distingués au service de l'Etat. (Le roi de Prusse Frédéric le Grand et le chancelier Bismarck, par exemple, seraient, au Japon, vénérés comme des dieux.) Le fondement du « shindo » réside dans le culte des ancêtres et dans l'aspiration de chacun à se montrer, par la conduite de sa vie, digne de l'exemple de ses aïeux. Le « shindo » est une religion terrestre. Le Japonais y puise sa très ferme croyance en son immortalité.

« Ma tête, mes cheveux et mon cœur, tout ce qui est moi, je l'ai hérité de mes parents. Mon corps est partiellement celui de mon père, il est donc aussi partiellement celui de mes enfants », disait un lettré bien connu, Shinen Sato, qui vivait à la fin du XVIII^e siècle.

Le christianisme souligne le dualisme entre le corps et l'âme, et affirme qu'après la mort corporelle l'âme survit dans l'immortalité. Le « shindo » japonais enseigne, au contraire, que l'âme ne demeure immortelle qu'aussi longtemps que le sang continue à couler dans les veines de la race.

De cette conception du shindo émane la croyance en la divinité du Tenno. Puisque, d'après le « shindo », les dieux ne sont autres que les ancêtres, il est tout naturel que la déesse du Soleil, aïeule de tous les ancêtres, soit vénérée par le peuple entier comme le « dieu des dieux ». (Le tombeau d'Ise, le lieu saint de la déesse du Soleil, correspond pour les Japonais à la Kaaba de La Mecque pour les maho-

métans.) Il est donc clair que chaque Tenno soit vénéré comme un dieu, puisqu'il est le descendant direct de la déesse du Soleil, et ainsi, par-dessus tout, le père de tous les Japonais.

Cette double croyance en la parenté et au « shindo » constitue les deux fondements de l'âme japonaise. Au cours de son histoire, le Japon a adopté et modifié certains éléments étrangers, comme le bouddhisme, le confucianisme, le christianisme et même le libéralisme. Les doctrines que ces apports impliquent ont parfois donné des résultats décevants. Mais la morale de la race, établie sur les deux fondements ci-dessus, n'a pu être, en aucune façon, influencée par ces doctrines. L'instinct racial, qui a ses racines profondes dans la terre maternelle, est demeuré plus ou moins conscient dans le cœur du Japonais.

Tous ne sont pas « samourais »

En Europe, on confond souvent l'esprit militaire japonais avec l'esprit « samourai ». Ce dernier est, en réalité, l'une des formes extérieures de l'âme japonaise, qui se développa sous le régime féodal du shogun. L'esprit samourai est assez comparable à la tradition du corps des officiers prussiens. Les troupes de l'armée japonaise d'aujourd'hui se composent, pour 80 %, de fils de paysans et pêcheurs. Le corps des officiers lui-même ne comprend que 30 % de fils de familles de fonctionnaires ou d'officiers ; le reste, soit 70 %, est aussi des fils de paysans et pêcheurs. Ce qui prouve bien que l'armée japonaise n'est pas formée de samourais, et que l'esprit militaire japonais n'a pas sa source dans la tradition du « bushido », mais bien dans l'instinct racial du « shindo », dont la cristallisation est le « chugi ».

Sacrifier joyeusement sa vie pour la personne divine du Tenno et s'intégrer dans le moi absolu, dont le Tenno est le symbole, voilà l'impératif catégorique du soldat japonais.

« Rien n'est plus fort, rien n'est plus redoutable qu'un homme ayant le mépris total de sa propre vie. A lui, rien d'impossible », disait Takamori Saigo, héros populaire, pendant la restauration de Meiji.

Pour des soldats animés d'une telle joie de mourir, ni difficultés ni obstacles n'existent. Déjà, en temps de paix, la formation « chugi », liée à la mort, comportait un entraînement mental inouï, allant jusqu'à l'oubli du manger et du sommeil. En temps de guerre, elle s'éleva jusqu'au prodige, car il est totalement indifférent au soldat japonais de mourir vingt ans plus tôt ou vingt ans plus tard.

A côté de l'esprit « chugi », la qualité principale du soldat japonais est son très vif sentiment de l'honneur. C'est la source du « bushido ». Les vieux samourai préféraient la mort volontaire à la honte d'être tenus lâches. (Harakiri Sepukku.)

Le Hagakure-Rongo, catéchisme du bushido, enseigne :

« Bushido veut dire mourir. Lorsque tu te trouves placé devant cette alternative de la vie ou de la mort, préfère toujours cette dernière. Va directement à la mort. Il est indifférent qu'on te raille et qu'on traite ta disparition de mort de chien (mort absurde). »

Car, qualifier ainsi la mort et vouloir discréditer le bushido est le fait des âmes viles. Quiconque, désirant vivre aussi longtemps que possible, trouvera toujours les justifications et les excuses pour s'éloigner de la mort,

pourtant inévitable. En tout cas, il vaut mieux subir la mort de chien et les railleries que d'être un lâche.

Un tel sentiment de l'honneur, hérité du bushido, existe toujours dans l'armée japonaise. La meilleure preuve en est que les soldats japonais ne se laissent presque jamais faire prisonniers. Le code de justice militaire japonais ne punit cependant pas une captivité inévitable, mais elle n'en reste pas moins moralement interdite. Le général Yamashita, vainqueur de Singapour, n'oublia pas, au cours des pourparlers d'armistice, de demander au commandant en chef britannique Percival s'il n'avait pas de prisonniers japonais.

Le commandant Kuga

Lors du premier conflit de Shanghai, en 1932, le commandant Kuga, à la tête d'un bataillon d'infanterie, reçut l'ordre de tourner le flanc droit de l'ennemi, afin de l'attaquer ensuite par derrière. Au cours de la nuit, il se trouva cerné avec son unité, par des forces dix fois supérieures, et coupé de toutes communications avec le gros de l'armée japonaise.

Dans un très violent combat qui dura trois jours et trois nuits, le bataillon fut presque anéanti. Le commandant Kuga, fut lui-même très grièvement blessé et transporté, évanoui, dans le camp chinois. Le hasard voulut que se trouvât dans le groupe ennemi un jeune capitaine chinois qui, sept ans plus tôt, avait été l'élève du commandant Kuga, à l'école de guerre de Tokio. Ce capitaine le soigna de son mieux et le fit transporter dans un hôpital. Deux mois après, le conflit prenait fin, et le commandant Kuga retournait à son régiment stationné à Shanghai.

Profondément affecté, il rapporta scrupuleusement les mérites de ses subordonnés et de ses hommes. Ayant terminé ses travaux, il se rendit un jour sur la tombe du colonel de son régiment, tombé au champ d'honneur, et enterré sur le front même, puis, plein de calme et de sang-froid, il s'y donna la mort. Un de mes amis européens, à qui je racontais l'épisode, considéra cet acte comme parfaitement insensé ; le commandant eut beaucoup mieux agi en demeurant vivant et en continuant à servir l'Etat. D'un point de vue utilitaire, c'est exact, mais le sentiment de l'honneur du Japonais se permet pas une telle considération. La mort tragique et héroïque du commandant Kuga fit une profonde impression sur tout le peuple. Il aurait rendu de grands services pendant la guerre actuelle. Mais le service qu'il a rendu au pays en 1932, par sa mort en samourai, est moralement beaucoup plus précieux que les plus glorieux faits d'armes qu'il aurait pu accomplir.

Chaque pays a son propre esprit militaire. Pour le bien comprendre, il faut toujours remonter aux sources de l'âme populaire, car, à notre époque où les armées comptent des millions d'hommes, la vaste masse du peuple constitue leur substance. J'ai suivi dans cette étude l'esprit japonais jusqu'à sa source première. Malgré moi se présentent à mon esprit les vieilles associations jurées germaniques, qui constituent les racines de la conception nationale-socialiste du monde, et offrent tant de similitude avec la tournure de l'esprit japonais. Et ce n'est pas pour moi un hasard que les Allemands et les Japonais soient désignés dans le monde comme des « peuples-soldats ». Ces deux peuples-soldats sont aujourd'hui engagés, épaulés contre épaulés, dans une lutte gigantesque et apporteront au monde un ordre nouveau.

La plus haute position de batterie de la guerre. A 4.200 mètres d'altitude, sur le massif glacé de l'Elbrouz, muraille frontière entre l'Europe et l'Asie, les chasseurs alpins allemands ont installé une forte position. Cliché du correspondant de guerre Rieder (PK)

Comment on s'y prend

Cet hiver non plus, la lutte à l'est ne sera pas la guerre de positions comme lors du premier conflit mondial. Adoptant une tactique mobile, la Wehrmacht tient ou conquiert les seules positions dont elle a besoin; elle épargne ainsi ses forces et ses hommes. Notre correspondant de guerre Artur Grimm décrit comment, au cours d'une récente action, les pionniers ont rendu inoffensif un champ de mines soviétiques.



Aux abords des emplacements minés: le travail des pionniers commence. Le terrain, devant eux, est pris sous les tirs soviétiques. Les hommes se sont assis sur les chars qui les ont amenés à proximité du champ de mines. Une bombe fumigène est lancée sur le champ de mines, vers l'ennemi. A l'abri des fumées, les pionniers sautent de voiture. Les chars prennent leur dispositif de protection. La détection des engins est aussitôt entreprise. Ainsi collaborent les pionniers et les chars.



On vient de dénicher un des engins diaboliques. Le coffre est soulevé avec précaution: les mines sont fréquemment amarrées et explosent à la moindre manipulation. Entre temps l'activité ennemie est devenue telle qu'on détache en avant une mitrailleuse chargée d'assurer la protection (à gauche).



Beaucoup de bruit pour rien. On vient d'appliquer un pétard de dynamite contre une des mines amarrées au sol. On fait ensuite exploser le dispositif.



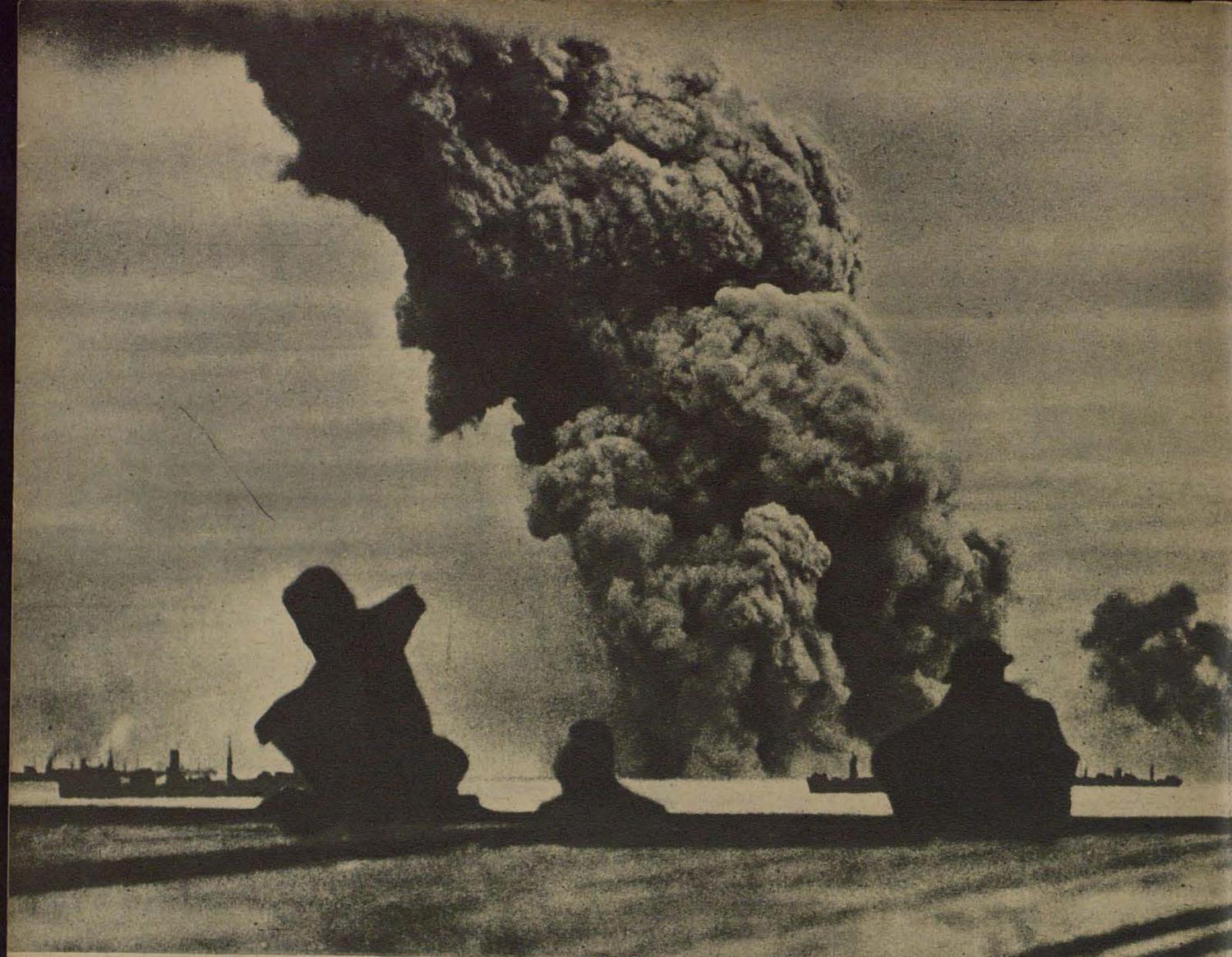
Le chemin le plus sûr: d'entonnoir en entonnoir. Bientôt, sur le champ de neige, une série de taches sombres indiquera la route à suivre au milieu du terrain miné. Les tanks et l'infanterie pourront avancer.



On signale ce qui reste du champ de mines

Pour gagner du temps, on ne débarrasse pas immédiatement le terrain miné à droite et à gauche de la piste ainsi tracée. Des écriteaux et des banderoles blanches signalent les points dangereux. Le terrible barrage est devenu inoffensif.





Ce que les Britanniques ont observé. Entre deux attaques, leur regard erre, mélancolique de leur propre bâtiment encore indemne, au cargo qui vient d'être atteint. Au centre de la photo, on voit brûler un navire de 10.000 tonnes chargé de munitions pour les bolcheviks. La fumée d'une formidable explosion monte jusqu'au plafond bas des nuages. (Photographie prise par l'ennemi.)

AMIS ET ENNEMIS

assistent à la fin d'un navire de 10.000 tonnes

Les phases de la destruction d'un grand convoi dans l'océan glacial Arctique

UN grand convoi britannique de 45 bâtiments marchands essaie, en longeant la limite des glaces, en mer Blanche, d'apporter des armes, des munitions et des approvisionnements aux bolcheviks.

Les Britanniques annoncent : « Four days of hell, the worst air-torpedo attack of the war » (Quatre jours d'enfer, l'attaque de torpilleurs aériens la plus rude de la guerre). Mais ils taisent le détail de leurs pertes qui sont lourdes.

