

FN°. 20

3 fr.

2^e NUMERO OCTOBRE 1941

Belgique 2 fr. / Bohème-Moravie 2.50 Kr. / Bulgarie 8 lev / Croatie 5 kounds / Danemark 50 øre / Finlande 4.50 mk / France 3 fr. / Grèce 8 drachmes / Iran 3 rials / Italie 2 Lire / Luxembourg 25 P. / Norvège 45 øre / Pays bas 20 cent / Portugal 2 esc. / Roumanie 16 lei / Serbie 5 dinars / Suède 53 øre / Suisse 45 centimes / Turquie 12 kurus / Hongrie 36 filler

Signal

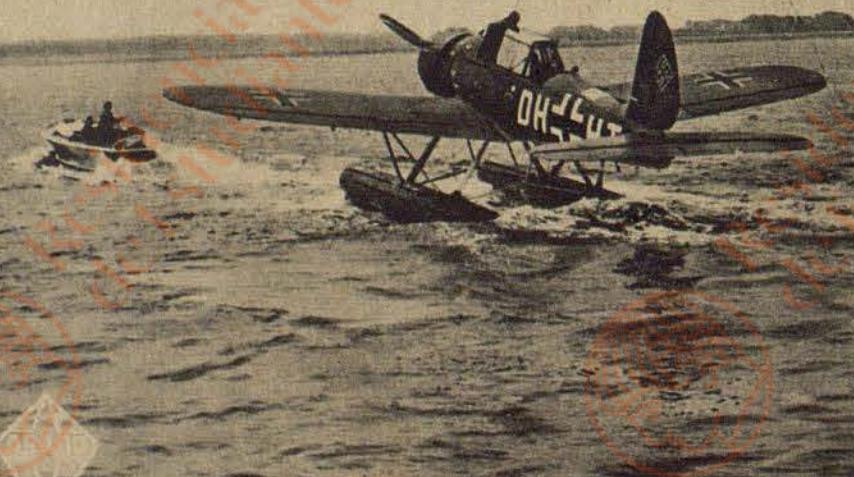


Un des hommes

qui, parmi des millions d'autres,
exposent leur vie
en combattant le bolchevisme,
pour le salut de l'Europe
entière

Cliché Lessman-PK.

ARADO AR196



ARADO FLUGZEUGWERKE G.M.B.H. POTSDAM

Signal

Lisez dans le 2^e numéro d'Octobre

La campagne contre l'U. R. S. S.

PAGES

La photo est là ...

Les « monceaux de ruines » du port de guerre de Nicolayev et la « retraite en bon ordre » des bolchevistes au delà du Dnieper 4

« Au diable les Ivans ! »

Les correspondants de guerre finnois dépeignent la lutte que mènent leurs camarades, au bord des lacs, dans les marais et les bois de Carelie 7

Vite à la tâche ! ... Pourquoi ?

Un reportage de guerre aux environs de Vitebsk 13

La lutte contre l'Angleterre

Chasse de nuit

Le correspondant de guerre Grossmann a accompagné l'équipage d'un chasseur de nuit dans un de ces raids mouvementés au cours desquels les avions britanniques sont attaqués et détruits par les chasseurs allemands 15

« L'Admiral Scheer » croise sur les mers du globe

Un grand reportage photographique de la croisière du navire de guerre allemand dans les mers lointaines 19

La guerre en Afrique

La garde du désert 10

D'EUROPE

Le trafic international dans l'Europe sans frontières

La solution future: voyages d'agrément et trains de luxe à la portée des travailleurs 41

Plus de routes droites

Une nouvelle situation sociale pour l'Européen: conservateur des sites 24

D'Allemagne

Les nobles étalons de Lipizza

Un coup d'œil à la Haute Ecole d'équitation de Vienne 38

Un nouveau portrait de Michel-Ange

26

De Bohême-Moravie

Prague 1941 28

D'ASIE

Derniers jours en Iran

Notre correspondant particulier relate les événements d'Iran quelques jours avant l'entrée des troupes anglaises et soviétiques 12

D'AMERIQUE

Les Etats-Unis peuvent-ils dominer le monde? 6

Du Mexique

Don Peralta apprend aux Indiens à pêcher 46

LE CONTE DE « SIGNAL »

La Stella et le petit cadet

Une histoire de Hans Leip illustrée par le professeur Hans Meid 27

POUR VOUS DISTRAIRE

L'humour suédois: Un petit peuple d'une laideur charmante

« Signal » présente le caricaturiste suédois Robert Hogfeldt 32

Au Japon, la danse antique est toujours vivante

Chez les danseurs de Tokio 36

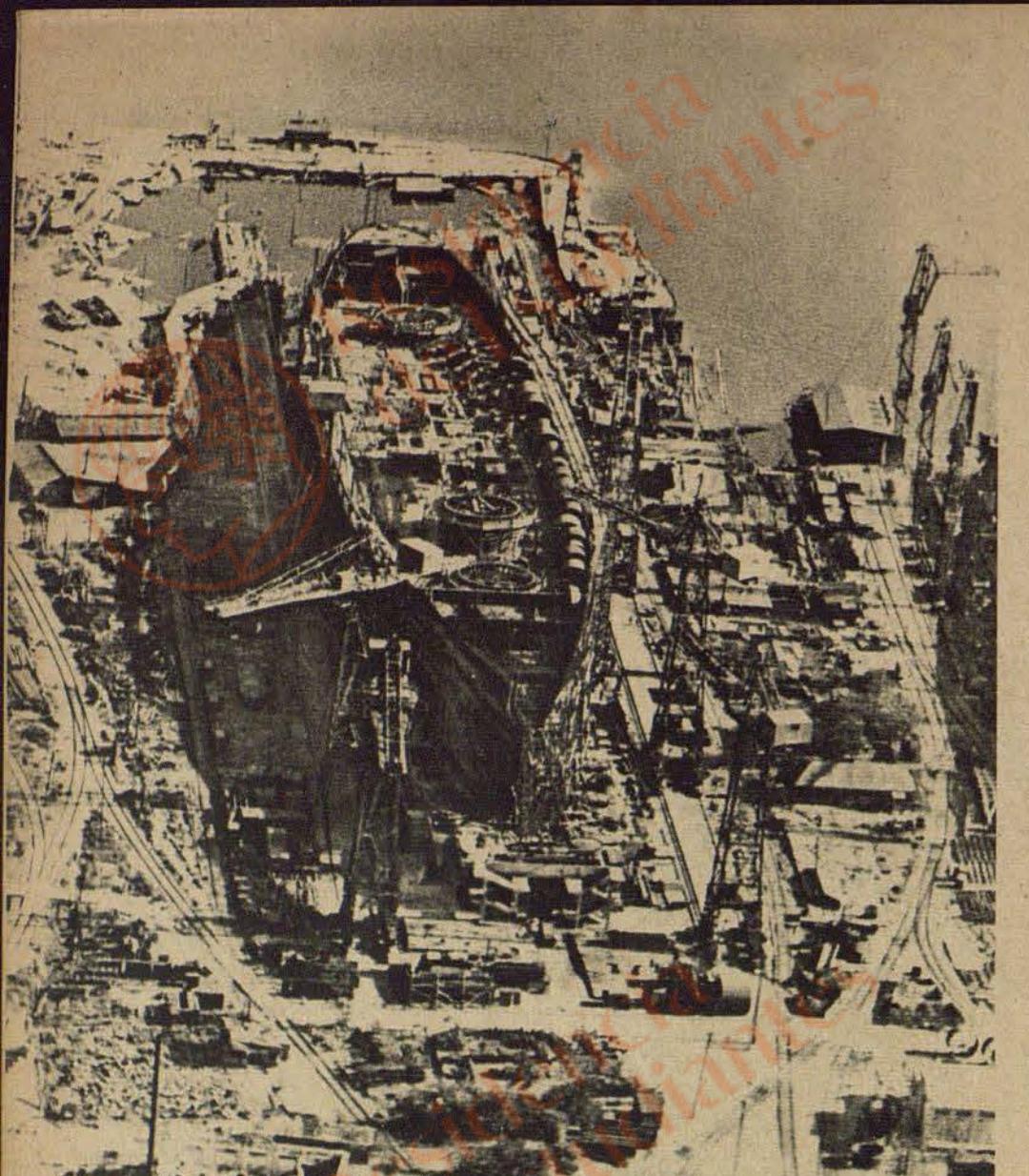
et d'autres illustrations en noir et en couleur, de tout premier intérêt

COPYRIGHT 1941 BY DEUTSCHER VERLAG, BERLIN



Que la volonté de Staline soit faite!

Staline ainsi l'a voulu : les troupes soviétiques devaient tout détruire dans leur retraite, villes, villages, fermes, biens des particuliers, réserves. Et la volonté de Staline fut faite. Aujourd'hui, les femmes de son peuple en sont réduites à fouiller les tas de blé épars, encore brûlants, pour y trouver de quoi apaiser un peu leur faim. Spectacle poignant, en vérité. Cliché: SS Roth-PK.

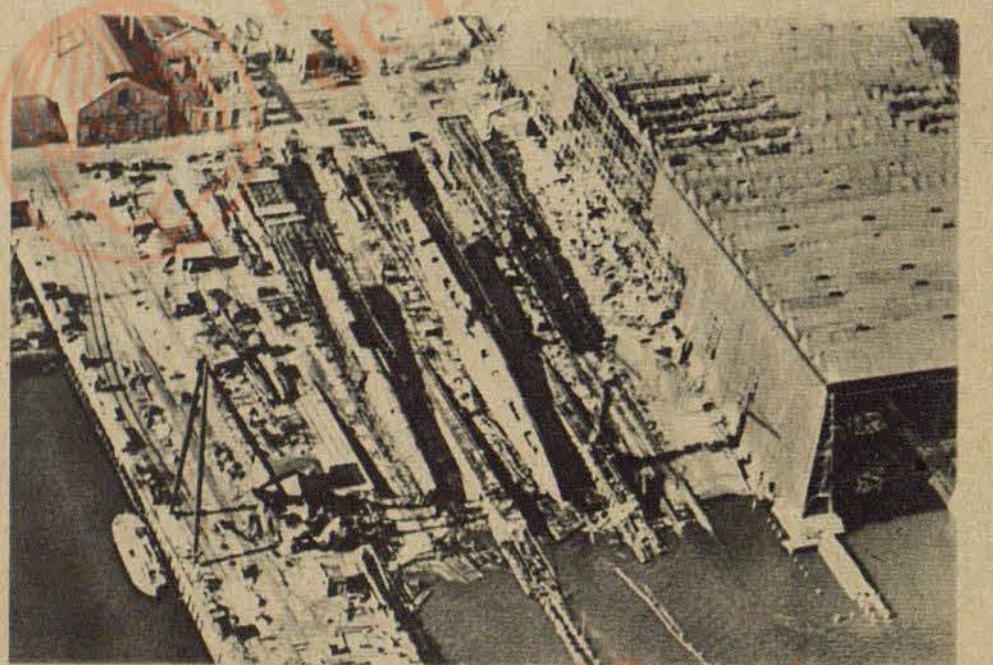


Les Soviets démentent; mais...

la photo est là!

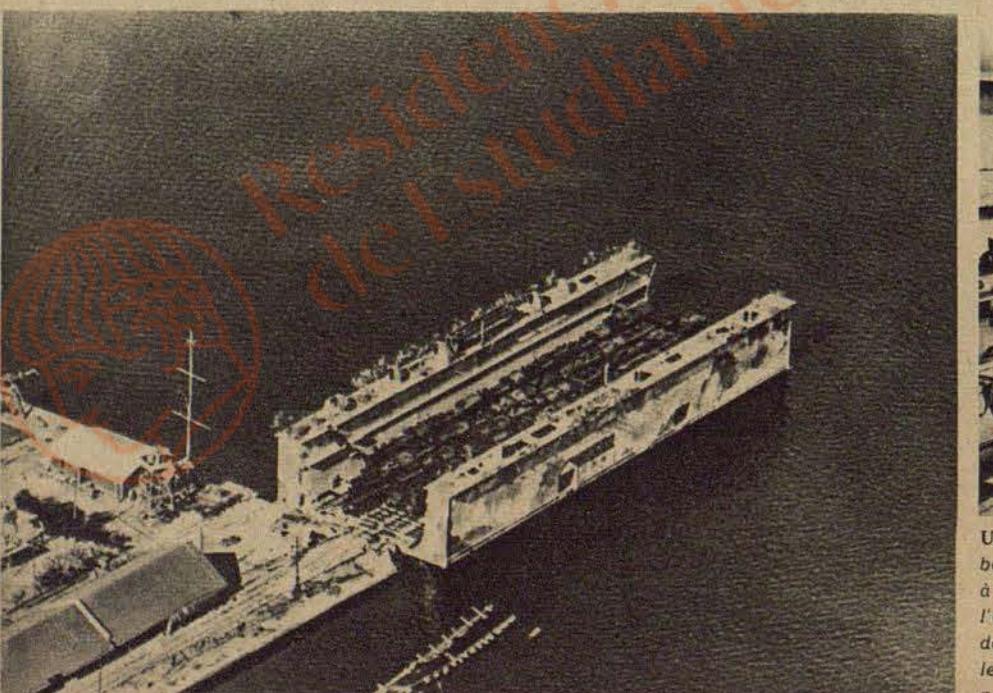
La radio soviétique prétend que les troupes bolcheviques, dans le port de Nicolaiev, sur la mèr Noire, n'ont laissé qu'un monceau de ruines, et que ce serait là la seule conquête des troupes allemandes et hongroises. « Il n'est pas vrai, dit-elle, que les Allemands aient pu troubler la retraite en bon ordre des unités soviétiques le long du Dnieper. » Comme tant d'autres, ces émissions moscovites sont démenties par les documents photographiques des appareils allemands

Un Léviathan des mers en chantier: un cuirassé de 35.000 tonnes en construction à Nicolaiev. Les bolchevistes n'ont pas eu le temps de détruire le bâtiment à moitié achevé. La mise en chantier de ce croiseur géant prouve infailliblement que l'U.R.S.S. avait voulu pousser son attaque bien au delà des régions de la mer Noire, vers la Méditerranée

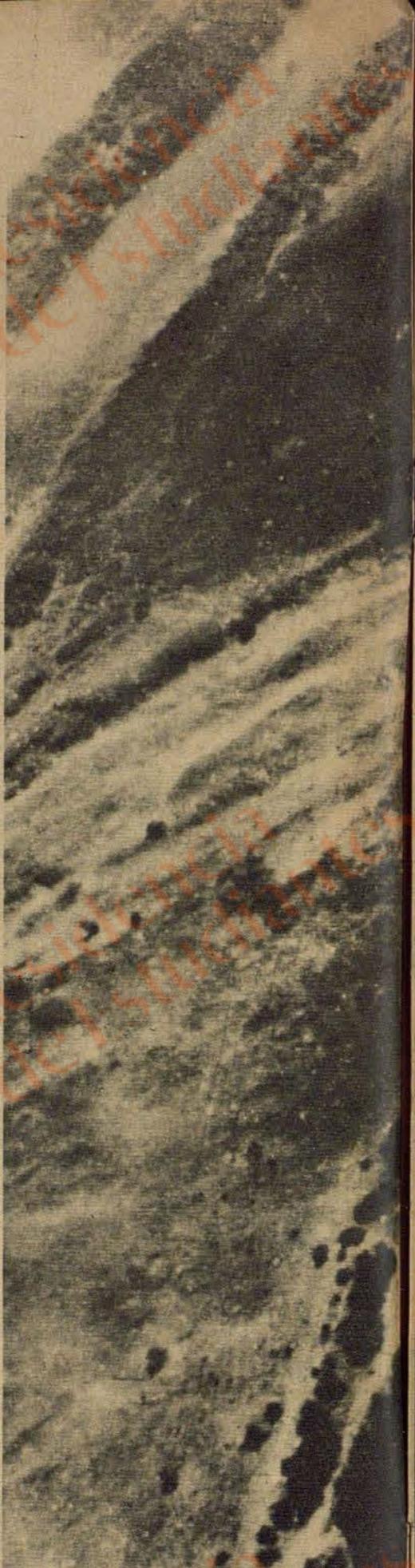


Des sous-marins, des contre-torpilleurs, un croiseur. Ils étaient tous en chantier. La rapidité de l'avance allemande a empêché les bolchevistes de les détruire

Clichés: Baas, Leher, Staffel Matthiesen-PK



Une intention qui n'a pu être réalisée. Les bolchevistes avaient attelé des locomotives à un dock flottant pour les noyer et barrer l'entrée du port de Nicolaiev avant l'arrivée des Allemands. Mais, comme l'établissent les photos, à gauche et ci-dessus, ils n'ont pas eu le temps de réaliser leur projet



Panique sur le Dnieper

Des centaines de véhicules militaires avaient été alignés; à la dernière minute, et dans une confusion inextricable, ils devaient traverser un pont auxiliaire que les sapeurs soviétiques avaient construit pour atteindre la rive est du Dnieper (photo ci-dessous). Mais la retraite n'était plus possible. Les Stukas allemands se lançaient sur cette masse humaine, sur tout cet amoncellement de matériel, et les bombes anéantissaient les colonnes en désordre. L'appareil photographique d'un avion de reconnaissance allemand n'a plus trouvé que ce désolant spectacle de la destruction (photo à droite)



Les Etats-Unis peuvent-ils dominer le monde?

« Dès à présent, nous sommes les vrais maîtres du monde ! » L'étudiant américain, qui, dans l'insouciance de sa jeunesse, prononça cette phrase au Lower Refectory, Gowerstreet, Londres, devant les élèves de l'University College et une douzaine d'étrangers, dévisagea, l'air moqueur, ses auditeurs légèrement perplexes ou souriants.

— L'Angleterre est un beau pays, celui de la richesse et des traditions. Nous autres, Américains, nous admirons son histoire. Les grands noms qu'on nous cite tous les jours ne manquent pas de nous impressionner. Et pourtant, je le répète, déjà à présent, nous sommes les vrais maîtres du monde, car nous avons tout ce qu'ont eu les Britanniques : We've got the men, we've got the ships, we've got the money too ! (Nous avons les hommes, nous avons les bateaux, et nous avons aussi l'argent !)

Près de dix ans se sont écoulés depuis ce discours d'un étudiant de Yale. Ce qui fut, à l'époque, passé sous silence par les Anglais et ne suscita que les vifs commentaires de certains étrangers est, aujourd'hui, devenu le mot d'ordre de la politique officielle des Etats-Unis. Tout comme cet étudiant américain avait appliquée aux Américains la traditionnelle chanson des Jingoes, la politique officielle de Washington s'est appliquée, aujourd'hui, à conquérir les positions économiques et politiques que la Grande-Bretagne est forcée d'abandonner ; les Etats-Unis les intègrent intentionnellement dans un vaste système qui exclut l'empire et vise à l'extension du pouvoir nord-américain. Mais les Etats-Unis seront-ils capables d'atteindre ce but ? Sont-ils capables de gouverner le monde, comme le faisait, jadis, la Grande-Bretagne ? Afin de pouvoir répondre à cette question, il faut se souvenir du développement de l'empire britannique, de son extension à son achèvement.

L'exemple de l'empire

L'empire britannique s'est formé progressivement d'une multitude d'acquisitions diverses et, en partie, contre le gré des annexés. Au cours des siècles, ces différentes parties ont formé un tout. Le développement atteignit son point culminant et, en même temps, son terme dans les dix ans qui précédèrent la Grande Guerre. Le conflit mondial donna le signal du déclin. On peut ramener à une formule très simple la politique économique de l'empire britannique à son époque soi-disant classique : les possessions d'outre-mer fournissaient à l'Angleterre les matières premières agricoles et industrielles qu'elles produisaient. L'Angleterre, étant donnée la densité de sa population, les consommait elle-même ou les vendait au continent européen, très peuplé lui aussi. Sinon, dans les usines de son industrie florissante, elle les transformait en produits manufacturés.

Les possessions d'outre-mer produisent et fournissent des produits bruts ; l'Angleterre les achète, les transforme en produits manufacturés de toute espèce ; elle les expédie, elle les assure ; mais, avant toute autre chose, elle finance. Son capital la rend maîtresse des opérations.

Pour régir son empire suivant ces règles, l'Angleterre sacrifia l'agriculture

Dans les deux numéros précédents, « Signal » a dénoncé la tactique du président Roosevelt et cet impérialisme du dollar qui, sur le globe entier, étend ses tentacules et essaie de créer, chez le peuple américain, la psychose de guerre. Ci-après, dans le troisième article, nous exposons les raisons qui empêcheront les Etats-Unis de gouverner le monde

de sa métropole qui, suivant les principes de la politique impériale, ne devait plus subsister. L'Angleterre devait devenir le grenier des productions massives d'outre-mer : le blé du Canada, la laine d'Australie, la viande d'Argentine et d'Australie, le beurre de la Nouvelle-Zélande, les pommes du Canada et de l'Afrique du Sud, le coton des Indes et de l'Egypte. D'autre part, afin de pouvoir fournir à tous ces pays, et par un troc avantageux, toutes les marchandises nécessaires, l'industrie anglaise devait être développée bien au-delà des besoins de la métropole, d'où nécessité, par la suite, d'importer les matières premières d'outre-mer : zinc et caoutchouc de la Malaisie, jute des Indes, or de l'Afrique du Sud et d'Australie, cuivre de l'Afrique et de l'Amérique du Sud, etc... Mais, comme il fallait aussi le fer de la Suède et de l'Espagne, on incorpora au système une partie de ces pays.

Pas d'industrie dans les pays d'outre-mer !

L'Angleterre, logique dans la suite de ses idées, empêcha, par tous les moyens, les pays qui dépendaient d'elle de développer leur propre industrie de produits manufacturés.

Ainsi, elle détruisit systématiquement la vénérable et artistique industrie des tisserands hindous, afin d'obliger les Indes à l'achat des produits anglais du Lancashire.

Ce système de gouvernement, impitoyable mais logique, se trouvait garanti par la flotte militaire anglaise, supérieure à toutes les autres, et par un vaste et ingénieux réseau de points d'appui répartis sur le monde entier. Un troisième facteur jouait, plus discrètement celui-là : l'ambition de posséder la meilleure et la plus forte marine marchande et la compagnie d'assurance maritime, « Lloyds Register of Shipping », la plus vaste et la plus sûre. On arriva même, par l'intermédiaire de Lloyds, à établir un contrôle permanent de tous les navires marchands du monde. Si la flotte militaire assurait les exigences britanniques en cas de conflit armé, la marine marchande et le système des assurances, tous deux dirigés de Londres, donnaient aux Anglais la possibilité de gouverner suivant leurs intérêts, et même en temps de paix, le commerce et l'économie des pays d'outre-mer.

La Grande Guerre mina la position anglaise ; depuis, la Grande-Bretagne n'a pu reconquérir sa prédominance. Parce qu'elle n'a pas voulu envisager un compromis raisonnable avant la Grande Guerre et la guerre actuelle, parce qu'elle a voulu entraver l'évolution d'une Allemagne chaque jour plus forte, l'Angleterre a vu saper les bases de sa puissance. Pendant la

aussi bien au point de vue agricole qu'économique. Ils fournissaient des matières premières en échange de produits finis et recherchaient des capitaux qui, pour la plupart, venaient d'Angleterre.

Au cours de la Grande Guerre, cet état de choses se transforma, et le contraire se produisit. L'Amérique, jadis endettée, devint la plus grande nation de créanciers. Son industrie avait pris une extension gigantesque. Les Etats-Unis arrivaient désormais en tête des nations industrielles. Mais, dans le même temps, leur production de matières premières, tant dans le domaine agricole que dans le domaine industriel, s'était accrue dans des proportions inimaginables. Les Etats-Unis surgirent de la guerre comme la plus grande puissance capitaliste du monde ! L'Angleterre, qui avait déclenché le conflit pour empêcher l'Allemagne de participer à la maîtrise du monde, devait maintenant compter avec les Etats-Unis, partenaire bien plus dangereux.

Déjà, pendant la Grande Guerre, des voix aux Etats-Unis avaient demandé la maîtrise du monde pour l'Amérique ! Depuis, elles ne se sont pas tuées.

Les ambitions de Roosevelt se heurtent à des difficultés

Une vague de confiance sans borne et un espoir démesuré ont porté Roosevelt à sa position actuelle, au moment où la crise économique était la plus forte et où tout était prêt à sombrer. Malgré de multiples essais, Roosevelt n'a trouvé que des solutions provisoires et il n'a rencontré que des difficultés politiques dans l'économie intérieure. L'échec du « New Deal » fut couvert par des subventions de grande envergure.

D'autres gouvernements américains auraient vu, dans ces difficultés intérieures, une raison et un avertissement de se maintenir hors des complications extérieures, selon la doctrine de Monroe ; Roosevelt crut devoir adopter un principe contraire : sa politique intérieure était de plus en plus impossible, il essaya de jouer le rôle de grand médiateur dans les conflits du monde d'outre-mer. Le « New Deal » avait échoué en politique intérieure ; Roosevelt promettait le succès en politique extérieure et trouvait ainsi la solution des difficultés nationales. Depuis des années, le président des Etats-Unis s'aventure dans une politique dont le but, de plus en plus clair, est d'assurer à l'Amérique du Nord la maîtrise du monde. Des facteurs autres que le désir et la volonté du président américain décideront. Mais voilà la question posée : l'Amérique est-elle capable de succéder à l'Angleterre dans la maîtrise du monde ?

En tant que puissance mondiale, l'Angleterre a déjà perdu la guerre actuelle. Elle peut la continuer uniquement parce que l'Amérique, dont la puissance impériale constitue le front oriental, la soutient au point de vue moral et matériel. Jusqu'ici, l'Angleterre a dû céder aux Etats-Unis la plus grande partie de ses intérêts financiers d'outre-mer. Dès maintenant, la Grande-Bretagne n'est plus que la vassale politique, le protectorat des Etats-Unis. Mais, si les Etats-Unis veulent recueillir la succession de l'Angleterre dans toutes les

Suite page 34

Ivanid terkelleen!

Le cri de guerre finnois:

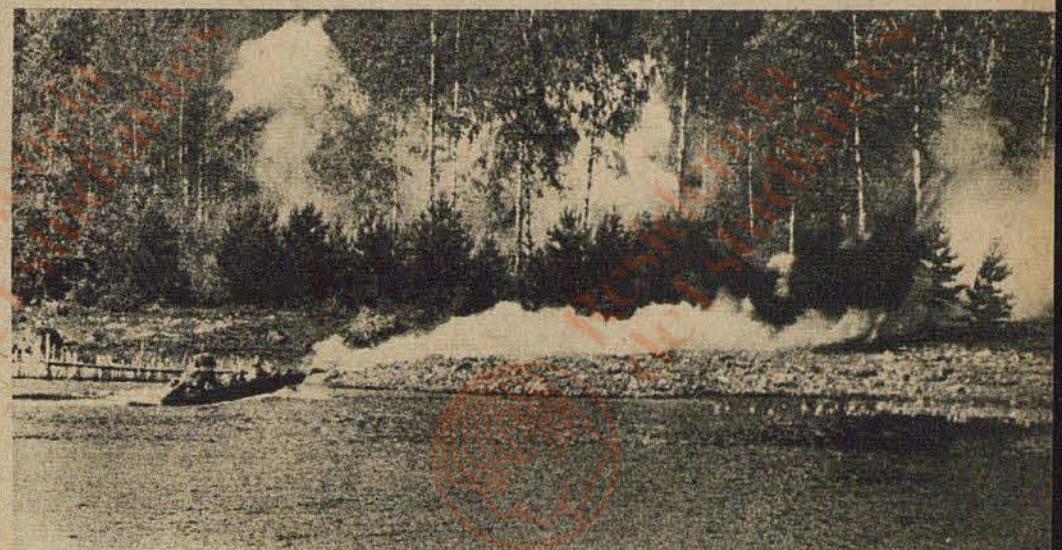
«Au diable
les Ivans!»



Manninen: De grand matin, nos sections de choc se lancent à l'assaut dans des barques, sur un lac de Carélie. Le brouillard dont les nappes recouvrent l'eau masque à merveille l'expédition. Les hommes se sont tapis sur le plancher du bateau. Chez d'embarcation et pilotes regardent autour d'eux avec une attention soutenue. Tout dépend de la vitesse; les minutes sont décisives . . .

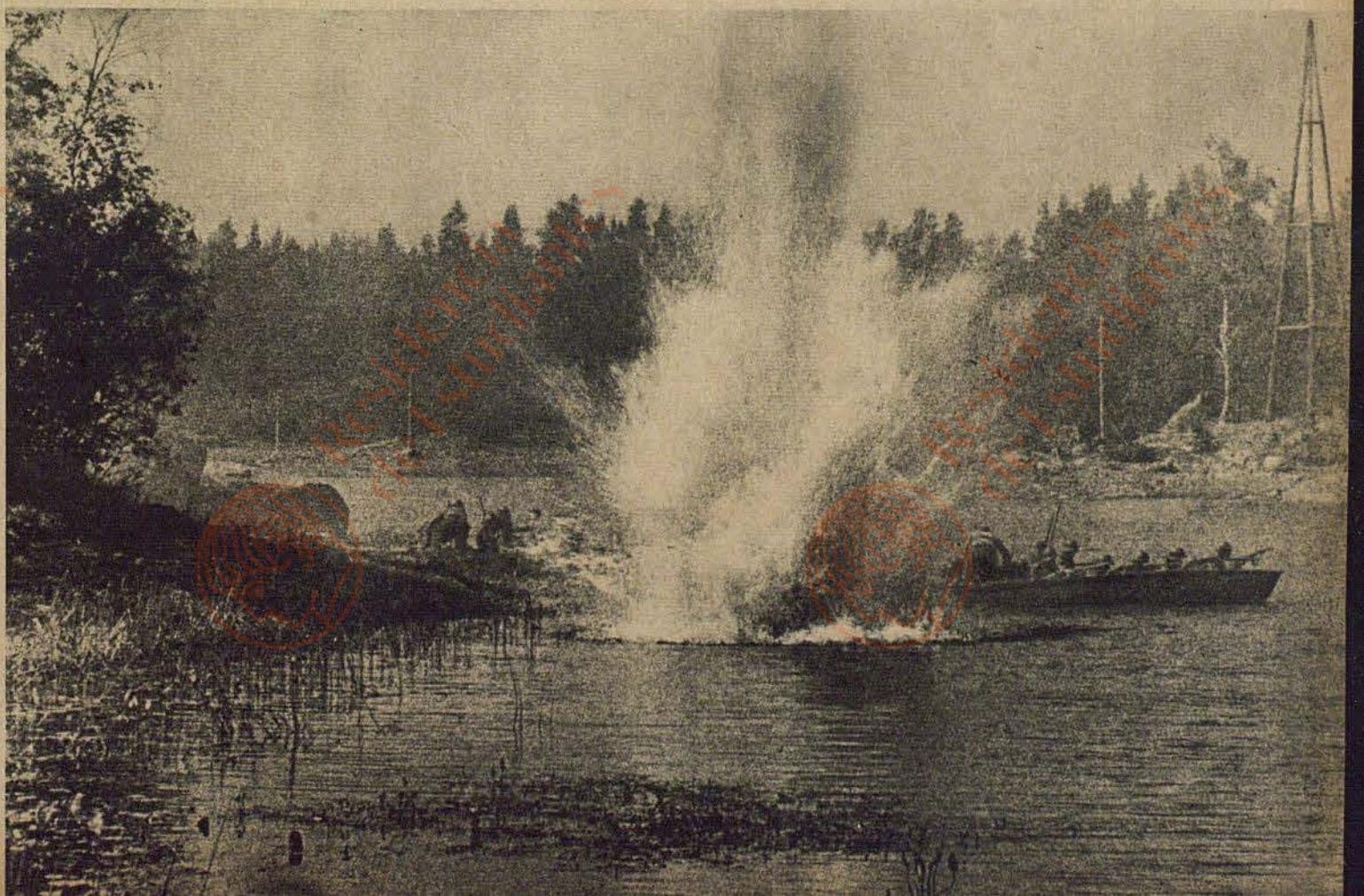


Vittasalo: Quelle veine! Déjà un des bateaux vient d'atteindre la rive opposée. Les bouleaux et les fourrés constituent le premier couvert. L'ennemi se tait encore . . .

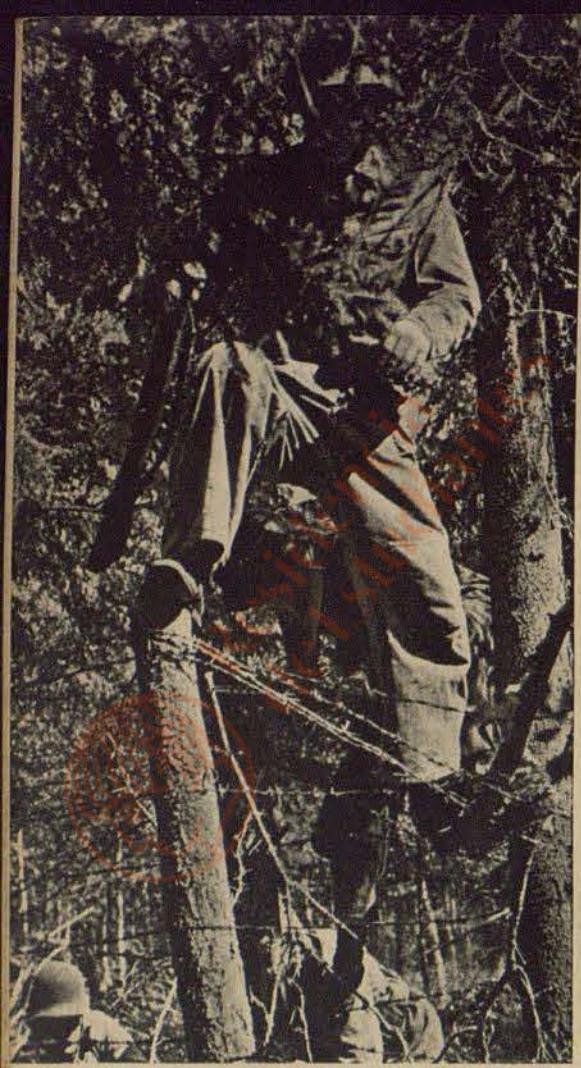


Leppa: Encore un bateau qui accoste; mais, cette fois, il est accueilli par l'ennemi à coups de fusil. Les bombes lumineuses lancées de nos bateaux dissimulent d'un brouillard protecteur la rive opposée et les troupes d'assaut

Les correspondants de guerre finnois nous content les péripéties de la lutte que mènent leurs camarades autour des lacs, dans les marais et les taillis de Carélie



Leppa: Maintenant les bolchevistes mettent tout en jeu pour faire échouer notre attaque. L'artillerie ennemie balaye la rive de départ. A sept mètres du bateau qui démarre, un obus vient de frapper l'eau. Trop tard!



