

F N° 10

2^{me} NUMERO MAI 1941

Belgique 2 fr. / Bohême-Moravie 2.50 Kr. / Bulgarie 8 leva / Danemark 50 ore / Alsace-Lorraine 25 Pl. / Finlande 4.50 mk / France 4 fr. / Grèce 11 drachmes / Italie 2 lire / Luxembourg 25 Pf.
Norvège 45 ore / Pays-Bas 20 cents / Portugal 2.50 esc. / Roumanie 16 lei / Suède 53 ore / Suisse 45 centimes / Slovaquie 2.50 cour. / Espagne 1.50 pes. / Turquie 12 kurus / Hongrie 36 fillér

Signal



Le
Lieutenant-Général
Rommel,
commandant du corps
allemand en Afrique

Voir notre reportage
illustré dans ce numéro

Schuster de la PK.



la marque de
renommée mondiale
synonyme
de qualité



CAMERAS · FILMS
PLAQUES · PAPIERS

Confidentiel

Rapport de la Cinquième Colonne



Notre envoyé spécial de la Cinquième Colonne qui opère en Angleterre a effectivement réussi, une fois de plus, à épier les deux revenants anglais dont on sait les incartades. Seulement, voilà, tout porte à supposer qu'il s'agit cette fois du dernier rapport de ce genre

Avec les signes d'un morne accablement, le vieux et le jeune revenants arpentent, en plein jour, les rues de Londres. Finalement, Gloucester junior se risque à demander: — Dites, sied-il bien à deux revenants qui se respectent d'errer de jour dans les rues de notre bonne ville?



Douglas senior: — Regarde autour de toi; la Grande-Bretagne est tout ce que qu'il y a de plus spectral. Nous ne saurions attirer l'attention.

Gloucester junior: — Mais enfin, qu'est-ce que nous fabriquons encore ici?

Douglas senior: — Tu as raison, filons aux colonies, ou aux Etats-Unis.

Gloucester junior: — De grand cœur, à condition d'y arriver sain et sauf.

Douglas senior: — Du calme, mon ami. L'essentiel, ne l'oublie pas, c'est que tu es non seulement un revenant, mais un revenant anglais.





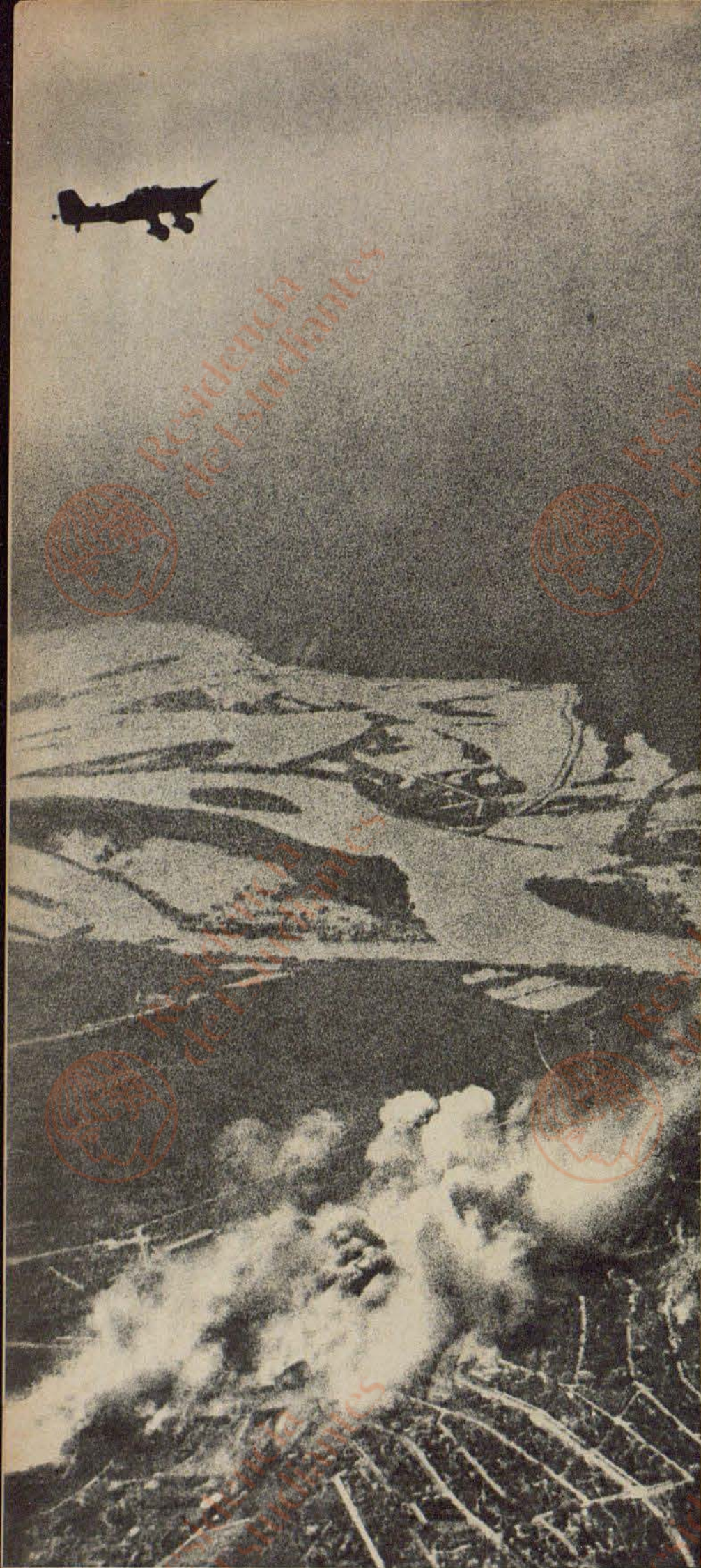
En Bulgarie : Des soldats allemands ont assisté à une danse régionale de Bulgarie des plus caractéristiques. Maintenant, une petite ronde avec une belle du pays. La Bulgarie n'est pas seulement restée fidèle à l'ancienne fraternité d'armes, elle a aussi compris le signe des temps... elle s'est jointe au front des Puissances qui reconstruisent l'Europe