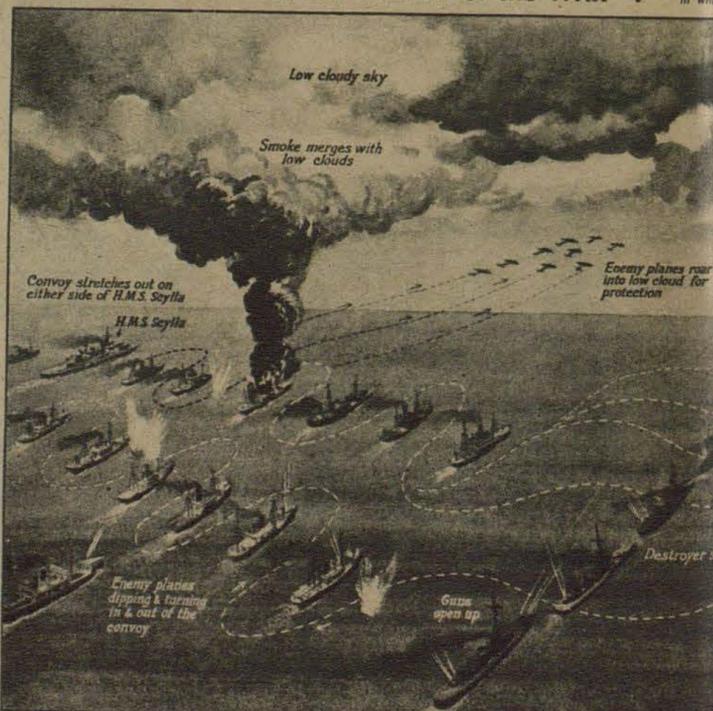
Le haut commandement de la Wehrmacht communique : « Nos avions de combat ont coulé »

25 bâtiments de commerce d'un convoi, totalisant 177.000 tonnes. Huit autres vapeurs ont été si fortement endommagés que l'on peut les considérer comme perdus. En outre, la Luftwaffe a détruit des navires de protection : un destroyer, ainsi que deux vedettes, et incendié un second destroyer.

« Nos sous-marins, après une chasse acharnée, ont détruit cinq bâtiments de commerce du convoi, totalisant 29.000 tonnes ; leurs torpilles ont atteint deux destroyers anglais dont, par suite du mauvais temps, il n'a pas été possible d'observer s'ils ont été coulés. »

« L'attaque de torpilleurs aériens la plus rude de la guerre » (The worst air-torpedo attack of the war). Un dessinateur anglais représente une phase de la bataille de destruction qui a duré 4 jours : l'attaque simultanée de 42 bombardiers allemands. Le dessin fut exécuté d'après la description du commandant du convoi, l'amiral Burnett. Par hasard, le dessinateur a figuré la formidable explosion du navire de 10.000 tonnes.

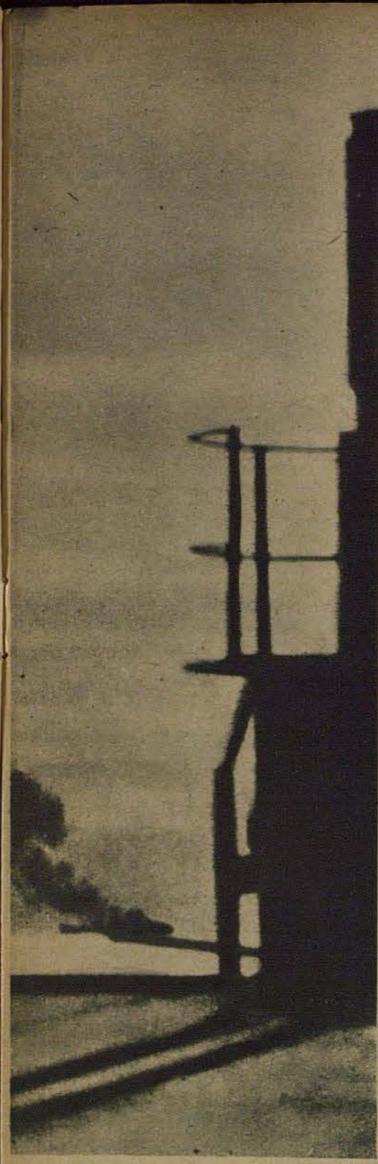
THE SPHERE "The WORST AIR-TORPEDO ATTACK of the WAR":



FORTY-TWO GERMAN TORPEDO-BOMBERS ATTACK AT ONCE

The enemy approached the Convoy in line, then fanned out, to leap over the destroyer screen and dive in and out among the vessels of the Convoy.

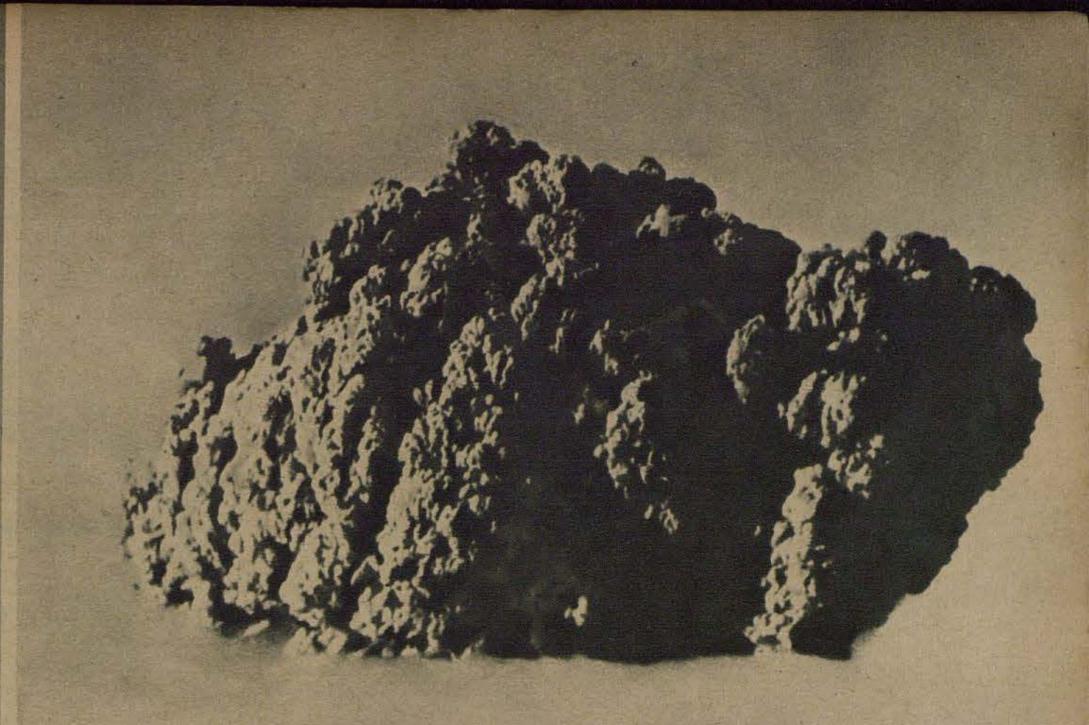
as Rear-Admiral Burnett described it. The aircraft—Heinkel 111's and Junkers 88's, all twin-engined heavy bombers and each carrying two torpedoes—came in a long line, only a few feet above the surface of the water and fanning out as they approached. The flagship Scylla was in the centre of the Convoy and the merchant ships were lined up on either side.



... (IN THE AIR) ... wings of incidents during the four-day assault by the Germans, 18 torpedo-bombers and "circling torpedoes" were used.



bridge were able to look down on the aircraft! The Germans pressed home the attack, the Heinkels and Junkers bearing past the ships and turning sideways to launch their torpedoes, while the merchantmen continued steadily on their course without the slightest deviation. The third base was low and the time to fire the torpedoes was short. The first base was the

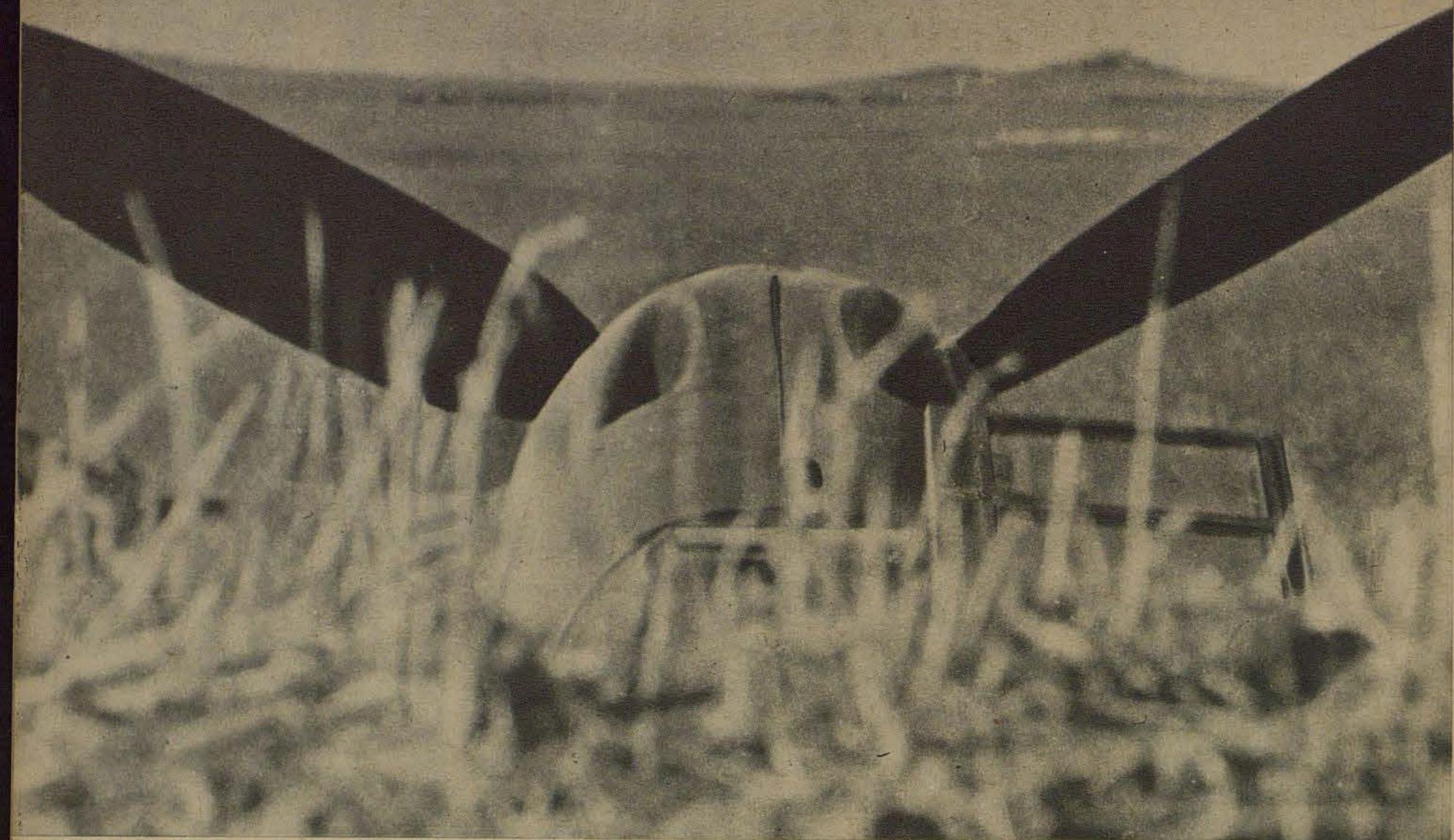


Ce que les pilotes allemands ont vu

Dans le ciel ensoleillé, au-dessus du plafond de nuages. La masse énorme de la fumée de l'explosion perce la voûte des nuages. Cette masse a 1.600 mètres de largeur et 1.000 mètres de hauteur.

Sous le plafond des nuages, pendant une nouvelle attaque. De nouvelles escadrilles se précipitent et poursuivent les cargos anglais et leur escorte. Un des pilotes allemands photographie les masses de fumée de l'explosion qui s'élèvent encore des débris du bâtiment de 10.000 tonnes.

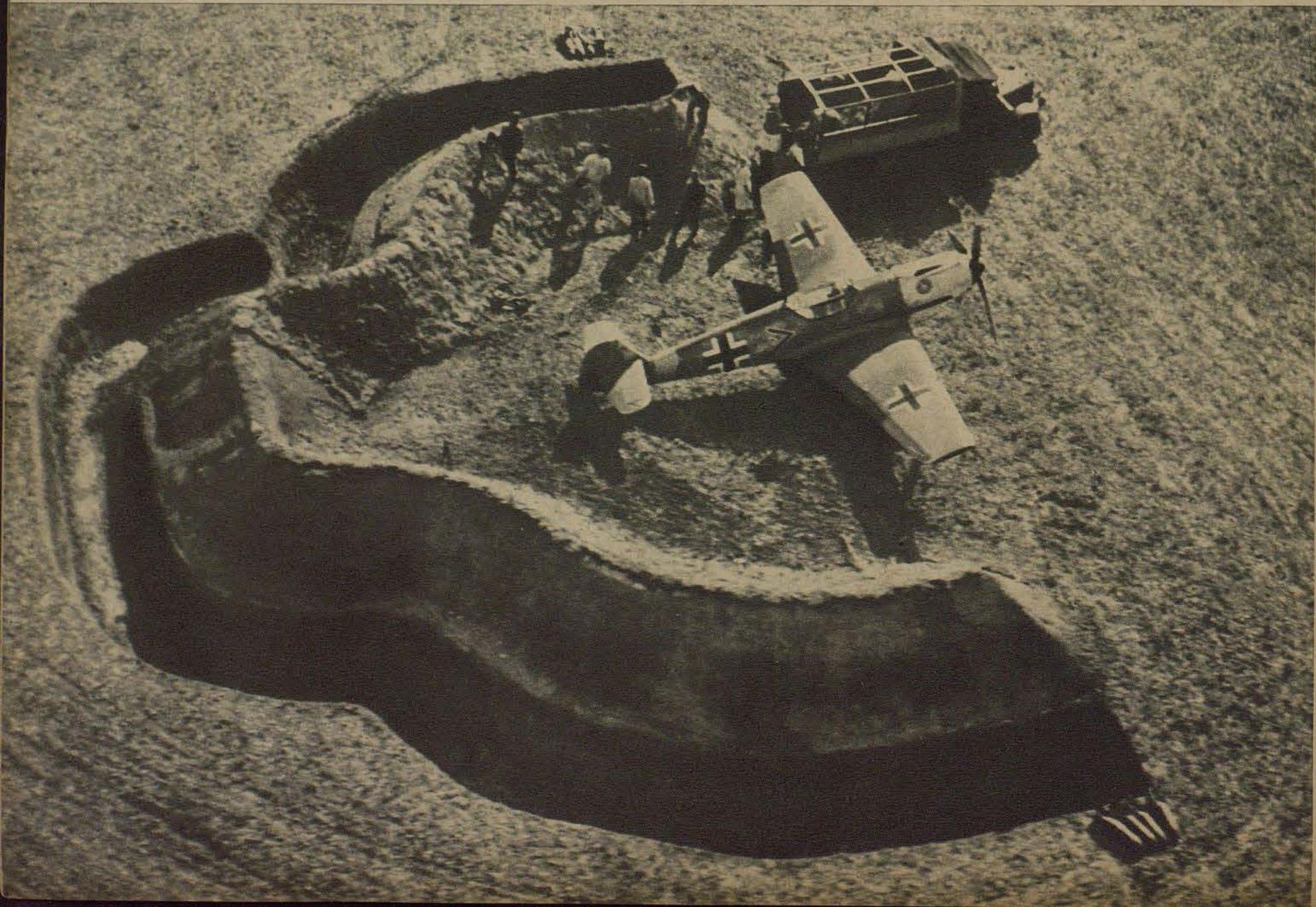




La terreur de la steppe

Tapi derrière des branchages, la gueule grimaçante entre deux élytres, un monstre échappé de la nuit des temps, colosse irrésistible, semble prêt à bondir. Soudain ses élytres vibrent. Et le vacarme d'un moteur de Me 109 éclate! Ce qui, de dos, apparaissait comme une bête fabuleuse, est tout simplement, vu d'en haut, un avion de chasse roulé dans un creux et protégé contre les projectiles ennemis par un remblai de terre.