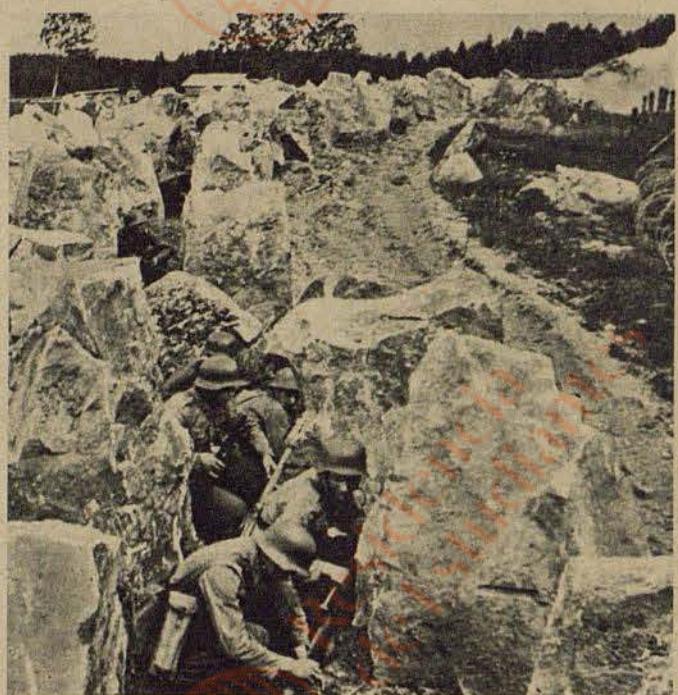
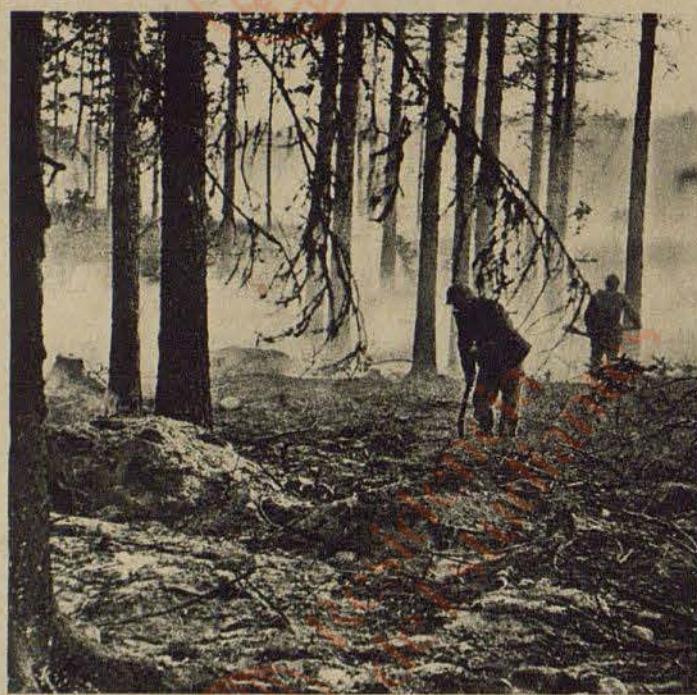
Lepa: Attaque en forêt. Un épais taillis et les obstacles amoncelés par les bolchevistes nous permettent à peine d'avancer. Notre camarade Mirko Salinnen saute lougueusement sur les barbelés et bientôt le groupe tout entier a eu raison de l'obstacle

Zillanus: Les bolchevistes n'arrêtent pas d'incendier aux quatre coins de la forêt, espérant par là enrayer notre avance; mais en vain. Une fumée acré, le plus désolant spectacle qui se puisse imaginer. Et au milieu de tout cela notre détachement de pompiers qui lutte contre l'incendie

Esko: Ici, les tanks soviétiques qui devaient nous arrêter ont, au contraire, contribué à protéger l'avance de nos troupes. Un court instant, nous nous blottissons derrière les rochers. Après avoir repris notre souffle, nous ne faisons qu'un saut de l'autre côté de la route (Photo de droite)



Cranströn: Un adversaire, corlace, celui-là! Protégés par nos mitrailleuses, nous nous avançons jusqu'à la position soviétique bien dissimulée. Nous y voilà tout de même! Nous tirons en plein but; il fait chaud! Le feu ennemi se tait. Le dernier mot est au lance-flammes



Hede: Notre rêve est exaucé après des journées de luttes et de marches sous un soleil ardent: du repos et un bain! Dans la vapeur qui monte, le corps halète; et l'eau froide dégouline en ruisseau, voire en torrent sur les poitrines luisantes...



... Quelques jours après, mes camarades ont repris le combat. Là-bas, en forêt, l'adversaire est tapi. Nous sommes à couvert derrière un tank. Les chasseurs attendent l'ordre d'attaque, d'un moment à l'autre; après quoi, ils bondiront sur l'ennemi en hurlant leur sauvage cri de guerre: «Ivanid terkelleen!» «Au diable les Ivans!» La lutte promet d'être ardente

COMBATTRE... et puis après, DORMIR !



«Le plus robuste des animaux aurait succombé à notre tâche.» Voilà ce que les combattants allemands du front de l'Est peuvent orgueilleusement mettre dans les lettres qu'ils envoient. Au cours de luttes acharnées, en venant à bout de terrains impraticables, ils ont réalisé ce que l'ennemi n'aurait pas cru possible. Chaque ordre les trouvait prêts à un suprême effort: après un bref repos et le sommeil très profond qui suit les grandes fatigues, ils étaient capables de se réveiller pour entrer de nouveau en action

Photos: Wanderer et Jäger-PK



Vent de sable à Sollum. La sentinelle d'un régiment de chars a pris faction sur la colline, face au camp. Vers 11 heures du matin, premier coup de vent qui balaie le sable épars et le fait tournoyer à grande hauteur. La sentinelle se protège les yeux d'une paire de lunettes, et la bouche et le nez d'un mouchoir, tout en resserrant le chèche noué autour du cou. Jusqu'à 4 heures de l'après-midi, le monde environnant ne sera qu'un tourbillon infernal de sable et de lumière jaune qu'aucun regard ne réussirait à percer

LA GARDE DU DÉSERT

Elle a fait ses preuves sur tous les fronts. Cette pièce de D.C.A. était déjà en Pologne, elle a pris part à l'offensive de Belgique et de France, et elle est aujourd'hui en Afrique, à la passe de Halfaya, dans un point d'appui avancé. Elle a déjà parcouru plus de 10.000 kilomètres dans la neige, sous la pluie, sous la canicule. Son canon a déjà lancé bien des obus. Mais, de récentes vérifications ont permis de constater qu'en aucun endroit la pièce n'avait subi d'usure appréciable. Le tube et l'affût se comportent au mieux; quant au flair de l'artilleur, il est aussi infaillible qu'au premier jour Clichés: Kenneweg-PK (2)



Un groupe d'éclaireurs retour de mission. Aux premières heures du matin, le groupe s'est mis en route. Il a laissé les petits postes de la passe de Halfaya et s'est dirigé vers les lignes anglaises. Douze kilomètres à l'aller et douze au retour. Les hommes se sont approchés derrière les avant-postes britanniques; ils ont pu prendre des croquis très importants de la position. Au retour de leur mission dangereuse, ils longent les plages méditerranéennes



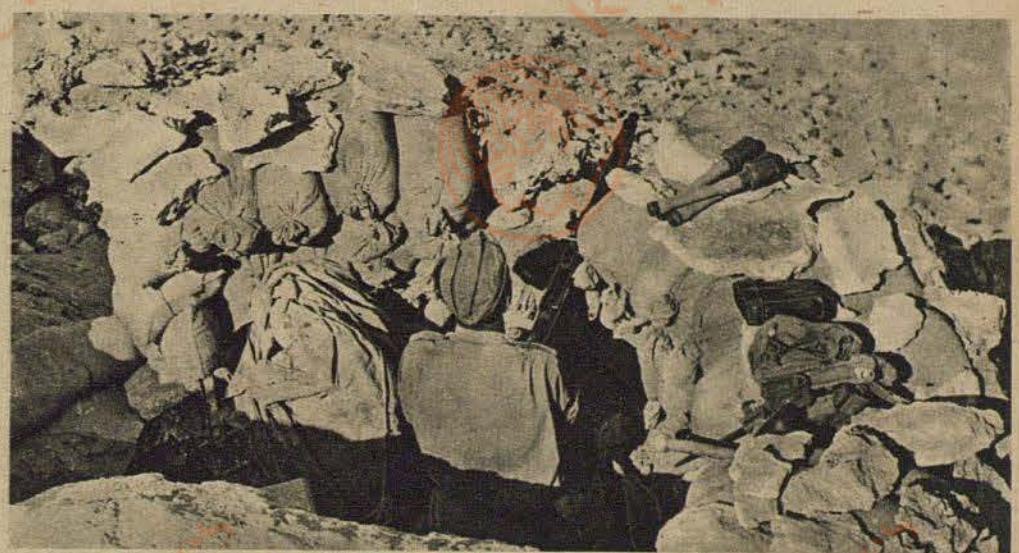
Sept hommes se rendent à leur poste. Ils cheminent dans le désert qui semble inhabité, abandonné



Quatre sont déjà tapis dans le sable du désert. Le cliché a été pris à la même place, quelques secondes plus tard



La pause, après six heures de marche. Un bon coup à boire, bien frais et un quignon de pain



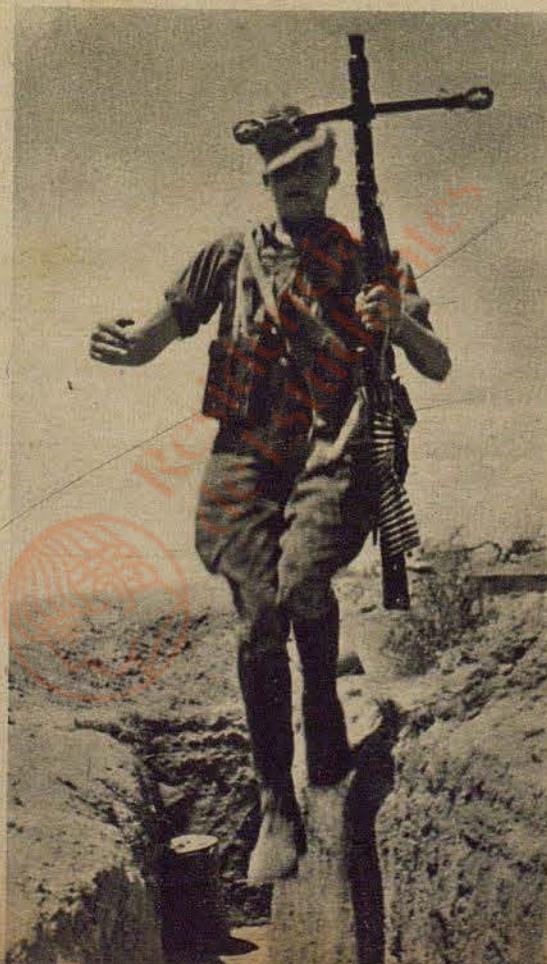
Un nid de mitrailleuses dans les lignes avancées. Seul, l'orifice de l'arme dépasse le sol. Les grenades sont prêtes, sous les sacs de sable protecteurs. Depuis les engagements de juin 1941, après leur défaite à Capuzzo, les Anglais ont évité cette position invisible et invincible. Ils n'ont jamais essayé de renouveler leur attaque

Camouflage et mirage

A gauche: Le dernier d'entre eux disparaît. Sur plusieurs kilomètres, le terrain est raviné de tranchées, s'étendant sur cent mètres en profondeur. Les positions sont installées et camouflées avec tant d'art qu'il est impossible de les déceler, même à quelques pas

A droite: Révélation! Le chott qui sépare les positions allemandes et anglaises, et qui avait été reconnu, au cours d'une patrouille précédente, a été de nouveau exploré et photographié. En réalité, il n'existe rien du tout. Un groupe l'a traversé. C'était du sable comme tout le reste. Ce que l'on avait cru voir n'était tout bonnement qu'un jeu de lumière, un mirage!

Clichés : Kenneweg (7)-PK.



Derniers jours en Iran

Je dormais comme les conducteurs de camion. Le soir, mes yeux s'étaient fermés de sommeil; et je m'étais arrêté devant une petite maison de thé, en pleine brousse. J'avais abaissé les sièges pour m'en faire une espèce de lit, et je m'étais endormi comme une souche, un coussin sous la tête... Le bruit des moteurs me réveilla tout à coup.

Où suis-je?... Le matin se lève, rose derrière la chaîne de montagnes dénudées. Les silhouettes de quatre, cinq camions tout chargés en hauteur se dressent devant ma petite Mercédès. En haut de l'un d'eux, je vois un homme qui passe sa chemise. Il est en équilibre sur la quatrième rangée de sacs de coton. Un deuxième refait un lit de camp à côté du moteur: c'était l'endroit le plus chaud. Deux autres vont chercher de l'eau. Nul ne s'occupe de moi. Pourquoi n'y aurait-il pas, une fois, une voiture particulière parmi tous ces camions! Le numéro étranger n'intéresse même personne; on rencontre tellement de types bizarres, sur les routes de transit!

Des craquements, des grincements; nos voisins prennent le premier lacet. Je démarre aussi, mais je me dirige vers l'est, sur le pays où pousse le coton. Des milliers de kilomètres de route s'étendent devant moi. Que me réservent-ils?

Ca peut se déclencher à tout moment

Les premiers « Européens » que je rencontre sont des Américains. Ils ne nous frôlent pas, en passant, de leurs Lincoln superbes; ils ne se reposent pas davantage à l'ombre d'un arbre, en partageant le contenu d'une valise de pique-nique. Ils descendent d'un autobus en très piteux état, et qu'ils ont dû louer pour une somme folle. Ils essayent de conquérir une petite place aux lavabos communs de l'« hôtel de Karakosse ». Mais, comme il est sept heures du matin, l'attente les désespère.

— Vous avez à faire en Iran? leur demandé-je, en posant sur eux un regard plein de pitié.

— Non, jeune homme, nous voudrions déjà en être partis; nous faisons route vers New-York!

— Quoi! vous allez à New-York en passant par Téhéran?

Les dames secouent leurs éponges, un sourire amer aux lèvres.

— C'est le chemin le plus sûr pour nous rendre de Turquie en Amérique. C'est peut-être même le plus rapide. Nous tâcherons, à Téhéran, de trouver un taxi qui nous fera traverser le désert de Lut et nous amènera à Zahedan. De là, un train part pour Quetta tous les samedis. A Quetta, nous prendrons le chemin de fer des Indes et à Bombay nous continuerons sur Singapour, Malaisie et Honolulu...

— Mais le pire, c'est qu'on n'est pas du tout certain d'arriver. Ce sera peut-être la guerre à Singapour quand nous y serons! «

Un second interlocuteur interrompt:

— Qu'est-ce que vous dites, Singapour! Mais, ici, demain, à tout moment, en plein Iran, la guerre peut se déclencher... Les Anglais peuvent venir,

Notre envoyé spécial, qui assista aux premiers jours de l'attaque britannique sur Beyrouth, et dont nous avons publié dans un précédent numéro le reportage: « J'y étais, en Syrie », se trouvait en Iran quelques jours avant l'entrée des troupes anglaises et soviétiques. Il nous fait part ci-dessous des aventures qu'il y a vécues

ou les Russes, et même les deux à la fois; les habitants peuvent tirer sur nous...

Les Américains sont tout bonnement désespérés; mais ils sont contents de pouvoir soulager leur colère.

— Tout ce malheur vient des Allemands, continue un autre. Eden, lui-même, dit qu'il y en a 8.000 en Iran. L'Angleterre doit faire quelque chose...

Je ne peux m'empêcher de sourire intérieurement. « Attendez un peu, jusqu'à la frontière », me dis-je. Pour l'instant, je me tais et j'avais bien raison. Les Américains commencèrent à chuchoter. L'un d'eux, qui avait fréquenté l'université de Heidelberg, avait remarqué le numéro de ma voiture: 1A Berlin, Allemagne. Ah! le voilà donc le huit mille unième, l'homme de la cinquième colonne! Mais oui, pas de doute! Comment avait-on pu l'ignorer si longtemps?

Et déjà arrêté!

Je file à toute allure, mais les champs de neige de l'Ararat gigantesque se dressent immobiles à 5.000 mètres dans les airs. Voici le coin où se confondent Russie, Irak et Iran. Et c'est juste à cet endroit-là qu'arrive une chose fâcheuse. Un bouvier m'indique le chemin.

— Bayazit?
— Là-haut!

Mais c'est impossible! Revenir en arrière, il n'y faut pas songer non plus; et soudain je me trouve dans une enceinte fortifiée turque, en montagne, parmi les troupes en manœuvre. Arrestation? Détenzione préventive? Interrogatoire? Non, rien du tout. Le commandant me prie de venir chez lui. Il comprend mon erreur, me dit-il. Il y a deux Bayazit. Un en montagne, un en plaine. Si je ne veux pas déjeuner avec lui? Sur la carte, il voudrait m'entretenir de la guerre en Russie.

Je pars, et il me fait accompagner par un de ses adjoints, chargé de me mettre sur le bon chemin. Et c'est à ce moment même que passe l'autobus avec les Américains. Ils ouvrent de grands yeux en apercevant l'officier à mes côtés. Tout de même, et déjà arrêté!... What a sensation!

Huit mille?... Huit, plutôt!

Mais ils ouvrent leurs yeux bien plus grands encore quand, peu de temps après, ils me retrouvent à la frontière, et en plus de cela, seul, sans garde du corps. On est justement en train de demander au douanier des chiffres exacts et qu'il doit connaître après tout. Était-ce vrai ou faux que 500 autos transportant des Allemands étaient entrées en Iran par la Turquie?

— Voici la statistique de notre contrôle: depuis le déclenchement des hostilités en Russie, il est entré deux femmes et trois hommes, et puis ce monsieur (il me montre du doigt), un journaliste allemand, qui est le numéro quatre. Eux, mis à part, il y a encore quatre courriers qui font la navette...

— Mais peut-être y a-t-il d'autres chemins?

— Pas un seul depuis la guerre en Russie.

— Alors ils sont venus plus tôt. Des chiffres tels que 8.000 ne peuvent pas être purement fantaisistes...

— De toute façon, ils ne correspondent pas à la réalité, messieurs. Notre gouvernement possède des statistiques exactes de tous les étrangers résidant dans notre pays. Constatez vous-mêmes:

Allemands	690
Italiens	310
Tchèques	180
Suisses	70
Grecks	260
Serbes	140

contre :

Anglais	2.590
Russes	390

et seuls les hommes sont compris dans ces chiffres!

— Mais n'y en a-t-il pas beaucoup qui échappent au contrôle?

— Vous pourrez en juger par vous-mêmes, mesdames et messieurs, au moment de votre arrivée à Téhéran!

Il n'est pas utile de se déplacer très loin pour se former un jugement. Maku, à quinze kilomètres de distance, est la première localité iranienne. Nous nous présentons au directeur de la police qui nous pose avec courtoisie bien des questions indiscrettes! Et l'on arrive à Hoi. Là, trois nouveaux interrogatoires: à l'entrée de la ville, au commissariat et à la sortie de la localité. Cela demandera à peu près une heure, au minimum. Et, au bout de huit heures, on arrive enfin à Tébris. Il est naturel qu'après deux jours d'un tel voyage, on désire se reposer; mais on vous crie: « Halte! » dès que vous voulez repartir. Vous vous êtes arrêté plus de 24 heures, vous ne pouvez plus continuer; car nul ne peut quitter une ville d'Iran sans autorisation spéciale. Il lui faut un « Dschawass », une permission de voyager qu'on lui donne ou qu'on ne lui donne pas. Retour au moyen âge, esprit de chicane, conception étroite du cerveau d'un rond-de-cuir? C'est bien le contraire. C'est le procédé le plus radical et le plus commode pour maintenir l'ordre dans un pays immense comme l'Iran; et mieux encore, cela permet un contrôle des étrangers plus strict que dans n'importe quelle autre contrée du monde, et qui fonctionne sans défaillance.

Il y aura bientôt trois mois, je roulaïs sur les routes de Syrie. C'était le 8 juin. Le matin, de très bonne heure, les Anglais étaient entrés; ils avaient envahi le pays. « Français, nous ne vous combatissons pas, mais nous luttons contre les Boches qui habitent votre pays! » clamait la radio et déclaraient les tracts. Il y avait, soi-disant, dix mille Allemands dans le pays. Pas un seul ne fut capturé parce que... il n'y en avait point.

Et ici, en Iran? On ne s'est même pas donné la peine de trouver autre chose.

J'ai failli entrer en Russie!

Halte! Encore un poste de police. Pour un peu, je ne le voyais pas. Le rouge des vieux caractères arabes du panneau avertisseur était légèrement défraîchi, bien que l'on fût sur une grande route internationale. C'est une des conséquences de l'Iran moderne. Plus de caractères européens le long des routes, dans les administrations, dans la correspondance officielle, nulle part. Vendredi est jour de fête et l'année présente est l'an 1320.

Celui qui, comme moi, traverse tout seul le pays sans connaître l'écriture locale, ferait bien de se procurer un alphabet, sinon il peut lui advenir ce qui m'arriva la première nuit. A un croisement de routes qu'aucune carte ne signale, il y avait un écrit au caractère arabe. Je joue à pile ou face, et je tourne à droite. Quelques dizaines de kilomètres plus loin, à gauche, et j'entrais en Russie...

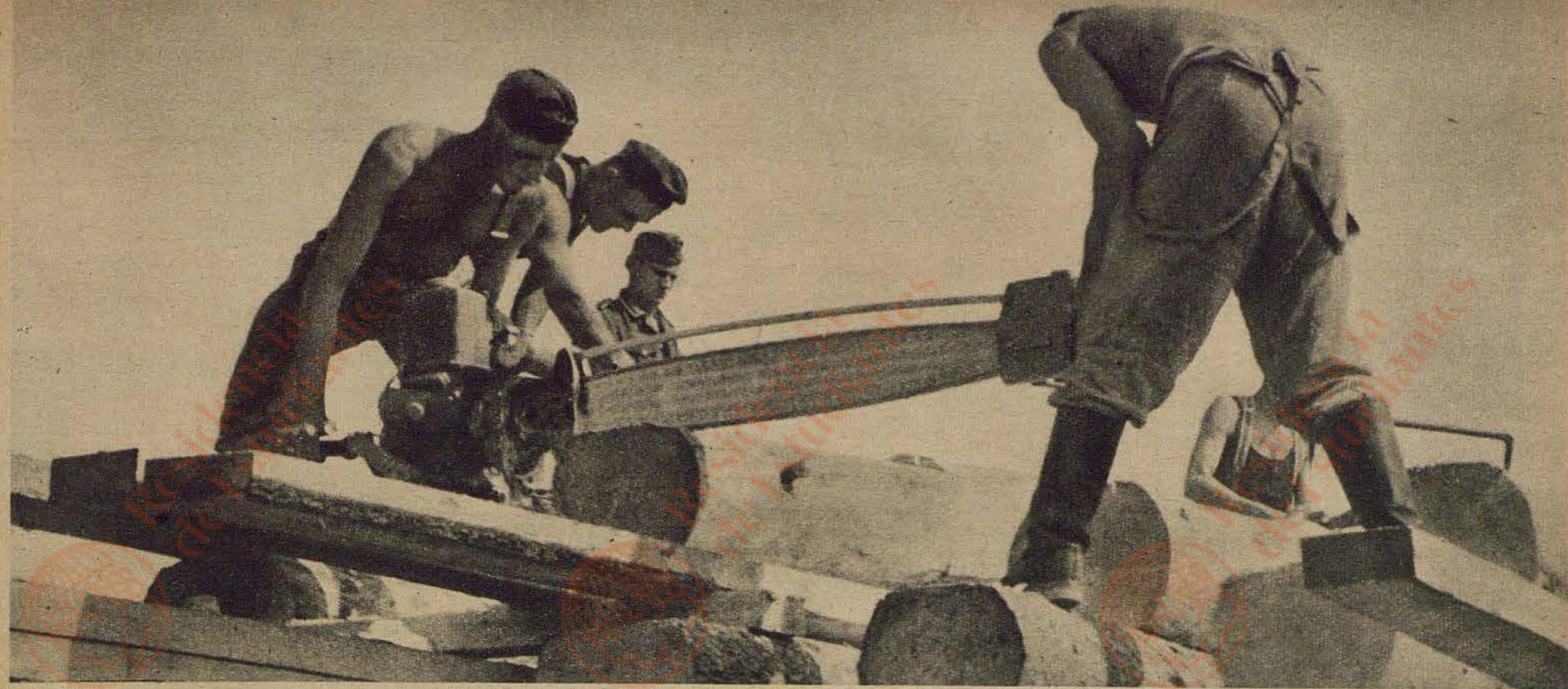
En 1939, au cours de mon dernier voyage en Iran, j'avais visité une raffinerie de pétrole à Abadan. Les Anglais, eux-mêmes, dans leurs propres établissements, avaient dû écrire « Défense de fumer » en iranien; et ils rédigeaient également dans cette langue leur correspondance commerciale; mais ce n'était là qu'une des moindres humiliations. Quand le Schahinschah tenta de réaliser l'indépendance de l'Iran, il commença par décréter l'abolition des zones d'influence anglo-russes. Puis la concession des pétroles aux Anglais ne fut pas renouvelée. La Grande-Bretagne dut payer un million de livres et garantir sa participation. La société devint la « Anglo-Iranian Oil Company ». La formation et la collaboration des techniciens iraniens devinrent obligatoires. Tout ceci s'avéra peu pratique à ces Messieurs de Londres. Il est plus sage de concentrer des troupes britanniques à la frontière, de menacer l'Iran d'un blocus de l'essence et de ressasser, semaine après semaine, et sur tous les tons, un conte plein de fantaisie, concernant les menées allemandes. Mais le plus facile, encore, c'est d'envahir le pays.

L'œuvre qu'ont accomplie les Allemands en Perse se révèle dans toute son étendue à celui qui circule sur la grande route nationale qui va de Kavir à Téhéran. Vers la gauche, dans le sable du désert, le nouvel hôpital dresse ses gigantesques édifices, et au fronton on y peut voir un « H », la fameuse initiale de la firme allemande Holzmann. Et tout comme l'hôpital, des usines, des fonderies ont poussé partout sur le sol; à chaque pas, l'Allemagne se montre aidant l'Iran dans son évolution. Et l'on s'étonne même que 690 personnes suffisent pour mener à bonne fin toute la besogne d'importation et d'exportation nécessaire.

Et voici la redoutable flotte allemande du golfe Persique!

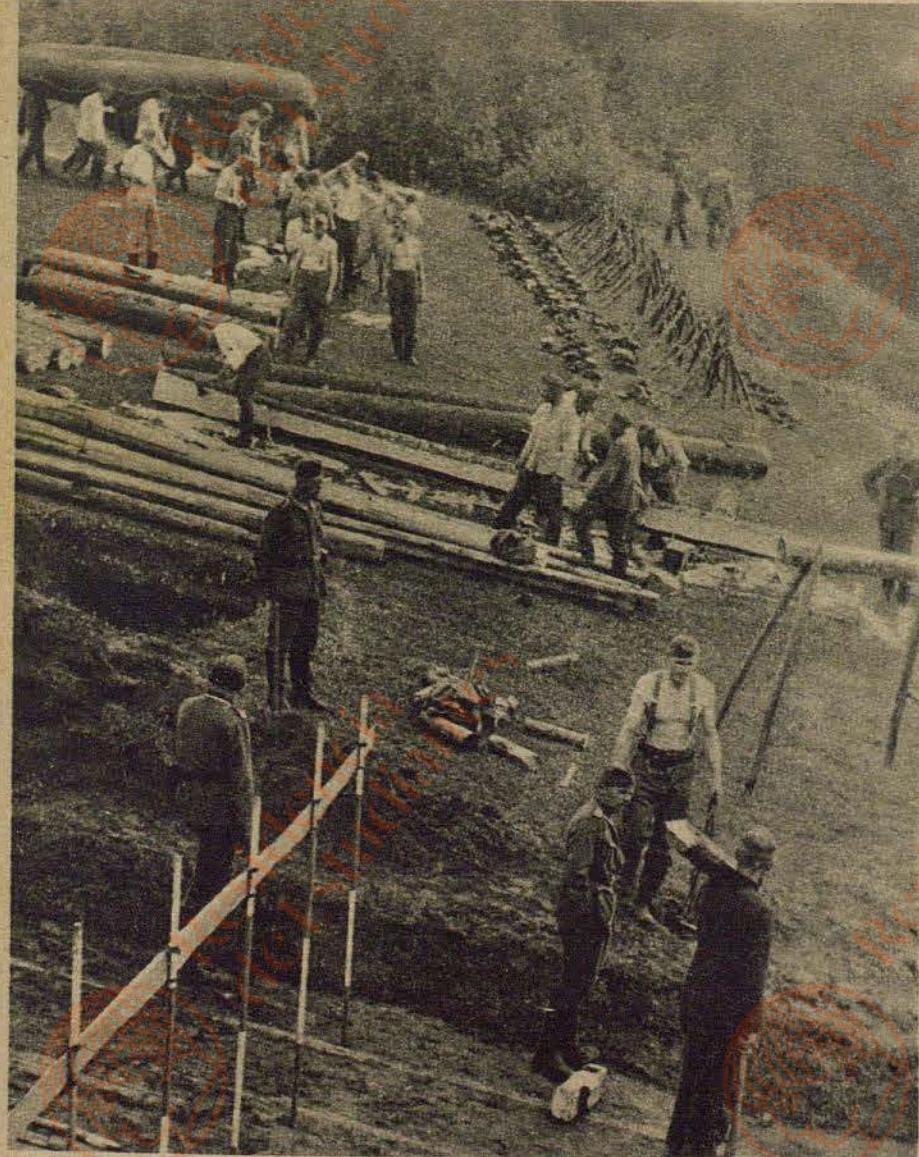
Mais voici mieux; ce chiffre de 690 personnes comprend également la flotte allemande en Iran. Quoi! C'est vrai? Mais oui, il existe une redoutable flotte allemande dans le golfe Persique. Un beau soir, la rumeur circula dans les rues de Téhéran: des centaines de marins du Reich venaient d'arriver... en autobus. Cela faisait un ras-

Suite page 34



Un tronc d'arbre... est attaqué par une scie mécanique que deux hommes tiennent, deux autres hommes dirigent le tronc. Partout aux alentours, ce ne sont que madriers, troncs d'arbres et scies qui grincent. Que se passe-t-il donc?...

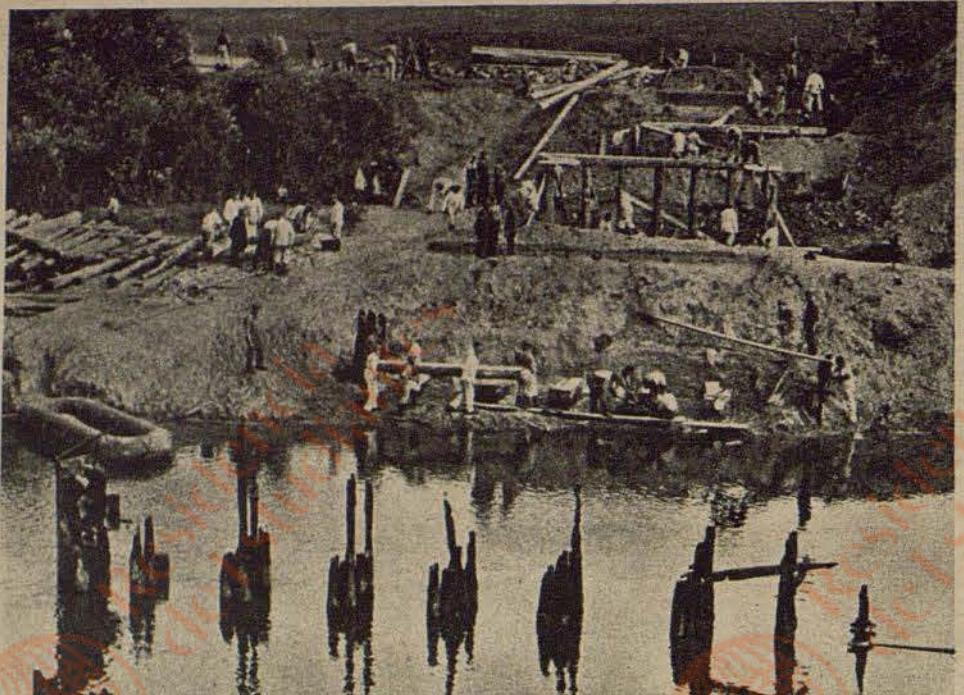
Vite à la tâche... Pourquoi ?



Des barres singulières, à intervalles réguliers, sont peintes en noir et blanc; une latte les assemble. Au second plan, des faisceaux de fusils et...

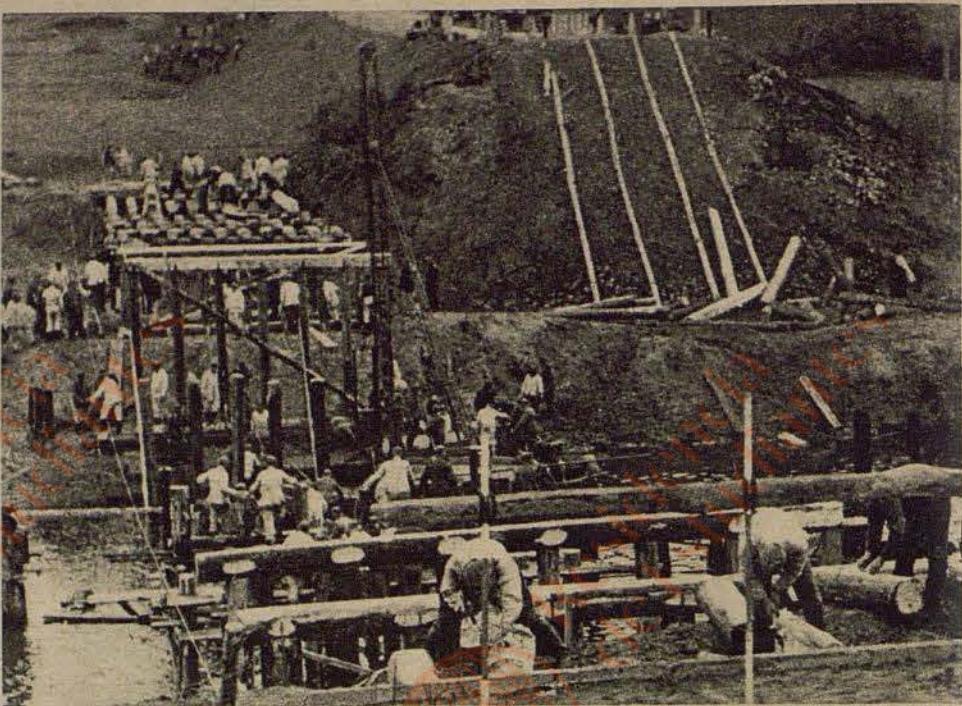


...sur une souche d'arbre, une enciume... A coups de marteau, on travaille une pièce de fer. On en fait des rivets, des feuillards et des brides. Pour tous ces hommes actifs, que l'on voit ici au travail, le problème, énigmatique en apparence, est le suivant:



1^e jour

Corps morts et poutrelles sont mesurés. L'après-midi, les premières palées sont en place sur l'autre rive, elles supporteront toute la construction

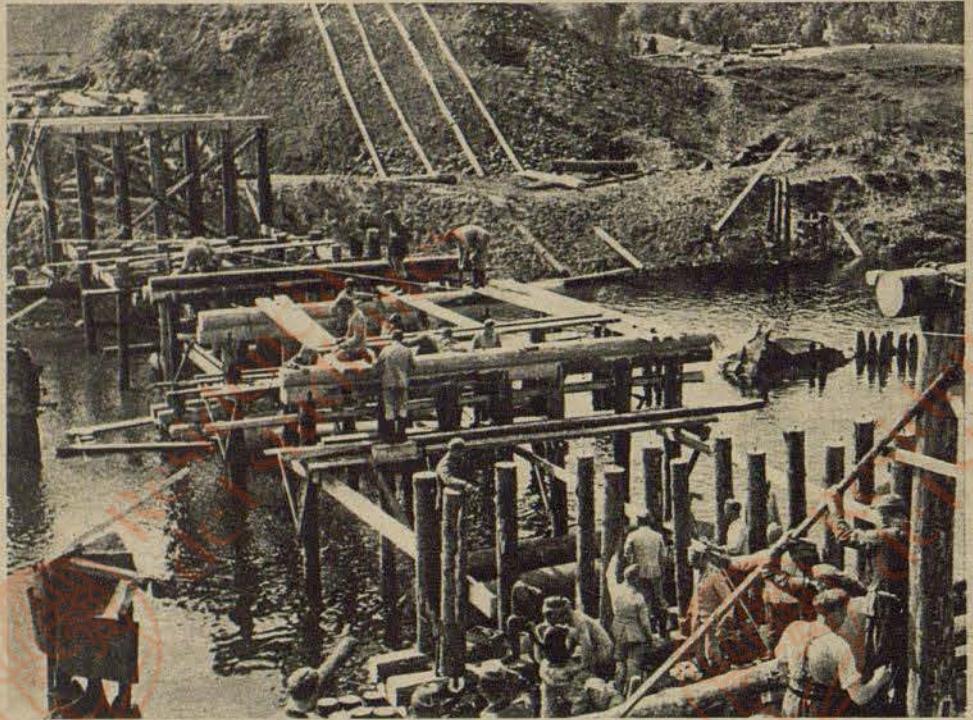


2^e jour

Le pont commence à prendre forme dans les deux sens. En face, on dispose déjà en liaison sur les palées les premières traverses du tablier

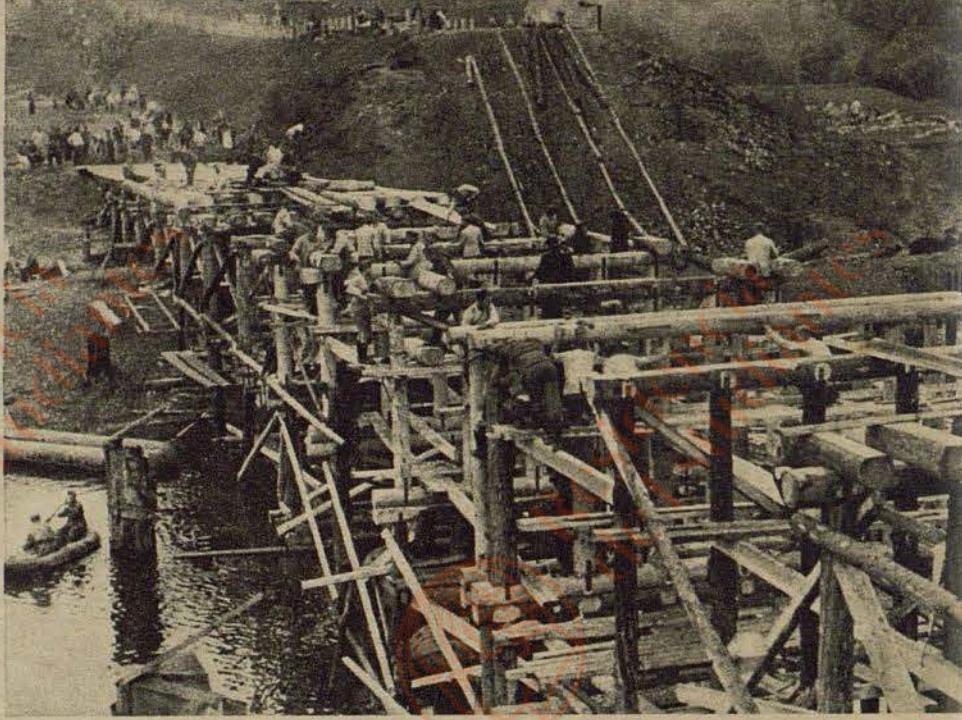
Elever un pont... en six jours

Lorsqu'ils évacuèrent la région de Vitebsk, les soldats des Soviets mirent le feu au pont de bois d'Oboli. Les pionniers allemands furent, dans le plus bref délai, chargés de jeter sur la rivière un pont lourd auxiliaire, à double voie



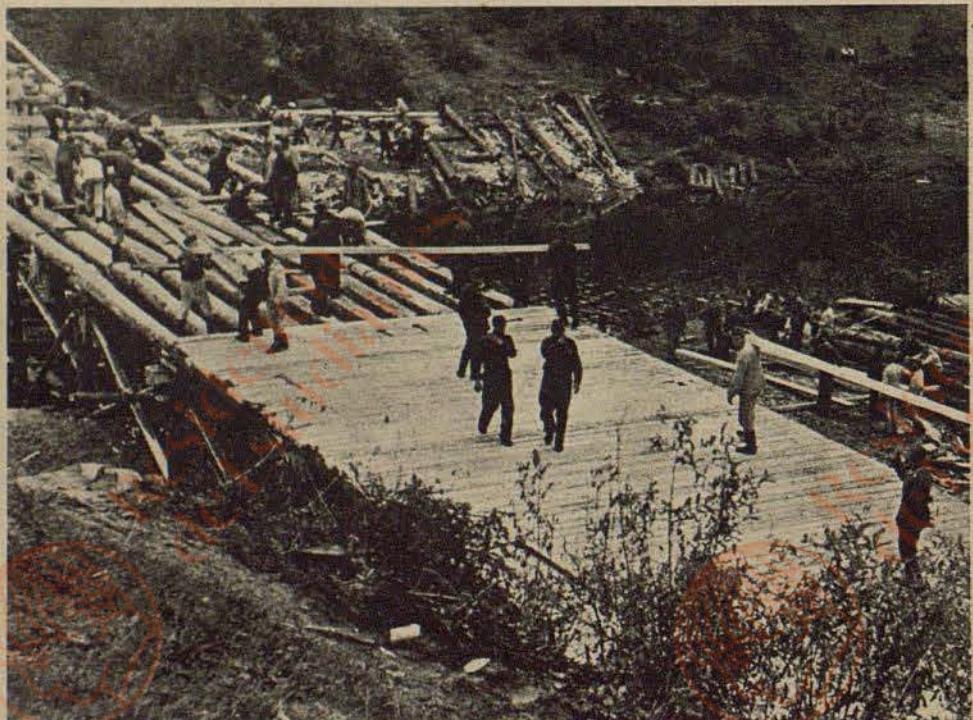
3^e jour

Au cours de la nuit, les sonnettes, actionnées par un moteur Diesel, ont enfoncé les pilotis dans le fleuve. A midi, on était en train de placer les poutres de bois



4^e jour

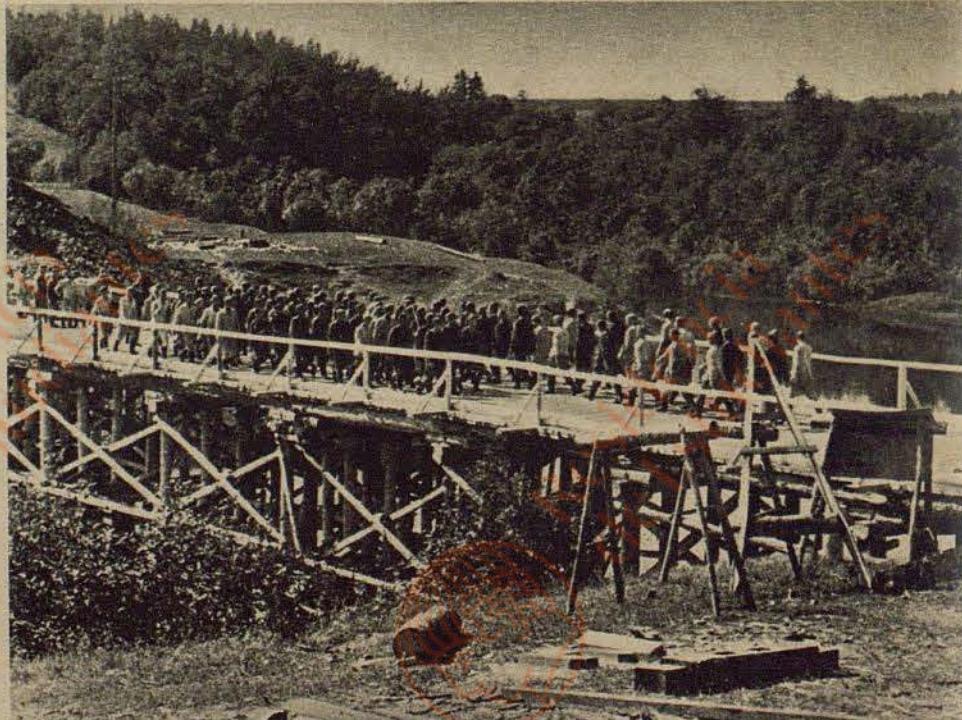
Tous les pilotis sont en place. Les deux rives sont reliées entre elles, et le pont est prêt à recevoir le tablier sur lequel circuleront les véhicules



5^e jour

Le travail touche rapidement à sa fin. Les madriers, un à un, sont placés sur les poutrelles. Encore une série de madriers, et le gros travail sera achevé; la route enjambera le fleuve

Clichés: Gronefeld-PK



6^e jour

Le marteau et la scie bénéficient d'un repos bien gagné. Les pionniers vérifient la solidité de leur ouvrage, en soumettant le pont à une épreuve de résistance aux charges; et les madriers subissent sans broncher les allées et venues prolongées auxquelles ils se livrent. Une fois de plus, le génie allemand a réalisé une œuvre magistrale

Chasse de nuit

Le correspondant de guerre Grossmann a accompagné, dans sa mission, un chasseur de nuit, et il relate, à l'intention des lecteurs de "Signal", un de ces raids mouvementés, au cours desquels les avions britanniques, survolant le continent, sont attaqués et détruits par les chasseurs allemands



Départ en pleine nuit. Les moteurs tournent à toute vitesse. Le projecteur de départ brille; les chasseurs de nuit prennent leur vol

compte plus. Dans le lointain, ils se perdent ; mais nous savons qu'ils sont là. De gauche et de droite, ils ont enserré un appareil ennemi ; devant nous, ils cherchent encore l'adversaire, et nous arrivons à point. Au-dessous de nous, sur le sol, cela flambe en trois endroits. Ce sont, tout d'abord, les restes de deux bombardiers des-

cendus ; un peu plus loin rayonne l'éclatante lumière de magnésium des bombes lumineuses qu'un Anglais a dû, au jugé, semer dans la région.

Prêts au combat

L'air se raréfie. Il est temps de mettre le masque. Nous sommes prêts. Le chef, dont j'aperçois le casque



Prêts au grand jeu ! — Prêts ? — Allez-y !... Quelques secondes après l'ordre, les chasseurs ont décollé

« CAPITAINE St., partir d'urgence. » A peine le ton strident du haut-parleur qui a communiqué l'ordre s'est-il éteint, qu'un cri sauvage est poussé par les hommes du personnel à terre qui, dans la nuit noire, bondissent à leurs appareils. Ce brouhaha est bientôt couvert par le bruit de nos moteurs. Nous savons de quoi il retourne : à notre gauche, les projecteurs ont repéré un appareil anglais, ils le tiennent dans leurs faisceaux et le poursuivent avec une persistance mortelle pour l'avion. Nous attendons l'attaque de notre camarade : celui-ci a pris son départ voici une demi-heure. Ce n'est pas le premier appareil anglais que je verrai cette nuit dans les feux de nos projecteurs.

« Prêts ? » demande le chef de bord. « Cela y est ! » Au-dessus de nous, on a rabattu le capot. Le premier aide-mécanicien saute de l'appareil et disparaît comme une ombre dans les ombres impénétrables de la nuit. J'ai fixé le micro autour de mon cou. Nous prenons le départ.

Un éclair jaillit : le bombardier est en feu

J'observe le cône formé par le faisceau des projecteurs et distingue sur le champ, dans le rayon lumineux où se déplace l'Anglais, cinq, huit traces lumineuses. « Il le tient », m'écrie-t-il aussitôt. Le capitaine, dont la silhouette se détache mal à deux mètres de moi, dit : « C'est l'adjudant-chef H. qui lui court après. » Bien que déformée par l'écouteur, la voix du chef résonne avec assurance ; il n'a aucun souci de

l'agitation que fait naître, chez nous, ce départ pour la chasse de nuit.

Nous vironnons au sol, nous roulons quelques mètres, et nous décollons. Pendant que le pilote soulevait l'appareil et que nous accélérons de plus en plus, l'adjudant-chef venait de remporter sa neuvième victoire de nuit ! Le cône des projecteurs s'abaisse davantage, poursuivant l'Anglais qui eût bien voulu s'esquiver. Pour la seconde fois, de petites traces lumineuses, tels d'innocents feux d'artifice, sillonnèrent le ciel. Seulement, au loin, l'une d'elles persista. Un éclair jaillit, la lumière s'irradia, puis tout commença à sombrer dans le noir. Le bombardier anglais brûlait, il gisait à terre, dégageant une lumière éblouissante.

A plusieurs milliers de mètres de hauteur nous traversons, en nous élevant rapidement, une mince couche de vapeur laiteuse, qui trouble un peu la lumière des étoiles au-dessus de nous et celle du phare, au-dessous. Le casque et les écouteurs isolent les sons au point que le bruit des moteurs ne se perçoit plus qu'à la façon du bourdonnement d'un petit avion de tourisme. Mais je me rends parfaitement compte que les centaines de chevaux qui nous entraînent travaillent à plein rendement. Nous gagnons de la hauteur, nous avons hâte de nous approcher de l'adversaire.

Dix, vingt, quarante, soixante faisceaux lumineux se croisent ; on ne les

Au point du jour, le chasseur, piquant à mort, descend sur l'aérodrome de sa formation. Le jour va commencer ; mais le chasseur de nuit a terminé sa tâche





Ce que voit le mitraillleur anglais. Le chasseur pique jusqu'à n'être plus qu'à quelques mètres du bombardier. Une lutte mortelle s'engage entre eux et le chasseur mène le jeu



Le poste arrière de l'adversaire abattu. La mitrailleuse quadruplée pivote dans tous les sens et constitue une arme défensive des plus redoutables que le chasseur de nuit ne sous-estime pas

d'autant plus sombre que la lumière des projecteurs est plus vive, s'est blotti dans son coin. Si je pouvais seulement observer son visage en cette minute... Dans l'heure qui vient, le capitaine doit remporter sa vingtième victoire aérienne. C'est ce que nous a souhaité le chef de l'escadrille, c'est ce qu'espèrent les camarades du groupe, c'est ce qu'attendent les hommes restés à terre, et c'est ce que nous voulons, nous !

Ma tête heurte brusquement quelque chose. L'appareil est en train d'opérer un virage serré. « Le voici ! » nous écripons-nous d'une même voix. Oui, le voici ; de biais, au-dessous de nous, les projecteurs ont repéré un appareil anglais. Il est pour nous ! Les moteurs donnent tout ce qu'ils peuvent. A une vitesse inouïe, nous piquons. Qu'est-ce que ça peut être, cet appareil-là ? Un bimoteur, un quadrimoteur, le plus beau gibier des chasseurs de nuit ? C'est ce qu'on n'arrive pas encore à distinguer. Les coups de balai des projecteurs ne lui laissent plus de répit. L'Anglais accélère afin d'échapper au faisceau.

Il vole de son mieux, mais ses efforts sont vains. Bien que sa course soit excessivement rapide, il nous paraît plutôt lent. Ce doit être un Withley. On distingue nettement

les deux moteurs du bombardier anglais à la carlingue étroite et au profil en angle. L'œil de la grande coquille, placé sur l'un des côtés du fuselage, a un éclat mat.

L'oiseau étrange, d'un autre monde...

Pendant ces quelques secondes l'événement ne se situe plus dans l'espace ; il est en dehors des limites humaines. Les étoiles ne brillent plus, les feux ont pâli ; au sol, la naissance brillante de la tige des projecteurs s'est elle-même ternie. Mais, au fait, y a-t-il encore un sol ? On ne voit plus que cet appareil ennemi au beau milieu de la sphère sombre et gigantesque de l'univers, cet appareil pris dans le filet lacté d'une lumière mortelle, surgie de terre. Un grand oiseau étrange, d'un autre monde, un oiseau venu pour détruire et qui sera détruit à son tour.

Avec une désinvolture tenace, le chasseur gagne de plus en plus. L'image de l'adversaire a pris les apparences d'une vue en coupe, d'autant plus sombre qu'elle tranche sur la lumière poussiéreuse des projecteurs, rideau tourmenté d'innombrables plis ; cependant, de côté, en bas, une faible étincelle se montre. Nous ne sommes plus qu'à cent mètres. Quand tirerons-nous ?

J'assiste pour la première fois à l'attaque d'un chasseur de nuit.

Pendant une seconde le corps frissonne d'épouvante. Nous tirons, nous tirons ! Les mitrailleuses tout d'abord ; les canons ensuite. Les balles lumineuses tracent le chemin devant nous. Notre appareil n'est plus qu'une bouche crachant le feu. Dans l'enchevêtrement des trajectoires de droite, de gauche, je n'arrive pas à savoir si l'Anglais répond. Il doit avoir compté sur notre attaque. La cabine s'empli d'une acre odeur de poudre ; je songe à la vitesse qu'une allumette mettrait à s'enflammer. J'ai à peine le temps de dire : ouf ! que déjà ça y est ! Le capitaine dirige l'appareil vers la droite. Le vrombissement des moteurs nous apparaît comme le bruit de la pluie après l'orage. L'avons-nous atteint, brûlé-t-il ?

Touché !

Au moment de la ressource, je me retourne et je vois le Withley, moteurs collés au fuselage, en ligne de vol haut et droit devant lui. Quoi ?... A la faible altitude où nous nous sommes rapprochés de l'Anglais, les gaz d'échappement ne se condensent pas. Une longue strie, partie du plan inférieur de l'avion, éclairée par la lumière des faisceaux qui ne lâchent plus l'avion brun vert, s'évasse en un large rayon. Il est touché. Du moteur de droite s'échappe un épais panache de fumée. Mais l'appareil n'a pas pris feu ; et il n'est pas rare de regagner ses pénates avec un seul moteur. Nous nous apprêtons à une nouvelle attaque dans le dos de l'adversaire.

Nous le prenons juste par derrière. Nous approchons de lui, le long de son panache de fumée. Nous voici à quatre-vingts mètres, si près que notre propre appareil vibre sous l'effet du tir de nos armes. Nous sentons encore une fois cette odeur de la poudre, encore une fois je me blotti derrière le capitaine, encore une fois nous fermions les yeux avec ensemble. Ce crépitement rauque ne cessera donc jamais ?... En suivant la trace de nos projectiles, nous nous approchons de plus en plus. Gigantesque, l'appareil est là, devant nous, paralysé dans ses mouvements de défense. Allons-nous enfoncez notre éperon dans ses flancs ? Quoi encore ? Au dernier moment, nous survolons l'appareil anglais. Je crois bien qu'au passage notre poste

avant a accroché le sien. Mais c'est l'affaire du pilote, mieux à même de juger la chose que moi, qui suis derrière lui

Où est-il ?

Nous opérons un virage brusque et classique, destiné à amener l'attaque suivante. Je regarde derrière moi. Où diable est donc le Withley ? Les projecteurs ne l'atteignent plus, l'Anglais s'est enfoui dans la nuit. Nous scrutons tous les coins, mais l'appareil demeure invisible. Nous aurait-il glissé entre les doigts, aurait-il échappé à l'étreinte des tentacules lumineux ? Supposition absurde ! Comment aurait-il pu se tirer de là sans graves dégâts alors qu'on tire sur lui à bout portant, sans discontinuer ? Nous poursuivons un virage plat, nous explorons le ciel. Brusquement, au sol, un éclair qui prend les proportions d'un incendie agrémenté d'explosions. A présent, nous savons où se trouve le Withley. Il git à terre, anéanti. L'Anglais n'avait pas pris feu dans l'air. Mais le pilote avait, peut-être, été atteint. Peut-être le poste d'équipage avait-il été mis en pièces. Nous n'en savions rien encore pour l'instant. En tout cas, l'appareil devait être tombé comme une pierre.

C'était la vingtième victoire du chef de groupe. La terre a repris son aspect tranquille. Au ciel les étoiles scintillent.

Je jette derrière moi les chargeurs vides des munitions qui ont servi. A quatre endroits différents du petit espace qu'on aperçoit, des avions ont été abattus en flammes. Quelque part, dans le lointain, la D. C. A. a élevé un barrage dangereux qui, dans le ciel nocturne, se traduit par des étincelles d'or et de pourpre et des détonations à n'en plus finir.

Dans les parages, deux Anglais volent, croix suspendues dans la résille de lumière. Nous sommes à cinq mille mètres. Les projecteurs si imposants au sol, ne sont pas plus gros que des têtes d'épingle, d'un bleu scintillant, et l'on a peine à croire que l'éclat de chacun de ces points minuscules, échelonnés en ligne droite, persiste à l'altitude où nous nous tenons, et bien au-delà.

Devant nous, ces points éblouissants s'allument, l'un après l'autre, de tous côtés à la fois. Nous volons en direction de la gerbe frétilante des doigts de feu. Les jeux de lumière recommencent de plus belle. Ils ont de nouveau repéré l'Anglais qui s'enfuit en sens opposé ; nous nous rapprochons d'autant plus vite. Cette fois, nous l'avons perdu de vue, que le diable l'emporte ! Mais non, j'ai rêvé, le voilà ! Nous nous écartons légèrement de sa route pour le prendre par derrière. Parallèlement à nous, distant de trois cents mètres, il poursuit sa course. Nous amorçons un virage, pour lui tomber dessus. Phosphorescents, les aiguilles et les chiffres des instruments brillent d'un jaune pâle. Là-bas, chez l'Anglais, j'ai distingué très nettement la marque rouge peinte sur les moteurs. Cette fois, c'est un Wellington. Il commence des acrobaties, mais on ne se débarrasse pas comme on voudrait de la lumière scintillante venue des profondeurs. Quelques secondes durant, nous sommes, nous-mêmes, en plein dans son champ de tir et, l'adversaire peut, à coup sûr, faire feu des quatre mitrailleuses de son poste arrière. Il doit bien se douter qu'un chasseur de nuit vient de le prendre pour gibier, mais il préfère peut-être encore attendre. Il nous a certainement vus ; il est invraisemblable de penser que le mitrailleur se soit endormi !

Un panache de feu

Nous le suivons à la trace, corrigeant un peu notre direction. A un

Suite page 18



Maitre et disciple. Le capitaine St., l'as des chasseurs de nuit allemands, en compagnie d'un de ses meilleurs hommes, le lieutenant K. Ce dernier réussit un exploit peu banal : le feu ayant détruit un de ses moteurs, il n'en descendit pas moins un second avion anglais. Il compte déjà dix victoires de nuit à son actif



Dès le matin:

ODOI

Chasse de nuit

mètre près, nous sommes à la même hauteur ; lentement, mais sûrement, nous nous disposons à le rattraper. Je sais où le chef de bord a décidé d'agir. Cette fois, je veux repérer très exactement la manœuvre, et voir si nous atteignons le but, instantanément. Je me penche en avant, et me redresse afin d'observer les mouvements du capitaine. On devrait tourner cela pour un film. Cela fournirait une bande sen-

derrière lui. Avez-vous déjà, dans votre existence, vu les fils lumineux des rafales mortelles voler à votre rencontre ? Je songe à un mot d'esprit du chef de bord, mais qui masquait un danger réel ; il disait que les mitrailleurs anglais, bien à l'abri derrière la cuirasse de leurs quatre pièces accouplées, ont volontiers et souvent le loisir de... (et il faisait alors le geste de rouler sa moustache). Le gars qui est devant nous a réellement eu le loisir en question !

Enfin, nos propres claquements se font entendre. Le capitaine a pressé

voulons pas aborder le Wellington. Cette fois, j'ai vu l'endroit où les coups avaient porté. Mais, au passage, je n'ai pas constaté de traces de flammes. Nous avons bien visé. A la seconde attaque, nous nous détachons de l'adversaire par une montée en chandelle ; je tourne la tête et regarde par-dessus mon épaule ce qui se passe derrière nous. Je clame : « Mais notre oiseau est en feu ! » Pas encore moyen de savoir s'il s'agit du moteur ou de la cellule.

Nous faisons rapidement demi-tour et nous piquons sur lui. Un plan brûle, le moteur aussi ! « Sautez donc ! Vous avez juste le temps. Entendez-vous, vous autres ? » Mais personne ne saute. Ont-ils donc été tués ? Ils ne sauteront donc jamais ? L'œil rouge et bleu de la grande cocarde, sur le côté du fuselage, brille parmi la lumière que dégagent les flammes proches.

Deuxième victoire dans la nuit

Nous ne volons pas tout de suite vers une nouvelle attaque. Quelques instants, le Wellington se maintient en l'air, il se penche lentement, et puis, à un rythme accéléré cette fois, incliné sur le plan qui flambe, il entreprend une descente foudroyante, son dernier vol ! Une goutte de feu se détache, et précède l'appareil dans sa chute. Un moteur sans doute. Nous planons au-dessus en attendant la minute du choc qui confirmera notre victoire. Nous sommes encore à quatre mille mètres de hauteur. La lueur de l'oiseau de fer, plus petite à mesure qu'il descend, s'intensifie jusqu'au moment où l'appareil s'embrase dans l'océan de flammes qui couvre le sol. Ce fut la deuxième victoire de la nuit, et la vingt et unième du chef de bord.

Nous sommes prêts pour une troisième victime ! Elle vient à nous ! Là-haut, à quelques centaines de mètres, la voici qui, prise dans le faisceau des rayons de mort, accomplit son dernier voyage dans le ciel nocturne ! Les moteurs nous amènent vers les altitudes. Je me remets à jeter des chargeurs vides, derrière moi. J'arrache mon masque dont le tuyau me gênait véritablement. En le remettant en place, et pendant que l'oxygène afflue dans mes poumons, j'ai, quelques secondes durant, la sensation d'être ivre, une sorte de vertige. Nous le tenons presque, nous l'avons, vous dis-je ! L'Anglais a viré à angle droit, tout comme s'il voulait se placer juste devant notre tir. A trois cents mètres, il tente de nous échapper. Trop tard !

Alors, pendant un quart de seconde, nous voyons devant nous une lumière atténuee qui n'était pas attendue dans le jeu. Un chasseur ami s'est placé en travers de notre attaque ! Un court moment la croix de son fuselage s'est teintée d'un blanc lumineux. Le cam-

rade était d'un cheveu plus que nous rapproché de l'ennemi ! Aussi, il est juste que nous le lui laissions. Il s'agit de nouveau d'un Wellington, probablement retour d'opérations ; nous nous écartons de sa route et reprenons notre course.

Nous voulons, quoi qu'il arrive, rester à proximité. Nous avons le Tommy à notre portée, c'est-à-dire à deux cents mètres, et nous volons à la même hauteur et à la même vitesse que lui.

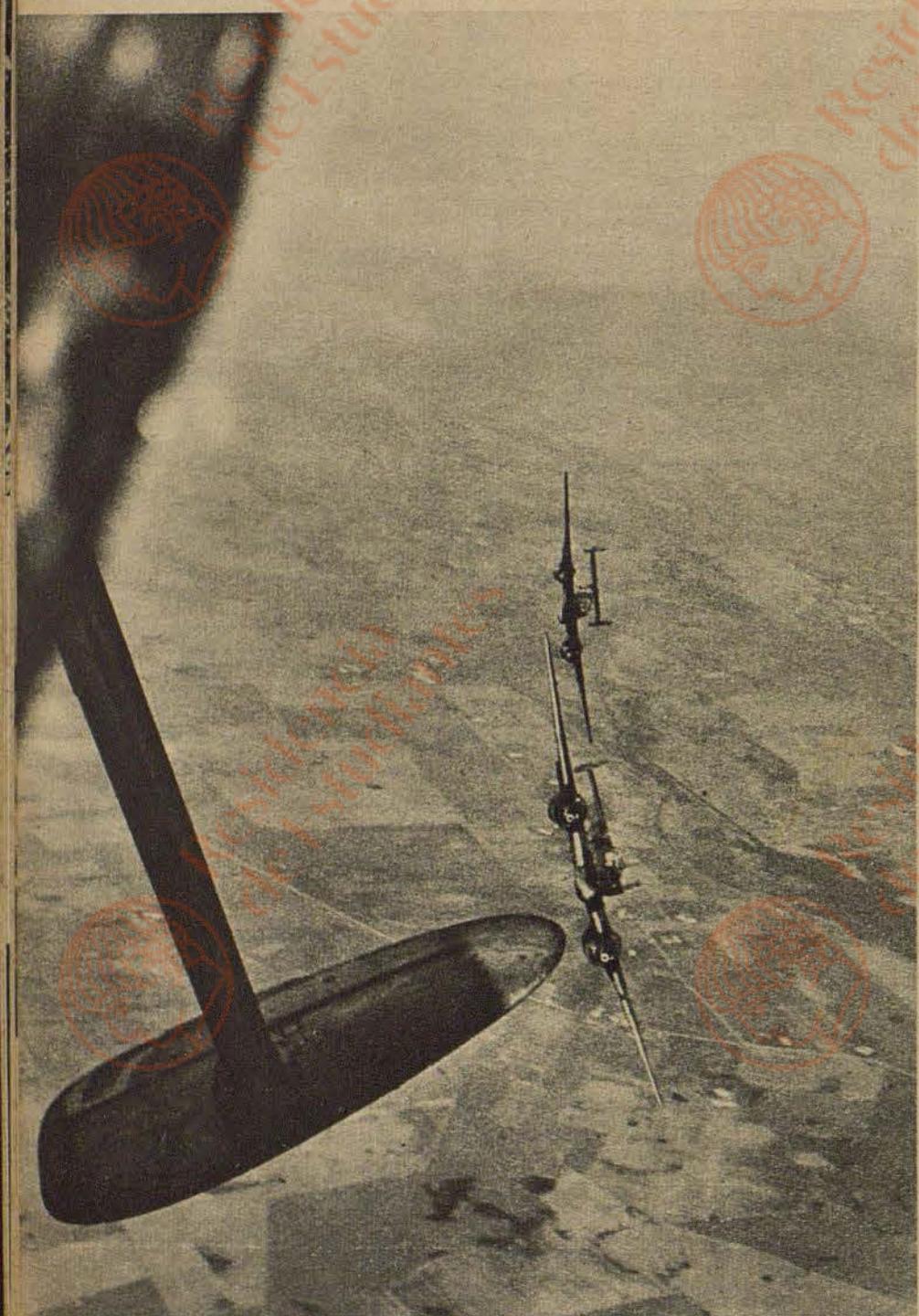
La première salve va partir maintenant et voilà déjà l'Anglais, que suit, mortelle, une longue trace lumineuse. La direction est bonne, mais le coup est parti d'un peu loin. Rien d'anormal n'apparaît encore sur le Wellington. Il sera toujours temps de prendre part au combat. La deuxième salve retentit. Les canons sont entrés dans le jeu. La gerbe s'abat en plein sur l'adversaire ! Vous ne pouvez pas imaginer avec quelle rapidité elle a propagé l'incendie ! Sur le côté de l'appareil anglais, face à nous, la coulée de feu s'étale, liquide à plaisir. L'avion est en flammes. Un fragment s'en détache dans la pluie d'étoiles tourbillonnantes. Les munitions ont été atteintes et elles explosent. Le Wellington éclate dans l'air en trois torches descendant vers le sol. La fumée s'épaissit dans la lumière livide des projecteurs dont les rayons vont déclinant.

Dans le secteur : neuf victoires

Un quart d'heure plus tard nous atterrissent. Les moteurs se sont tus, j'enlève mon casque et descends de l'appareil ; je suis le premier à féliciter le chef de bord de sa vingtième et de sa vingt et unième victoires aériennes. Nous nous dirigeons vers l'endroit où nos voitures nous attendent. Nos oreilles bourdonnent un peu, et la cigarette n'a jamais eu meilleur goût.

Les bombardiers anglais ne tombent pas tout rôtis du ciel ; ils sont cuirassés à merveille, et leur défense est loin d'être médiocre. Cela n'empêchera pas, d'ici à quelques nuits, le groupe commandé par le capitaine d'inscrire la centième victoire aérienne à son palmarès. Nous ne comptons pas les pertes qui se traduisent par des appareils ennemis gravement endommagés, et qui tombent hors de notre secteur ou qui s'écroulent à l'atterrissement.

Toujours dans le même secteur et toujours dans la même nuit, nous avons abattu neuf avions anglais dont un chasseur de nuit et un « Halifax » à quatre moteurs. L'unique survivant, le pilote, qui sauta en parachute, a été amené à notre poste de commandement. C'est l'endroit où nous nous dirigeons afin de nous entretenir un peu avec lui de la nuit qui vient de s'écouler...