Cliché: Jütte (PK)



28 PILOTES DE CHASSE...



Colonel Mölders †
101 victoires



Commandant Graf
202 victoires



Cap. Marseille †
158 victoires



Command. Gollob
150 victoires



Lieut. Dickfeld
130 victoires



Lieutenant Setz
133 victoires



Lieut. Clausen
120 victoires



Capitaine Bär
122 victoires



Capitaine Philipp
113 victoires



Capitaine Hackl
112 victoires



Com. Müncheberg
116 victoires



Lieutenant Bauer
106 victoires



Capt. Steinhoff
110 victoires



S-lt. Berenbrock
105 victoires



S-lieut. H. Schmidt
107 victoires



Capitaine Brändle
105 victoires



Lieut.-col. Lützow
101 victoires



Command. Ihlefeld
104 victoires



Command. Oesau
102 victoires



Command. Wilcke
132 victoires



Cap. F.K. Müller
100 victoires



Lieutenant Tonne
101 victoires



Adjudant Crinius
100 victoires



Adjudant Reinert
103 victoires



Lieut. Beisswenger
103 victoires



Adj.-chef Zwernemann
102 victoir.



Lieutenant Rall
101 victoires



Adj.-chef Stotz
100 victoires

... ABATTENT

3.239 AVIONS

CELA SIGNIFIE →

En estimant que les

3.239 avions abattus comprenaient

un tiers (1080) de bombardiers bimoteurs et deux tiers (2160) de chasseurs monomoteurs, nous arrivons aux chiffres suivants:

3.239 avions = 40 escadres

4.320 moteurs

d'une puissance globale de

4,5 millions de CV.

On compte, en général, une tonne d'aluminium dans un avion de chasse, et 2,5 tonnes dans un bombardier, ce qui, pour les 3239 appareils, correspond à une perte totale de:

4.860 tonnes d'aluminium

soit, à raison de 4 tonnes de bauxite pour une tonne de métal:

19.440 tonnes de bauxite

représentant

1.940 wagons

ou

39 trains de marchandises

La fusion du minerai a exigé une dépense d'énergie de:

121,5 millions de kilowatts-heure

c'est-à-dire la consommation journalière d'une nation industrialisée de 100 millions d'habitants. Il a été calculé que la fabrication d'un avion de chasse, y compris le moteur et les accessoires de bord, demande 60.000 heures de travail et celle d'un bombardier 150.000, ce qui, pour les 3.239 avions détruits, atteint le chiffre colossal de

291,6 millions d'heures de travail

Ou, à raison de 10 heures par jour et 6 jours par semaine

100.000 ouvriers = 291,6 jours de travail

ou **50.000 ouvriers = 583 jours de travail**

= 1 an et 10 mois

ou **31.300 ouvriers = 3 années de travail**

spécialisés dans l'industrie aéronautique.

Sans parler de la main-d'œuvre employée à extraire le minerai des différents métaux utilisés (métaux légers, acier, etc...)



Un parmi 3.239

Cliché du correspondant de guerre Bobach (PK)

À U 1er novembre 1942, après 38 mois de guerre, 28 aviateurs allemands avaient déjà dépassé leur centième victoire aérienne. Deux d'entre eux atteignaient 150 victoires et le commandant Graf arrivait à 200.

La plupart de ces chasseurs ont d'ailleurs abattu en réalité un plus grand nombre d'appareils ennemis qu'il ne leur en a été décompté. La réglementation officielle est en effet tellement sévère, et les preuves de victoires parfois si difficiles à produire que, fréquemment, un ou plusieurs avions abattus, pourtant de façon certaine, ne peuvent être homologués.

Le plus grand « as » allemand de la guerre mondiale, le capitaine baron von Richthofen, comptait 80 victoires. Faut-il en conclure qu'il soit plus aisé aujourd'hui qu'alors de remporter une victoire aérienne? En aucune façon. De 1914 à 1918, l'aviation de chasse était à ses débuts; les appareils et leur armement étaient loin d'être aussi puissants qu'aujourd'hui, et la tactique restait à dégager des expériences. Cinquante victoires ou plus étaient alors considérées comme un résultat extraordinaire, que bien peu atteignaient. Aujourd'hui, l'avion est une réalisation parfaite de la technique, ses armes sont nombreuses, plus efficaces, et beaucoup plus rapides qu'autrefois. Pourtant, le combat aérien ne demande ni moins de bravoure ni moins de science, car l'aviation ennemie a fait les mêmes progrès, et la puissance défensive des bombardiers est infiniment supérieure à ce qu'elle était il y a 25 ans.

En un peu plus de trois ans, ces 28 chasseurs, à cent victoires et plus, ont abattu 3.239 avions ennemis, tous appareils de combat de grande valeur.

Un tel nombre aurait suffi à constituer 40 escadres au complet, c'est-à-dire une flotte aérienne très respectable. La France, par exemple, est entrée en guerre en 1939 avec une aviation de ligne inférieure à ce chiffre.

Si l'on recherche très simplement, du seul point de vue économique, ce que cette perte de 3.239 avions représente, on arrive à des résultats surprenants.

On peut admettre que les appareils abattus se composaient, en gros, de deux tiers de chasseurs monomoteurs, et d'un tiers de bombardiers bimoteurs, abstraction faite des gros bombardiers à quatre moteurs. Le poids à vide d'un avion de chasse est en moyenne de 2.000 kilos, celui d'un avion de bombardement de 5.000 kilos.

Les 3.239 appareils descendus correspondent donc à une perte de 4.320 mo-

teurs, d'une puissance globale de 4 millions $\frac{1}{2}$ de CV. A titre de comparaison, l'ensemble des installations d'énergie hydraulique allemandes ne développe qu'une puissance de 3 millions 4 CV.

Environ la moitié du poids à vide d'un appareil moderne est représentée par l'aluminium, et le reste par d'autres métaux légers. La fabrication des appareils détruits par les 28 meilleurs chasseurs allemands avait donc exigé 4.860 tonnes métriques d'aluminium. Le minerai d'où l'on retire ce métal est la bauxite. La production d'un kilogramme d'aluminium demande de 4 à 4 fois 7 son poids de bauxite. Il a donc fallu extraire et transformer près de 20.000 tonnes de bauxite, transportées sur près de 2.000 wagons ou 40 trains de marchandises. D'autre part, la fabrication de l'aluminium entraîne une dépense élevée d'énergie électrique: 25 kilowatts-heure par kilogramme de métal produit; soit pour les 4.860 tonnes nécessaires à la construction des 3.239 appareils, une consommation globale de 121 millions $\frac{1}{2}$ de kilowatts-heure. Un tel chiffre représente plus d'une fois et demie la production journalière allemande d'énergie électrique au cours des années qui précéderent la guerre.

La construction d'un appareil de chasse, y compris le moteur et l'armement, exige, estime-t-on, 60.000 heures de travail, et celle d'un bombardier 150.000 heures. Ce qui veut dire que les victoires des 28 meilleurs chasseurs allemands ont anéanti, à elles seules, la production de 291 millions 6 d'heures de travail! A raison de 10 heures par jour, un tel chiffre représente la production de 100.000 ouvriers pendant onze mois environ, l'année ne comportant que 310 jours ouvrables. Ou, si l'on veut une comparaison plus frappante encore: en trois ans, les 28 chasseurs victorieux ont détruit autant d'appareils ennemis que 31.300 ouvriers de l'industrie aéronautique ont pu en construire pendant le même laps de temps.

Le calcul n'est d'ailleurs pas complet. Il fait, entre autres, abstraction de l'énergie consommée dans la production des autres métaux légers, dans la marche des machines-outils, etc., ainsi que des heures de travail employées à l'extraction du minerai, et à la production des métaux nécessaires à la fabrication des 3.239 appareils.

Une poignée d'aviateurs d'un côté, une armée d'ouvriers de l'autre: telles sont ici les forces en balance! Exemple typique des conséquences profondes que l'action de quelques héros peut provoquer sur l'économie de guerre de l'adversaire.

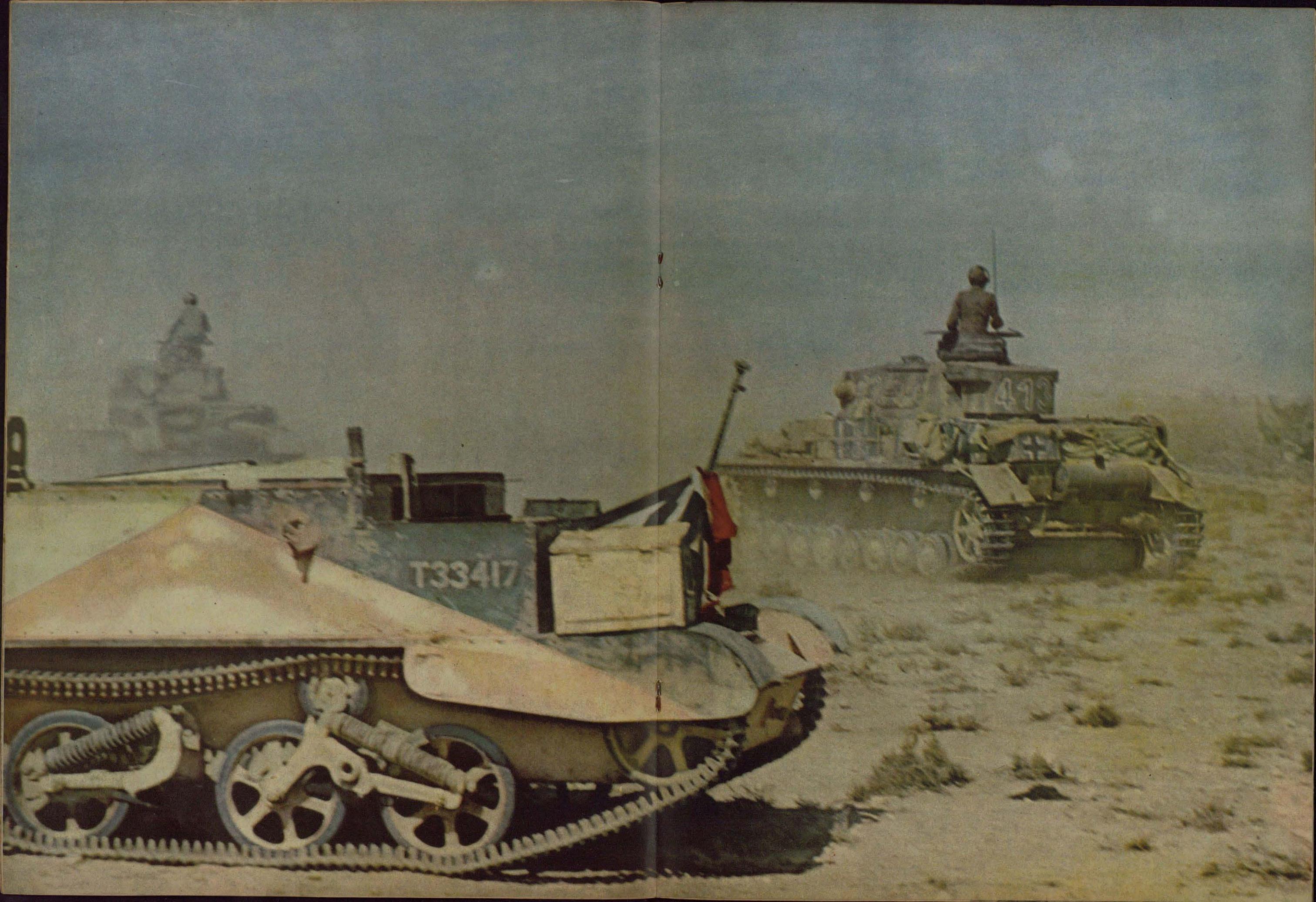


Voir nos illustrations sur cette page et les deux pages suivantes.

SOUS TOUS LES CLIMATS

Ce sont des chars d'une même série qui roulent contre l'ennemi par un froid rude, à l'est, sous une chaleur accablante, en Afrique. Construits avec du matériel de première qualité, pourvus de moteurs très au point, ils sont capables de supporter les conditions atmosphériques les plus différentes. (Au premier plan, dans le désert, on voit un char ennemi incendié)

Clichés des correspondants de guerre Artur Grimm, Otto (PK)







Dans le salon du grand hôtel où les estivants cherchaient autrefois des distractions, les soldats blessés font maintenant de la musique.



Le sanatorium est devenu une ambulance. Les blessés jouissent d'un panorama splendide sur la ville et sur les hauteurs.



Seule, une plaque indique aujourd'hui qu'un soldat est soigné ici. La chambre d'hôtel n'a subi aucun changement.

Blessés de guerre dans une ville d'eaux célèbre

L'EUROPE a deux capitales, Paris « pour l'hiver, Baden-Baden pour l'été », écrivait un écrivain français du XIX^e siècle. La ville d'eaux de Baden-Baden, entre le Rhin et la Forêt-Noire, a un long passé glorieux. Les Romains découvrirent les sources chaudes, excellentes pour la guérison de la goutte, des rhumatismes et des catarrhes, et appelèrent la ville qu'ils construisirent en l'honneur de l'empereur Aurélien : Aquæ Aureliæ. Plus tard, elle devint Baden, Les Bains, et donna son nom au pays. C'est après la guerre de Libération que Baden-Baden commença de se développer, attirant les étrangers de nombreux pays qui retrouvaient la santé dans ses fontaines, faisant des cures d'inhalations et s'abandonnant à tous les plaisirs que la ville offrait à ses hôtes.

Baden-Baden devint l'une des villes les plus fréquentées et les plus mondaines de l'univers, avec ses salles de jeux, sa roulette et sa table de baccara. Sur la magnifique «Lichtentaler Allee» qui s'étend le long du fleuve, on voyait se promener un public riche et des femmes élégantes et jolies. Son théâtre était célèbre et son champ de courses était, en temps de paix, le rendez-vous de la haute société oisive. Aujourd'hui, les grands hôtels imposants, les magnifiques halls des sources et les bains sont occupés par les soldats blessés, citoyens d'honneur de la nation. C'est là, dans la douce atmosphère thermale, où le printemps est hâtif et l'hiver plus court, que les soldats viennent chercher la guérison de leurs maux.

Les sources thermales de Baden-Baden sont parmi les plus chaudes de l'Europe. Il y a environ 20 sources radioactives de 44 à 68 degrés qui fournissent, chaque jour, près de 800.000 litres. Elles guérissent les blessures héroïques, comme elles ont apporté, autrefois, un soulagement à la goutte et aux rhumatismes.



Une promenade très célèbre. Des soldats allemands en convalescence se promènent sur la terrasse ensoleillée de Baden-Baden



L'examen d'un soldat. Le jeune sapeur du génie qui, blessé, a dû abandonner son ancien métier, se présente au Conservatoire de musique. Des experts étudient sa voix. Suffira-t-elle à lui assurer un nouvel avenir?



Les rudes mains du pontonnier doivent, maintenant, s'exercer sur les touches du piano.

UN MAÇON DEVIENT TENOR

Un maçon de 22 ans, gravement blessé à la hanche gauche par un éclat d'obus, doit abandonner son métier. Il faut trouver autre chose, mais quoi? Sa blessure l'empêche de choisir une autre profession manuelle. Que sait-il faire? Hésitant, il avoue qu'il a un goût particulier pour le chant et qu'il joue un peu de piano. Cela suffit-il à lui trouver un gagne-pain? En tout cas, il faut tout tenter. Le Conservatoire de musique va s'occuper de ce jeune homme.

L'examen apporte une révélation. Le candidat est récompensé de sa peine. On constate qu'il a une belle voix de ténor. Il atteint sans peine aux notes les plus élevées. Un monde nouveau s'ouvre pour le jeune chanteur. Il étudie la musique. L'Etat se charge de son instruction et de son entretien. On fait les meilleurs vœux pour son nouvel avenir. Et maintenant, au travail!