L'adversaire, c'est parfois l'horizon. Cette photo prise au cours d'un virage, pendant un exercice de combat, montre le synchronisme absolu des mouvements dans la chasse aérienne. Que l'adversaire ne réussisse pas à descendre le poursuivant, il est perdu avant de pouvoir passer lui-même à l'attaque. Au cours de tels combats, et surtout de nuit, il est clair qu'on perd aisément sa direction et le contrôle de la position de vol. Seuls les instruments de bord peuvent donner quelques indications

sationnelle ! Mon Dieu, encore une fois !... Le Wellington commence à reculer, dans l'éclattement des rayons brillants qu'il projette. Nous allons immédiatement tirer ?... Or, à ce moment, à la vitesse d'une comète, un panache de feu vole à notre rencontre, se dirigeant directement sur la carlingue, en plein sur nous. J'enfonce mon cou dans les épaules. L'Anglais tire, toutes mitrailleuses à la fois. Il nous a laissé approcher, il a attendu son heure. Dans l'appareil, quelques étranges bruits secs. Touché !... Il ne tire pas mal, le frère !...

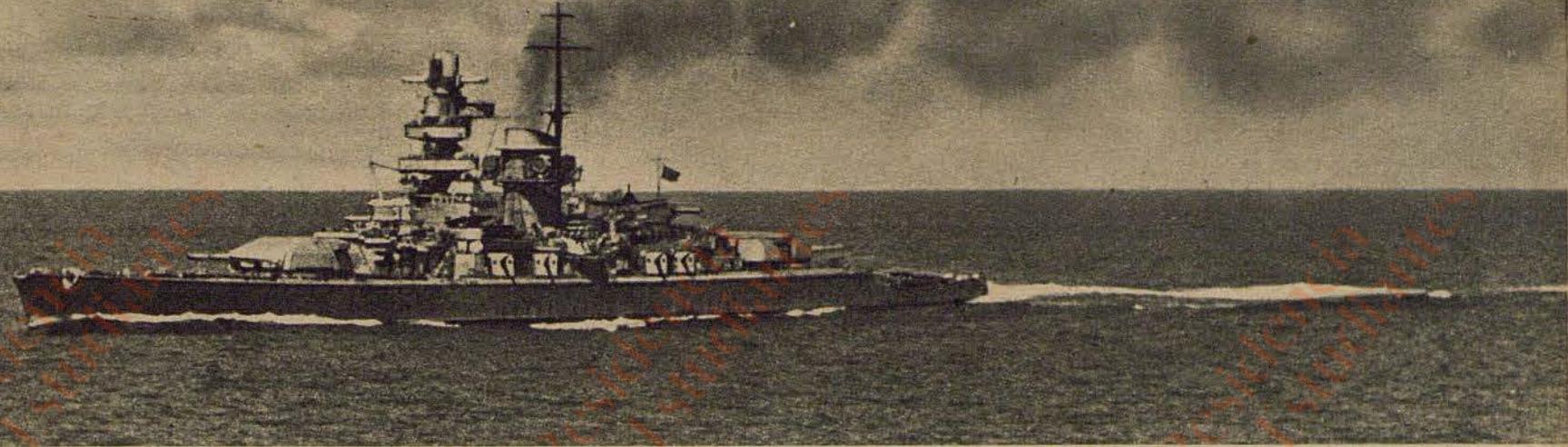
Obstinément, le capitaine vole droit devant lui. Le cou toujours rentré dans les épaules, je me suis accroupi

la détente ; ma foi, il a aussi le même loisir... Les gerbes lumineuses se croisent, mais à présent ce sont nos pièces qui mènent la danse. Les appareils sont si près l'un de l'autre que le feu des canons et des mitrailleuses paraît d'une brièveté extraordinaire. Nous ne

Le cimetière des inconnus. Abattus dans le secteur de chasse de nos pilotes de nuit, plus de cent aviateurs anglais reposent dans un de ces innombrables cimetières du front. Le matin où fut pris ce cliché, douze sépultures avaient été préparées et l'on se disposait à rendre les honneurs militaires aux dépouilles mortelles des aviateurs anglais descendus au cours d'une seule nuit

Clichés: Grossmann-PK





«L'Admiral-Scheer» en haute mer. La flotte anglaise depuis des mois donnait la chasse au bâtiment isolé. Les Anglais transportaient de précieuses quantités de pétrole, et faisaient rendre le maximum à leurs navires et aux équipages; mais

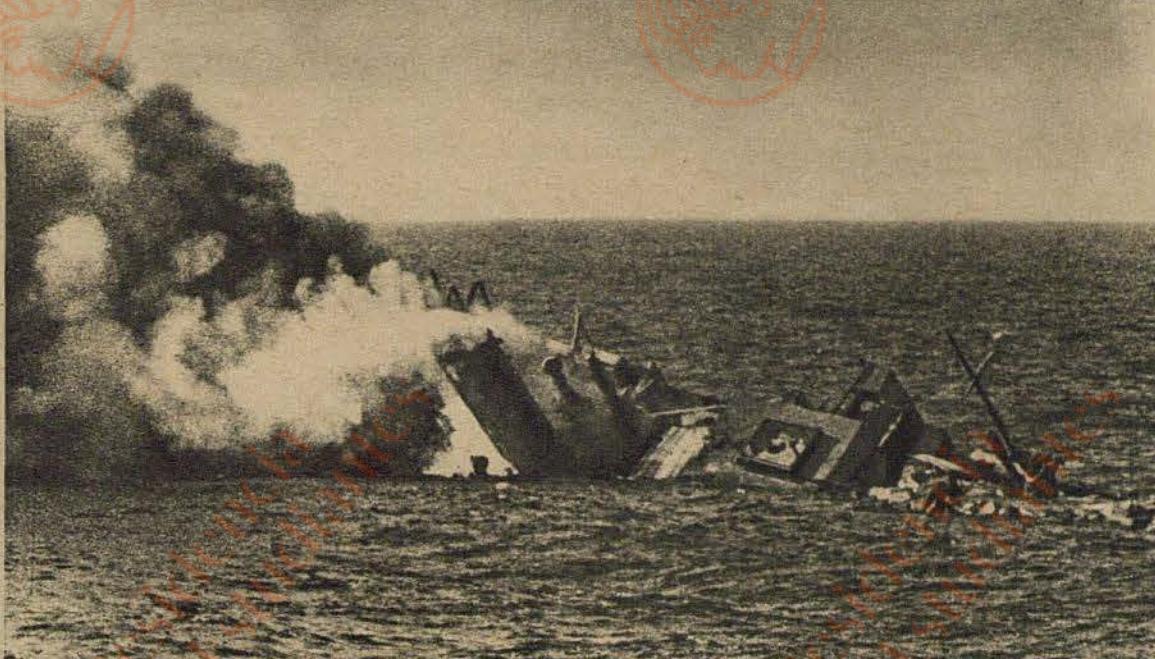
le croiseur lourd allemand — ce n'est pas le moins du monde un sous-marin capable de se rendre invisible — réussit envers et contre tous à couler navire sur navire, et à mener à la perfection la tâche qui lui avait été dévolue

L'«ADMIRAL-SCHEER»

croise sur les mers du globe

En dépit de tous les efforts de la défense ennemie, la flotte anglaise au grand complet, l'«Admiral-Scheer» a, de longs mois durant, fait campagne dans les mers lointaines. Il a détruit au total 152.000 tonnes de bâtiments de commerce croisant sur son passage. L'ennemi s'est ressenti de la destruction de ces navires, mais il a été sensible bien plus encore à la perte de leur tonnage; la présence de l'«Admiral-Scheer» a eu pour effet d'empêcher des semaines durant le départ de convois indispensables à la conduite de la guerre et celui d'autres unités navales qui devaient franchir les zones battues par le croiseur allemand

Reportage pour «Signal» par Brennecke et Winkelmann-PK.



Mission remplie! Un navire-trigorieux britannique sombre dans les flots. L'«Admiral-Scheer» fait demi-tour, car l'adversaire avait lancé un radio, et décelé probablement la position du croiseur



En vigie. Un service rude, s'il en est, dans l'infini de l'océan. Où que l'œil s'arrête, de l'eau à perte de vue... Les yeux du timonier de quart deviennent douloureux... Mais sa vigilance est tôt ou tard récompensée...



Le croiseur dans un nouveau secteur d'opérations. Après de longues journées de recherches, l'avion de reconnaissance a fini par trouver le convoi signalé et, le soir venu, on attaque. L'adversaire oppose de la résistance, mais son tir est court. (Sur le milieu gauche de la photo, on distingue les points d'impact des obus ennemis.)



L'artillerie lourde du croiseur entre en action contre le croiseur auxiliaire «Jervis-Bay» de 14.200 tonnes. Cependant l'adversaire tire encore, on peut constater les éclairs du départ des coups à l'arrière du bateau

Comme le marteau sur l'enclume, les obus s'acharnent sur le croiseur auxiliaire et frappent au but. Les salves s'abattent et le «Jervis-Bay» coule! La voie est libre. Cette nuit, l'Angleterre perdra navire après navire...

Un butin: quinze millions d'œufs . . .!

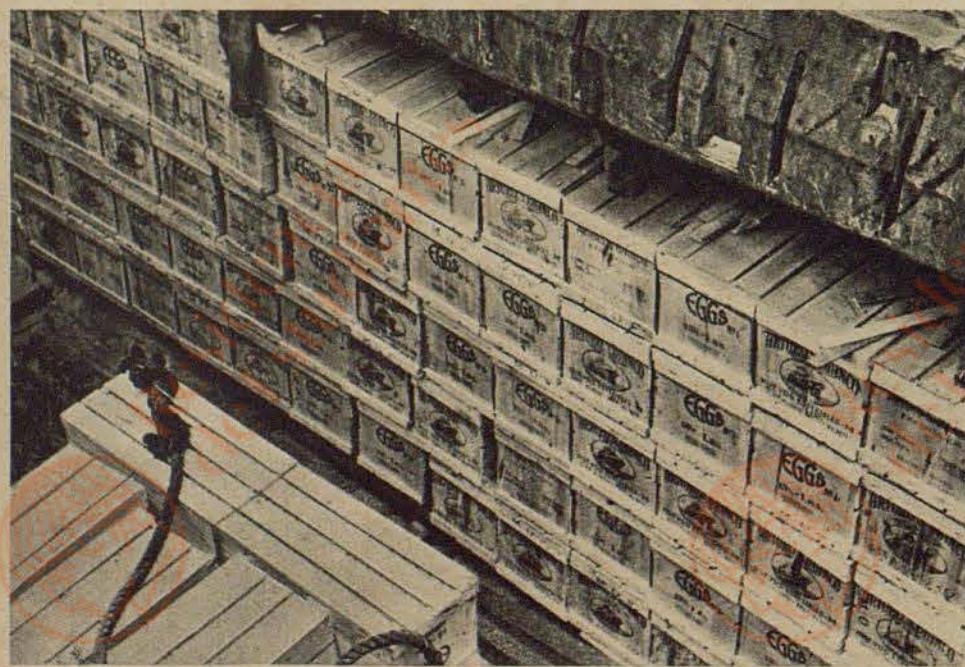
L'«Admiral-Scheer» vient de détruire un convoi. Il poursuit sa route dans les eaux tropicales. A tous les points de l'horizon, attentifs, les guetteurs observent ce que le commandant, seul juge de ses décisions, a signalé digne d'intérêt. Maître à bord, il est responsable du bateau et des hommes



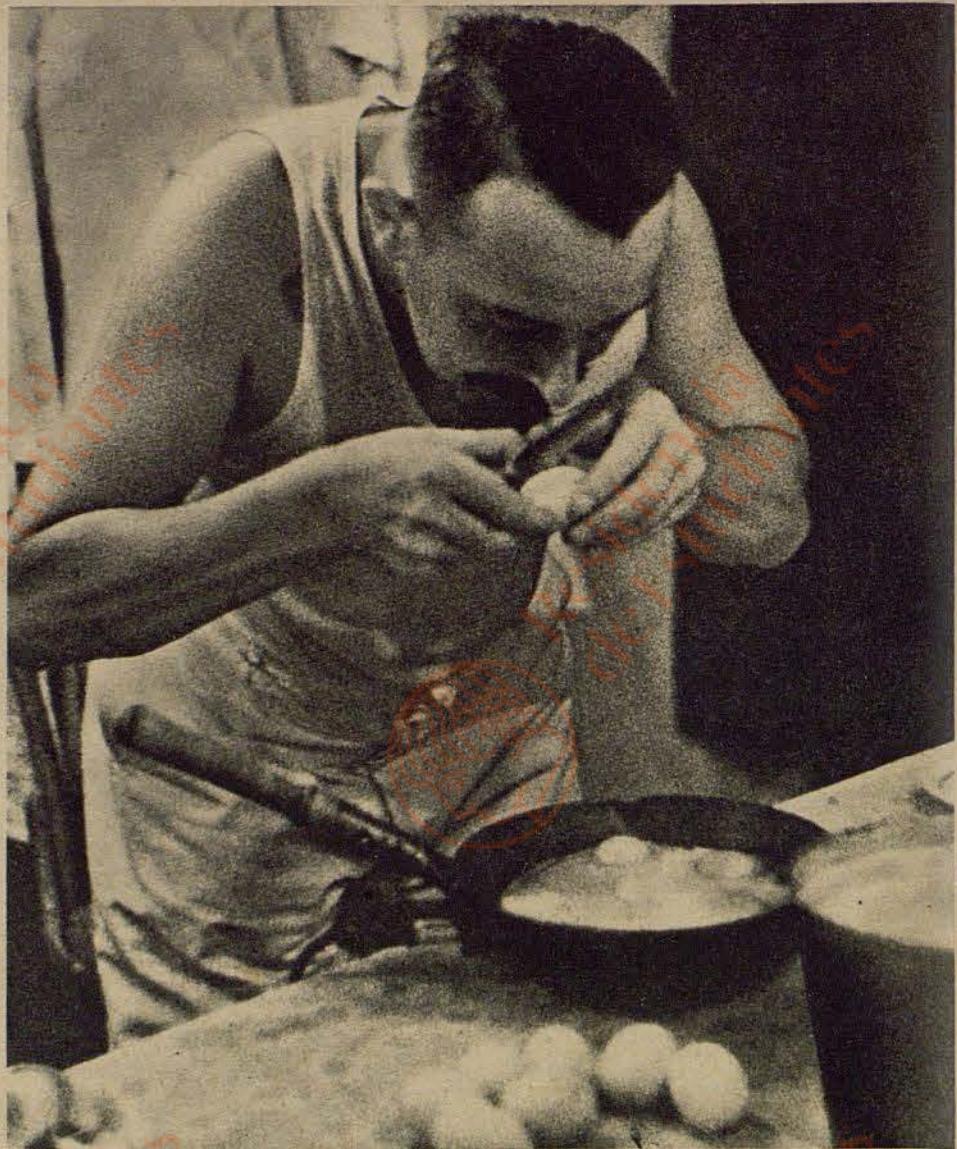
Un nouveau bateau arraisonné. L'équipage se demande ce que peut bien dissimuler dans ses flancs ce cargo anglais lourdement chargé et armé de canons. Sur les eaux tranquilles, le grand navire a stoppé



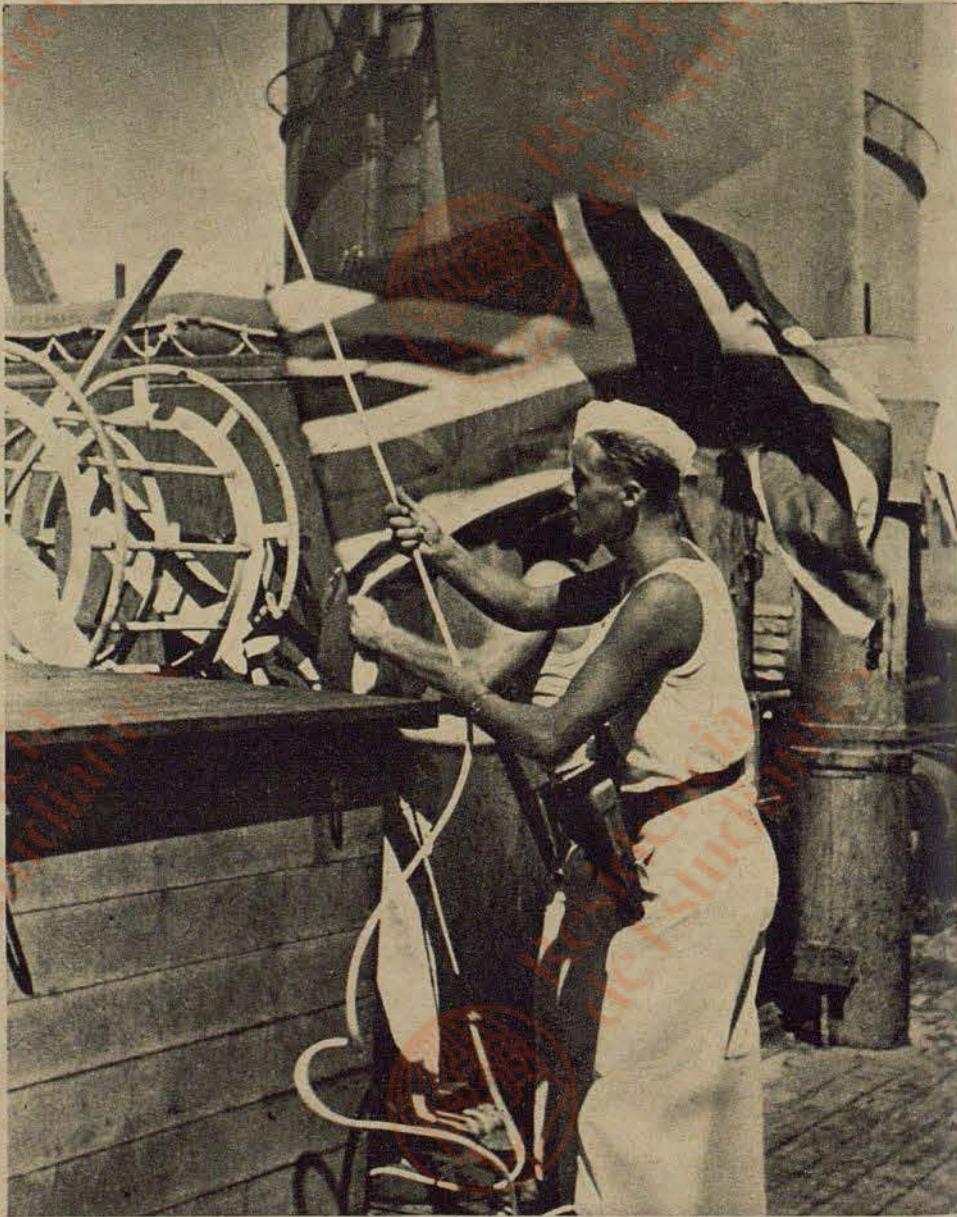
L'équipage de prise de l'«Admiral-Scheer» monte à bord du cargo. Avant de fouiller les cales, les matelots s'occupent de l'équipage du cargo. Il comprend les hommes les plus divers. Un à un, chacun d'eux est soigneusement fouillé



Extrait du rapport de prise : «... Le vapeur frigorifique «Duquesa» a, entre autre cargaison, chargé plus de 15 millions d'œufs, destinés à la base maritime anglaise de Freetown.» Ouvrez les cales: des œufs, rien que des œufs! Plus de soucis pour le ravitaillement, car le vapeur transporte aussi des milliers de tonnes de viande, congelée ou de conserve



Une caisse d'œufs pour chaque marin. Dans chaque cabine, dans chaque dortoir, on entend tirer les œufs de la flotte anglaise. Avant toute autre chose, il a fallu les manger. Rien à craindre, ils sont réellement comestibles. Regardez un de nos matelots déguster les siens. «Pour l'instant, pense-t-il, ce léger hors-d'œuvre me suffira»

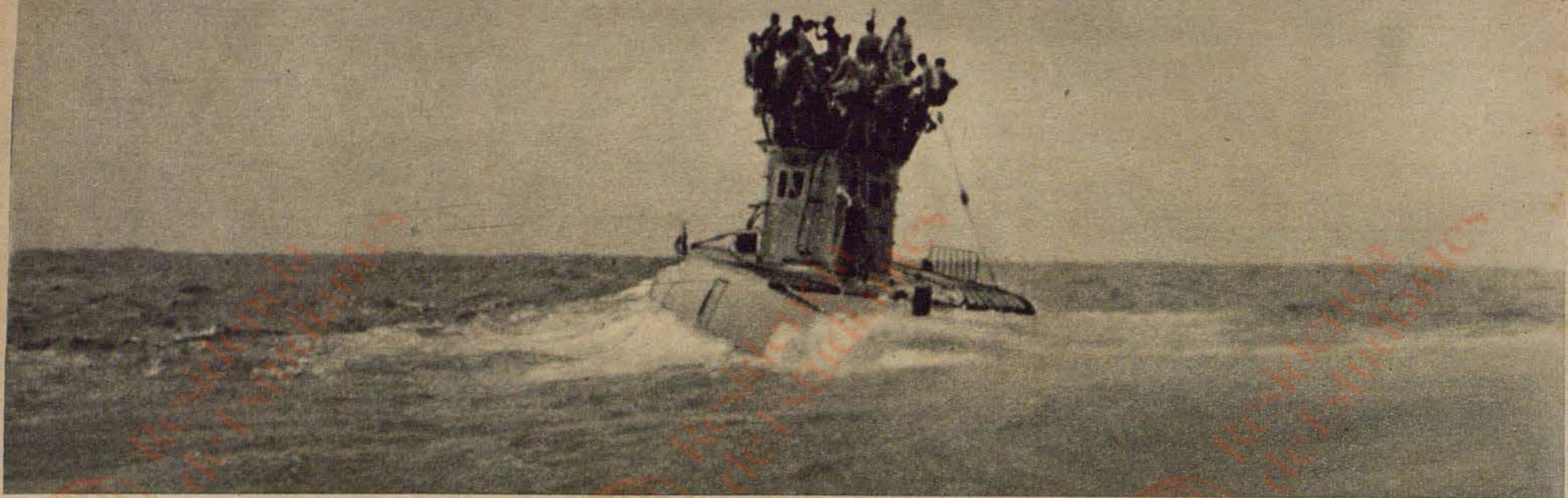


Le drapeau anglais sombre dans les flots; le pavillon de guerre allemand apparaît au grand mât. Le commandant a l'intention de garder à sa disposition ce «frigidaire flottant». En indiquant les coordonnées maritimes, il donne l'ordre: «Equipe de prise, conduire le «Duquesa» au carré X...». C'est là que le bateau, nouvel office de ravitaillement, notre Wilhelmshaven du Sud, nous attendra



Des épaves, des canots de sauvetage à l'abandon, des caisses, des poutres. C'est tout ce que trouvaient les puissantes unités navales anglaises qui tentaient de chasser le croiseur allemand dans son secteur d'opérations. Mais l'*«Admiral Scheer»* continue sa route — Branle-bas de

combat! — Bâtiment en vue! — Stop! — Encore un de coulé! ... et puis encore: Branle-bas! ... Ce nouveau bateau qui naviguait, en toute sécurité, sous la bannière étoilée, n'était cependant qu'un authentique navire anglais. Et il doit subir son destin. Ce n'était pas le dernier Anglais ...



Le chiffre des prisonniers augmente sans cesse

Des bateaux de prise reçoivent les prisonniers. Le commandant du cuirassé allemand prend soin qu'ils ne manquent de rien et qu'ils soient logés convenablement

Le guetteur annonce: «un point» à bâbord avant. Le bateau s'anime. Seul notre chef a le sourire. Nous allons bientôt l'imiter: il s'agit d'un sous-marin allemand dont la position était connue du commandant. Vu de loin, par les hommes qui se pressent sur la tourelle, le sous-marin apparaît sur la mer tel un vase fleuri sur une couverture de soie bleu foncé. Comme il l'a fait si souvent, l'«Admiral-Scheer» joue au Père Noël, et il offre aux hommes du sous-marin des œufs, des gâteaux et des petits pains.



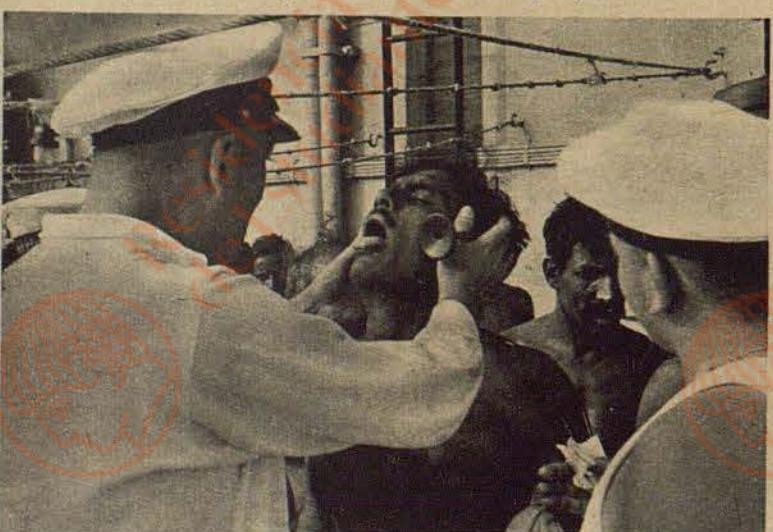
Des femmes à bord! On comprend qu'elles soient traitées avec le plus d'égards possible et logées dans les meilleures conditions. Ici, les mains robustes des marins tiennent un filin pour aider une de ces dames à atteindre le bateau



La croix de Chevalier au commandant. Au cours des opérations, le Führer et chef suprême des forces allemandes a décoré, par radio, de la Croix de chevalier de la Croix de Fer, le capitaine de vaisseau Krancke, commandant le bâtiment. Elle a été forgée en haute mer sur le bateau même



Les Malais sont fous de terreur, car même dans leur imagination ces hommes des tropiques ne s'étaient pas attendus à rencontrer un navire de guerre allemand dans ces parages maritimes



Un médecin prend soin de la santé des prisonniers. Les Hindous ne peuvent pas comprendre qu'on s'occupe aussi soigneusement de leur bien-être

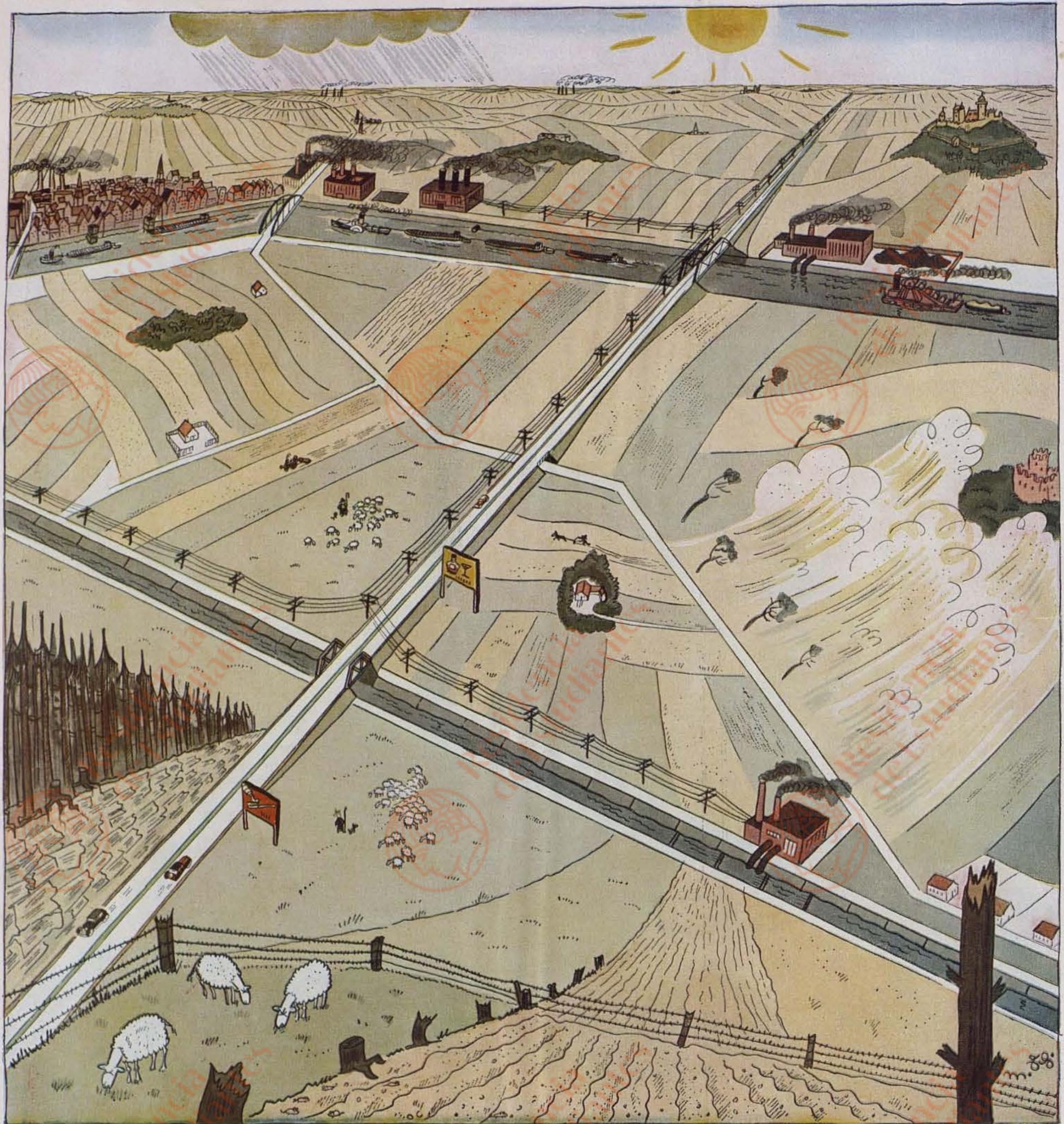


Enfin de retour! La dernière zone des barrages anglais a été franchie. Le chef de la marine de guerre, l'amiral Raeder est venu attendre l'«Admiral-Scheer» au moment de son arrivée à la base allemande. Après un discours qui mettait en valeur l'audace et la vaillance des soldats allemands de la marine de guerre, il décore tout l'équipage sans exception



Neptune l'emporte !

Malgré le service pénible de garde, le commandant ne renonce pas au traditionnel Baptême de la Ligne qui, en franchissant l'Équateur, après des préparatifs minutieux, devient une folle tête masculine. Neptune et son escorte ne font pas de différence et l'officier en premier est aussi bien baptisé que le plus jeune des marins Photo: Brennecke



Plus de routes droites!

Une nouvelle situation sociale pour l'Européen : conservateur des sites

Combien de fois n'avons-nous pas entendu dire ces derniers temps que la technique était en train de transformer l'Europe en steppe! Ceci nous amène à parler du problème des routes, droites ou courbes, qui doivent trancher sur un paysage naturel. La nature elle-même ne connaît rien de rectiligne; cette notion n'existe que dans le cerveau des mathématiciens. L'homme est ainsi fait: sitôt qu'il doit, sur une grande échelle, corriger la nature, il a une tendance irrésistible à employer la ligne droite. C'est pour lui la meilleure solution, le chemin le plus court d'un point à un autre. De là catastrophes natu-

relles, près desquelles, en comparaison, les tornades qui ravagent l'Amérique ne sont que puerilités.

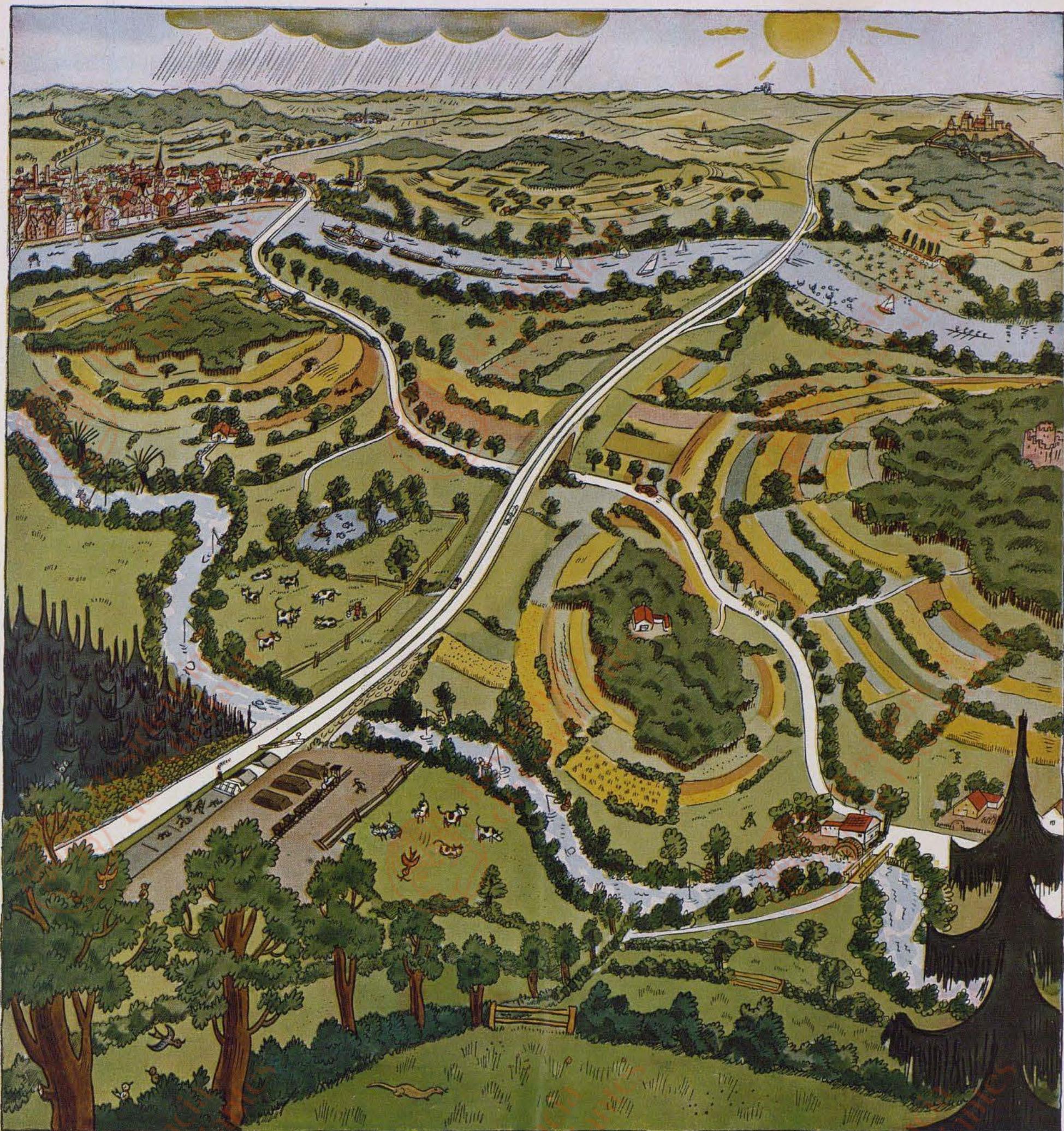
Afin d'initier ses lecteurs au problème des routes droites et des routes en virages, «Signal» a fait dessiner deux croquis.