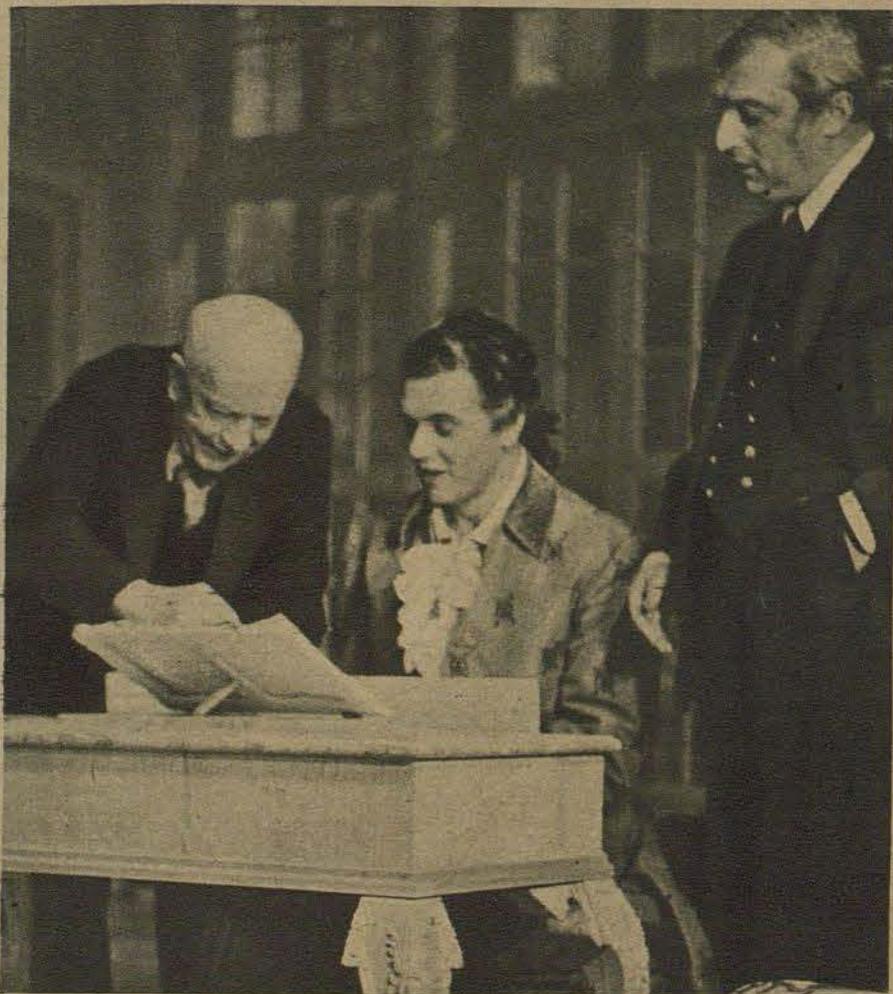


Un accord parfait: TROIS OPERAS

En un mois, trois théâtres importants viennent de donner chacun la présentation d'un nouvel opéra. C'est là, dans la quatrième année de la guerre, un témoignage important de la force créatrice qui anime encore la vie culturelle allemande. Les trois compositeurs de ces opéras forment aussi un trio harmonieux. Leurs œuvres offrent trois aspects différents de la composition musicale: la science, que l'on n'acquiert qu'avec l'âge; la force concentrée de l'âge mûr et la joie débordante et insouciante de la jeunesse. Ces trois œuvres sont aussi des témoignages de l'élan créateur qui, malgré la guerre, reste le symbole et la preuve de l'esprit de la nouvelle Europe.

TROIS nouveaux opéras, montés dans l'espace d'un mois, sur trois scènes différentes, mettent en lumière l'activité et l'élan de la vie culturelle allemande qui n'a rien perdu de sa force dans la quatrième année de guerre. Trois générations s'expriment dans ces trois œuvres, trois styles en accord avec les époques et trois conceptions: la sagesse radieuse de l'âge, la force spirituelle concentrée de la

Nous voyons revivre, il est vrai, dans cet opéra, « Capriccio », l'atmosphère du « Chevalier à la rose », mais ce n'est là qu'un décor gracieux pour un thème plus profond. Le maître avait eu, tout d'abord, l'intention de composer une suite dramatique, sous forme de fugue, une sorte de « Prologue sur le théâtre ». Il s'agissait d'établir le rapport qui existe entre le verbe et son expression musicale, question fonda-



Le maître Richard Strauss, âgé de 78 ans, est le doyen des musiciens allemands. Toujours plein d'un vivace enthousiasme, il s'entretient, pendant une répétition, avec Horst Taubmann, le juvénile artiste qui chante le rôle de Flamand. Il lui commente un passage difficile. Auprès d'eux se trouve le deuxième père spirituel de « Capriccio », Clemens Krauss. La première représentation, à Munich, sous la direction de Clemens Krauss, a été une des plus brillantes réalisations scéniques de longtemps.

maturité et la vivacité spontanée de la jeunesse, trois formes de l'art qui prouvent sa variété et sa vitalité, aussi bien dans l'expression que dans la stylisation ou dans la fantaisie romantique.

A Munich, ville natale de Richard Strauss, le public a été surpris par une œuvre toute nouvelle du maître presque octogénaire. Cet acte qui, à lui seul, dure près de deux heures et demie, a été présenté, pour la première fois, sous la direction de Clemens Krauss et de Rudolf Hartmann, avec des chanteurs tels que Viorica Ursuleac, Hans Hotter, Horst Taubmann, Georg Hann.

mentale pour l'opéra en général, et, en particulier, pour la conception de Strauss. Mais l'œuvre est devenue bien plus qu'un traité musical. On s'en rend compte par le livret de Clemens Krauss, débordant d'aperçus artistiques profonds où la pensée se réalise en rapports humains. Le poète et le musicien s'efforcent d'obtenir les faveurs d'une dame, la comtesse. Elle ne se décide pour aucun d'eux, mais elle les unit en leur ordonnant de composer un nouvel opéra. Les héros de la pièce ne sont empruntés à nulle mythologie, ils sont vivants, aussi bien les deux prétendants que les invités qui hantent



Hermann Reutter, qui est âgé de 42 ans, né dans la ville de Goethe, a choisi les tribulations d'Ulysse pour sujet d'un opéra accompagné de chœurs conçus selon la tradition antique. Le compositeur, au piano, reproduit un morceau de sa partition au coloris musical délicieux. Auprès de lui, le librettiste de l'œuvre, Rudolf Bach. La première représentation, à Francfort, a prouvé que l'auteur s'attache aux formes claires et homogènes, et aux lignes simples de la musique moderne.

le salon de la comtesse. Certains de ces personnages sont des « types » : le comte, ironique, hostile à la musique ; les frères de la comtesse ; une grande artiste, la Clairon, figure historique du temps de Voltaire ; le directeur de théâtre, La Roche, qui, pénétré de son importance, soutient avec emphase les droits de la scène ; son entourage : le chanteur toujours en quête d'argent, la petite danseuse et le souffleur rêveur et somnolent. Tous ces personnages se réunissent en une fugue à plusieurs voix et en ensembles brillants et joyeux. Sur le tout, domine

une grande maîtrise discrète qui a atteint sa maturité. L'ardeur orchestrale de Strauss s'est apaisée et s'éclaire d'une douce lumière. L'ouverture, à six violons et violoncelles, crée une rare ambiance de musique de chambre ; dans la partition délicate revit le style gracieux de l'époque rococo. Il semble que le maître ait voulu résumer l'œuvre de toute sa vie dans une discussion de toutes les questions de son art. L'admirable et infatigable artiste a trouvé le prétexte d'une œuvre nouvelle bien vivante, entre le naturalisme et le classicisme, et qui se rat-

tache encore, par des liens profonds, autant au goût du jour qu'à l'esprit de l'époque.

Hermann Reutter, compositeur âgé de 42 ans, est le maître des formes claires de la musique contemporaine aux grandes lignes simples. Pour lui, l'opéra exprime les mythes et les symboles, à l'aide de rythmes. Son héros est Ulysse, patient et sage au milieu des mille aventures qui précèdent son retour au foyer. Reutter est un maître du coloris orchestral, qui s'adapte aux changements d'action comme aux changements de scènes. Qu'il s'agisse du domaine enchanté de Circé, de l'île de Calypso, de Nausicaa, tout est rendu vivant et humain par la musique, jusqu'au moment où les dieux, ennemis ou amis, mettent enfin leur terme aux aventures et ramènent le héros en Ithaque. Comme dans la tragédie antique, un chœur, placé dans l'orchestre, commente l'action et sert de lien à ses différentes parties. L'Opéra de Francfort-sur-le-Main a monté l'œuvre du compositeur, natif de la ville même, sous la direction de Franz Konwitschny et, pour la mise en scène, de Hans Meissner et Helmut Jürgen. Reutter, à qui l'on doit déjà une œuvre tirée de « Faust », est donc allé du gothique à l'antique, comme Goethe, bourgeois de Francfort-sur-le-Main, l'avait déjà fait.

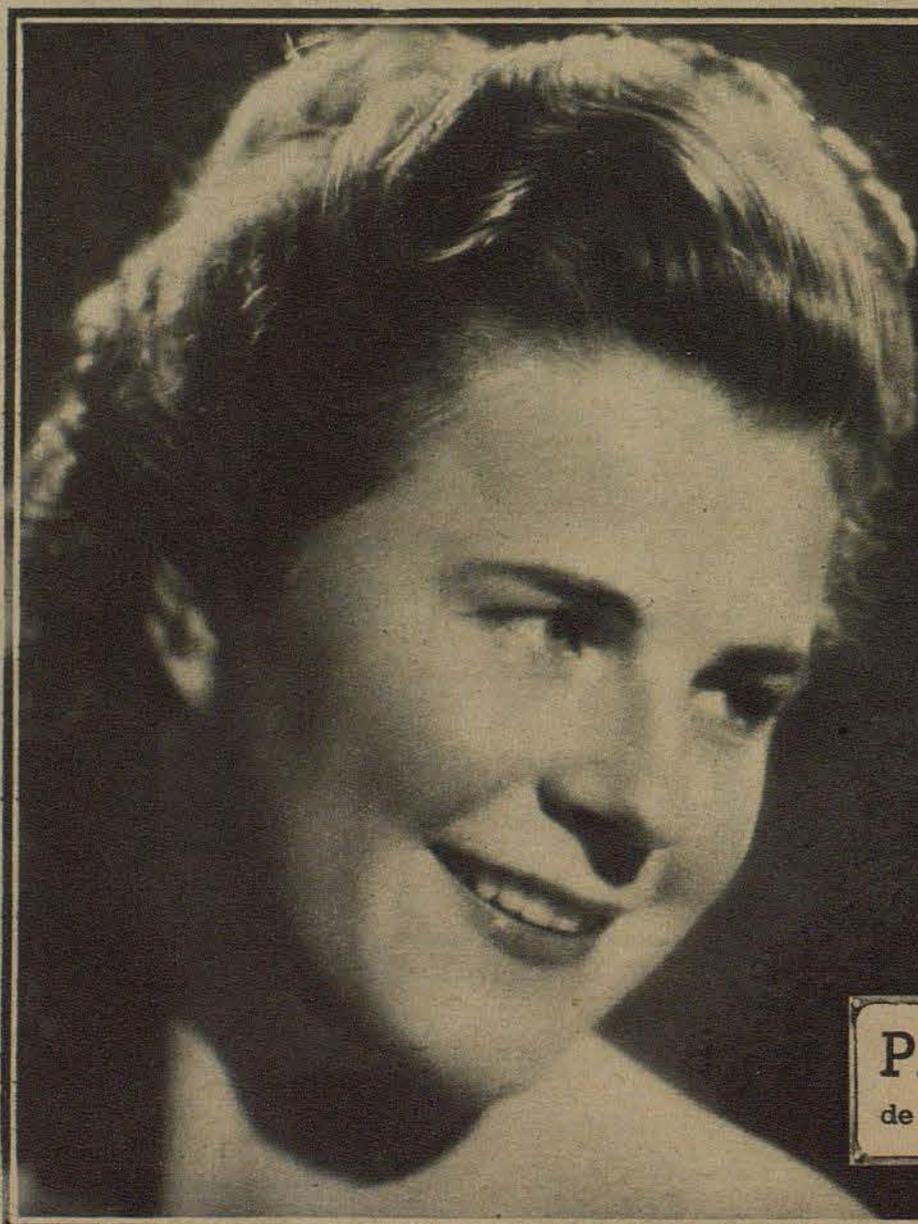
L'œuvre de Heinrich Sutermeister, jeune compositeur suisse, se présente d'une manière plus simple. Il est connu sur la scène allemande pour un « Roméo et Juliette » qui remporta un vif succès. C'est encore l'Opéra de Dresde qui vient d'accueillir sa nouvelle œuvre, avec Karl Böhm, Heinz Arnold et Hans Mahnke. Le sujet est emprunté à Shakespeare, mais tout ce qu'il y avait d'obscur dans « La Tempête » est devenu, dans « L'Île enchantée », limpide et clair. Le compositeur groupe avec sûreté les scènes principales de la

pièce au sens profond en un livret où nous voyons défiler les esprits et les hommes, les rois et les fous, capricieusement rassemblés pour l'accomplissement du destin. Le compositeur reste fidèle à l'atmosphère de l'action. Il a su dégager du poème toute la musique



La musique du compositeur Heinrich Sutermeister est d'une belle simplicité et d'une grande clarté. Il s'était déjà fait connaître sur la scène allemande par sa première œuvre : « Roméo et Juliette ». L'Opéra de Dresde, sous la direction musicale de Karl Böhm, vient de donner la première représentation de son opéra « L'Île enchantée ». Cette œuvre apporte le témoignage que le jeune Suisse a conscience de la mission musicale qui s'impose à l'Europe de demain.

qu'il recèle pour en former une symphonie de l'orage et du chœur des elfes. Il verse sur ces créatures une suite de mélodies appropriées. Héritier de Verdi et des impressionnistes, le compositeur donne à la scène moderne un opéra léger, de caractère populaire.





PAULA WESSELY joue dans les films
de la Wien-Film «Späte Liebe» et «Die kluge Marianne»

CHANTIERS DE L'EUROPE

De tous côtés, en Europe, au nord, au sud, à l'est ou à l'ouest, on voit partout des chantiers de construction, où travaillent des hommes en uniforme kaki. Ils portent un galon sur la manche gauche avec les mots «Organisation Todt». Todt, grand architecte, mort il y a un an, est l'homme des autostrades du Reich et des fortifications de la ligne Siegfried. «Signal» publie ici un reportage sur l'organisation qui porte son nom.

TROIS hommes traînent un portant de fer. L'un est Allemand, l'autre Français, le troisième Flamand. D'autres, qui viennent de prendre leur repas, se sont réunis et fument. Le Croate donne du feu à l'Espagnol, et le Tchèque offre son tabac au Grec. A la distribution du courrier, on peut voir des lettres portant les cachets de presque tous les pays d'Europe. Ce n'est ici qu'une infime cellule de cet ensemble formidable qui porte le nom d'«organisation Todt».

Jamais, dans l'Histoire, on n'a connu une pareille organisation du travail. Elle s'est constituée au cours de cette guerre et a réuni, en une communauté immense, des travailleurs de presque toutes les nations d'Europe. Au début de la campagne de l'ouest, on ne trouvait dans l'organisation que des travailleurs allemands, ouvriers du

bâtiment, venus par milliers sur un front menacé pour ériger les fortifications de la ligne Siegfried. Dès le début de la campagne, ils devenaient «travailleurs du front», nouveau type d'homme exigé par la guerre moderne. Tous revêtus du même uniforme de travail, portant le casque et le sac, armés d'une pelle, ils suivaient les troupes combattantes, et leur furent d'une aide précieuse. Ils construisirent des abris, bâtirent des ponts, réparèrent les dommages causés par les bombes, remirent en état les routes et le réseau ferré endommagés par la guerre. En outre, déjà à cette époque, la mission de l'organisation Todt ne se bornait pas à venir en aide à l'armée allemande dans ses opérations de guerre, elle sut apporter aussi un secours efficace aux populations des pays dévastés.