Un simple regard sur ces dessins permet de distinguer deux paysages entièrement différents: celui de gauche est vieux, désert et gris; celui de droite jeune, frais et vert. Mais qu'on y regarde de plus près, et l'on verra que, dans les deux cas, il s'agit du même terrain. Les sites représentés par le dessin de

gauche découle de l'œuvre d'un fanatique de la planche à dessin: d'où terrain technique et steppe cultivée; mais à droite, le même paysage est en fleur; il verdoie, il respire la fertilité: on sent que la nature s'épanouit à l'aise dans un «ordre biologique».

Or, que cache ce terme: «ordre biologique»? L'expérience fournit la réponse.

Considérons encore une fois plus attentivement la figure de droite, dont les nombreuses courbes sont censées correspondre à cet «ordre biologique». Nous voyons deux cours d'eau et une route traversant le paysage de droite à gauche, et un grand autodrome qui coupe le paysage de haut en bas. Les cours d'eau sont bordés de haies, de buissons et d'arbres; du sommet au pied de la colline, les champs sont pareillement enclos et coupés de haies. Le calme idyllique de ce paysage est dû à l'absence de vent. Les cheminées arborent un panache de fumée, haut et droit, qui ne s'incline que dans les régions élevées de l'atmosphère. La fertilité éclate aux yeux. Le bétail se prélasser, les oiseaux ont établi leurs nids dans les



buissons fleuris et les belettes à l'affût guettent les campagnols. A gauche, cours d'eau et routes ont été corrigés; les haies ont été arrachées et les arbres fruitiers abattus. La tempête a eu raison du sapin au premier plan à droite. Pour remplacer les haies et les arbres, voici des barbelés et des fils électriques tendus le long des routes et des chemins. L'auteur de tout ce beau travail était un «piqueur» de la planche à dessin, et il pousserait les hauts cris si on lui disait qu'il a profané l'œuvre de la nature. A l'en croire, il n'a fait qu'y mettre l'ordre. Et ce, dans le seul but de la mieux fertiliser et d'en multiplier l'harmonie. Il s'était attaqué à une contrée encombrée de chemins tortueux et de rivières sinueuses, semée d'étangs, de marais et de broussailles superflus. La pensée lui vint aussitôt de faire disparaître tout cela. Le «superflu», c'était d'abord les étangs et les mares. Il les absorba dans le lit élargi des rivières. Il cimenta les talus pour leur donner plus de profondeur, ce qui eut pour résultat de faire mourir les haies. Puis, il combla le fond des vallées; il voulait des terres

arables. Mais quelques années plus tard, les arbres fruitiers déprirent, parce que le niveau de la nappe d'eau souterraine avait baissé. Ces arbres, il fallut les abattre. Et le plus curieux, c'est que la fertilité du sol ne répondait nullement à ce qu'on en avait attendu. Les pluies ont diminué. Les vents qui soufflent sur la vallée emportent bien loin de là les graines semées dans les champs. Le vent chasse du sol l'acide carbonique, indispensable, on le sait, à la croissance des plantes. La rosée fertilisante et le brouillard ne s'attardent plus guère sur les champs; les haies ne les retiennent plus. La pluie délave la terre précieuse dans des proportions considérables, car les nouvelles limites ne suivent plus, comme au bon vieux temps, le flanc des collines; elles ont été tracées au cordeau.

Cet exemple n'a rien d'exagéré. En 1935 et en 1936, dans le nord-est de l'Europe, des tempêtes de poussière se produisirent, s'élevant à la hauteur d'un gratte-ciel. La cause, on la devine: on avait, une fois de plus, corrigé le paysage. En Haute-Souabe, on a abaissé le niveau d'un lac, ce qui a

eu pour effet de créer un climat nordique; chaque mois, l'évaporation des eaux y produit des gelées. Cette contrée est perdue pour la culture fruitière. L'abatage des grands arbres dans un vignoble a, du fait des gelées dont il n'est plus préservé, causé un ravage qu'on estime à 8.000 marks. Le 16 décembre 1936, au Sénat de l'ex-Tchécoslovaquie, le sénateur sudète Stellwag prononçait un grand discours où il déclarait que l'agriculture de la Bohême s'était endettée de 60 milliards de couronnes tchèques, et cela uniquement à cause des ravages de la sécheresse. L'Allemagne a compris l'avertissement. Depuis plusieurs années, il existe un conservateur, un défenseur des paysages du Reich. C'est le professeur Seifert, chargé de surveiller les travaux de construction des autodromes, selon les principes d'un «ordre vital». Dès qu'il s'agira de créer la Nouvelle Europe, on appréciera hautement l'expérience acquise par les défenseurs des sites allemands, expérience essentielle dans la lutte contre la transformation de l'Europe en steppe stérile. Dessins: Manfred Schmidt



Un nouveau portrait de Michel-Ange

Il y a quelques semaines, on a découvert à Vienne, au cours d'un inventaire au Musée d'art historique, un petit tableau, datant du milieu du XVI^e siècle. Le portrait, très caractéristique, représente Michel-Ange; mais un Michel-Ange d'une nouvelle facture. Ce sont bien ses traits, rien que ses traits, aucun doute à cela; seulement, l'artiste inconnu qui a représenté le Toscan l'a peint d'une manière tout à fait personnelle. La légende : « Il divin Michaelangelo Bonarotti Fiorentino », semble vouloir atténuer l'impression que nous laisse le tableau, car le modèle nous apparaît un humble mortel éprouvé par Dieu, bien plus qu'un élu des sphères célestes. Le peintre semble avoir saisi toute la tragédie des derniers jours du Titan, car il a embelli l'homme, en le respectant toutefois. Il a bouclé

les cheveux fous que nous montrent d'autres œuvres; il a corrigé le nez aplati; mais il a conservé au regard cette mélancolique grandeur qui, en contraste avec son tempérament excessif, constituait le « secret » du Divin. Les rides, les sillons, indiquent nettement la vieillesse; seul le front rayonne comme autrefois, d'une noble lumière. C'est bien là le solitaire, replié sur lui-même, le sombre ermite qu'accable une extrême lassitude. A l'examen de la peinture, on éprouve toute cette impuissante tristesse de l'obsédé qui, en vieillissant, s'aperçoit que son pouvoir démoniaque est lié à son enveloppe mortelle. Et de cette sensation découle l'effroi bizarre que l'on constate en admirant, malgré l'art affecté qu'il témoigne, ce nouveau portrait de Michel-Ange qui vient d'enrichir les trésors de la peinture Photo : Heddenhausen

Ses yeux ne quittaient plus la charmante jeune fille, gracieuse au possible. Elle se faufilait entre les tables et finit par disparaître au loin. « Allons, venez, il est temps de dîner », dit la comtesse à son jeune compagnon, et elle lui prit doucement le bras. Le cadet suivait comme un automate. Ils durent se frayer passage dans la cohue.

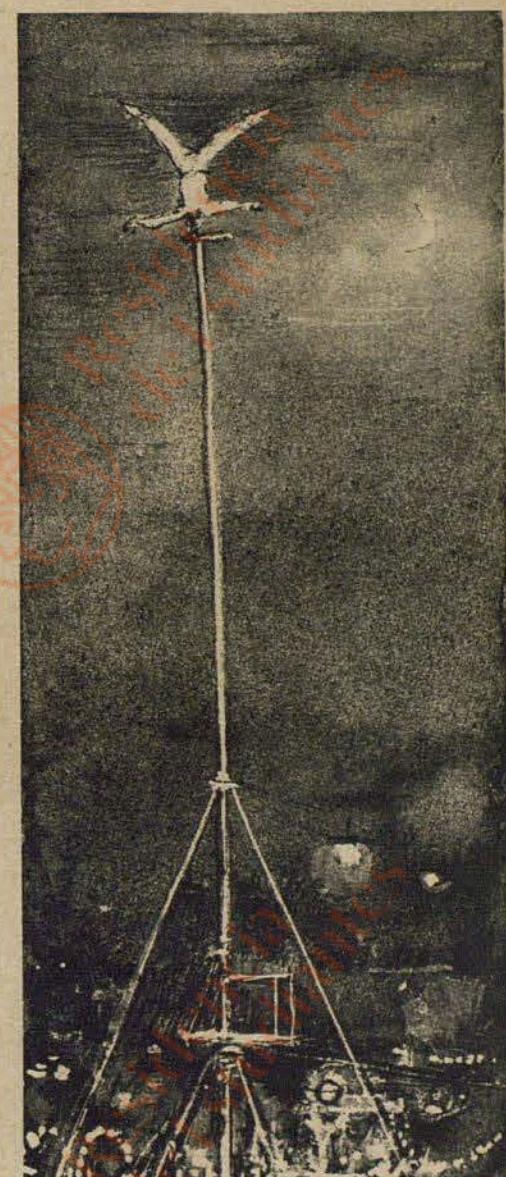
Après bien des efforts, la comtesse parvint à sortir de la foule. Elle se retourna, regarda autour d'elle : le petit cadet avait disparu. Elle attendit un moment, se leva sur la pointe des pieds, mais ne vit rien qui ressemblait à celui qu'elle cherchait. Elle se dirigea vers le restaurant. « Bah, se dit-elle, il reviendra, ce petit, dès que la faim se fera sentir ! »

Or, le petit cadet avait gagné la place où la danseuse avait disparu. Il la découvrit, en compagnie d'une vieille femme, assise à une table. Il s'approcha tout près. La jeune fille avait devant elle un tas de cartes postales ; elle finit par se lever, dans l'intention de les vendre aux amateurs. En apercevant le petit cadet, elle fit à voix basse :

— Un marin pour de vrai... Vous m'en prenez une ?

Le cadet rougit ; il n'avait pas un sou sur lui. Heureusement elle poursuivit :

— Non, pas la peine, j'aime mieux vous l'offrir en souvenir. Il y a si longtemps que je me demande ce qu'un vrai



Sur le pommeau du mât oscillant, des secondes durant, la Stella se tint en équilibre sur la tête, pendant que, angoissé, le public retenait sa respiration

marin pense de moi, en me voyant d'en bas.

— Oh, s'écria-t-il, c'était merveilleux, sensationnel !

— Venez vous asseoir près de moi, dit-elle, toute réjouie, j'ai bien le temps de vendre mes cartes. Vous

Suite page 36

La, Stella ET LE PETIT CADET

Une histoire de Hans Leip illustrée de dessins du professeur Hans Meid

Le petit cadet avait congé ce jour-là. Retourner chez lui, il n'y fallait pas songer, sa mère étant aux eaux et son père, pour tuer le temps, poursuivant une série de vieilles aventures. Mais une amie de vieille date de sa maman, la comtesse Z., une veuve, qui demeurait en ville, près du port, accueillit le jeune homme. L'âge de la comtesse était le double du sien, mais qu'est-ce que cela fait aujourd'hui ; et le cadet trouvait l'amie de sa maman aussi élégante et aussi jolie qu'elle.

Sur la soirée, ils se rendirent au parc d'attractions. Ils allèrent, en flânant, jusqu'à une pelouse d'où partaient des applaudissements. Une troupe de danseurs de corde s'y était installée. Un numéro de cyclistes acrobates prenait fin. Une charmante jeune fille descendit l'échelle de corde jusqu'à une plate-forme. Bras levés, en s'inclinant, elle salua encore une fois le public comme le font les artistes, et s'en fut tout à son aise. Le directeur de la troupe, accourré comme un champion de tennis, fit son entrée en se dandinant. D'une main il portait une chaise, de l'autre une table ; sur le milieu de la corde il plaça sous son siège une chaise aux pieds reliés par des barreaux encochés ; il en allait de même pour la table que l'homme, en s'asseyant, posa devant lui. Son partenaire arriva de l'autre côté, et s'assit. Ils restaient presque immobiles, le directeur se contentant d'agiter la tête, comme si de rien n'était, et de lancer des plaisanteries au public qui se tordait de rire. Ils cherchaient un troisième partenaire pour une partie de cartes, et faisaient signe aux garçons de café de monter. Ceux-ci détournaient leurs visages pâles en ricanant, bien qu'ils entendissent les mêmes bons mots au moins deux fois par jour. A leur place, la

cousine de la Stella, en tutu léger, s'avança, le balancier dans le creux du bras, les mains portant un plateau où reposait une bouteille et, dansant sur la corde, elle glissa jusqu'à auprès des buveurs et leur présenta à boire. Le directeur se chargea des verres, et les emplit ; les deux compères trinquèrent et burent sans qu'une goutte tombât à terre, aux applaudissements chaleureux du public qui, pourtant, retint sa respiration au moment où les artistes se levèrent, chargés de leurs divers ustensiles, et regagnèrent la plate-forme.

LES deux étroites estrades entre lesquelles était suspendue la corde reposaient sur des montants étroits, à près de dix mètres du sol. L'un d'eux se prolongeait en mât, lisse, trois fois plus haut dans le crépuscule. La gracieuse jeune fille qui, un instant auparavant, venait de disparaître, revint nonchalamment sur la pelouse. Elle avait changé de toilette, et jouait, cette fois, un rôle de matelot, tout de blanc vêtu, et portant large pantalon. Sans sourciller, elle saupoudra ses mains d'un peu de magnésie et les frotta l'une à l'autre, puis elle se mit à grimper au haut de l'échelle de corde. En moins de rien, elle avait empoigné le mât et, en quelques bonds mesurés, le gravit jusqu'au sommet. Un cerceau de fer y était fixé de façon telle que les épaules et les hanches de la jeune fille y avaient juste passage. Elle s'assit à l'extrême bord de l'appareil. Elle se renversa en arrière, suspendue par les jarrets, à peine retenue par le bout des pieds qui atteignaient le côté opposé de l'anneau ; elle se mit ainsi à osciller librement dans l'air. Quelqu'un chuchota à sa voisine, en manière d'explication : « C'est la Stella ! »

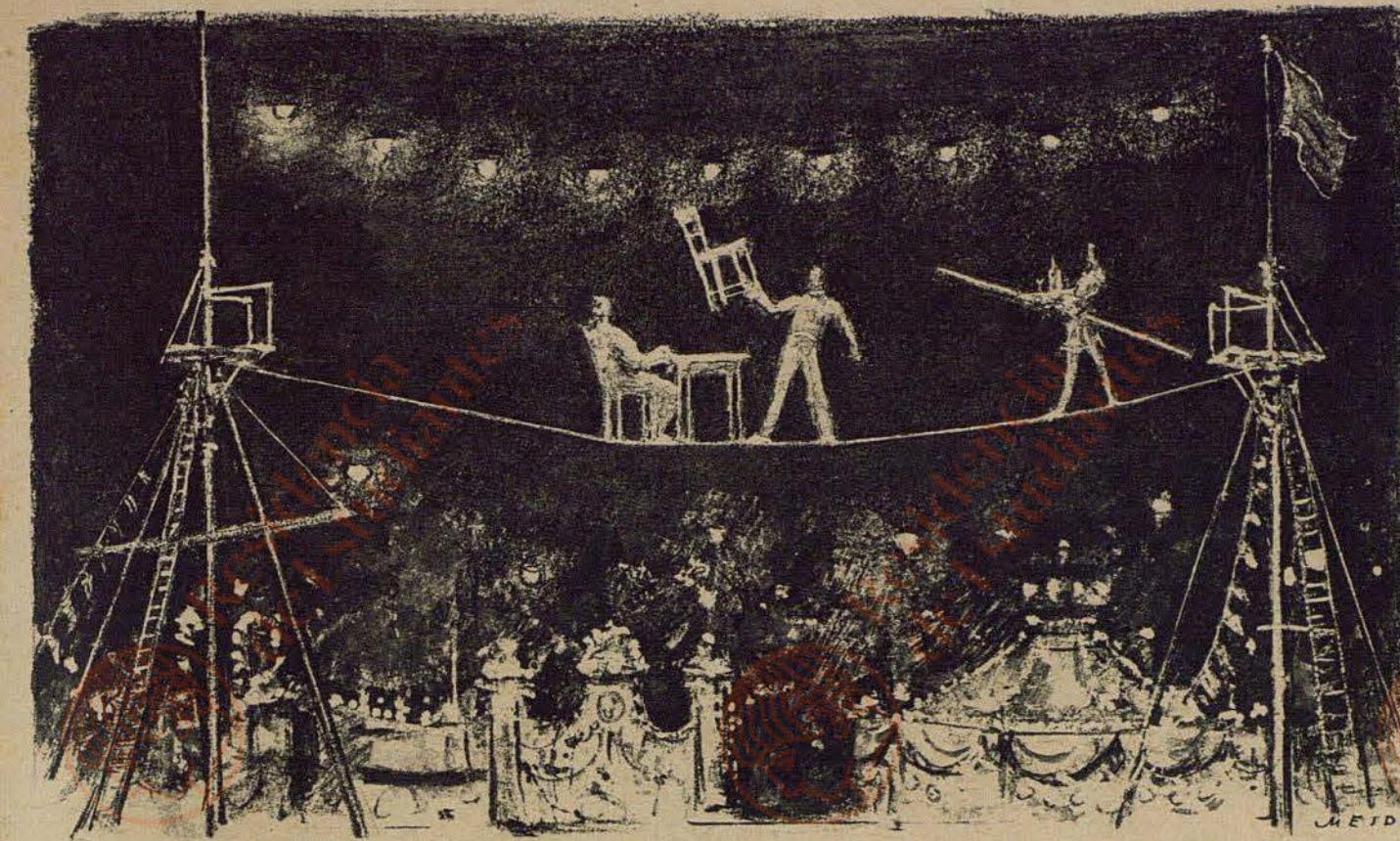
A la hauteur vertigineuse, la danseuse de corde poursuivit ses acrobaties et, restant suspendue par un seul pied et une seule main, passée dans un contre-sanglon, s'écarta fortement du mât, qui pliait doucement. Elle se tourna, se retourna en des mouvements gracieux, se remit à grimper jusqu'à l'anneau, s'y installa, jambes écartées, enfonna les mains dans ses poches, rejeta insolemment la tête en arrière et se mit à plier les genoux, de telle sorte que les oscillations du mât redoublèrent. On eût cru qu'il allait se briser, et les spectateurs, au-dessous, voyaient déjà la Stella précipitée vers eux sous l'effet de la pesanteur et de la rotation. Mais ce n'était pas tout. Comme sous ses pieds le cerceau s'était mis en branle, elle se baissa, le saisit à pleines mains, plia les bras, les appuya lentement au cercle et, en équilibre, se tint la tête sur la pomme du mât oscillant ; cela dura des secondes ; le public avait perdu la respiration ; on pensait qu'il pouvait arriver un malheur. Mais, impossible, la jeune acrobate ramena ses jambes à la position naturelle, salua gracieusement à la ronde, et se laissa glisser le long du mât ; arrivée en bas, elle fit plusieurs fois encore la révérence, pendant que crépitaient les applaudissements et que s'annonçait le numéro suivant.

La belle comtesse posa sa main sur l'épaule du jeune cadet. Elle sentait bien que le spectacle l'avait captivé au plus haut degré.

— Oh ! ce n'était pas tellement sorcier, après tout, dit-elle d'un petit ton dégagé. Je parierais que les marins se livrent, quotidiennement, à des exercices autrement dangereux !

— Sûrement ! répondit-il, sans trop y croire au fond de lui-même.

... la cousine de la Stella, en tutu léger, s'avanza, le balancier dans le creux du bras, les mains portant un plateau où reposait une bouteille et, dansant sur la corde, elle glissa jusqu'à auprès des buveurs, en équilibre eux aussi...



PRAGUE 1941

Un petit tour
dans la capitale du protectorat
de Bohême-Moravie

C'est après l'écroulement de la Tchécoslovaquie que fut créé le protectorat de Bohême-Moravie, dont toute la vie intérieure est placée sous l'égide du Reich grand-allemand. A l'exception de la défense nationale et des affaires étrangères, toutes les branches de l'administration, toute l'activité intellectuelle se trouvent dans les mains de Tchèques. La population bénéficie des avantages d'un pays neutre dont toutes les forces sont disponibles pour son développement intérieur. Prague, la capitale, est le siège du gouvernement tchèque autonome



Regardez, c'est elle, Prague, la ville d'or. Du belvédère de la montagne Laurenzi, on domine le Hradčin, la Moldau et la cité splendide. Un fonctionnaire de la police détaille aux touristes un pays dont il est fier. La police de Prague est tchèque et, sauf de rares exceptions, tous les officiers parlent un allemand impeccable



Hé, porteur!... Quand on arrive à Prague, la première chose qui frappe, c'est le nombre considérable des porteurs. C'est bien différent de toutes les autres gares de l'Europe. Les hommes du protectorat ne sont pas à la guerre

Clichés :
Anneliese Schulze

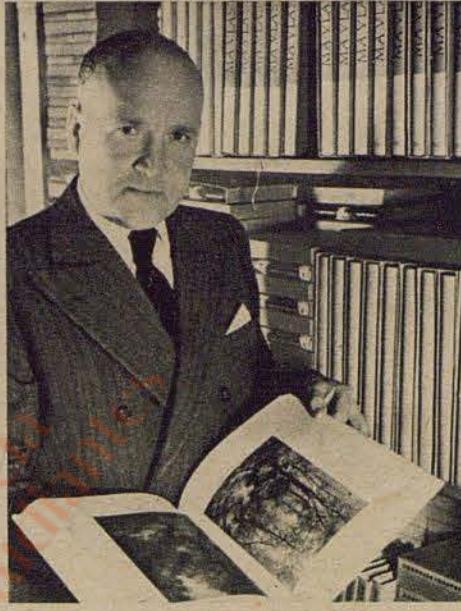
Pour vous, Mesdames. A Prague, au bord de la Moldau, le luxe fleurit encore et les dames peuvent se consacrer à la création d'élégants ouvrages féminins





Les édiles

Le Docteur Riha, premier magistrat, maire de la ville de Prague, est un Tchèque

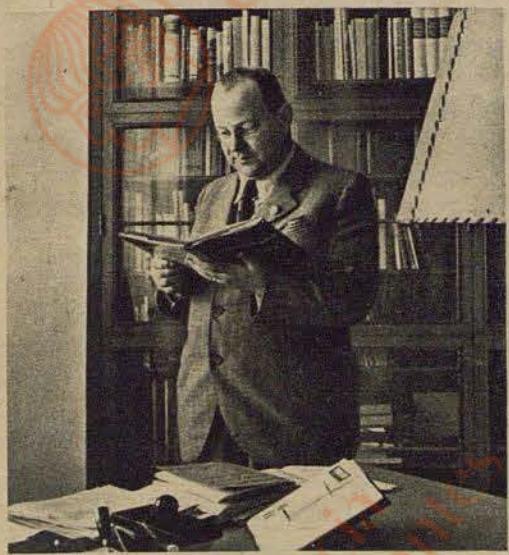


Les intellectuels

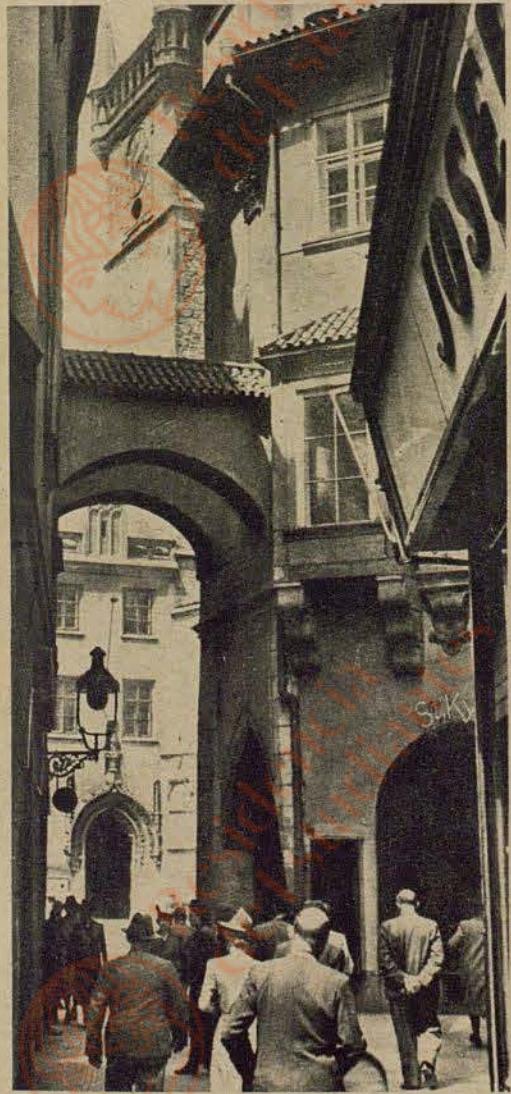
Le Docteur Schubert, chef de l'office d'hygiène de Prague, surveille la préparation d'un vaccin. Les nouveaux décrets allemands concernant la santé publique sont applicables dans le protectorat tout entier

Friedrich Rudl, directeur général de la plus grande firme d'édition tchèque. Les ouvrages d'art critique qu'il publie ont connu un gros succès. L'album de peintures: "Mon Pays" et "Le Testament de la Nation", de Mane, ont atteint, tous deux, le tirage surprenant de 15.000, chiffre remarquable, car les exemplaires de cette catégorie sont très coûteux

Le professeur Dietrich Jahn employa près d'un demi-million de marks à l'agrandissement de l'Hôpital général de Prague dont il est le directeur; et il en fit un établissement moderne et modèle

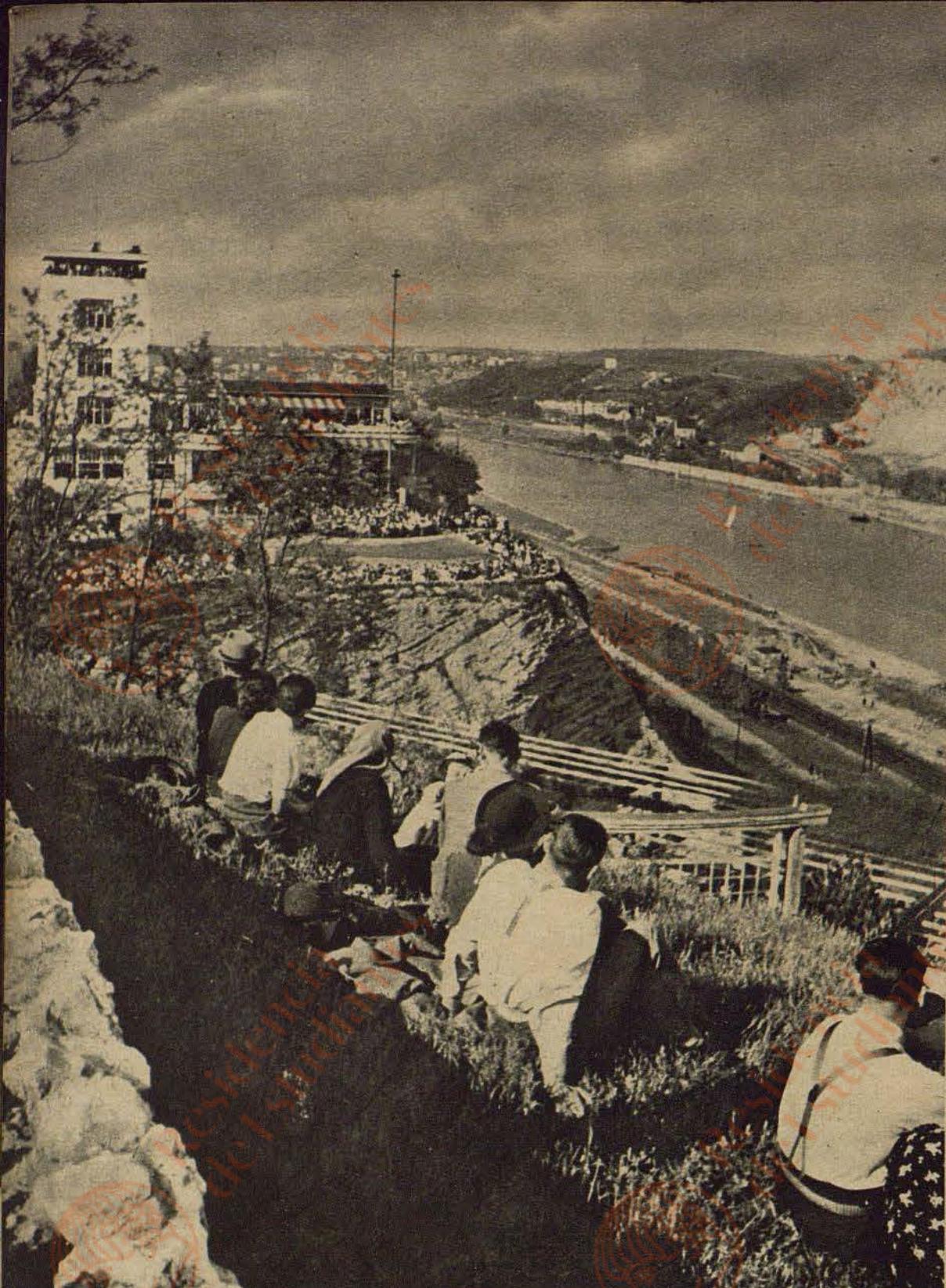


Son adjoint, le professeur Pfitzner, est un Allemand



Un gratte-ciel ! Chicago ? Non, Prague ! La ville possède plusieurs de ces immeubles surgis tout à coup parmi le labyrinthe de vieilles ruelles pittoresques. (ci-dessus)

L'Art! Les habitants de Prague sont passionnés d'opéra et de danse. Le ballet de l'Opéra, au cours de son entraînement quotidien sur le toit-terrasse du Théâtre national

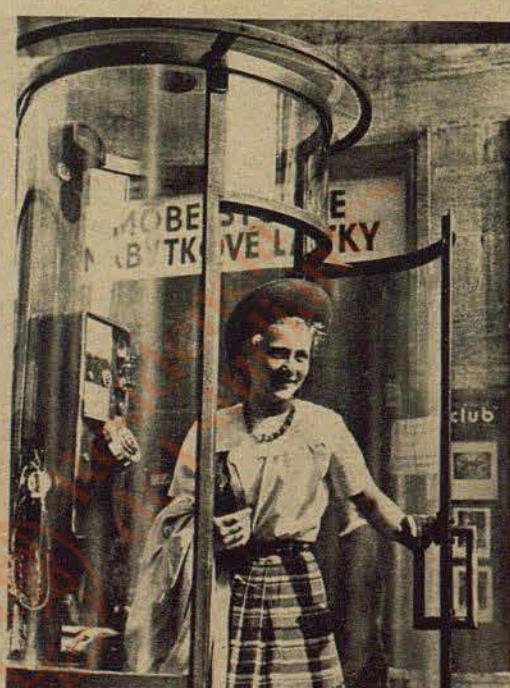


Dimanche au bord de la Moldau. Le Tchèque est économie et n'a pas de besoins excessifs. Chaque dimanche, par milliers, les habitants de Prague s'en vont vers les collines qui bordent la Moldau. Ils vont au grand air, fuyant les tavernes. Mais ce n'est pas un instinct d'avarice qui pousse les Tchèques à l'économie, car, bien souvent, ils font de grands sacrifices pour permettre à leurs enfants de suivre les cours de l'Université ou pour acheter un petit lopin de terre bien à eux

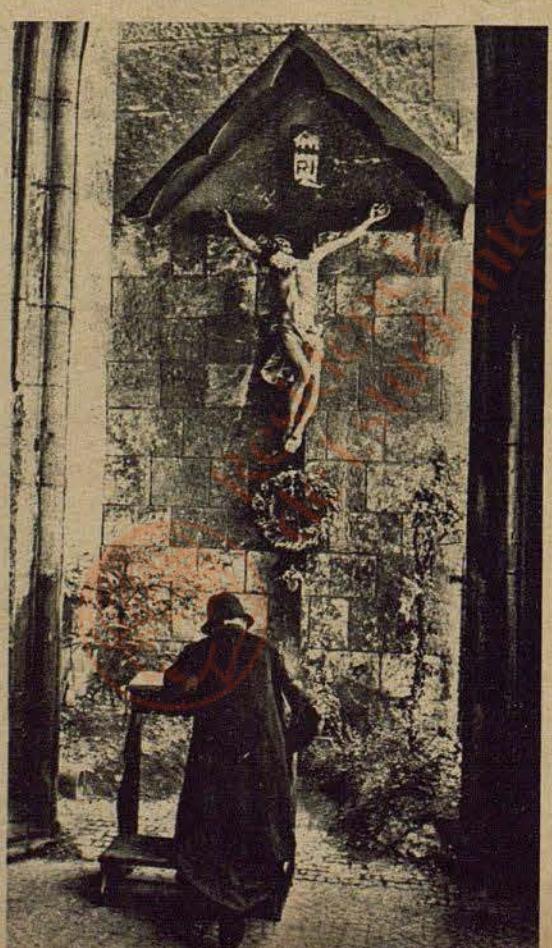


Le pamphlet politique suscite un vif intérêt à Prague. Le livre du genre qui connaît le plus grand succès est : "Le Rôle du Maure", écrit par le colonel Emmanuel Moravec, de l'ancien état-major tchèque

La célèbre ruelle des Alchimistes. Comme toutes les rues de Prague, elle porte maintenant une plaque indicatrice en tchèque et en allemand



La musique tchèque. Smetana, le grand compositeur du siècle dernier, et le professeur Talich, de Prague, le célèbre maestro contemporain, sont connus de tous les Tchèques; ils ont contribué à rendre célèbre la valeur intellectuelle de leur pays



Contrastes. La ville moderne (ci-dessus), et la ville religieuse, paisible (à droite) contrastent étrangement. Impression souvent éprouvée à Prague



Vos photos seront bientôt des photos de maître
Si vous avez *Sixtus* parfait actinomètre

GOSSEN / ERLANGEN

Fabrique d'instruments électriques de précision

Manomètres, Altimètres et constructions spéciales.

Pour la Belgique: Représentant et réparations Draguet, 144, rue Brogniez, Bruxelles



« Exercice de gymnastique »
Dessin de marge d'un cahier de croquis

(L'éditeur Paul Neff, de Berlin, a bien voulu autoriser sept reproductions)

Un petit monde d'une laideur charmante!...