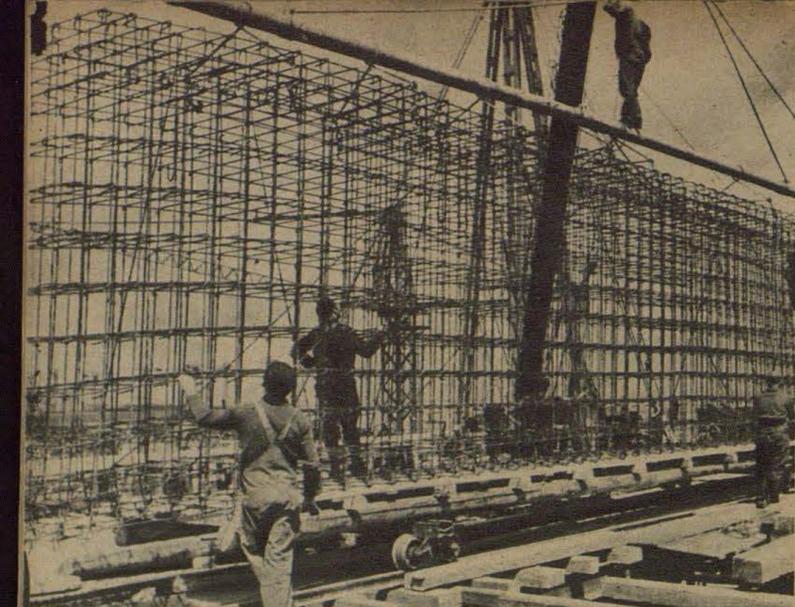


Des ouvriers du bâtiment reçoivent la Croix de fer. Les membres de l'organisation Todt sont décorés de la Croix de fer. Bien que n'appartenant pas aux troupes combattantes, ils peuvent recevoir cette décoration militaire, car parfois, dans l'accomplissement de leurs travaux, ils ont fait preuve d'intelligence, de courage et d'énergie devant l'ennemi.

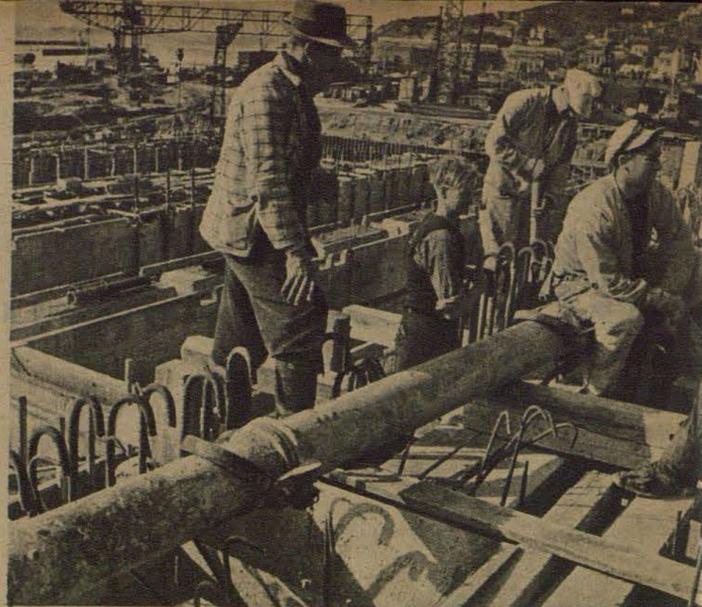
Avec la pelle et le fusil. Ici, les chantiers de construction et les baraques d'habitation des travailleurs du front sont exposés aux attaques de l'ennemi. Chaque unité de l'organisation dispose d'une troupe spéciale de protection, d'un service de renseignements ainsi que d'une ambulance.

Clichés des correspondants de guerre
Löhse, Adam (OT)

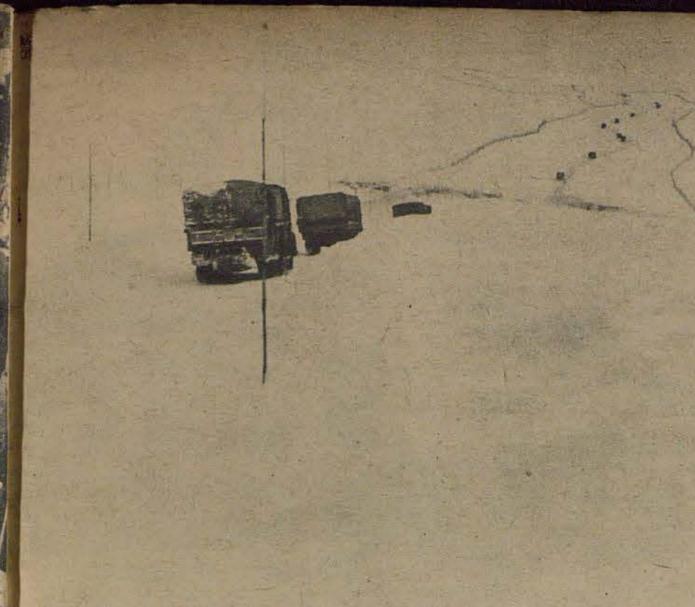




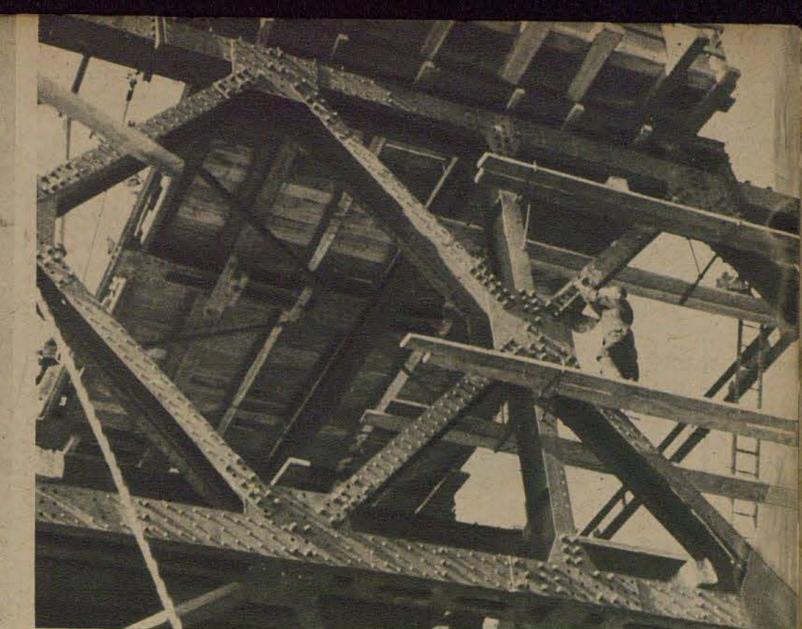
2 Au sud de la Norvège. On apporte sur des chariots bas au chantier de construction de puissants treillis d'acier. Ils formeront la carcasse des murs de béton, épais de plusieurs mètres, d'un fortin. Des milliers de travailleurs norvégiens gagnent ici leur pain et le pain des leurs.



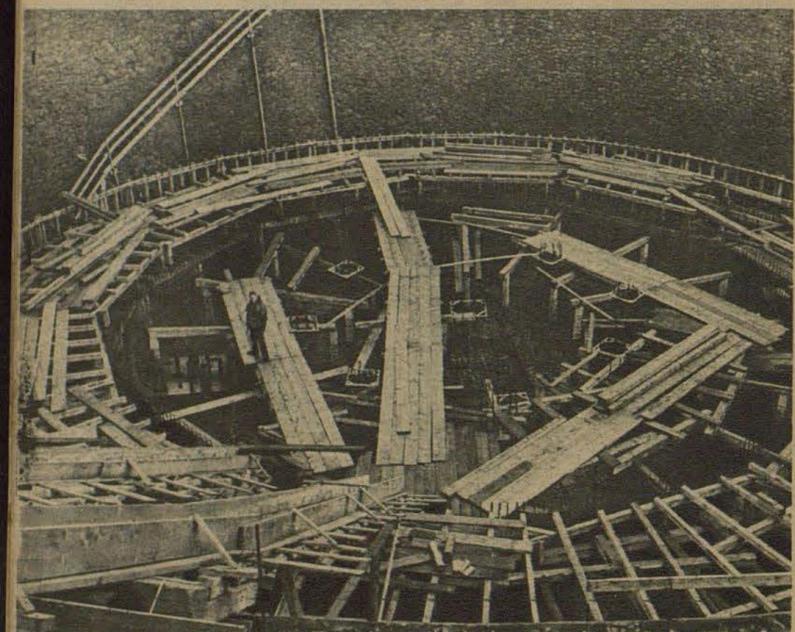
4 Dans les fjords. Le béton est pompé par une conduite à pression jusqu'au toit d'une installation navale qui est presque terminée. La coulée continue du ciment dans les espaces creux, profonds de plusieurs mètres, représente une économie de temps et de main-d'œuvre.



5 En Finlande. La route qui conduit vers l'océan Arctique se perd, toute blanche, à l'infini. Elle a été construite par une troupe spéciale de travailleurs du front qui l'entretiennent et enlèvent régulièrement la neige. Des barrières dressées de chaque côté empêchent la neige d'envahir la chaussée.

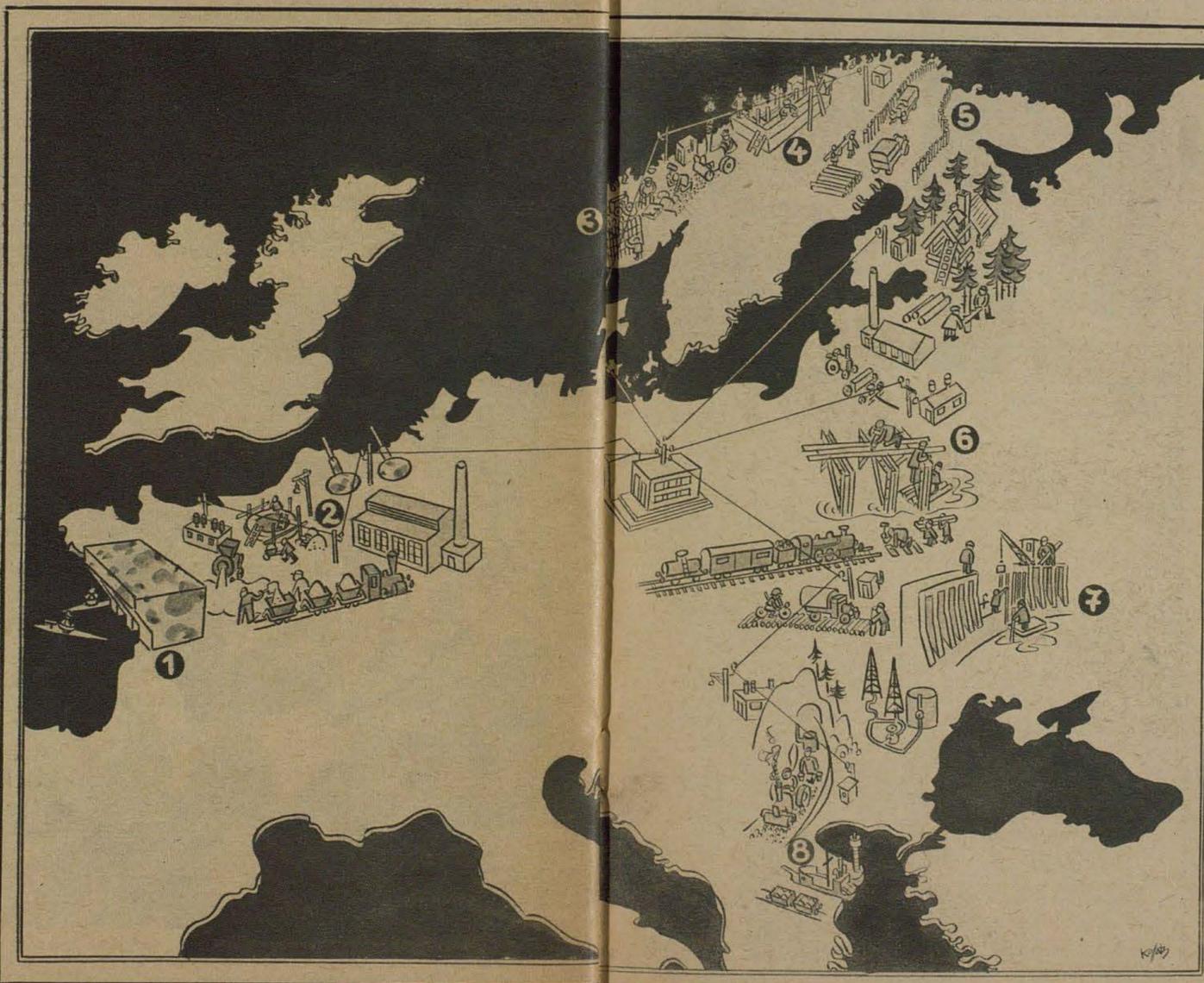


6 Au nord du front de l'est. Une des missions les plus importantes des travailleurs du front est la construction des ponts. Il ne s'agit pas seulement ici de secourir les troupes combattantes, mais d'apporter une aide au pays ravagé, et de répondre aux besoins de la population.



1 Dans le golfe de Biscaye. Un hangar bétonné pour sous-marins est près d'être terminé. Il sert de protection aux navires, et dispose d'un chantier très moderne.

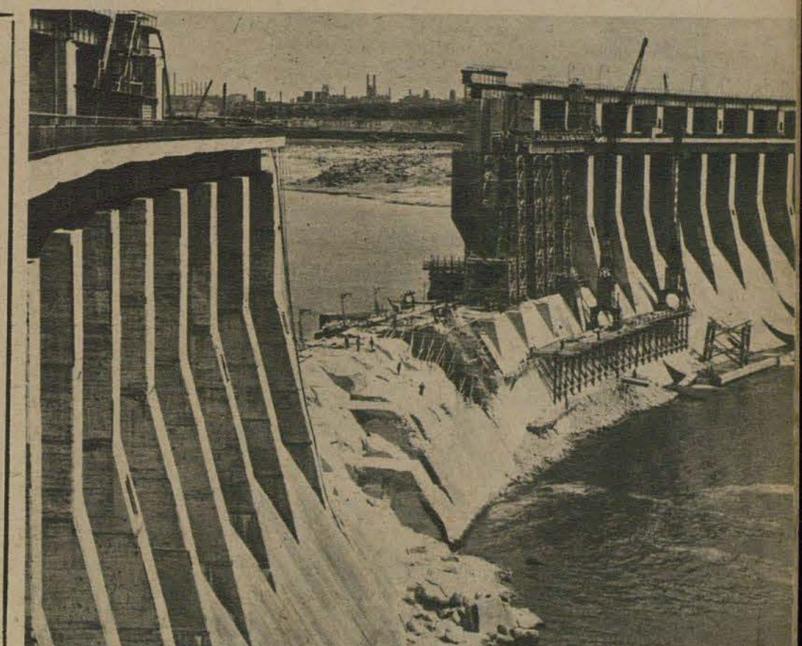
2 Sur la côte française. Cet abri d'approvisionnement est profondément enfoncé dans la terre. Lorsqu'il sera terminé, il servira de dépôt de carburant.



Partout, l'organisation Todt

est l'élément d'ensemble du travail de l'organisation Todt en Europe. Dans les territoires de l'ouest occupé, et dans l'immensité des étendues de la Russie, on ne voit partout que des chantiers de construction. Les chiffres renvoient aux photographies correspondantes, dans nos pages, où l'on trouvera des vues de chacun des chantiers.

Clichés des correspondants de guerre Blenck, Clemens, Guthausen, Lohse (2) Maier, Parkhardt, Schmähmann (OT)



7 Au barrage du Dniepr. Ici, les habitants de la contrée ont eux-mêmes aidé à réparer ou à remettre en état le barrage que les bolcheviks avaient fait sauter.

8 En Grèce. Pour la première fois, une route solide unit directement Athènes à Salonique. Des ouvriers grecs travaillent ici à sa construction.





Jean, contremaître français, dans un chantier, sur la côte de la Manche. Il fait partie de l'organisation Todt depuis 19 mois.



Un Madrilène. Ce jeune Espagnol qui se trouve en Bretagne s'est acheté un phonographe avec l'argent qu'il a pu économiser sur son salaire.



Charlie, cuisinier annamite, vient chercher un permis de congé pour aller rendre visite à sa famille dans une ville française.



Un jeune Belge qui s'est engagé dans l'organisation Todt immédiatement après la capitulation de l'armée belge.



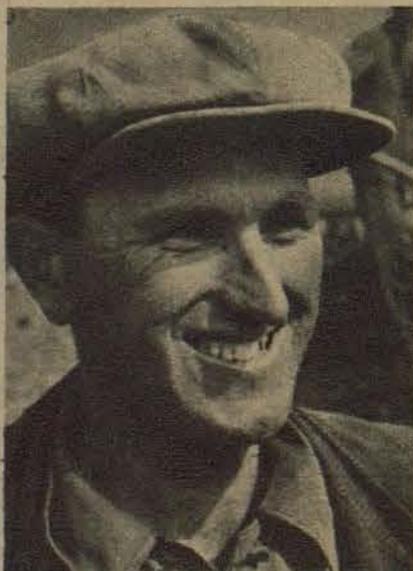
Ce mécanicien français, qui vient de Lorient, dit en riant: «A la paix, je retrouverai mon vieux chalutier.»



L'homme de confiance des Flamands examine avec les employés hollandais d'une entreprise de construction, les feuilles de salaires.



Minas Tabaklan, Arménien. Il y a 12 ans qu'il est arrivé en France. En dernier lieu, il était manœuvre au Haec.



Le contremaître Ivan, de Varaziedin (Croatie). «Je suis venu au printemps de 1939 en Allemagne pour voir un peu le monde.»

Ils travaillent sur les chantiers de l'Europe



«Avez-vous du travail pour moi?» Un spectacle quotidien dans tous les pays de l'Europe où travaillent les ouvriers. Clichés du correspondant de guerre Löhse (OT)

Lorsque reprirent les grandes commandes de construction, des volontaires se présentèrent aux offices de travail des villes françaises. Des trains spéciaux les amenèrent aux centres les plus importants, où de nouveaux travaux devaient être accomplis. A mesure que le travail se multipliait, d'autres volontaires se présentèrent, de plus en plus nombreux. Les premiers embauchés faisaient venir des amis ou des parents pour les seconder. C'est ainsi que se formèrent peu à peu de grands chantiers de construction, d'un caractère européen. Aujourd'hui, en certains points, l'organisation Todt comporte jusqu'à deux tiers de travailleurs qui ne sont pas Allemands.

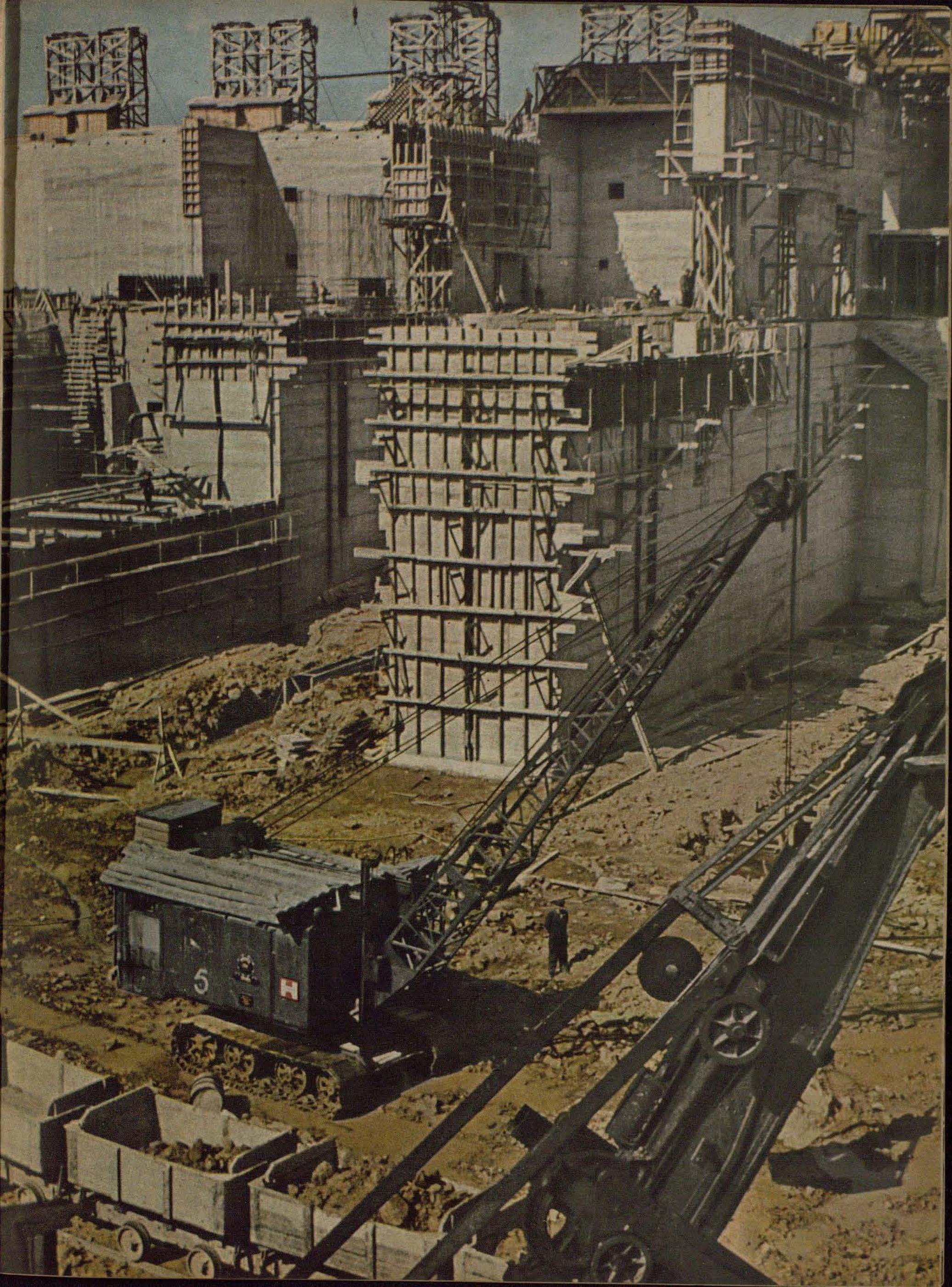
Un barème de salaires a été soigneusement établi pour répondre aux exigences des cours de toutes les nationalités représentées.

Pour la construction de la ligne Siegfried, qui fut autrefois décidée et commencée en quelques jours, on eut recours aux plus grandes entreprises de bâtiment du Reich. Elles construisirent en commun ces fortifications qui exigèrent six millions de tonnes de ciment et 695.000 mètres cubes de bois. Aujourd'hui encore, les entreprises allemandes, avec leurs ingénieurs,

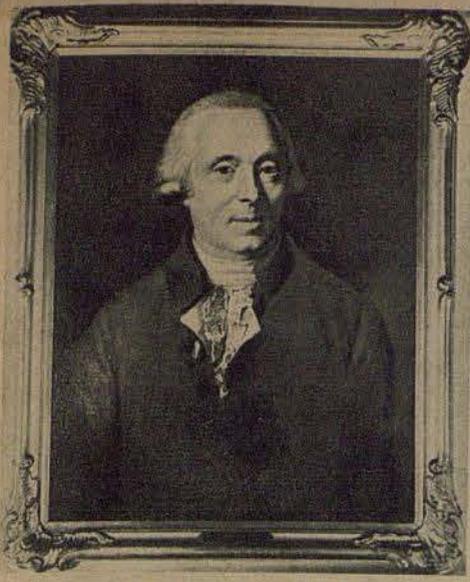
leurs ouvriers et leur matériel, sont au service de l'organisation Todt. On a même eu recours, depuis, à un grand nombre d'entreprises européennes qui conservent la responsabilité des ouvriers engagés à leur service.

L'organisation Todt travaille, aujourd'hui, dans toute l'Europe. Elle érige à la fois des ouvrages pour la défense et pour la sécurité des territoires, et bâtit pour le bien-être des populations. Lorsqu'elle met une usine en route, c'est au profit de milliers d'hommes. Quand elle a fait le nécessaire, dans les territoires occupés, pour procurer de l'eau potable, ce sont des quantités de maladies et d'épidémies qui ont été évitées. Quand elle construit des routes, le pays en reçoit une activité nouvelle.

Les mêmes hommes qui ont participé à la construction de la ligne Siegfried avaient travaillé, auparavant, à la construction des autostrades du Reich. Leur besogne était alors une œuvre pacifique. Un jour viendra où l'organisation, communauté de construction vivante et active en tout temps, se consacrera de nouveau uniquement aux travaux de la paix, pour le plus grand bien de l'Europe.







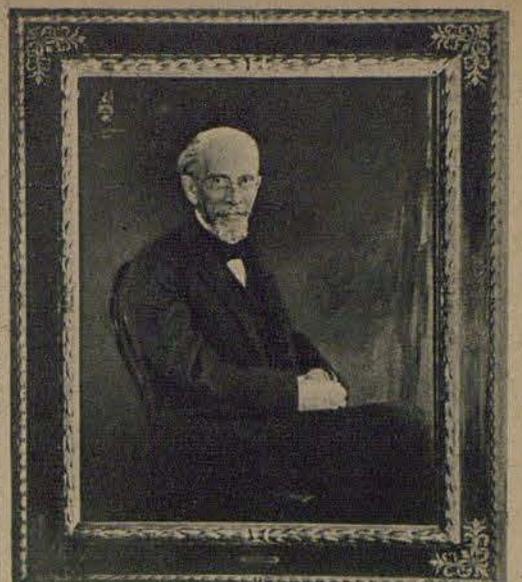
Gottfried-Ludewich Wilm fonda, en 1767, son atelier d'orfèvrerie dans la Jerusalemer Strasse, à Berlin.



Heinrich-Ludwig Wilm hérita sa propriété en 1829. Il fut nommé orfèvre de la cour royale et devint conseiller municipal de Berlin.



Hermann-Julius Wilm, propriétaire de la maison en 1836, la reconstruisit et lui donna une façade nouvelle.



Johann-Paul Wilm succéda à son père en 1886, après avoir fait de longs voyages d'étude en Italie

Cinq générations

L'histoire de la maison allemande d'orfèvrerie Wilm



Ferdinand-Richard Wilm, le propriétaire actuel de la maison berlinoise d'orfèvrerie H. J. Wilm.

A Berlin, Jerusalemer Strasse, une grande vieille demeure expose, dans ses vitrines, de l'argenterie, des bijoux en or faits à la main et des pierres précieuses. C'est ici qu'en 1767, sous le règne de Frédéric le Grand, roi de Prusse, Gottfried-Ludewich Wilm avait fondé un modeste atelier d'orfèvrerie.

Les hommes ont passé, la maison dure. Trois fois dans le cours du temps, les ateliers sont devenus trop étroits pour l'industrie florissante et n'ont plus répondu aux exigences de la vie moderne. On a reconstruit, élargi et modernisé. Mais jamais un des patrons n'a pris la résolution d'abandonner le siège vénérable de sa maison.

Ce n'est pas si souvent qu'on voit les fils d'une même famille se vouer, pendant plusieurs générations, à la même profession : déjà, le père du

fondateur de la maison avait été orfèvre. Il est plus rare encore que la force créatrice ne se dissipe pas au souffle des époques, et que demeurent vivaces la tradition, l'inclination et le don. Le propriétaire actuel de la maison, Ferdinand-Richard Wilm, est un des maîtres de l'orfèvrerie allemande. Les objets créés dans ses ateliers sont d'une qualité exquise.

En dehors de son propre travail créateur, Wilm s'occupe, avec un zèle infatigable, de faire valoir son métier. Il est un des protagonistes du congrès international qui se tenait, tous les deux ans, à Amsterdam, Rome, Berlin, Paris, Londres ou La Haye. En 1930, Wilm organisait une exposition au Metropolitan Museum, à New-York, dont le résultat fut des relations d'affaires fort actives avec les pays d'outre-océan. Sous l'influence de Wilm, la « Société allemande pour l'orfèvrerie » (Deutsche Gesellschaft für Goldschmiedekunst) fut fondée en 1932. Cette société prépara, des expositions en de nombreuses métropoles européennes. Récemment, on a fondé, à Hanau-sur-le-Main, également à l'instigation de Wilm, « La Maison allemande de l'orfèvrerie », ayant pour tâche de se consacrer à l'essor du noble métier. A l'Exposition internationale de Paris de 1937, Ferdinand-Richard Wilm reçut la médaille d'or et, la même année, fut nommé membre de l'Académie prussienne des arts.

Cent soixante-quinze ans sont une longue période, non seulement dans la vie d'une famille, mais aussi dans la vie de l'art. Des styles nouveaux naissent, règnent et disparaissent. Ils le cèdent à d'autres, et les tendances se succèdent. Les travaux du fondateur de la maison Wilm contiennent toute la grâce du style rococo Frédéricien, puis la mesure classique, puis la grandeur du style empire. Leur voie conduit ensuite les maîtres orfèvres de la dynastie à travers le style bourgeois du XIX^e siècle, le deuxième rococo fin de siècle et la renaissance allemande, jusqu'au style baroque nouveau. Ferdinand-Richard Wilm a commencé sa carrière en se prononçant ouvertement pour le style moderne du début du XX^e siècle. Sa manière est devenue nette, tranquille et simple ; il a découvert son expression propre et s'est rangé parmi les pionniers de l'art moderne allemand.



Une cafetière en argent de style rococo, exécutée en 1770 par Gottfried-Ludewich Wilm pour Frédéric le Grand.



Une cafetière de 1880 pour l'empereur Guillaume I^{er}, de Hermann-Julius Wilm, et la cafetière moderne (photo ci-dessous) faite par Ferdinand-Richard Wilm pour le ministre des Affaires étrangères du Reich von Ribbentrop. Ces trois pièces en argent sont une image saisissante de l'évolution du style depuis la fondation de la maison.



Une des tâches aujourd'hui dévolues à la maison Wilm consiste à ciseler les bâtons symboliques des maréchaux de la Wehrmacht.

← Bijoux d'orfèvrerie moderne. L'écrin en vermeil porte un couvercle d'émail brûlé. La boîte est garnie de pierres de lune. L'aigle, au milieu du couvercle, est orné de rubis. Le pendentif est une turquoise montée sur or



**Jumelles prismatiques
pour le voyage, le sport, la chasse**

M. HENSOLDT & SOEHNE OPT. WERKE A-G · WETZLAR

Le saviez-vous déjà...

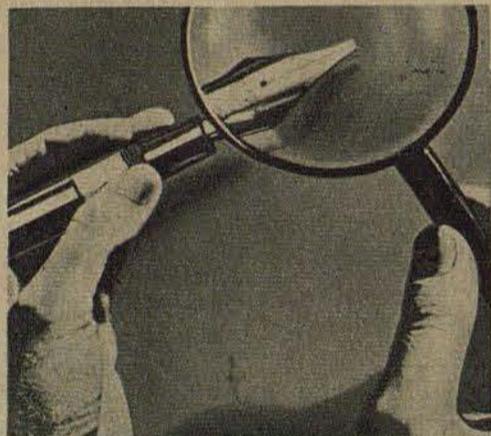
que le premier objectif photographique, calculé spécialement pour les besoins de la photographie, était un objectif Voigtländer? C'était en 1840! Combien donc de progrès et d'expériences représente un objectif Voigtländer de nos jours!

Les appareils Voigtländer d'aujourd'hui suivent également le progrès, un exemple en est donné par leur gâchette de déclenchement dans l'abattant.



Voigtländer -

les appareils de renommée mondiale!