« Signal » présente Robert Högfeldt, le caricaturiste suédois qui se pique de n'avoir jamais dessiné un homme « beau »

Si la beauté éclate parfois au point d'aveugler, on peut convenir toutefois qu'une laideur originale est tout autant susceptible de retenir l'attention ; des âmes sensibles y trouvent même un certain charme et s'y laissent prendre. Dans les gracieux contes de fées, on trouve toujours un personnage effrayant dont le caractère démoniaque anime un physique repoussant. Il est donc certain que la laideur impressionne l'âme humaine. Dans quelle mesure ? N'engendre-t-elle que l'aversion ? Suscite-t-elle uniquement des mouvements d'effroi ? Non. Considérez un ivrogne qui, dans l'incohérence de ses gestes, est incapable de se tenir convenablement à table. C'est un tableau bien peu agréable ; mais regardez Bébé qui, dans sa puérile maladresse, se barbouille le visage de confiture. Quel charmant spectacle !

On trouverait d'autres contrastes pour démontrer que l'appréciation de la laideur et de l'inconduite est purement relative ; et on en conclurait que la laideur même peut engendrer l'affection et éveiller chez l'être humain deux des plus nobles sentiments : la pitié et l'amour !

Les croquis de Högfeldt nous laissent une impression de ce genre, une impression dont on ne se défend pas et qu'on analyse mal au surplus, car le dessinateur connaît les secrets de l'âme humaine. En général, les artistes, pour toucher la masse, s'efforcent de donner à leurs modèles des physionomies avenantes et jolies au possible. Robert Högfeldt s'y prend de tout autre façon. Tous les personnages qu'il présente sont laids, d'une laideur rehaussée souvent par la note comique, mais d'une seule touche le cari-

caturiste réussit à nous intéresser, car il nous présente un petit monde où chaque physionomie montre une tare singulière.

Et toutes ces caricatures humaines, souffrant de leurs difformités, ou jouissant, à de rares minutes, de joies parfois imaginaires, sont émouvantes et touchantes au possible. Högfeldt peut se risquer à croquer quelque événement attristant. La laideur des personnages transporte la scène sur un autre plan. Quand il représente des faits de tous les jours, on se trouve désarmé ; on ne peut, en vérité, garder rancune à des modèles si affreux à regarder.

Mais lorsque, avec sa subtile intelligence, le caricaturiste nous transporte au Pays des Merveilles, il présente à l'humanité un miroir où chacun peut se contempler à l'aise. Avec ses gnomes et ses nains, il rit ; il rit à gorge déployée, à qui mieux mieux ; et cette hilarité contagieuse nous entraîne tous à la partager.

— Mais enfin, cet homme, ce caricaturiste, comment travaille-t-il ?

— D'une façon toute personnelle. Il a beaucoup voyagé à l'occasion de ses études, mais la conclusion qu'on propose, en voyant les résultats qu'il en a tirés, c'est :

Un peintre en voyage, qui n'a rien vu du paysage

Mais, au cours de toutes ces pérégrinations, il a observé l'âme humaine : il en a collectionné bien des échantillons. Högfeldt est né en Hollande, d'un couple suédois. Quelques années après sa naissance, ses parents s'établissent en Allemagne. A Düsseldorf,



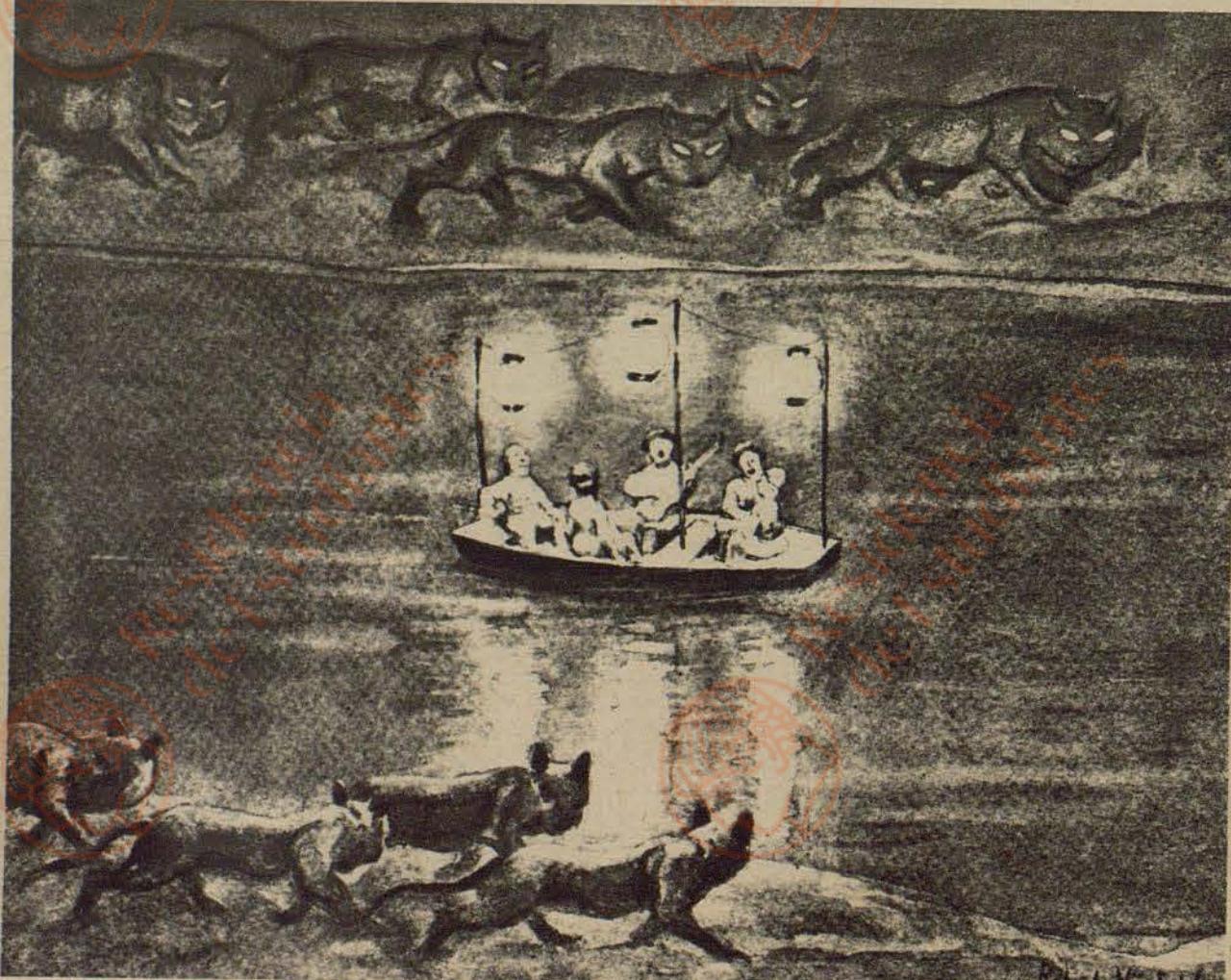
« Joyeux hiver »

A la mode de Stockholm. — Le dessinateur montre comment on balaie les toits de zinc chaque fois qu'il est tombé de la neige

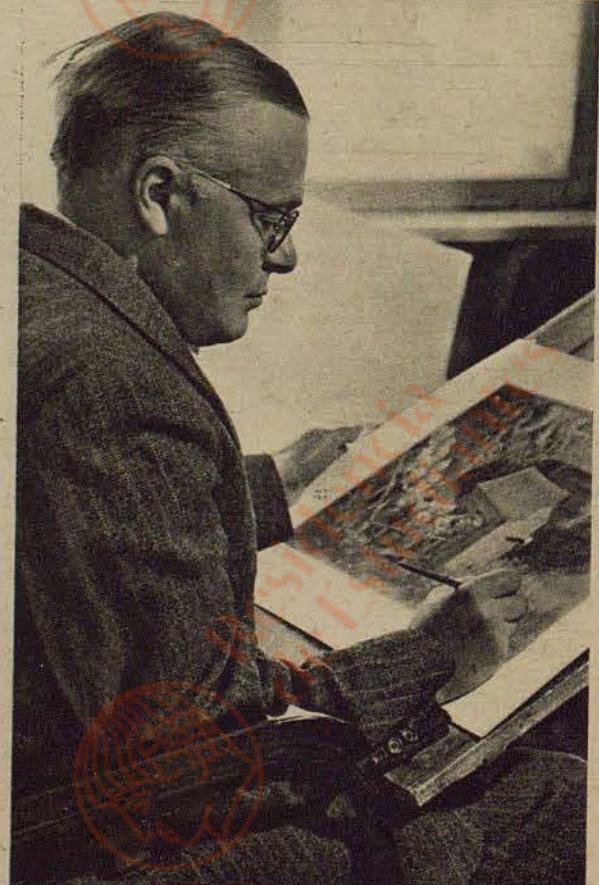


« Est-ce la naissance du zèbre ? »

Bien mieux que cela ! Les autos, en Suède, depuis la guerre portent des raies blanches, visibles la nuit. Högfeldt propose qu'on maquille pareillement les chevaux noirs



Robert Högfeldt



L'homme qu'on imagine au beau milieu de ses croquis : Högfeldt au travail.
A gauche : « Les Optimistes »

Högfeldt apprend le dessin et la peinture. Ses professeurs, qui le comprennent, savent encourager son talent et, à cette époque déjà, notre humoriste s'attaque au caractère et à la faiblesse des hommes. En 1913, il part pour Stockholm.

Sa façon de peindre, tout à fait personnelle et remarquable, se retrouve dans ses dessins à la plume. Il crée autour de ses personnages une ambiance poétique, car la froideur et la sobriété priveraient ses œuvres de beaucoup de leur charme. Quand on connaît les moyens de l'artiste et les secrets de l'expression de ses modèles, on éprouve davantage le plaisir de regarder ses créations. Chez Högfeldt, ce qu'on remarque, c'est la perfection du dessin, malgré le burlesque des scènes. C'est la facture d'un maître, en pleine possession de tous ses moyens.

L'humour profond, inné chez notre caricaturiste, se révèle dans son tableau « Les Optimistes » (ci-dessus, à gauche).

Admirez-les ces gars qui, joyeusement, musent dans leur petite barque sans se préoccuper des chacals, avides de sang, qui, prêts à sauter, se faufilent le long de la rive. La caricature met en relief l'opposition entre la fantaisie de l'aventure et la triste vie de tous les jours. Quelle impression ce dessin nous laisse-t-il ? Examinons encore quelques œuvres de notre homme. Ce sont des histoires sans paroles. D'affreux gnomes heurtent des portes basses, l'index malin, chargé de ruse, et les portes s'ouvrent en grand, et elles montrent ce qu'elles étaient censées dérober aux regards. Détaillez bien, puisque vous avez des yeux pour voir.

Anton Sailer.



« La piscine »

Un tableau caractéristique de la vie de ces nains affreux créés par le dessinateur



**Les beautés de la vie familiale !
« Le chef de famille lit son journal... »**



« Le retour du fils prodigue ». La scène a été présentée plus de cent fois. Le fils prodigue revenait toujours vêtu de haillons; mais cette richesse en toc qu'il arbore en retournant à la bourgeoisie maison paternelle, comme nous la montre Högfeldt, est d'un effet incomparable



A gauche:
Réunion de famille ! Et, pour en finir, à droite, un dessin plein d'humour joyeuse: « Le petit grand-père »



Derniers jours en Iran

semblement considérable devant la Maison des Allemands.

Le plus drôle, c'est que les gens qui colportaient la rumeur avaient raison. La foule stationnait devant la Maison allemande. Il y avait même un autobus avec des caisses suspectes et qui contenaient... des bouteilles de bière vides.

Deux douzaines de marins allemands que la colonie avait invités, en étaient descendus. Au vrai, cinq bateaux de la Hansa étaient amarrés dans le golfe, et leurs malheureux équipages ne pouvaient-ils pas, une fois par an, venir en montagne se reposer de la chaleur infernale!...

L'équipage de ces bateaux était si nombreux qu'il constituait un péril pour l'Empire britannique : sur chacun de ces grands cargos vivent onze hommes qui sont, comme de juste, sous le contrôle rigoureux des autorités, qui n'ont le droit ni de nager ni de pêcher à la ligne, et qui peuvent à peine aller à terre.

L'Iran montre dans toutes ces mesures une logique qui dépasse parfois la bonne humeur de ceux qu'elles visent. Mais ce n'est là, en réalité, que l'expression de la neutralité la plus stricte. Aucun pays ne peut faire de propagande au cinéma. Dans les journaux, 31 communiqués allemands s'opposent à 31 communiqués de l'agence Reuter. Et si l'on respecte sincèrement l'Allemagne, elle n'en est, pour cela, nullement préférée. Il n'y a qu'une chose qui puisse modifier l'opinion contre l'Angleterre, et c'est l'Angleterre même avec ses exigences de plus en plus extravagantes.

Un signe très sûr:

le prix de l'or a baissé

Malgré cela, le travail et la construction ne souffrent pas un moment d'arrêt. Des jeunes filles, chefs des groupements de jeunesse, très avancées dans leur uniforme vert, viennent passer leurs examens. Elles ont quitté leur camp, dans les montagnes, à Schiraz, et elles se rendent dans les provinces pour former le jeune et nouvel Iran. La grande route qui sort de Téhéran et que j'emprunte maintenant pour m'en retourner vient de recevoir, sur de nombreux kilomètres, un nouveau revêtement d'asphalte, et les rails du chemin de fer de Tabriz ont déjà dépassé Sennar. Un seul symptôme, les hommes s'énervent davantage...

Le lendemain j'arrive à Tabriz. Une nouvelle m'y attend, une petite nouvelle de rien du tout. Au Bazar de Tabriz, le prix de l'or vient de tomber à 50 tomans; hier encore, il valait 80, et ceci ne signifie rien qu'une chose : les Anglais ont, pour les exciter, distribué l'or en masse aux tribus des frontières. Voilà une preuve bien nette de l'inconstance du baromètre des libres échanges.

Un jour plus tard, mes yeux se posent encore sur l'Ararat. Là-haut, sur la montagne, je vois les nouveaux bâtiments de la douane briller au soleil; la frontière passe dans sa cour. Mon voyage en Iran est terminé. Je prends mon dîner chez de vieux amis turcs.

Quelque temps après, l'invasion de l'Iran était chose faite.

Les Etats-Unis peuvent-ils dominer le monde?

positions et sur tous les droits qu'elle avait acquis dans le monde entier, ils doivent aussi se charger des obligations anglaises ; malheureusement, les Etats-Unis n'en sont pas capables, leur ambition de gouverner l'univers se brisera sur ces rocs.

L'Europe d'un côté, les colonies de l'autre!

Le blocus anglo-américain le plus efficace ne sera même plus capable de vaincre la Grande Europe, comme on commence maintenant à s'en apercevoir. Après les difficultés du début, l'Europe nouvelle, dans ses nouvelles fonctions, est capable de se créer une vie indépendante et équilibrée. Même si l'Angleterre continuait à conserver sa position actuelle, elle ne jouerait aucun rôle primordial, pas plus comme consommateur que comme producteur. Toutes les contrées du monde qui, jusqu'au début de la guerre actuelle, dépendaient économiquement de l'Angleterre (et elles ne comprenaient pas uniquement les possessions de l'empire) devront se tourner vers les Etats-Unis, seul associé possible. En d'autres termes : les pays coloniaux (non compris l'Extrême-Orient, jusqu'ici facteur exclu du problème) dépendront donc d'eux-mêmes. Mais, totalement indépendants, ils ne peuvent pas subsister. Les Etats-Unis sont donc conduits à une allure vertigineuse vers un état de complications dont ils ne pourront jamais venir à bout.

Des pays comme le Brésil, le Canada ou l'Australie vivent, en grande partie, de la vente de leurs produits bruts. Il ne faut pas se laisser duper par l'arme-

ment fiévreux qui règne en ce moment aux Etats-Unis ; ce n'est, en fin de compte, qu'un état provisoire. Au point de vue économique, cela équivaut à une mobilisation considérable des approvisionnements américains, mais ce stockage, un beau jour, atteindra son point culminant.

Actuellement, l'Amérique est incapable d'absorber tout le blé du Canada et de l'Australie, toute la laine du Brésil, des Indes et de l'Egypte, étant donné qu'elle souffre de la pléthora de ces produits. Au point de vue économique, les Etats-Unis sont incapables de jouer le rôle qu'y jouait, jadis, la métropole anglaise ; l'Amérique n'est pas un pays complémentaire, c'est un concurrent des pays coloniaux sur le marché des matières premières.

Dangers de la profusion

Déjà, avant cette guerre, l'industrie américaine, pendant le temps de paix, produisait beaucoup trop. Le « boum » actuel des armements a encore augmenté cette production. Si la paix devait revenir sur cette terre, les Américains seraient, plus que jamais, obligés d'exporter. Cette méthode les conduirait à se heurter à la jeune industrie des autres pays « coloniaux », industrie d'autant plus nécessaire pour ces derniers qu'ils ne pourront plus céder aux Etats-Unis qu'une quantité réduite de leur abondance agricole.

Actuellement, les Américains essaient de remédier à la situation en achetant les récoltes dans le monde entier, sans jamais pouvoir arriver à les consommer ni même à les recevoir, car il leur manque, non seule-

Rend doux et souples épidermes
gercés et mains rouges



KAMP
Silberhals
KÖLNISCH WASSER
TAGES-CREME

ALEX KAMP & CO., NÜRNBERG - N33

ment des bateaux pour les transporter, mais, depuis longtemps, des entrepôts pour les stocker. On voit déjà que les pays d'outre-mer dépendant de l'Angleterre et des Etats-Unis ne peuvent pas vivre sans la masse des consommateurs de la métropole anglaise et du continent européen. L'Amérique est incapable de continuer à l'infini son achat de récoltes aux puissances coloniales ; elle est également incapable de protéger sa propre agriculture, malgré les primes qu'elle distribue pour payer du blé qui n'est pas vendable et qui, peut-être, n'a même pas été cultivé.

Que devrait faire l'Amérique ?

En première partie de cet article, nous nous sommes étendus sur le développement de l'Angleterre pour rendre évident le fait que l'Amérique est incapable de lui succéder. L'Amérique devrait se décider pour une politique économique aussi logique que celle pratiquée autrefois par l'Angleterre ; elle devrait supprimer radicalement sa propre agriculture, ce qui lui permettrait de recevoir en masse les produits cultivés dans les pays d'outre-mer ; elle devrait tuer la jeune industrie au Canada, au Brésil, en Australie, en Afrique du Sud et en Argentine, afin que ces contrées soient obligées à l'achat des produits manufacturés de l'Amérique du Nord. Mais, pour différentes raisons que nous exposerons plus tard, c'est une solution impossible, comme la précédente. En ce moment, l'Amérique croit pouvoir résoudre les multiples difficultés en pratiquant une politique de prêts ; mais, en réalité, ces prêts ne font que multiplier les difficultés, car les pays débiteurs devraient, plus que jamais, vendre leur excès de production, pourtant invivable, afin de pouvoir payer les intérêts et arriver à l'amortissement de

leur dette. Le « boum » américain des armements peut, en ce moment, voiler encore cet état de choses ; mais, bientôt, l'erreur créée par l'ambition des Etats-Unis et visant au gouvernement du monde deviendra plus évidente.

Théoriquement, l'Amérique pourrait encore obliger certains pays, fournisseurs de matières premières agricoles, à restreindre et même à abandonner leur production. Les projets actuels de Washington, tendant à la réglementation, dans le monde, de la culture du blé, du coton, etc., visent à ce but. Mais ces projets n'offrent pas une solution convenable ; les Etats-Unis sont, au contraire, les artisans de leur propre malheur : si l'Australie produisait et vendait moins de laine, elle serait encore bien moins capable d'acquérir les autos et les postes de T.S.F. américains. Mais si, malgré tout, l'Amérique devait arriver à gouverner les pays d'outre-mer par la contrainte et la force armée, ces contrées devraient payer cette domination par la suppression inconcevable de leur industrie et de leur agriculture. L'Amérique ne peut pas gouverner le monde, parce qu'elle ne pourra jamais devenir l'associée naturelle, absorbant le complément de production des pays coloniaux ; le problème ne peut être résolu que par l'Europe et l'Asie orientale. Le combat que les Anglo-Américains mènent contre le vieux continent se tourne, en vérité, contre eux-mêmes et les territoires qui, économiquement, dépendent d'eux.

Des exemples...

Quelques exemples choisis au hasard viennent à l'appui de ces conclusions.

En tant que créancier, les Etats-Unis auraient dû veiller à ce que leur bilan commercial devint passif. Cela veut dire que les obligations capitalistes de l'étranger auraient dû avoir, pour

contre-partie, des livraisons de marchandises et des services rendus. Au lieu de cela, les Etats-Unis ont, de toute leur force, pratiqué l'exportation. La balance de ces exportations passait, de 1934 à 1939, de 480 millions à 850 millions de dollars ; elle a donc presque doublé. C'est une folie d'économie politique pour un pays créancier, gouverné par des principes rigoureusement capitalistes.

En un an et demi, l'exportation américaine de coton a passé de plus d'un million à soixante douze mille balles par mois. Pour combattre la mévente et éliminer du marché les cotons de l'Amérique du Sud, on accorda des subventions pour l'exportation au Canada. Logiquement, l'Amérique devrait faire son possible pour ouvrir son marché aux tissus naturels américains et étrangers (laine, soie, coton, etc.) ; au contraire, elle développe son industrie de la soie artificielle (au cours d'une année, de 1939 à 1940, la production américaine de soie artificielle passe de 330 à 390 millions de livres).

Depuis le début de la guerre, les exportations de viande de la Nouvelle-Zélande ont été réduites. Au lieu de 350.000 tonnes par an, elles ne sont plus que de 180.000 tonnes. Les Etats-Unis, en tant que consommateur, ne peuvent pas venir à son secours.

Avant la guerre, les pays de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud écoulaient en Europe 65 % de l'excédent de leurs matières premières. Les Etats-Unis ne peuvent pas absorber une telle quantité, même actuellement, malgré la hausse déterminée par l'industrie des armements.

L'Argentine a dû, cette année et l'an dernier, acheter à ses fermiers toute la récolte de maïs, car il n'y avait nulle part de possibilité de vente, pas même aux Etats-Unis.

Au Paraguay, l'Etat a été obligé d'acheter la récolte de tabac de dix années entières. Depuis que l'Europe s'est retirée du marché, dans les cinq principaux pays producteurs de laine, on enregistre un excédent de plus de cent trente millions de moutons, car il n'y a aucune possibilité de vendre la laine de ces animaux.

Les excédents de blé dans les quatre principaux pays producteurs sont évalués au moins à un milliard de boisseaux. En temps de paix, au maximum, on peut en écouter la moitié. Quels remèdes les Etats-Unis apportent-ils à cela ?

En Nouvelle-Zélande, en Australie, les autorités ont déclaré que les nations agricoles d'outre-mer ne pourraient pas compter sur un secours efficace des Etats-Unis pour pallier au manque d'acheteurs.

Même en temps de paix, les excédents de blé accumulés aujourd'hui dans les pays d'outre-mer auraient été suffisants pour couvrir les besoins d'importation du monde entier pour deux années. A part quelques solutions provisoires, que feront les Etats-Unis pour remédier à cet état de choses ?

On pourrait citer encore d'innombrables exemples également probants. La conclusion qu'on en tire est la suivante : on peut examiner le problème dans tous les sens, l'ambition insensée des Etats-Unis visant au gouvernement du monde, économiquement et politiquement, aboutit à des difficultés impossibles à résoudre. La tentative doit échouer, parce qu'elle n'est pas basée sur des facteurs naturels. Les régions que contrôle l'Amérique pourront subsister uniquement lorsque les Etats-Unis auront abandonné cette vainre guerre, qui tend à l'anéantissement de l'Europe Nouvelle, et lorsqu'un ordre nouveau aura pu s'établir sur toute la terre.

A. E. Johann.

Pourquoi diaphragmer ?

De nombreux amateurs, utilisant des appareils photographiques à grande luminosité, ont conservé, d'autrefois, la fâcheuse et inexplicable habitude, pour les clichés courants, de diaphragmer au lieu d'utiliser la pleine ouverture de leur objectif. Ils doivent observer des temps de pose exagérés. Ce sont des errements qui n'ont plus raison d'être car, par exemple, avec l'IKOFLEX III 6×6, il est possible de travailler aisément à pleine ouverture. L'IKOFLEX III est le seul appareil réflex à visée binoculaire, équipé du célèbre objectif Tessar Zeiss I : 2,8. f=8 cm. La mise au



Les trois éléments du succès : l'Appareil Zeiss Ikon, l'Objectif Zeiss, les Films Zeiss Ikon.

Renseignements sur demande adressée aux représentants de Zeiss Ikon A.G., Dresde.

Pour la France: "Ikonta" S.A.R.L. 18-20, Rue du Faubourg-du-Temple, Paris XI^e - Pour la Suisse: Merk. Bahnhofstr. 57b, Zürich - Pour la Belgique: H. Niéraad, 14, Rue Fraikin, Bruxelles-Schaerbeek.

LA STELLA ET LE PETIT CADET

croyez qu'on me prendrait dans un équipage, un vrai, dites ?

Un silence s'établit.

— Ça doit être rudement difficile de se tenir sur la corde, dit-il enfin.

Il se sentait mal à l'aise parce que l'image de la comtesse et de son dîner s'était présentée à son esprit.

— Mais non, c'est facile comme tout, j'ai commencé à quinze ans, dit-elle.

Elle avait un visage rond, au teint basané, ses yeux fulguraient, sa voix résonnait, profonde et voilée. La vieille passa sa main ridée sur le col d'un collet brun élimé :

— Ma fille, — non pas celle-ci, ce n'est que ma nièce, — ma fille, vous dis-je, n'a commencé à apprendre qu'à vingt ans; c'est la femme du directeur; vous avez vu, c'est elle qui porte le plateau et la bouteille ! Eh bien ! quand elle était en Sicile, bien qu'elle fût déjà enceinte, elle n'hésitait pas à paraître en scène. Un beau jour...

La vieille s'arrêta net. Elle voyait bien que le jeune homme ouvrait de grands yeux et qu'il ne s'y retrouvait pas du tout dans ce milieu si nouveau pour lui.

— Et voilà, reprit-elle d'un ton maternel, c'est en forgeant...

En tout cas, interrompt la Stella, il n'y en a pas une qui saurait, comme moi, monter en équilibre. Je suis la seule en Europe. Bien des hommes n'osent pas. Songez donc : trente-huit mètres de haut !

Le petit cadet dit : « Je crois bien ! » Il avait des fourmis dans les jambes. Il crut avoir trouvé une porte de sortie :

— Vous voulez bien me donner un autographe ? demanda-t-il en tendant sa carte postale.

— Je dois écrire mon nom ? Un autographe, un vrai, comme si j'étais une star de l'écran ? J'écris si mal, savez-vous ! Ecrivez mon nom vous-même : Berta Ahrens.

Le petit cadet n'osa pas la contredire. Il ne dit même pas : « Je croyais que vous vous appeliez tout autrement. » Il préféra se contenter de demander s'il fallait un « h » et dans lequel des deux noms. Il avait à peine fini d'écrire que le directeur fit son apparition en disant :

— J'ai bien l'honneur...

Le cadet fit bonne contenance, mais le directeur jeta les yeux sur la carte.

— Stupidité, dit-il, en s'emparant du crayon et en raturant le tout, c'est la Stella, qu'elle s'appelle. Non, mais avez-vous une idée de cela ? Ahrens ! Ça n'a jamais été un nom d'artiste. B'soir, lieutenant, faites excuse, un nouvel engagement m'attend à côté. Les affaires avant tout. J'ai bien l'honneur !

— Etes-vous lieutenant ? demanda Berta, la Stella, avec curiosité.

— Mais non, répondit-il, rien qu'aspirant.

— Alors vous devriez absolument m'offrir, en souvenir, votre mignonne petite épée à poignée d'ivoire ! fit-elle avec son plus gracieux sourire.

Elle s'en servirait comme d'un ouvre-lettres !

Il avoua timidement qu'il n'en avait pas la permission. Un futur officier sans épée, c'était tout pareil à une danseuse de corde sans corde. Elle fit la moue. La lèvre gonflée de dépit, elle

appuya son menton volontaire sur ses petites mains, et le considéra d'un air mi-intrigué, mi-dédaigneux, de haut en bas. Cela n'avait pas le sens commun. Un de ces jours, elle ne ferait plus que rouler en auto ou monter à cheval, tandis qu'un marin peut toujours grimper aux mâts.

Il lui assura aussitôt qu'il n'était pas si facile que cela de l'imiter.

— Vous non plus, d'ailleurs, vous n'y arriveriez pas, lui lança-t-elle d'un ton de défi.

Il réagit :

— Comme si j'avais besoin de cela ! Et il se redressa de toute la hauteur que lui permettait sa taille.

— Et mes muscles donc ! dit-elle en pliant le coude. Rendez-vous compte, ne vous gênez pas, c'est de l'acier. Je vais changer de vêtement, et puis je désire boire quelque chose, conclut la Stella en souriant.

Elle évitait de regarder le petit cadet en parlant, mais il savait bien que ces paroles s'adressaient à lui. Il se serait volontiers prêté à son caprice, mais il était en proie à une sorte de honte, il ne fit qu'approver d'un geste. Il balbutia cependant quelques mots qui voulaient dire qu'on l'attendait. Elle se prit à rire, et sa voix résonna cette fois beaucoup plus douce. Mais non, voyons, il n'y était pas du tout, elle lui avait simplement demandé de revenir le lendemain, ou un autre jour. Hélas ! c'était son seul jour de congé. Peut-être pourrait-il faire une fois le voyage de Brême ? La prochaine tournée y conduisait la jeune fille. A Brême ? Non, son navire à lui partait incessamment, une croisière sous les tropiques.

Il s'inclina, on ne peut plus réglementairement, porta la main à sa casquette. Elle eut un geste de la main :

— Adieu, monsieur le marin, dommage, je n'aurai pas mon ouvre-lettres. Mais ne faites pas trop le fier sous les tropiques. Je sais ce que c'est que la malaria !

Ses yeux ne le suivirent pas longtemps et un éclair de colère passa sur son visage. Elle échappa à sa tante et revint bientôt, revêtue de sa plus belle robe de soirée.

Le petit cadet se rendit au restaurant, et y retrouva la comtesse. Il marmotta de vagues excuses : il s'était perdu dans la foule, avait cherché en vain sa compagne. Elle le menaça du doigt, d'un doigt où étincelait une bague du meilleur goût :

— Petit capitaine, petit jaguar, Dieu sait quels sont les pièges et les étoiles tendus tout autour de vous !

Elle lui laissa le soin de composer le menu. Après bien des hésitations, il se décida en faveur d'une salade russe. Sans transition, il songea qu'il avait laissé sur place la carte postale et son autographe.

— Après le dîner, nous irons danser dans quelque joyeux établissement, décida la comtesse.

L'visage du petit cadet s'empourpra : il venait d'apercevoir la Stella qui faisait son entrée dans la salle. Elle était parée d'une longue robe du soir, chatoyante. Elle s'assit non loin de lui, sans paraître l'apercevoir. Il avait la gorge serrée. Laissant là tout savoir-vivre, il ne fit qu'un bond et sortit. Dans le jardin, obscur, il faisait déjà frais. L'éclat voi-

Suite page 38



Sai Shoki interprète la danse des manches. C'est une célèbre danse coréenne où, seules, entrent en action les mains et la physionomie. Elle mime une table ancienne, trois mille jeunes filles recherchant la faveur du roi

Au Japon la danse antique est toujours vivante

Les danseuses-étoiles de Tokio

C'EST au Théâtre de Kabuki, à Tokyo, que l'on admire les meilleurs artistes japonais. Sai Shoki, la Coréenne, en est toujours la brillante étoile. C'était, autrefois, une petite fille inconnue, quand Baku Ishii, le célèbre danseur japonais, la découvrit. Il voyageait en Corée, charmé par la richesse et les danses du pays. Il vit un jour

la fillette et elle lui parut seule capable d'interpréter toutes ces beautés. Il l'emmena au Japon et, en quelques années, fit d'elle une grande danseuse. Aujourd'hui, Sai Shoki est universellement renommée, et elle dirige une école chorégraphique où elle enseigne, à la jeune génération, les merveilleuses danses de Corée.



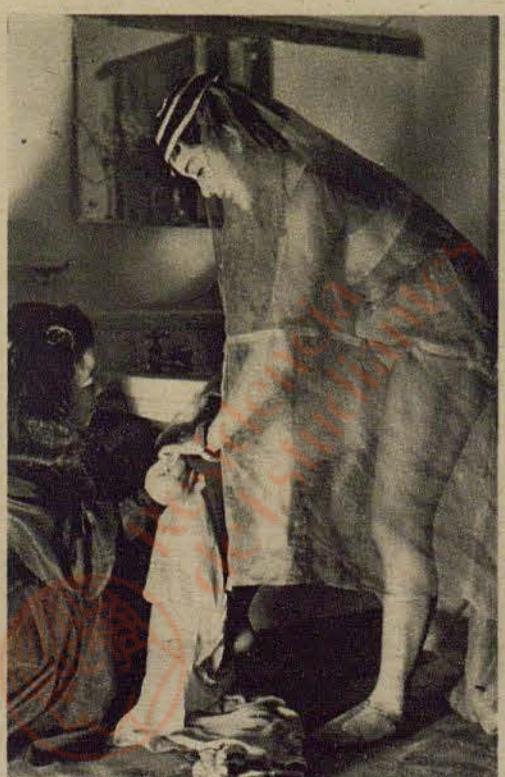
La mimique des doigts dans les danses coréennes en constitue tout le secret. C'est ce que Sai Shoki enseigne à ses élèves



Au rythme de la cithare, Sai Shoki danse. Les sons très doux d'une flûte et les accords d'un tambourin scandent sa fantaisie. Les hanches, les bras, le visage donnent à son art des traits caractéristiques

«Ses doigts parlent de bonté et de pitié!» Ce sont les mots qu'emploie un spectateur japonais pour définir la signification de la danse. Sai Shoki, immobile comme une statue, interprète «le Dieu de la reconnaissance»

Les interprétations variées de la célèbre Coréenne apparaissent surtout dans cette danse régionale de Corée qui mime le plaisir et la joie de vivre. Dans chacune de ses variations, Sai Shoki semble une nouvelle femme



Au foyer du Théâtre nippon de Tokio, une petite danseuse de ballet prépare son entrée en scène. On représente aujourd'hui une pièce du siècle dernier : «Le Prince Igor», d'Alexandre Borodine

La musique, la poésie et la danse constituent une trinité qui se manifeste depuis des siècles dans les légendes nationales de l'Empire du Soleil Levant. Son influence se fait encore sentir aujourd'hui sur l'art des théâtres japonais. Les danseurs miment tout aussi bien des spectacles de marionnettes que des opéras ou des revues. Bien souvent, les membres des troupes artistiques sont, à la fois, danseurs, chanteurs et musiciens. L'amour que le Japonais manifeste pour les traditions est tel que les représentations chorégraphiques ne craignent pas la concurrence du cinéma. Elles attirent avec la même force l'homme du peuple et l'aristocrate.