**Brillante
et souple**

la plume

Kaweco

glissera, légère, sur
votre papier

Dans toutes les bonnes maisons, nos représentants se feront un plaisir de vous présenter les créations modernes de **Kaweco**

La reconstruction de la France

Un journaliste français montre ici combien la reconstruction actuelle se différencie de celle qui suivit la guerre de 1914-1918. La France en a fini avec l'anarchie de son architecture urbaine et, partout, apparaissent les indices d'un urbanisme qui voit grand. Parmi les nombreux plans de reconstruction, «Signal» offre quelques extraits de celui que l'architecte Noël a consacré à la ville de Beauvais.

ON sait combien les progrès du dernier siècle avaient eu peu d'influence sur la façon de vivre des Français : villes ou villages, routes ou canaux s'étaient malaisément conformés aux nécessités nouvelles. Si un certain charme vieillot en résultait, s'il s'en dégagait un parfum discret de conservatisme, la vie sociale et matérielle, par contre, s'y heurtait presque à chaque pas à des incommodités, à des servitudes incompatibles avec le développement implacable du progrès, flots insalubres et taudis prolongeaient jusqu'à nos jours les méfaits d'une hygiène datant parfois du Moyen Age, cependant que les grands courants de circulation commerciale routière se heurtaient dans chaque grande ville.

Mais, on ne change pas du jour au lendemain l'aspect et la disposition d'une cité, surtout si elle présente encore le visage touchant du passé. Or, la plupart des villes de France étaient bien d'adorables villes musées, chéries des touristes : en aucune manière, elles ne pouvaient plus répondre aux besoins multipliés du trafic moderne.

Seule, la guerre et les destructions impitoyables étaient capables de surmonter la timidité des hommes en faisant table rase. Mais encore fallait-il que les hommes eussent pleinement conscience des nécessités de l'avenir et acceptassent de subordonner leurs intérêts particuliers à ceux de la collectivité. Ce n'avait pas été le cas pour la France après 1918 !

Des plans qu'on n'a pas exécutés

De 1914 à 1918, la guerre avait détruit une bonne partie du territoire français du nord. Lorsqu'il s'agit ensuite de relever les ruines, on établit bien des plans d'urbanisme s'intégrant dans les programmes commerciaux, industriels et touristiques de l'avenir, mais ces plans ne furent presque jamais appliqués ; et quand, par hasard, on s'y reporta, ce fut après les avoir si bien — ou si mal — transformés que le résultat ne pouvait qu'être pitoya-

ble. Trancher dans le vif, subordonner les droits de chacun au droit supérieur de la communauté n'a jamais été osé : l'intérêt électoral a trop souvent son mot à dire, qui n'a rien de commun avec les besoins impérieux du pays.

De fait, après 1918, les villes et villages français furent reconstruits un peu au gré de chacun : chacun construisait sa maison, comme et où il le désirait. On voyait tous les styles imaginables l'un à côté de l'autre. Nulle part, on ne faisait œuvre complète. On revit, par exemple, les grandes routes d'intérêt national se croiser au centre des cités, parmi l'inextricable labyrinthe des ruelles commerçantes, alors que la logique aurait voulu que les courants de circulation extra-régionaux fussent détournés du cœur des agglomérations.

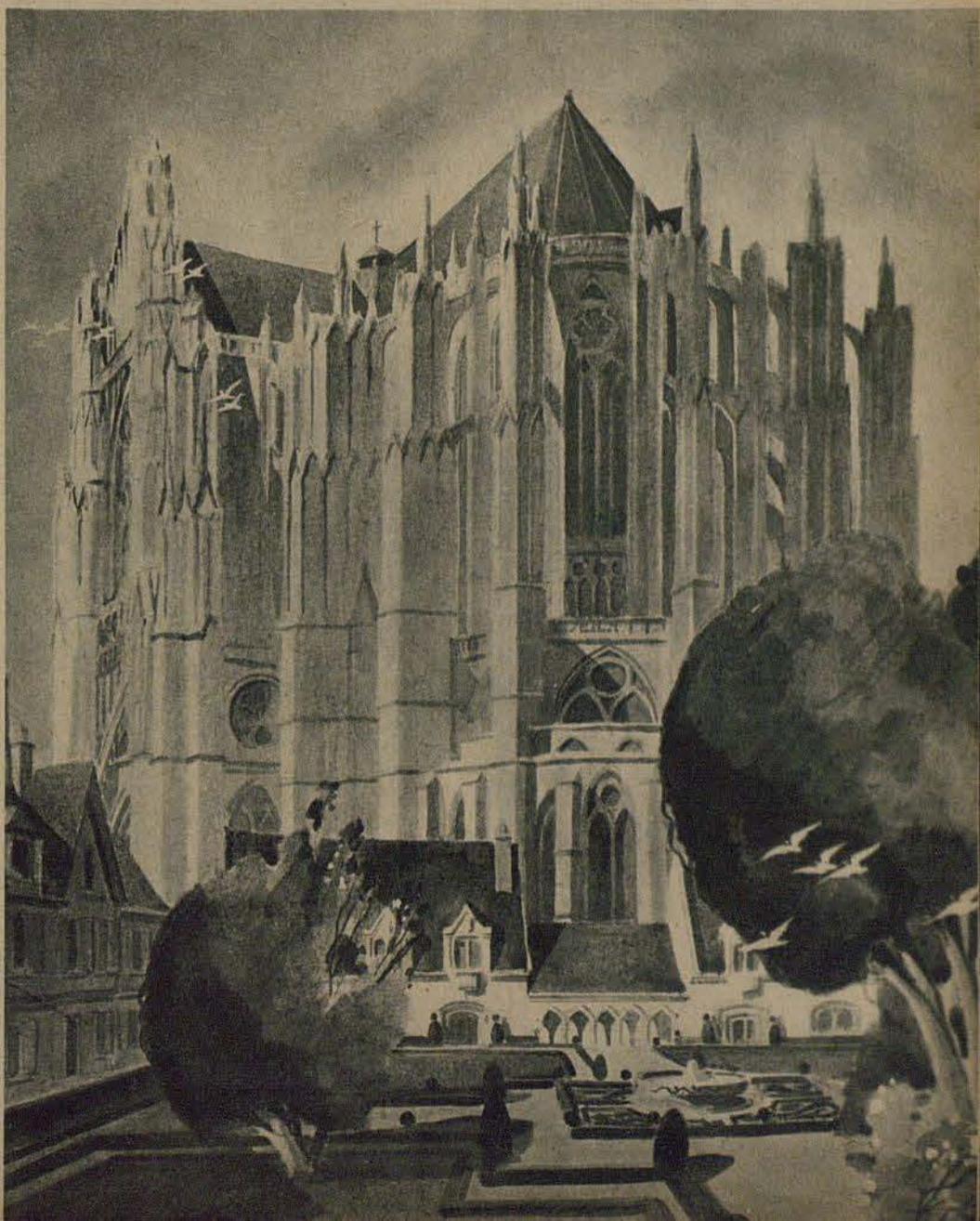
Survint de nouveau la guerre en 1939, puis l'exode, puis la défaite. Maintenant, la France a commencé de panser ses plaies. Courant au plus pressé, elle a déblayé ses décombres. Puis, l'heure présente ne permettant pas encore la reconstruction, elle a établi des plans et préparé minutieusement un programme. Les leçons du passé ont-elles été entendues ? On est en droit de le croire, quand on a la révélation du magnifique travail qui vient d'être mené à bien en silence, et que le public ne soupçonne pas encore, travail qui, demain, vaudra pour toutes les autres nations du continent, quand, la paix revenue, chacun aura loisir de reconstruire sa maison. Par là, grâce à ses architectes et à ses urbanistes, la France a travaillé « européen ».

Bilan de la guerre

Si les dommages subis par les villes et les campagnes de France pendant la courte campagne de mai-juin 1940 sont infiniment moins considérables que ceux de la guerre 1914-1918, ils sont cependant plus étendus dans l'espace et intéressent une plus grande partie du territoire national. En outre, les villes ont souffert dans leur cœur



L'exemple de Beauvais. La guerre a détruit l'entassement de maisons qui cachait la vue sur la cathédrale, et la nef se dresse maintenant, majestueuse, par-dessus les décombres (photo du haut). L'architecte Noël en tire parti pour établir son plan de reconstruction de manière à laisser dégagée la merveille gothique (photo du bas)



Dans 3 jours
je peux être
riche, riche...



LOTÉRIE
NATIONALE

Gelyna
Cette gelée
adoucissante

protège vos mains
des rigueurs de l'hiver.
Gelyna évite gerçures
et engelures.

Institut de Beauté

Robel

25 Avenue Matignon - Paris



CHAUSSURES FRANÇAISES

PILLOT

même, là où se croisaient précisément les grands courants de circulation, là où, précisément aussi, l'urbaniste moderne a le plus de raisons d'intervenir chirurgicalement. Par contre, presque partout, les plus nobles vestiges du passé : les cathédrales, ont été respectés.

Le nouvel esprit de la reconstruction

Il faut reconnaître que les pouvoirs français, en présence de ce bilan, ont systématiquement fait le nécessaire pour que les erreurs qui ont suivi la reconstruction après 1918 ne se renouvelent pas.

Une loi, la loi du 31 décembre 1940, a tout d'abord érigé en ordre la profession des architectes, donnant ainsi aux maîtres d'œuvre une charte reconnue, leur octroyant, d'une part, des pouvoirs réels, d'autre part, des devoirs et des responsabilités.

Puis, un Comité national à la reconstruction était créé, et étaient promulguées une série de lois et d'arrêtés tendant à ce que tout projet de reconstruction soit établi par des architectes suivant un plan général et soumis à approbation avant d'être réalisé. Enfin, il fut décidé que serait incorporé dans ces projets, et simultanément, tout ce qui touche à la fois aux routes, aux élargissements de rues, à l'hygiène, et à la protection des monuments et sites historiques. Ainsi, on ne risquera plus de faire œuvre incomplète, les uns tirant bénéfice des reconstructions au détriment des autres, suivant la seule inspiration des intérêts particuliers ou locaux.

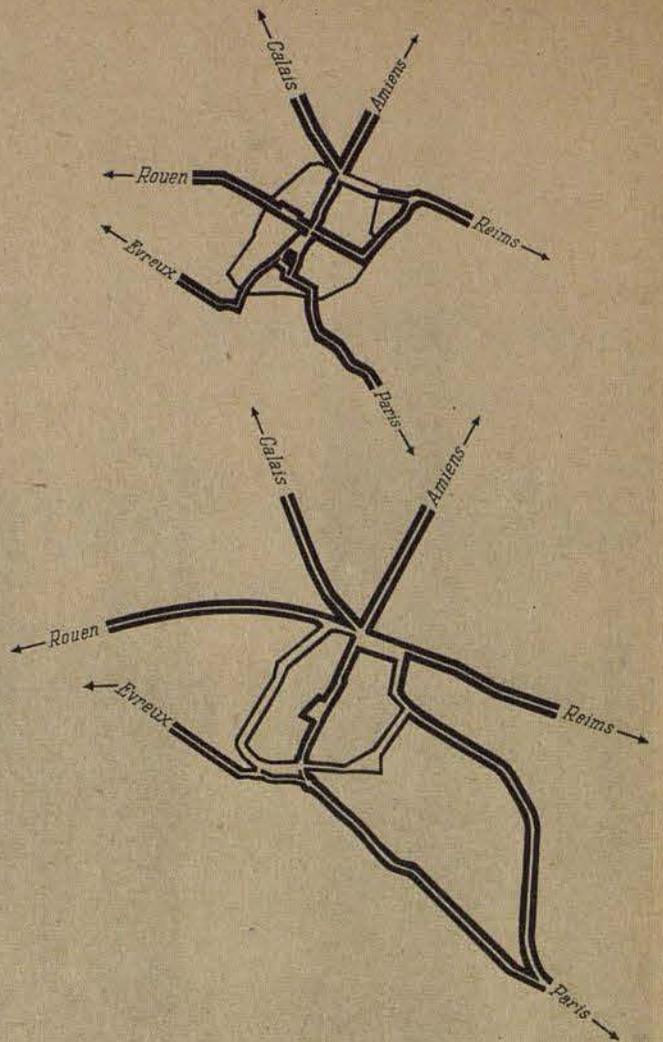
Ces principes établis, ayant force de loi, il restait soit à attendre la fin de la guerre, soit à commencer l'exécution dans la mesure et suivant les possibilités d'une situation transitoire entre toutes. Le gouvernement français a décidé que l'on se mettrait tout de suite au travail. Ce n'était point facile, car tout manquait : main-d'œuvre, matériaux, moyens de communication.

Les urbanistes, les architectes et les géomètres se mettent à l'œuvre

S'il n'était pas encore possible de reconstruire au sens propre du mot, on pouvait, du moins, établir les plans, déblayer les décombres et, sur place, établir les nouvelles rues, au long desquelles s'élèveraient plus tard les immeubles neufs.

C'est en cela que l'œuvre des architectes, des urbanistes, géomètres, agents voyers fut remarquable et, dès maintenant, on en peut déjà apprécier les résultats.

Beauvais avant la guerre. Toutes les routes nationales traversaient le cœur de la ville, ce qui créait un indescriptible embouteillage et entraînait une perte de temps considérable.



Beauvais telle qu'elle apparaîtra. Les routes nationales contourneront le centre. On ira sans arrêt de Paris à Calais ou à Amiens.

Chaque ville a fait l'objet d'une étude particulière : de la ville d'art à la cité industrielle. On paracheva les plans, établis en considération exacte avec l'architecture des monuments historiques. De telle manière, les monuments civils, ainsi que les cathédrales, par le nouveau cadre que leur apportera la reconstruction française dans un esprit nouveau de renaissance, seront mis en valeur, tout imprégnés cependant du passé et des traditions du pays.

Enfin, sur ces plans modifiant et parfois bouleversant ce qui existait avant la guerre, il a fallu établir un nouveau morcellement de la propriété, répartir entre les anciens propriétaires des parcelles de terrain qui n'étaient plus celles de la cité primitive. C'est là que les grandes difficultés ont surgi, qu'elles surgissent encore maintenant ; chaque propriétaire se croit lésé dans la nouvelle répartition, chaque municipalité tend à ne voir que les avantages matériels du passé. Ce « remembrement » des cités reconstruites, c'est la tâche lourde et délicate de la grande œuvre d'avenir, c'est la porte ouverte à tous les intérêts particuliers qui n'ont pas encore compris

que quelque chose était changé en Europe. C'est là que, demain, on pourra juger si la France est toujours velléitaire, ou si ses chefs sont véritablement décidés à commander.

Premières réalisations

Et, pourtant, le résultat de ces premiers efforts, on peut déjà le voir sur place, si encourageant dans maintes villes maintenant dégagées de leurs décombres. Des voies nouvelles y sont soigneusement piquetées, prêtes à être bordées par leurs immeubles neufs au lendemain même de la guerre. Des cathédrales sont dégagées, qu'à l'avenir on pourra mieux admirer dans leur cadre authentique. Et des rues encore sont déjà pavées, et leurs trottoirs s'allongent au-dessus de ce qui était jadis des caves et des sous-sols maintenant remblayés.

Ainsi, l'œuvre de reconstruction de la France est amorcée selon des principes qui sont ceux de l'urbanisme moderne bien compris. Début d'expérience qui devra être profitable à tous les autres pays, sur lesquels la guerre aura déployé ses ailes sombres.

Félicien Faillet



La nouvelle place de l'Hôtel-de-Ville. Les blocs d'immeubles ne devront pas dépasser quatre étages. Par-dessus leurs toits, la cathédrale érigera sa fière silhouette.



Il y a près de 50 ans . . . Louis Lumière contemple avec tendresse l'appareil de prise de vues inventé par lui à la fin du siècle dernier. Cette modeste boîte, qui rendit son inventeur célèbre, servait à la fois à la prise de vues et à la projection

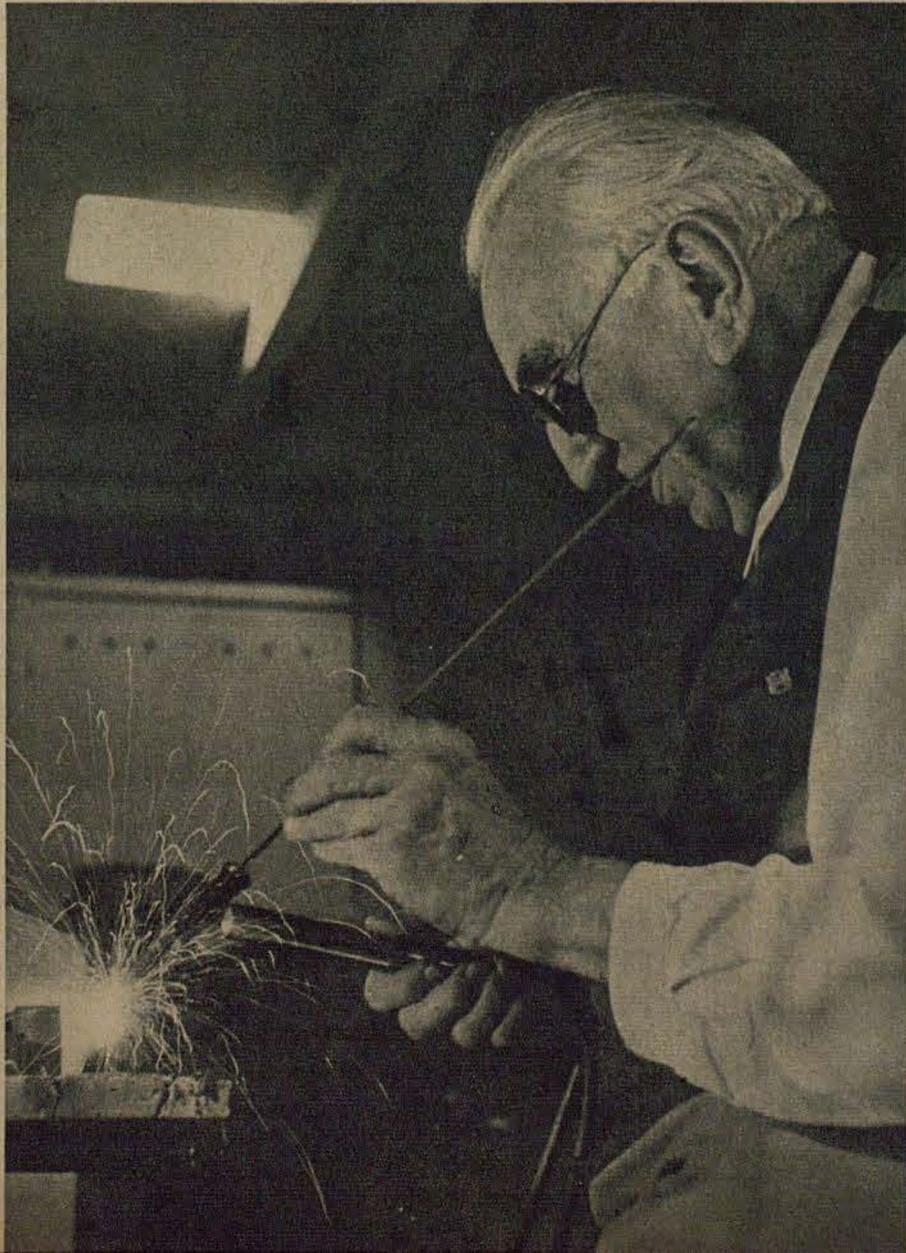
LUMIERE

Lumière est non seulement le pionnier de la cinématographie, sa vie est encore une contribution éminente au développement de la photographie et, particulièrement, de la photographie en couleurs et stéréoscopique. Le grand savant français travaille aujourd'hui au perfectionnement du film en relief.



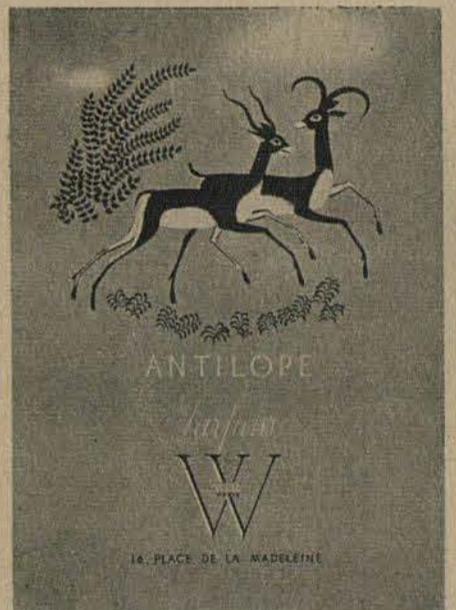
Il se rend au travail en ascenseur. L'esprit de l'inventeur est demeuré très vif, mais ses jambes sont devenues faibles. Il s'est fait installer, dans sa maison de Bandol, un ascenseur qui le transporte de sa table de travail dans son laboratoire

Un inventeur doit aussi savoir se servir de ses mains. Lumière, à près de 80 ans, aide lui-même à construire ses instruments d'essais. Les lunettes qu'il porte pour la soudure autogène sont de sa propre invention. Des milliers d'ouvriers et de techniciens s'en servent aujourd'hui.



BONS DU TRÉSOR

Chaque saison requiert ses labeurs.
Chaque saison apporte ses richesses.
Souscrire, c'est faire confiance
à la générosité de la terre française.



La Compagnie Parisienne de Location de Films "GAUMONT"

annonce en sortie générale
le 3 février

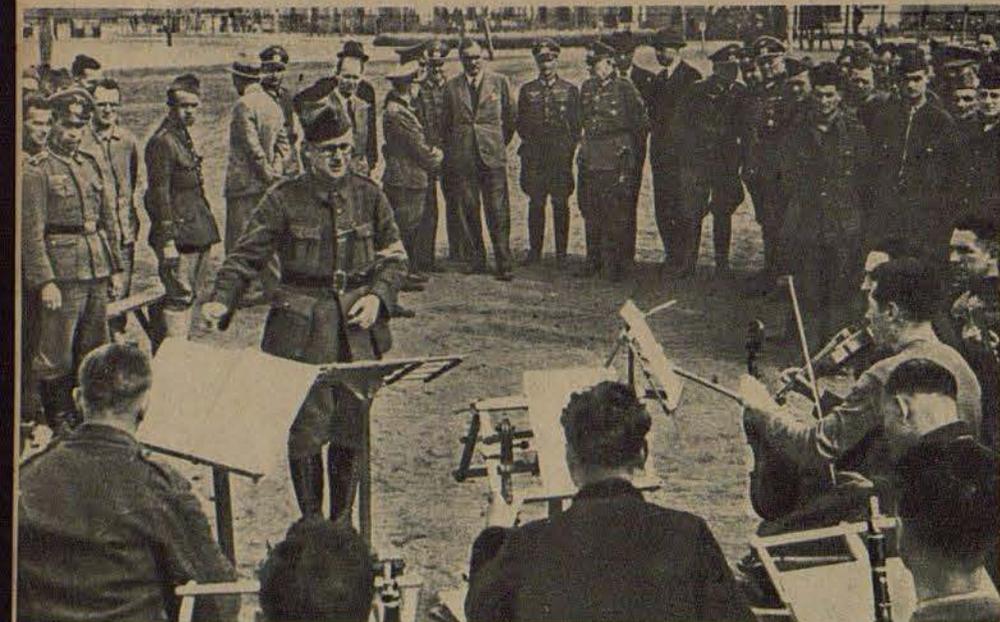
Promesse à l'Inconnue
(Production Jason)

le 17 février

La Fille du Puisatier
(Production Marcel Pagnol)

le 17 mars

La Croisée des Chemins
(Production Société des Films
Marcel Pagnol Gaumont)



Des prisonniers français accueillent en musique un général allemand qui visite leur camp.

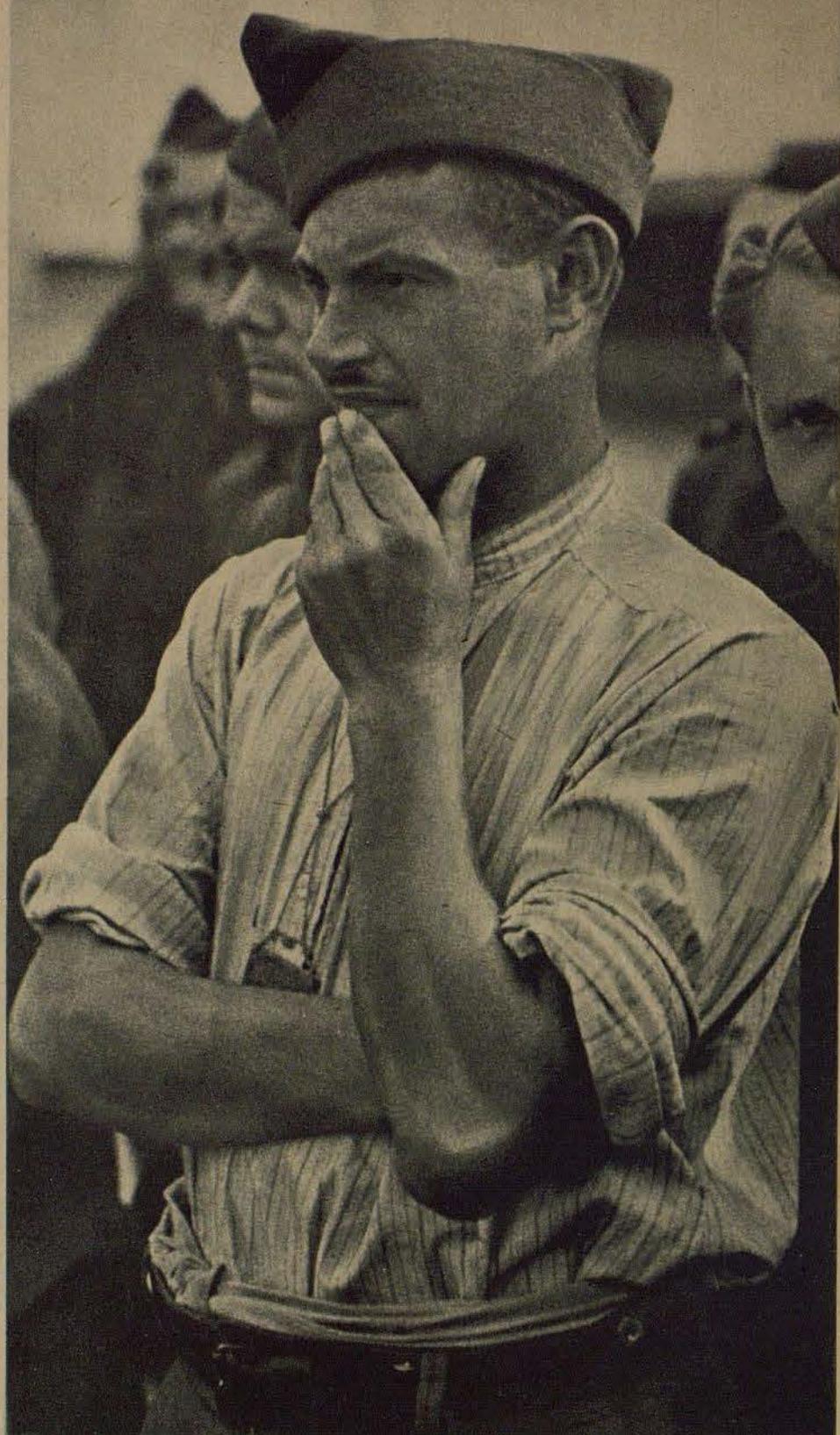
«Messieurs, en avant!»

L'ouverture de «Tannhäuser» en l'honneur d'un général!



Dans l'éclatant ensemble wagnérien, les cuivres montrent leur puissance.

Et les violons dessinent, dans l'accord impétueux des cuivres, leurs arabesques musicales.

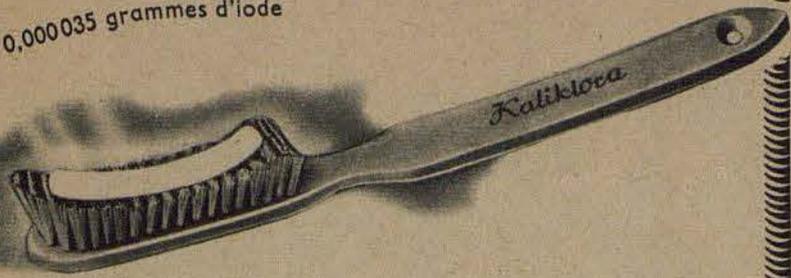


Les prisonniers, oubliant leurs tristesses, sont tout à la joie de la fête.

Les cymbales tintent.



0,000035 grammes d'iode



Ce n'est qu'une quantité infime d'iode...

qui, lors des soins quotidiens avec le dentifrice Jod-Kaliklora, pénètre dans les muqueuses de la bouche et s'infiltré dans la circulation sanguine. Et pourtant l'effet en est surprenant! D'après la littérature médicale et l'avis de plusieurs milliers de médecins et de dentistes, il n'existe pas de meilleur remède pour prévenir ou guérir l'inflammation des gencives qui, si souvent, cause le déchaussement des dents (paradentose); pas de meilleur remède non plus pour combattre la sensibilité des collets dentaires. Si une action plus énergique est nécessaire, on se servira, suivant ordonnance du médecin, du dentifrice renforcé, Stark-Jod-Kaliklora.



Agence Générale pour la Belgique:
SOBELPHA S.P.R.L. — 95, rue Ste-Claire — Bruges

MERCEDES
Machines de bureau

A écrire • A calculer • Comptables

**MERCEDES BÜROMASCHINEN-
WERKE AG · ZELLA-MEHLIS/TH.**

Pelikan



Encre Stylographique

RÉPUTÉE DEPUIS 1889

GÜNTHER WAGNER, HANNOVER

Vies romancées des Femmes célèbres et des Grands Hommes

La vie de jolies femmes et de grands hommes est évoquée avec ses développements et ses aspects les plus variés, avec tout ce qu'elle contient de gloire et d'amour, de luttes et de succès. Rien n'est aussi captivant que l'existence remplie de passion, d'éclat et d'épreuves de ces grandes personnalités.



Die letzte Zarin, par Brockdorff
Marie Antoinette, par Freimark
Graf von Brühl, par Sonneck
Marquise von Pompadour,
 par Duncker
Ludwig XIV., par Duncker
Maria Theresia, par Kraft
Katharina II. von Rußland,
 par Zabel
Elisabeth von Oesterreich,
 par Zeidler

Les 8 volumes totalisant 2753 p., reliure artistique simili-cuir: RM. 29.40 payables à tempérament, à raison de 5 Marks par mois, sans augmentation. Possibilité de rendre les volumes s'ils ne plaisent pas dans un délai de 15 jours. Les volumes ne peuvent être vendus, livrés ou échangés séparément. Ces livres ne sont publiés qu'en allemand, mais imprimés en caractères latins. Au cas où une réduction d'exportation de 25% pourrait être accordée à l'expédition, dans certains pays, le prix se trouverait réduit à: RM. 22.05. Importation en franchise de douane. Facilités de paiement. (Compte postaux et comptes de banque dans 12 pays) La série est destinée à l'exportation, les paiements ne sont autorisés qu'en monnaie étrangère ou en clearing. Le décompte s'effectue au cours du clearing valable le jour du paiement.

FACKELVERLAG STUTTGART - R 502 (Allemagne)
Abteilung Exportbuchhandlung

Signal



*Le
confrère déjà lancé
donne des conseils*

*Scène du nouveau film «Gross-
stadtmelodie», dans lequel
Hilde Krahl joue le rôle
principal d'une jeune
reporter.*

Cliché Berlin-Film