Clichés:
Japan Photo Library

Takashi-Masuda, le célèbre danseur et principal acteur du «Prince Igor», est un des artistes les plus populaires du Japon. Au Théâtre nippon, il fait, chaque soir, salle comble

LA STELLA ET LE PETIT CADET

lé des lampes perçait à travers les arbres. Il se mit à chercher la table où elle s'était assise. Il n'y avait plus personne. La carte postale trainait sur la table. Son crayon aussi. « Un souvenir dont elle n'a pas voulu », songea-t-il, courroucé. Une main maladroite avait tracé un mot en travers de la carte : « Singe ». Il se doutait bien de quelle main il s'agissait. Son cœur d'enfant se révolta, et comme un vieil officier des équipages, il grogna : « Maudites femelles, va ! »

DANS l'obscurité, les deux mâts se profilèrent sur la prairie. Une idée germa dans son cerveau. « Il ne sera pas dit qu'elle aura le dernier mot ! »



... le directeur s'approcha de la table et dit : « J'ai bien l'honneur ... »

fit-il en écumant de rage. Et il se mit à escalader fébrilement l'échelle de corde. A une hauteur invraisemblable, le mât allait se perdre dans la grisaille du ciel nocturne. « Bah, se dit-il, n'oublions pas que je fais cela tout équipé. » Il se hissa plus haut encore. Par suite de la rosée, le mât était humide et glissant. Il ne lâchait pourtant pas prise. Sa respiration sifflait. En fin de compte, il parvint au sommet. « A présent, le cerceau ! », décida-t-il. Sa témérité ne connaissait plus de limites. Mais il se heurtait là à l'impossible, ses épaules étant beaucoup trop larges. Il eut un rire ironique. Ne venait-il pas de s'apercevoir que la pomme du mât était évidée à son extrémité supérieure... C'était donc dans cette cavité qu'elle placait sa tête ! N'empêche, il en avait conscience, que cela ne devait tout de même pas être si facile et que, pour sa part, il n'arriverait guère à exécuter la chose avec une virtuosité comparable. Au fond, on était mieux sur le pont d'un navire qu'au bout de cette maudite perche oscillante. « Oui mais, il faut qu'elle sache que j'ai passé par ici ! » articula-t-il, en se préparant au dernier effort. Un bouton de sa tunique était à demi décosu. Il l'arracha. Il n'y aurait pas de meilleur témoin de sa présence que ce bouton doré qui s'ornait d'une ancre. Il le déposa dans la cavité pratiquée au pommeau du mât et, non sans soupirer, il se laissa glisser lui-même jusqu'en bas. Ses doigts lui faisaient mal. Il n'en était pas moins très fier de son exploit. Il se ganta de nouveau et reprit le chemin du restaurant.

monter en voiture, ils perçurent le froufrou d'une étoffe derrière eux : c'était la Stella. Elle était plantée là, dans sa robe de soirée un tant soit peu chiffonnée.

— Monsieur, dit-elle avec précipitation, vous avez perdu un bouton, je hasard me l'a fait trouver quelque part.

L'embarras du petit cadet était visible. Il prit le bouton qu'elle lui tendait. Il aurait bien voulu lui dire : « Gardez-le, c'est moins que rien, un tout petit souvenir, pas plus. » Mais les mots ne sortaient pas.

La petite danseuse de corde savait bien ce que cet embarras voulait dire. « Je l'aime, et il m'aime, pensa-t-elle ; mais l'eau profonde et la grande dame se dressent entre nous. » Non, ma foi, cela n'était pas sa spécialité de causer des ennuis à autrui, et c'est pourquoi elle dit le plus gentiment possible :

— Je ne veux pas me casser la tête pour si peu.

Après cette déclaration quelque peu équivoque, les deux jeunes gens se regardèrent tristement. La comtesse se décida, mais un peu tard, à inviter la jeune fille ; la Stella fit semblant de ne pas entendre, elle se détourna et s'enfuit dans les ténèbres du jardin.

Après cela, le petit cadet rangea soigneusement son bouton au fond d'un précieux poudrier dont il avait prié la comtesse de lui faire présent ; car, et pour notre consolation, le monde est ainsi fait que les souvenirs des choses dont nous n'avons pas su tirer parti prétendent à une sublimation et à une simplification qui en allègent d'autant le cœur.

Les nobles étalons lipizziens et l'art de leurs écuyers

Reportage sur la haute école d'équitation de Vienne

« L'ÉCOLE d'équitation « à l'espagnole » nous présente l'image d'une perfection vers laquelle tout cavalier digne de ce nom devrait tendre. Chacun doit avoir un idéal et essayer d'y conformer sa pensée et ses actes ; les cavaliers qui se dévouent pour le bien de l'équitation ne doivent pas faire exception à la règle et ils ne sauraient mieux faire que de tourner leurs regards vers l'Ecole d'équitation à l'espagnole de Vienne.

C'est ce qu'écrivait, en 1929, Oscar Frank, à l'époque lieutenant et maître de manège à la remonte fédérale de Thoune, en Suisse. C'était un des jeunes officiers venus de tous les coins du monde pour suivre l'enseignement de la haute école d'équitation de Vienne. En avant-propos, dans son rapport, il dit entre autres : « Les premières leçons d'équitation me découragèrent totalement. N'étais-je pas en droit de croire qu'après dix-huit ans de sérieuse pratique, mon assiette devait être à peu près correcte et mon action sur le cheval plutôt efficace ? Or, on venait de me révéler qu'il y avait encore loin de la coupe aux lèvres. J'étais sûr, en me rendant à cette école, que j'allais y affirmer ma maîtrise ; j'en revins avec la conscience que tout ce que je savais était à peine suffisant pour entreprendre de nouvelles années d'apprentissage. »

Ce sont là des phrases sans ambages, qui servent à merveille une cause dont l'importance échappe à la plupart d'entre nous ! Xénophon, l'écrivain grec, en 350 avant notre ère, fait la première allusion au noble art : « Les dieux et les héros sont figurés à cheval, et ceux qui montent le mieux ont la plus belle apparence ; car le cheval dompté déçoit une telle beauté, inspire à la fois tant de crainte et d'admiration, que les yeux des spectateurs ne se détachent de lui qu'à regret... Nul n'échappe à cette emprise, nul ne se rassasie du spectacle qu'offre le noble animal dans toute sa splendeur. »

Le chien et le cheval sont les plus anciens compagnons de l'homme. Et l'homme a, de tous temps, témoigné son amour envers ces créatures ; l'amélioration de leur race en a été la conséquence directe. Les ossements des chevaux sauvages nous apprennent que ceux-ci avaient, tout au plus, la taille d'un chien de moyenne grandeur. On se représente quelle patience il a fallu à l'homme pour faire acquérir au cheval cette taille et cette beauté que nous admirons chez les étalons de Lipizza !

On admet communément que le cheval arabe est à l'origine de toutes les races chevalines. C'est une opinion erronée. Les ancêtres des chevaux arabes sont les coursiers de l'époque gréco-romaine. L'Arabie n'abonde pas en prairies, et l'élevage des chevaux, sur une grande échelle, n'y eût pas été possible ; tout le mérite des Arabes a donc consisté à dresser les pur sang européens. Dans les veines des étalons de Lipizza court le sang des six juments légendaires de Mahomet. A l'époque où le Prophète assiégeait La Mecque, en l'an 630 de notre ère, son armée ne disposait que de deux chevaux. Jusqu'à ce que Mahomet ait uniquement chéri ses chameaux, et il avait fallu la bataille de La Mecque pour qu'il préconisât l'élevage et l'entretien du cheval. Les Européens, par contre, ont dressé de toute antiquité les nobles lipizziens ;

les Anciens leur avaient même élevé un temple, sur le Timavo, le temple du « coursier rapide comme le vent ». Des millénaires ont passé sans que ces chevaux perdissent leurs éminentes qualités : la force, la rapidité, le courage, l'endurance et la continence. Au XVI^e siècle, l'archiduc Charles choisit la contrée désertique et rocheuse de Lipizza, à 450 mètres d'altitude, pour y établir un haras où il avait l'intention de croiser la race du pays et celle d'Andalousie. Le léger coursier berbère s'était couvert de gloire en Espagne. Son allure fière, sa démarche hautaine en avaient fait le favori des princes et des rois. Lipizza vit arriver des étalons espagnols, danois, italiens et français, le tout constituant la souche de la haute école.

Cinquante ans après la fondation du haras de Lipizza, l'empereur Charles IV créait, à Vienne, l'Ecole d'équitation à l'espagnole, afin « d'y faire enseigner le noble art des écuyers, non seulement dans un but de dressage, mais aussi en vue de la guerre ». Depuis, le grand manège blanc, pompeusement décoré, est devenu la haute école d'équitation ; au milieu de la piste trône la statue équestre de l'empereur Charles IV, devant laquelle, encore aujourd'hui, les élèves s'inclinent avant de commencer les reprises quotidiennes. C'est ici qu'on dresse les lipizziens et que des cavaliers, venus de tous pays, sont initiés aux secrets et à l'art de la haute école. Aujourd'hui, l'Ecole d'équitation à l'espagnole est placée sous le patronage de l'armée allemande, mais ses buts n'ont pas varié.

Les chevaux les plus nobles du monde entier et les meilleurs cavaliers y apprennent les principes de la haute école. On a beaucoup abusé de ce mot. A dire vrai, la haute école n'est rien d'autre que l'art de développer, jusqu'au fini de la perfection, les aptitudes naturelles du cheval. Tout se résume à l'axiome suivant dont le cavalier doit s'inspirer scrupuleusement : « Va de l'avant et maintiens droit ton cheval. » Cette petite phrase résume toute la difficulté de l'art équestre. Pour aller de l'avant et maintenir droit son cheval, il est indispensable au cavalier d'apprendre à se tenir en selle. Mais il ne saurait s'initier à cette position que sur un cheval de race et dressé à la haute école.

La haute école enseigne une bonne douzaine des mouvements que l'animal doit exécuter, des pas et des sauts qui ne doivent rien avoir d'artificiel, mais qui doivent plutôt traduire, dans leur pureté, les mouvements naturels du cheval. Un exemple : l'étalon irrité fait du sur place ; ce qui, en style de haute école, s'appelle piaffer. Le cheval y montre toutes ses qualités ; sa fierté se décline à la tête dressée et dans les membres levés très haut, tout cela exécuté à la perfection.

La haute école n'a donc rien d'un jeu d'enfant. Elle développe toutes les qualités du cheval en les adaptant à leur but et en leur donnant un caractère artistique de perfection. Il s'agit non pas d'un dressage, mais bien plus d'une éducation et d'un perfectionnement dont le cheval et son cavalier profitent dans une même mesure, parce que les décrets de la Providence l'ont voulu ainsi. Ils ont voulu fonder les deux en un seul, en faire un être mythique pour qui les lois de la pesanteur n'existent plus.



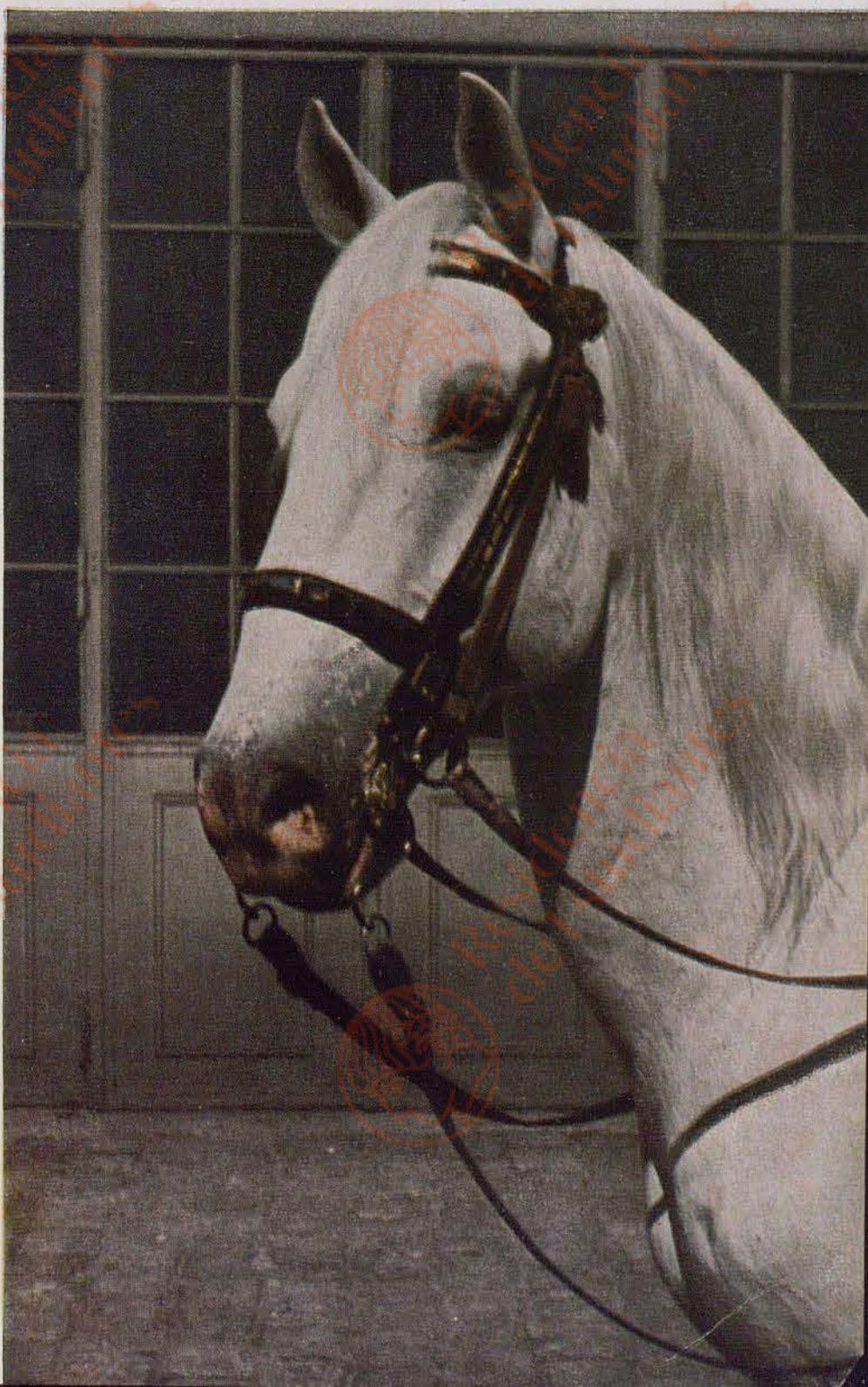
En Styrie, le haras de Piber est le paradis du cheval. Jadis on y élevait les célèbres étalons de Lipizza; mais Lipizza est désormais en territoire italien, et les fameux lipizziens proviennent maintenant de Piber. On les marque donc à la cuisse gauche, au fer rouge, de la lettre P. Les lipizziens sont rarement blancs en venant au monde. La plupart du temps, ils naissent avec une robe sombre qui s'éclaircit jusqu'à acquérir la célèbre couleur blanche qui caractérise les pur-sang de Styrie. Les poulains lipizziens sont laissés au haras, jusqu'à ce que leur développement soit achevé, de cinq à huit ans; et ils passent au moins quatre ans au pâturage

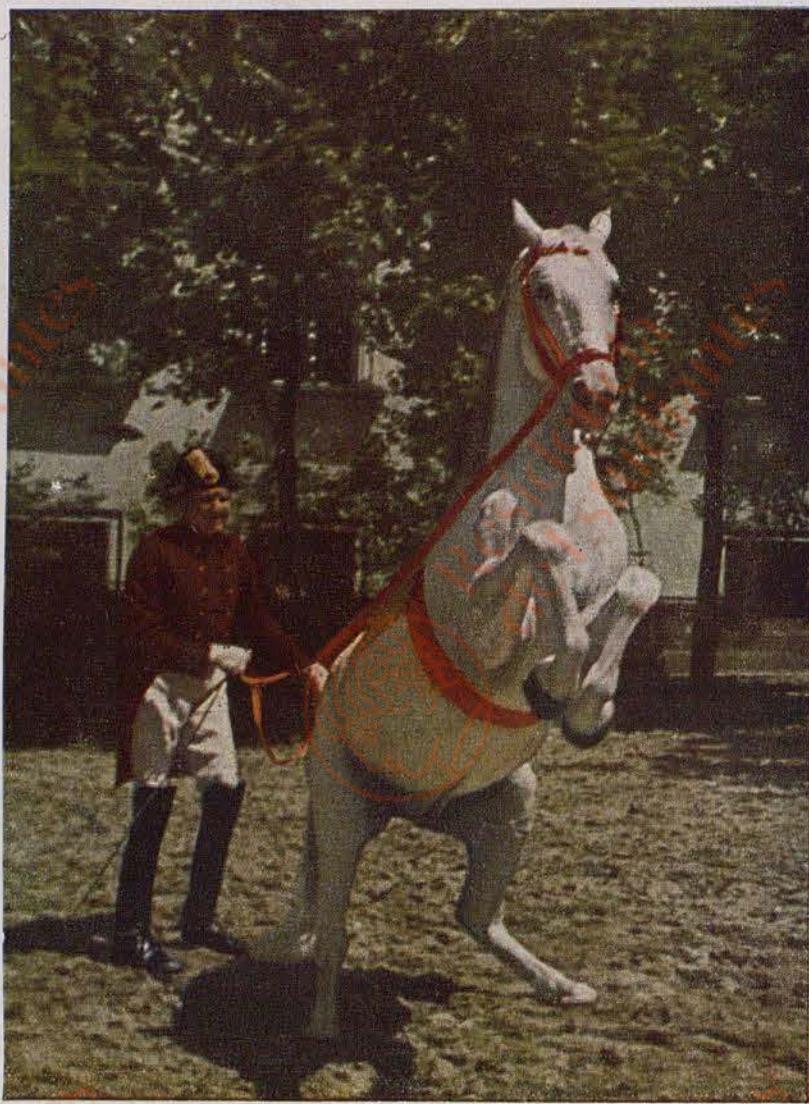
Haute école hippique



Un manège vieux de deux siècles. En 1729, Fischer d'Erlach fonda le glorieux manège et institua, à Vienne, cette fameuse école d'équitation à l'espagnole, célèbre encore aujourd'hui par son entraînement spécial. On lui a donné le nom d'espagnole, pour rappeler l'origine première des chevaux. La haute école qu'on y pratique s'oppose au dressage de cirque

Les chevaux du monde entier aux physionomies les plus éveillées, ce sont les étalons lipizziens. Leur tête attire et intrigue à la fois le visiteur qui ne se lasse pas d'admirer les grands yeux, le noble profil du naseau et la bouche, tendre et rose





A cheval, sans étriers, telle est la règle de l'école. On y ignore totalement les artifices; et les mouvements sont exécutés avec le minimum d'accessoires Clichés: Mme von Eichborn

La courbette. C'est la figure que montre le lipizzien sur la photo de gauche, c'est celle, célèbre entre toutes, des statues équestres de la Renaissance. Au début, cette présentation n'était destinée qu'au tournoi. Pour l'apprendre au cheval, on le place, sans bride ni cavalier, devant un appareil improvisé entre deux mâts. Le cheval doit se courber vers le sol, lever et plier les antérieurs, en se dressant sur les postérieurs de toute sa hauteur. Après plusieurs séances d'entraînement, la bête est montée; et l'écuyer, sans gêne apparente, lui fait exécuter plusieurs courbettes à la suite



Le pas espagnol est, parmi la douzaine d'exercices que le cheval est capable d'exécuter, sans contredit, le plus difficile. Comme le soldat qui marque le pas, le cheval prend l'allure du trot, sans avancer ni reculer

Le saut de mouton. L'étalon lipizzien était, jusqu'à ces derniers temps, le seul qui fût capable d'exécuter le saut de mouton, un saut sans élan, qui ramène l'animal au point de départ. Ces derniers temps, il a été possible de dresser à cet exercice d'autres chevaux allemands



Le trafic international dans l'Europe sans frontières



Avant la guerre actuelle, il existait des trains rapides pour toutes les contrées de l'Europe; sur cette carte, les itinéraires en noir indiquent les express européens de la Compagnie internationale des wagons-lits qui sillonnent en partie le territoire du Reich. Contrairement aux trains directs allemands, les voitures de cette compagnie ne comprenaient que des premières et des secondes classes. En majorité, ces rapides de luxe ne servaient qu'à des voyages d'agrément.

Bien avant que les hommes d'Etat eussent songé à ce que pouvait devenir l'Europe, bien avant qu'ils eussent compris ce que pouvait signifier une fédération des Etats qui la composent, un facteur décisif des événements actuels avait déjà précédé leur pensée : les relations internationales. L'égoïsme des puissances capitalistes ou les idées à courte vue des petits Etats, plus que les guerres, déchiraient la trame qui unissait les nations européennes. La nécessité des relations internationales, la croyance absolue dans l'avenir de l'Europe faisaient que, par un travail minutieux de tous les instants, on réparait sans cesse l'étoffe; on renouait les fils.

Avant la guerre actuelle, quiconque passait par une des grandes gares de Berlin, fût-il des plus bornés, ne pouvait ignorer ce que signifiait ce mot : Europe. Il y voyait des rapides prêts à bondir au delà des frontières, et il y entendait à la fois toutes les langues de notre vieux continent. S'il se donnait la peine de lire les pancartes accrochées aux différents wagons, sa conception devenait plus nette; elle lui parlait géographie. C'était la carte de visite des capitales et de bien des grandes villes d'Europe, d'Oslo à Rome, de Paris à Rome, de Paris à Belgrade, d'Athènes à Stockholm. On couchait à Berlin pour se réveiller le lendemain matin à Amsterdam ou à La Haye, à Bruxelles ou à Paris, à Copenhague ou à Varsovie. On pouvait, dans le cours d'une seule journée et sans changer de fauteuil, se rendre à Oslo ou à Stockholm, à Berne ou à Rome, à Budapest

ou à Belgrade; et celui qui passait trente heures dans son compartiment arrivait frais et dispos à Bucarest, à Sofia ou à Naples. Mais les plus rapides parmi ces grands courriers d'Europe, c'étaient les convois qui joignaient Athènes ou Stamboul. En soixante heures, ils parcourraient deux mille cinq cents kilomètres. La mer elle-même ne barrait pas la route et n'entravait pas ce besoin naturel de rapprochement. Les trains pour la Scandinavie traversaient la Baltique. Des ferry boats portaient wagons et voyageurs de Warnemunde à Giedser et de Sassnitz à Trelleborg, et les déposaient commodément sur les îles ou la côte suédoise.

On aurait cependant en vain cherché sur les plaques indicatrices quelques rares capitales d'Europe: Londres, Moscou, Madrid et Lisbonne. Les chemins de fer espagnols et portugais ont une voie ferrée de largeur différente de celle des autres réseaux d'Europe. Le passage de wagons sur les rails de la péninsule ibérique était techniquement impossible.

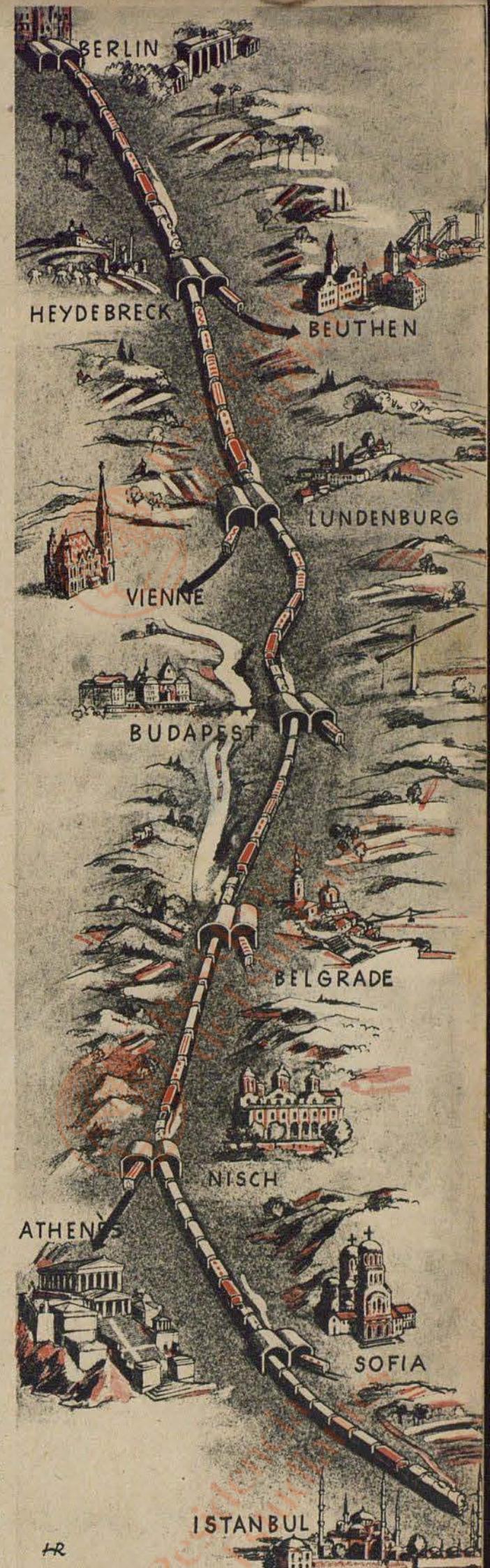
Le point faible

L'Européen d'aujourd'hui ne s'étonne pas si les wagons directs traversent les frontières, même les mers; s'ils roulent dans des pays étrangers et sur des rails qui, primitivement, n'étaient pas construits à leur usage. Il manifestera peut-être quelque étonnement si, dans le Bosphore, il rencontre un rapide allemand ou si, à Stockholm, il croise un conducteur de la Compagnie internationale des wagons-

lits; mais il ne levera même pas la tête si, en prenant l'express à Munich, il monte dans un wagon des chemins de fer italiens. Pourtant, cet Européen, gâté au point de vue trafic, se demande sérieusement pourquoi il n'existe pas encore la « Flèche de Paris » ou l'« Eclair de Hongrie », enfin une de ces lignes rapides qui traversent l'Allemagne à près de 125 kilomètres-heure et qui relient Berlin à quatorze

autres grandes villes allemandes; pourquoi le train aérodynamique dont la locomotive de 3.000 CV permet une vitesse de 200 kilomètres-heure ne circule jamais que de Berlin à Rome et de Vienne à Stamboul...

Par cette question, l'Européen manifeste son étonnement, et il touche là un point faible des relations internationales en général. Sa surprise se changerait en admiration profonde s'il



savait ce que l'on a déjà fait pour réaliser l'ensemble du trafic européen et s'il pouvait simplement se faire une idée des difficultés rencontrées par le chemin de fer au cours de son histoire.

Quand, vers 1835, on construisit le premier réseau, il n'y avait pas encore d'Europe ; il n'y avait même pas d'Allemagne. Il existait, par contre, quelques douzaines de petits Etats que des barrières douanières ou autres, en les enfermant, isolaient et séparaient de leurs voisins. Ainsi, les premiers chemins de fer naquirent des nécessités locales de nations secondaires. Quand Friedrich List eut l'idée prématuree d'un réseau des chemins de fer allemand, on lui rit au nez, on le traita de dangereux révolutionnaire et on le poussa, déçu, à la mort. Mais le coup de feu qui, à Kulstein, en 1846, mit fin à ses jours, cingla l'Allemagne et l'obligea à prendre le départ... A ce moment-là, on crée, à Berlin, l'Union des chemins de fer de Prusse qui, à la suite de plusieurs dizaines d'années d'études, réalisa les modalités d'un trafic profitable à l'Europe.

En 1850, la Poste générale de Berlin publiait le premier *Horaire des chemins de fer postaux et à vapeur* qui contenait déjà des indications véritablement précises sur les heures de départ. De petites croix et de petites étoiles marquaient le tarif « par personne et par équipage ». De riches voyageurs avaient l'habitude d'emporter avec eux ce qu'on appelait la « correspondance », voiture de voyage et attelage ; car la correspondance d'un train à l'autre, comme on la comprend aujourd'hui, n'existe pas encore. Ce premier horaire indiquait déjà des voyages circulaires entre Berlin et plusieurs autres capitales d'Europe. On pouvait, par exemple, aller de Berlin à Amsterdam en trente-six heures, en utilisant une

diligence rapide entre Oberhausen et Arnheim. Par contre, on mettait deux jours pour aller de Berlin à Munich ; et on devait passer la nuit à Hof.

Il n'y avait pas encore, à l'époque, un réseau unique de chemins de fer. Il n'y avait que d'innombrables lignes isolées, construites, la plupart du temps, pour des raisons de politique intérieure bien plus que dans l'intérêt du trafic. Le Sénat de Hambourg, par exemple, voulut construire un chemin de fer. L'Anglais Elliott avait démontré aux Hambourgeois qu'il n'y avait, en Allemagne, qu'une seule ligne possible : de Hambourg à Hanovre, cette dernière ville métropole du royaume anglais sur le sol européen. Quand Friedrich List soumit aux sénateurs son projet de réseau englobant l'Allemagne tout entière, ils haussèrent les épaules et s'en référèrent au jugement de l'insulaire. Ce dernier supputait déjà sans doute à l'époque l'importance d'un réseau méthodiquement construit pour réaliser l'union de l'Allemagne.

Un cadeau de l'Angleterre

Pourtant, « cet esprit éternellement négateur, source de bien », fournit au continent la seule possibilité de réaliser le trafic inter-européen. L'Europe possède la voie normale grâce à un bureaucrate anglais. Les autorités britanniques obligèrent Stephenson à prendre, pour son premier chemin de fer, de Stockton à Darlington, une voie large de cinq pieds, c'est-à-dire celle des diligences anglaises. Il dut donc adapter sa locomotive à cette dimension. Mais il lui fut cependant impossible d'y faire entrer les deux cylindres des pistons. Après des pourparlers interminables, on accorda à Stephenson la permission d'élargir la voie de huit pouces et demi ; c'est ainsi que fut créée la voie normale de 1 m. 435. Comme dans tous les pays d'Europe

les premières locomotives provenaient d'Angleterre, on en importait également les voies. Quand, plus tard, dans chaque pays, on commença à construire les locomotives, il fallut les adapter aux rails qui existaient déjà et la largeur de la voie anglaise fut conservée.

La distance d'un rail à l'autre est le gabarit invariable de tous les types de matériel roulant. C'est aussi le gabarit qui décide des contours du profil. Les tunnels, les passages à niveau, les ponts, les gares, les quais de marchandises, les dépôts de locomotives, les grues, les plaques tournantes, les postes de signalisation même sont tous ramenés à un certain profil. Une locomotive serait-elle plus large ou plus haute, ne serait-ce que de quelques centimètres, une partie du chargement d'un fourgon dépasserait-il le profil, le véhicule ou une installation ferroviaire seraient infailliblement détruits ou tout au moins gravement endommagés.

Le « profil », c'est l'espace qu'accordent les bureaux d'études des chemins de fer aux convois qui passent à vive allure. Gabarit et profil, voilà les deux limites rigides qui, depuis un siècle, ont conditionné le développement de tout le matériel de chemin de fer. Mais ce sont surtout ces règles qui ont grandement facilité les transferts de réseau à réseau, de pays à pays et à travers l'Europe tout entière. Car, dès le début des exploitations, les véhicules et les installations de toutes les compagnies ont observé dans leurs constructions une certaine norme qui a inconsciemment préparé la correspondance de rail à rail.

Les cheminots travaillent pour l'Europe

Mais, malgré cela, un travail pénible et assidu était nécessaire dans les domaines techniques de l'organisation et

de l'exploitation afin de créer un trafic régulier sur de longues distances et sur plusieurs réseaux. Malgré l'uniformité de la voie les différents matériels varient sur beaucoup de points techniques.

Une compagnie, par exemple, emploie des wagons courts et dont la distance d'axe en axe est déterminée. Les courbes de la voie suffisent pour ce genre de matériel mais sont impraticables aux voitures du réseau voisin, plus longues et dont la distance d'axe en axe est plus grande. Dans les courbes de court rayon, le trafic serait impossible. En outre, les wagons plus longs sont également plus lourds et l'adhérence de chaque bandage au rail est par conséquent plus grande. Il fallait donc examiner chaque fois si la résistance des rails, des traverses, des canalisations, des quais, des ponts, des plaques tournantes correspondait à cette variation des caractéristiques.

Un exemple frappant : l'*« Aigle »*, la locomotive qui tira le premier train allemand de Nuremberg à Fürth, pesait 5.700 kilos. Aujourd'hui, la locomotive d'un rapide pèse, avec son tender, environ 200 tonnes. Autrefois, les voitures étaient longues de sept mètres ; elles pesaient près de 4.000 kilos. Le wagon moderne a plus de vingt-trois mètres de long et il pèse plus de 50 tonnes.

Le poids, c'est-à-dire la pression sur l'essieu, augmente encore avec la vitesse. L'*« Aigle »* faisait ses 40 kilomètres à l'heure, tandis qu'aujourd'hui le plus rapide convoi atteint presque une vitesse de 200 kilomètres. Mais cette augmentation exige de la voie et du matériel d'exploitation des qualités supérieures. Et on comprend maintenant pourquoi la *« Flèche de Paris »* ou *« l'Eclair de Budapest »* ne peuvent, sans difficulté, rouler sur n'importe quelle ligne. Ils exigent des installa-

Dans un coin de l'illustration, une femme et un homme portant des vêtements de travail (tabliers) discutent. Au fond, une silhouette d'usine est visible.

Pour le travail, des vêtements chics, pratiques et confortables,

c'est ce que vous demandez et ce que, pour vous, dans nos ateliers spéciaux, des milliers de mains habiles confectionnent chaque jour. Les machines utilisant les derniers procédés techniques, les méthodes modernes de travail garantissent notre fabrication. Leur coupe, le choix des tissus, leur fini, font de nos vêtements de travail les plus élégants et les plus pratiques. Leur agencement spécial assure le maximum de protection contre les dangers et les accidents.

Exigez nos vêtements de travail pour tous les métiers.

Fachuntergruppe Berufs- und Sportbekleidungsindustrie
in der Wirtschaftsgruppe Bekleidungsindustrie

tions spéciales qui n'existent pas encore dans toute l'Europe.

Poids et vitesse, voilà ce qui détermine la distance de freinage, ces quelques mètres qu'un train parcourt encore avant que les freins serrés, il s'arrête définitivement. Dans le train Ludwig, de Nuremberg, on freinait chaque voiture quand l'*'Aigle'*, en sifflant, donnait le signal. Le train roulait encore un peu, grincant sous les freins, et il stoppait. Mais pour arrêter une masse de 600 tonnes, animée d'une vitesse de 160 kilomètres-heure, il faut un système de freins à air comprimé, manœuvré de la locomotive par le mécanicien, un frein qui travaille sur chaque voiture et sur chaque roue. Dans ces conditions, la distance que le convoi peut encore parcourir varie entre sept cents et huit cents mètres.

C'est cet espace qui, à son tour, conditionne la distance entre postes de signalisation et gares. Si, par exemple, un disque d'entrée n'était placé que trois ou cinq cents mètres avant une station à l'indication « Halte ! », un lourd rapide, tout en freinant au moment indiqué, ne pourrait s'arrêter qu'après la gare. Un accident serait inévitable.

Les grandes vitesses demandent, à leur tour, entre les différents wagons, des systèmes d'attache particulièrement sûrs et des tampons très résistants.

Une création allemande : l'Union des chemins de fer d'Europe centrale

Voie et profil, répartition du poids par essieu, vitesse, structures diverses, freinage, installations de signalisation, systèmes d'attache doivent tous correspondre si l'on veut obtenir un trafic à travers toute l'Europe. Seule, la première de ces conditions : « la voie normale », avait été réalisée. Tout le restant a dû être créé au fur et à me-

sure d'un labeur pénible et ce fut surtout l'œuvre de « l'Union des chemins de fer de Prusse » qui, au bout d'une année, avait déjà englobé tous les réseaux allemands.

Au début de la guerre mondiale, cette Union comprenait 90 compagnies et son réseau avait une extension totale de 11.300 kilomètres. On comptait parmi elles : 19 chemins de fer d'Autriche-Hongrie, 5 de Hollande et du Luxembourg, 2 belges, un russe et les chemins de fer de l'Etat roumain. En 1929, les chemins de fer de l'Etat danois, ceux de la Suède et de la Norvège, ceux de la Suisse s'y joignirent et, en 1932, l'Union avait la fierté de s'appeler : « Union des chemins de fer d'Europe centrale ».

C'est elle qui avait organisé le trafic en Europe et qui avait jeté les bases des travaux décisifs et de toutes les conventions internationales. Décisions et suggestions devinrent, plus tard, des décrets d'Etat ou prirent la forme de contrats internationaux valables pour toute l'étendue du continent européen...

L'organisateur du trafic en Europe

Le premier travail de l'Union fut de publier des règlements normalisateurs, destinés à mettre en harmonie les règlements des diverses compagnies et à faciliter le transport des voyageurs, bagages et marchandises sur plusieurs réseaux. Ces règlements se développent constamment et se perfectionnent davantage. En 1884, on avait déjà organisé un « tourisme de l'Union ». Mais le vrai tourisme européen ne devint possible qu'au moment où l'on inaugura les trains directs.

Jusqu'à ce jour, « changer de train » était chose peu pratique, tout aussi bien, du reste, pour la marchandise que pour les hommes. On se trouvait dans la nécessité de faire passer d'un train

à l'autre des charges entières, et c'est ainsi que furent décrétées les conventions concernant l'utilisation réciproque de fourgons, de wagons de voyageurs et de marchandises. L'esprit qui préside à tous ces accords en faveur du trafic se révèle surtout dans ce fait que la question de la location des wagons pour le transport et les frais qui s'en suivent fut résolue sans présenter la moindre difficulté. La solution qu'on adopta est remarquable : ce ne furent pas les propriétaires des wagons qui émirent les factures, mais les administrations ferroviaires qui les utilisaient. Un organisme comptable au siège social de l'Union centralisait toutes les écritures. On lui faisait connaître la durée et la distance des voyages auxquels se livraient les voitures, et cet organisme réglait les comptes pour toutes les compagnies intéressées. Dès le début, le trafic européen était donc basé sur une confiance mutuelle, une confiance d'une harmonie comme, jusqu'ici, il ne s'en est presque jamais présenté dans le domaine politique.

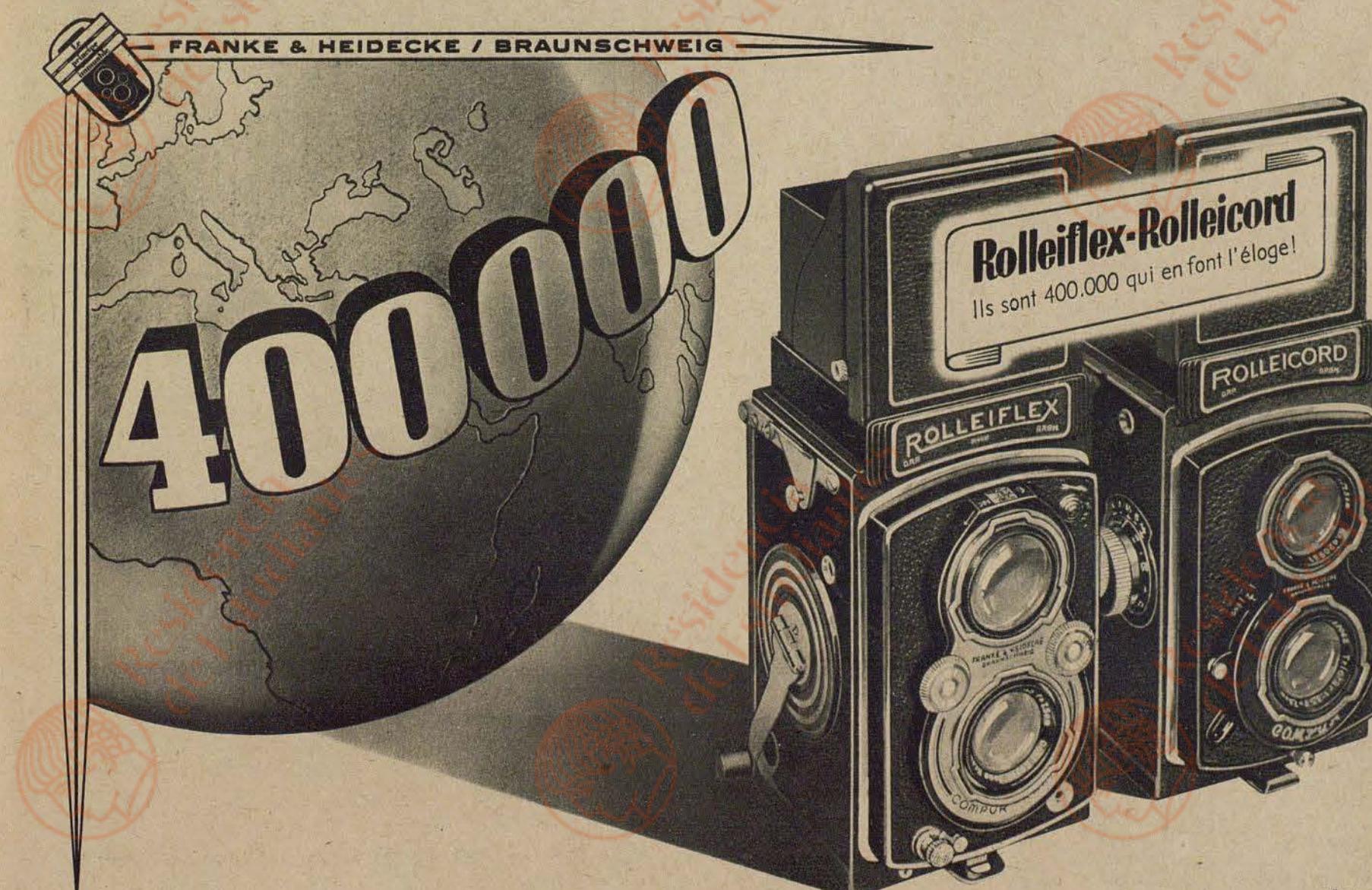
Les horaires européens

Le morcellement de l'Allemagne en petits Etats, déplorable au point de vue des échanges ferroviaires, explique pourquoi les chemins de fer allemands ont gardé, jusqu'à ce jour, la première place dans l'organisation du trafic intereuropéen, malgré la guerre mondiale et malgré le traité de Versailles. « L'Union des chemins de fer allemands » avait l'expérience de ce genre d'entreprise, et elle était seule capable d'être l'intermédiaire entre les diverses compagnies européennes et de réaliser le trafic international sur le vieux continent. En 1850, la première assemblée des techniciens avait préparé des règlements-types pour le trafic direct. Ces règlements furent, plus tard, complétés

et élargis. On avait fait ainsi le premier pas décisif dans la voie du développement harmonieux du système des chemins de fer d'Europe ; mais il fallut attendre près de trente ans encore avant d'arriver à cette unité technique qui est aujourd'hui la base du trafic direct de notre continent.

En 1882, à Berne, eut lieu la première conférence du genre. La Suisse, au centre du transit, du Nord en Italie, de France dans les Balkans, avait grand intérêt à ce que les wagons qui traversaient son territoire présentassent une certaine unité technique ; car, dans ses parcours montagneux, semés de tunnels, le chemin de fer suisse était, plus que d'autres, sensible aux variations du profil, aux défaillances possibles des freins, des systèmes d'attache ou des tampons. En quatre articles, l'unité technique fut assurée. On fixa les caractéristiques des voies, de la construction des wagons, les mesures des gabarits et les modalités du transit européen. Presque tous les Etats se plieront à cette convention.

Plus tard, on décréta obligatoire pour la majorité des réseaux européens, l'application des conventions concernant le transport des marchandises et voyageurs. Vers 1900, fut fondé le Comité international du transport par voies ferrées qui travaille activement à codifier les règlements du trafic. Après la Grande Guerre fut créée l'Union internationale pour le transport de marchandises et l'Union internationale pour le transport de voyageurs et de fourgons qui groupent toutes les compagnies d'Europe. L'Angleterre aurait, elle aussi, pu se joindre au réseau européen ; mais, dédaigneuse, elle conserva son attitude de splendide isolement et, méfiante autant que tenace, elle sabota tous les projets français qui visaient à la construction du tunnel sous la Manche.



KÖHNE

Les correspondances internationales existent depuis quatre-vingts ans environ. Le premier train parcourant à la fois plusieurs pays partit d'Autriche, traversant la Bavière, le Wurtemberg et le Grand-Duché de Bade pour pénétrer en France. Les différentes compagnies de chemin de fer, compagnies privées ou monopoles d'Etat,

de marchandises. Depuis lors, elle fixe chaque année les horaires des convois directs de marchandises. Depuis 1928, le recueil international des horaires des trains de marchandises est édité régulièrement, par les soins des chemins de fer du Reich allemand.

Les réseaux ferrés anglais, contrairement à ce qui se passe pour tous les

scandinaves. Le Portugal et l'Espagne se rapprocheront davantage de l'Europe. Le réseau ferré de la péninsule ibérique sera plus étroitement en liaison avec celui du reste du continent. L'Europe, tout en s'agrandissant, deviendra plus étroite. Un réseau ferroviaire serré l'enfermera, un réseau dans lequel la vie sera portée par ces éléments mobiles et féconds que nous appellerons des fourgons, des voitures ; et les conférences européennes des horaires de demain auront une montagne de problèmes à résoudre.

Après la guerre actuelle, il faudra envisager le trafic européen sur de nouvelles bases. Le monde a changé de face, l'Europe a pris conscience d'elle-même. Elle se rendra compte de ses propres ressources en matières premières, de l'étendue de son ravitaillement, de façon à résister aux influences du blocus. Cela ne signifie pas du reste qu'on renoncera aux importations d'outre-mer.

L'Européen de demain ne sera ni un homme médiocre ni un homme affamé. Voilà pourquoi, précisément, il restera indépendant et chassera à jamais le spectre menaçant des jours sans pain voilà pourquoi il commencera tout d'abord à mettre de côté sa « ration de réserve ».

Cette « ration de réserve », ce sera l'approvisionnement en matières premières et en vivres, fournis par l'Europe elle-même. Un coup d'œil jeté sur la carte permet de s'en rendre compte. La répartition de ces ressources, la répartition du travail qui permettra leur exploitation, voilà quel sera, dans l'avenir, la tâche que devra résoudre le trafic européen.

L'Europe nouvelle, consciente d'elle-même, absorbera tout d'abord les grands espaces de l'Est, qu'on devra initier à la culture et à la civilisation européennes. Le Sud-Est se joindra à l'Est. Les Etats balkaniques, avec leurs

Le travail de construction sera si abondant qu'on naura plus, désormais, ni le temps ni le loisir, ni aucune raison du reste, d'emprunter des chemins détournés. Dans l'Europe d'hier, le charbon, par exemple, était transporté du lieu d'extraction au lieu d'utilisation, fréquemment par des voies détournées, d'où perte de temps et d'argent, parce qu'une frontière malencontreuse barrait, par hasard, le chemin le plus court et le plus économique. On devait, par exemple, transporter le charbon de la Ruhr à Bade et dans le haut Rhin, bien que les mines de la Sarre fussent plus proches. Ou encore, les houillères de Haute-Silésie devaient, pour éviter un transport sur le territoire allemand, emprunter des lignes nouvellement construites pour se diriger sur Dantzig ou sur Gotenhafen. Ou encore, deux compagnies de chemins de fer se faisaient une concurrence de tarifs acharnée, de la mer du Nord vers le bas Rhin, pour s'emparer de la clientèle de transit.

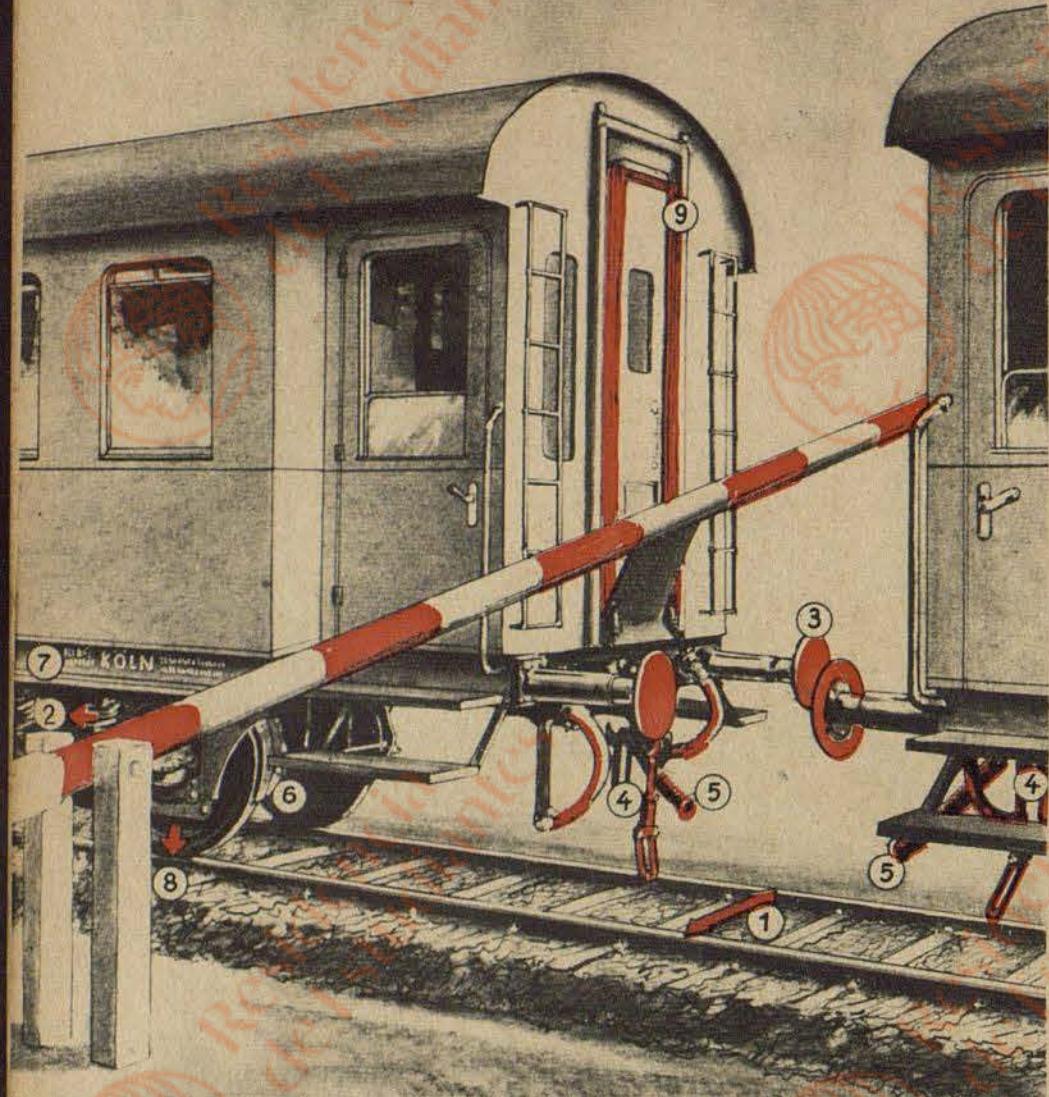
On faisait du trafic pour faire du trafic ; tel était le résultat d'une politique de transport mal comprise et d'une économie qui ignorait son but.

Voies fluviales et autostrades...

Ce n'étaient pas uniquement les compagnies de chemins de fer qui luttaient entre elles et essayaient mutuellement de s'arracher marchandises et voyageurs. Le combat entre le rail et la route était encore plus acharné. Dès que cette lutte se manifesta, le Reich prit des mesures pour l'entraver et ramener tout en ordre. Le transport de marchandises, à longue distance, par camions, fut soumis à la délivrance d'une autorisation spéciale ; et, en même temps, on commença à développer le réseau des autostrades. Les autres pays d'Europe devront aussi prendre de semblables mesures pour que l'Europe de demain soit sillonnée d'un réseau d'autostrades comme l'est l'Allemagne d'aujourd'hui. Par une sage et prudente administration, le transport des marchandises par la route et par le rail a, ces dernières années, été équitablement réparti. Les chemins de fer prouvaient, des innovations et des améliorations,

qu'ils étaient sensibles à la concurrence. Ils créèrent les transports par groupage, ce qui permit les chargements de plusieurs maisons sur un seul véhicule. Ils créèrent le wagon routier qui, sur des routes sans rails, transporta des wagons entiers, dans les usines où un embranchement particulier du réseau ferré n'était ni possible ni profitable.

Il y a encore un second problème à résoudre : la concurrence des voies fluviales. Le Reich, une fois de plus, a préparé le chemin ; il a réuni dans une seule main l'administration des chemins de fer et celle des transports par eau. Tous deux sont administrés au ministère des Transports du Reich. Il est donc ainsi possible de répartir à la navigation fluviale les marchandises qu'elle est le mieux à même de transporter. Des denrées inaltérables comme le charbon, le sable, les minerais, les métaux, les huiles minérales et le pétrole, les engrains, les matériaux de construction de tous genres, le blé, le



Le transfert des wagons directs dans le trafic européen. Pour circuler sur un réseau des compagnies étrangères, un wagon doit remplir toute une série de conditions nécessaires à la sécurité. (1) La voie doit avoir la même largeur. (2) Le profil doit être strictement observé. (3) Les tampons doivent se trouver à la hauteur prescrite, sinon les voitures montent les unes sur les autres quand on freine avec force ou s'il se produit un choc. (4) L'attelage doit correspondre aux normes internationales. (5) Le chauffage doit être conçu selon un modèle standard. (6) Les freins doivent être d'une construction analogue et produire le même effet. (7) Les inscriptions des voitures doivent être conformes aux accords européens. (8) De même la distance d'axe en axe et le poids par essieu, c'est-à-dire la distance qui sépare les roues d'une même voiture pour que les wagons puissent prendre les courbes sans difficulté, et le poids des wagons doivent être conformes aux caractéristiques déterminées. (9) Pour terminer, les ponts volants établis entre les wagons et les soufflets correspondant doivent être construits de telle sorte qu'ils permettent, dans tous les trains européens, de passer facilement d'une voiture à une autre.

davaient préalablement se mettre d'accord sur l'horaire des trains. Ainsi naquit la première conférence internationale des horaires, à Munich, en 1871. Depuis lors, deux fois par an, les administrateurs de presque toutes les compagnies d'Europe tiennent une conférence, fixant les heures de départ des convois intereuropéens. Depuis quelques années, les compagnies de navigation, maritimes ou aériennes, la Compagnie internationale des wagons-lits, la Compagnie des wagons-restaurants y sont également représentées. Les conférences européennes pour l'emploi des wagons réglaient les parcours des voitures dans le domaine international et fixaient, en Europe, un plan de répartition des wagons pour les grands axes sillonnant le continent.

Il est bien évident que le transport européen s'occupait de plus en plus de l'amélioration du transit des marchandises. Mais ce fut seulement en 1927, à Budapest, que se tint la première conférence européenne pour les trains

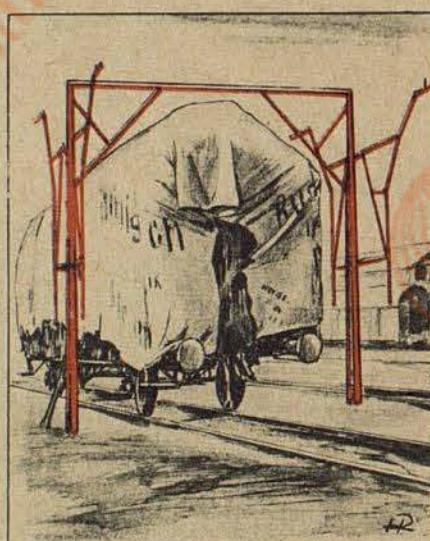
autres pays européens, appartenant à des compagnies privées, et ils n'ont pas participé à l'établissement des accords. Une seule fois, une compagnie de chemin de fer anglaise a cherché à prendre part à une conférence sur le trafic européen, celle qui se tint à Brunswick, en 1880. Son représentant demanda que le prochain congrès eût lieu à Londres. Cette proposition fut rejetée à l'unanimité et aucune des conférences européennes relatives au chemin de fer n'eut jamais lieu sur l'île britannique.

Le transport européen de l'avenir

Le Reich est au cœur de l'Europe. Il est au carrefour de l'Est et de l'Ouest, du Nord et du Sud. Aux premiers temps des chemins de fer, l'Allemagne pouvait se targuer de posséder les plus longues lignes de tout le continent, et la plupart des progrès techniques, la plupart des améliorations dans le domaine administratif ont été, en premier lieu, adoptés et préconisés par les che-

richesses agricoles inépuisables, les sources de pétrole, leurs productions de minerais, rejoindront le réseau européen. Il n'y a qu'un pas des Balkans aux pays du Levant, et l'Asie Mineure sera plus près de la jeune Europe. La Méditerranée, sous la domination des puissances européennes, et non plus apanage exclusif du gouvernement anglais, fait partie de cette nouvelle Europe ; et la Méditerranée, c'est la porte de l'Afrique.

Il y aura lieu d'envisager également de nouvelles relations avec les pays



Le profil des voitures européennes. Pour les wagons destinés au transport des voyageurs, de bagages ou de marchandises, le profil est déterminé dès la construction, mais pour les fourgons découverts, une partie du chargement peut dépasser le gabarit. Afin d'empêcher qu'une faute d'attention ne mette en péril la marche d'un convoi ou le chargement, le gabarit du profil a été reproduit dans les grandes gares de marchandise, lorsqu'il a satisfait aux conditions à observer, un wagon peut poursuivre son voyage à travers l'Europe.

sucré; d'autres marchandises périssables comme les pommes de terre, la betterave, les légumes, les fruits, les poissons, les farines, seront, à l'avenir, réservés aux transports rapides par voie de terre.

Exammons l'Europe sous cet angle des communications fluviales. Presque tous les cours d'eau se dirigent du sud au nord et les canaux, à l'exception du canal Kaiser-Wilhelm et du canal Mittelland, suivent la même direction. Les canaux du Rhin au Danube, de l'Oder au Danube permettraient la liaison par eau de la mer du Nord et de la Baltique à la mer Noire. Ils réuniraient la Hollande et ses ports d'outremer au Proche-Orient, la Scandinavie à la Turquie. Nord et Sud sont les pôles opposés de ces échanges de marchandises les plus diverses; ils permettent le trafic des trésors naturels, nés de climats heureux, et la production laborieuse des sores ouvriers des régions moins favorisées. Les bateaux citerne, remplis d'huile, les chalands, aux cales regorgeant de blé, remonteront le cours du Danube pour apporter à l'Européen du Nord sa nourriture et celle de ses machines; des camions, des tracteurs, des charrues mécaniques descendront à leur tour le grand fleuve pour mettre à la disposition des agriculteurs du Sud-Est toutes les facilités qu'a créées la technique moderne. Vienne sera le grand port de transit entre Sud-Est et Nord-Est, la « plaque tournante fluviale » entre les Balkans, le Reich, la mer Noire, la mer du Nord et l'Atlantique.

Mais pour les marchandises de choix, celles qui doivent emprunter les routes les plus rapides, on aura recours aux transports par avions-chemins de fer ou express qui, créés en 1927 par l'administration des chemins de fer allemands, ont donné la possibilité d'un transport direct sur des distances considérables en organisant la liaison entre la voie ferrée et la voie aérienne.

Trains de luxe pour la nouvelle Europe!

Et les trains de luxe?... On en comptait à peine une demi-douzaine. Il y a d'abord le « Nord-Express » reliant Paris à Moscou, par Ostende et Varsovie. Il y avait aussi l'« Orient-Express », la ligne de luxe, qui reliait la Manche aux stations balnéaires de Bohème et les capitales balkaniques à Paris. Le troisième de ces trains de luxe était destiné au transport des voyageurs choyés, des ploutocrates qui, de Londres à travers la France, allaient à Innsbruck, à Salzbourg et à Vienne. Le « Simplon-Orient-Express », lui, tissait les fils qui, d'Angleterre, s'étendaient aux Balkans, à Athènes et jusqu'au Bosphore. Le « Rome-Express » transportait les reines anglaises en Italie, ce pays des merveilles; et quelques autres trains de luxe roulaient des ports de la Manche à la Riviera et à l'Engadine ou dans l'Oberland bernois.

Tous ces grands « hôtels roulants », équipés par la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens, ne circulaient que sur des lignes desservant des lieux de plaisir. Bien entendu, il n'y avait qu'une première et une seconde classe. On payait un supplément considérable.

En 1916, pendant la Grande Guerre, fut fondé la Mitropa, la Société anonyme des wagons-lits et wagons-restaurants d'Europe centrale, qui mit ses voitures au service des réseaux allemand et autrichien-hongrois, jadis desservis, à quelques exceptions près, par la Compagnie des W.L. On renonça sciemment aux trains de luxe selon le goût des aristocrates anglais. Par contre, on travailla au développement



La solution de demain : le train aérodynamique! Depuis le printemps 1935, sur le territoire du Reich, on a mis en circulation plusieurs trains aérodynamiques à vapeur, les plus rapides de l'Europe. La pression de la chaudière est poussée à vingt atmosphères. Les trois cylindres de la locomotive déterminent chacun une vitesse horaire maximum de 75 kilomètres. La machine tire quatre wagons directs, de construction légère et spéciale, et qui comprennent au total 192 places assises des premières aux troisièmes classes. Le convoi comprend wagon-postal, wagon-bagages, wagon-cuisine et wagon-restaurant. La ligne de la locomotive et des wagons est entièrement aérodynamique. Le train a été employé pour la première fois sur le trajet Berlin-Dresde. Il ne pourra être mis en service pour le trafic européen qu'au moment où les rails de tous les réseaux pourront résister à de telles vitesses.

d'une autre sorte de luxe, le confort, indispensable même à ceux qu'on ne range pas dans la catégorie des ploutocrates. Aussi, la Mitropa crée-t-elle des wagons-couchettes, les wagons-lits de troisième classe, et désormais, dans les rapides, on ne distingue plus beaucoup les différentes catégories de voyageurs. Les besoins réels des usagers l'emportaient; il était secondaire de savoir s'ils pouvaient ou non payer.

Voici le « luxe » que l'Allemagne préfère avant tout : rendre accessible à ses travailleurs tout ce qui, jusqu'ici, avait été réservé à un petit nombre de gens riches. Peu importe s'il s'agit de wagons-couchettes, de trains de plaisir ou des bateaux de la « Force par la Joie » qui transportent les ouvriers allemands à Madère ou

aux fjords de Norvège, des autocars qui sillonnent tout le territoire du Reich, révèlent à la classe laborieuse les beaux du pays.

La « Force par la Joie », c'est un mot d'ordre qui trouvera dans l'Europe nouvelle un écho aux accents joyeux et reconnaissants, car il faudra aux peuples d'Europe beaucoup de force pour construire et assurer l'avenir. Et tous devront s'atteler de bon cœur à la tâche pour qu'elle réussisse et pour que ce grand œuvre fasse une Europe nouvelle, plus grande et plus belle, consciente d'elle-même et ne comptant que sur sa propre énergie... Et l'on verra la joie resplendir sur les mille visages de l'Europe, des vallées encaissées du cercle polaire aux Alpes, des lacs de Finlande aux sept collines de Rome

et au Parthénon, des plages fleuries de la Riviera aux forêts peuplées de rennes des bords de la Baltique, des paisibles canaux de Hollande aux splendides hôtels de ville de Belgique, des champs de roses de Bulgarie aux stations balnéaires de l'Adriatique, des vignobles d'Espagne et du Portugal au paradis des sports d'hiver de la Bohême et des Carpates...

Qu'elle sera grande, belle et riche, notre nouvelle Europe, que silloneront les trains de luxe, nouveau style, animés d'un nouvel esprit caractéristique des temps nouveaux! Et cette nouvelle patrie toute neuve fera la joie de l'Européen, fier d'elle parce qu'elle sera plus grande et plus belle. Europe!... Ludwig Kapeller



Un canot modernisé. Un spécialiste, constructeur de bateaux, «retape» sa vieille embarcation. Il peut maintenant prendre part aux régates en espérant le succès. Il faudra encore bien du travail et beaucoup d'application avant que la proue puisse, de nouveau, glisser sur les eaux



Voilà la souplesse qu'acquerront un jour barques et constructeurs. Pour le moment, à l'école professionnelle, à l'Instituto Politecnico de Mexico, quelques Indiens apprennent à bâtir de nouvelles embarcations. Leur art aura vite fait de se répandre dans le pays tout entier



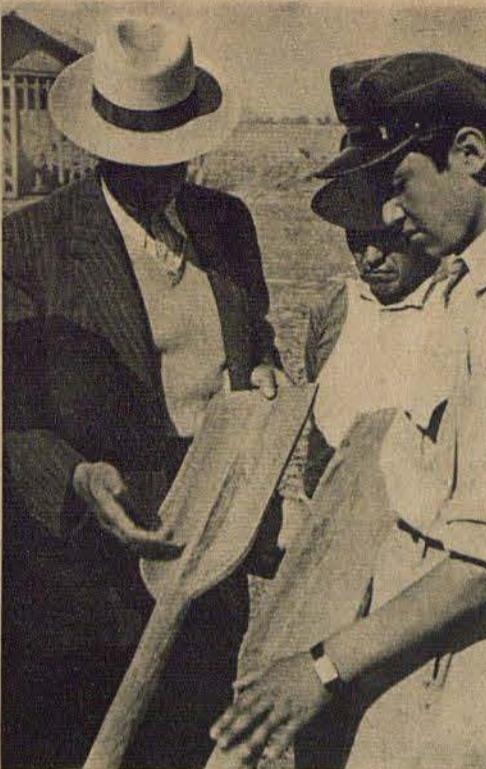
Des régates à deux mille mètres d'altitude! C'est une chose qu'on n'avait jamais vue au lac de Patzcuaro. Vingt tribus indiennes différentes y ont pris part et quatre-vingt-dix-huit canots luttaien pour emporter le trophée

Don Peralta apprend aux Indiens à pêcher

ON se demande pourquoi José Peralta, de Mexico-City, a dû apprendre aux Indiens de Xoxemilco, et autres lieux du Mexique, à pêcher comme il se doit sur le lac de Patzcuaro. Ces indigènes sont pourtant, depuis les temps les plus reculés, des pêcheurs innés. Ils vivent de la pêche, tout comme leurs ancêtres. Ne savent-ils pas ramer et prendre le poisson comme des dieux? Sans doute, mais pas tout à fait comme des dieux, si non le gouvernement mexicain n'aurait pas manifesté son étonnement en constatant que ces tribus indiennes, habitant près de lacs poissonneux, vivaient

cependant dans une pauvreté misérable. A quoi cela tenait-il? Leurs bateaux étaient trop lourds, ils ignoraient les mœurs des poissons et leurs engins s'avéraient notamment insuffisants. Mais les Indiens se méfient de toutes les nouveautés. Il faut, pour les persuader, leur donner des preuves, leur permettre de faire des comparaisons. Il s'agissait de trouver un procédé qui eût plus d'effet que lois et décrets.

On dépêcha donc près d'eux l'inspecteur José Peralta. Il était muni de quelques bateaux d'un modèle récent et de nouveaux instruments de pêche. Don José apprit aux indigènes à con-



Ramer est tout un art. Les rames doivent être légères et bien en mains, et l'attaque de l'eau doit se faire avec souplesse

Clichés: Edith Boeck

struire des bateaux plus pratiques et plus souples que leurs vieux canots; mais ce n'était pas tout. Il enseigna aux Indiens une nouvelle manière de pêcher et de ramer et leur dévoila les sports nautiques modernes. Des concours entre différents types d'embarcations démontrèrent la valeur des innovations et susciteront l'émulation des pêcheurs. Les Indiens orienteront leurs efforts dans une nouvelle voie susceptible d'améliorer leurs conditions de vie.

La lumière artificielle

incommode fréquemment l'œil humain. Elle est cause de fatigue prématuée. Si vous en souffrez, portez les verres URO-PUNKTAL qui filtrent les rayons infra-rouges de la lumière des lampes et la rendent semblable à celle du soleil. Ils auront sur votre vue un effet bienfaisant. Leur légère teinte verte passe inaperçue. Vous pouvez les porter le jour; vous les porterez toujours.

ZEISS
Uro-Dunktal

Rend agréable la lumière artificielle

CARL ZEISS JENA

Signal



Jeune
Esthonienne
dans le pittoresque
costume
national

Cliché Bernd Lohse