Deux pays balkaniques ont pris leur décision



En Yougoslavie : Des manifestants qui demandent leur propre malheur. L'argent anglais et les excitateurs anglais ont poussé la Yougoslavie au suicide, quelques jours après la signature, à Vienne, par les rares hommes d'Etat raisonnables de Yougoslavie, de l'adhésion de leur pays au Pacte Tripartite. On espère encore, à Berlin, que la raison va revenir; mais l'Angleterre et les Etats-Unis ont déjà trop bien mis la main sur la chair à canon pour « leur » guerre. Depuis longtemps, des troupes britanniques sont stationnées en Grèce; en Yougoslavie on attend d'heure en heure et on exige leur entrée. Il n'y a qu'une réponse à cette menace : les armes!





La Yougoslavie prend pour la première fois contact avec l'armée du Grand Reich; le 6 avril 1941, au matin, des Stukas au-dessus de la forteresse de Belgrade immédiatement après la publication du mémorandum allemand concernant l'attitude hostile à l'Allemagne des usurpateurs de Belgrade, des escadres de Stukas attaquent les objectifs militaires de la capitale yougoslave. Des bombes de tous calibres pleuvent sans cesse sur les aérodromes, sur les gares, sur les casernes et sur les usines d'armement; et déjà, d'innombrables colonnes de fumée s'élèvent de ces points, annonçant loin dans le pays l'effet destructeur des attaques. Trois fois en 24 heures, machines et bombes s'abattent en hurlant sur la ville... La force combattive et le moral de l'adversaire se brisent comme du verre...

...et Belgrade a échoué sept jours après



A la même heure...

...une grêle de bombes bien lancées des Stukas tombent
sur les ouvrages fortifiés aux frontières de Yougoslavie et de Grèce

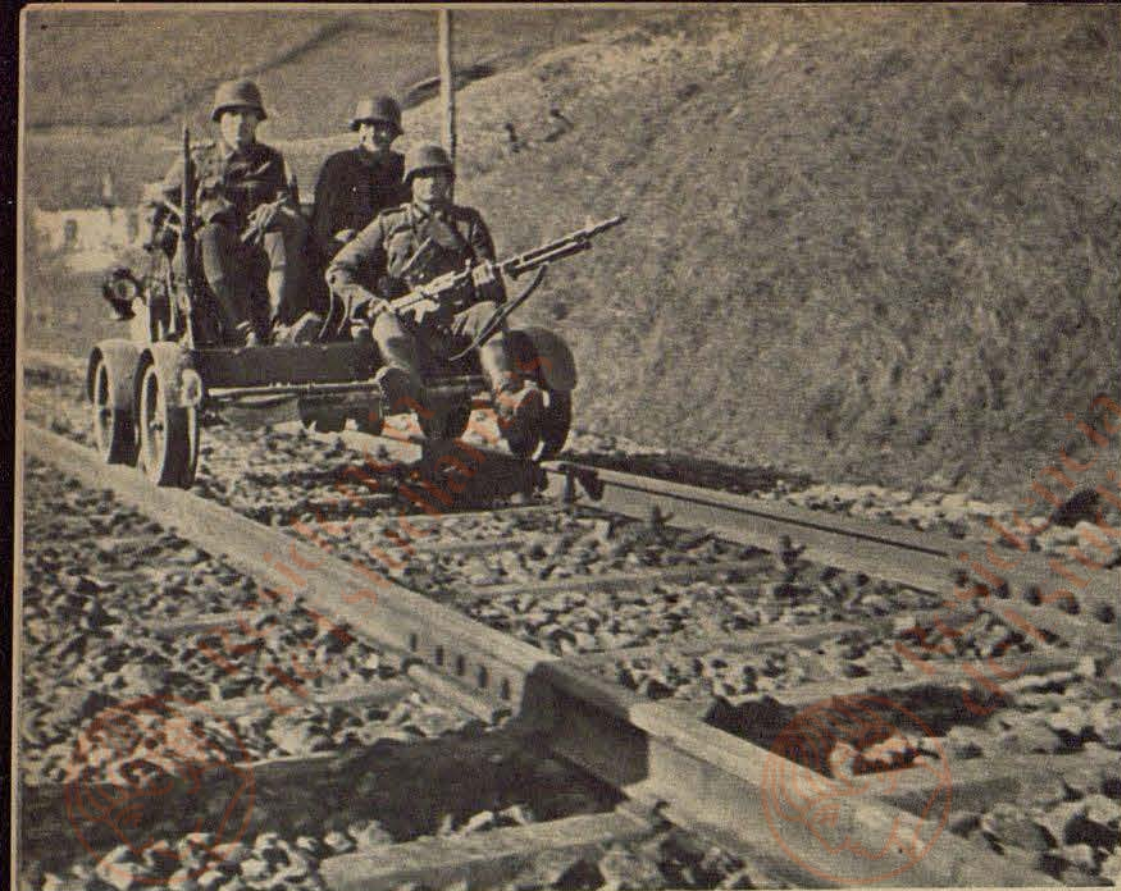
De gigantesques colonnes de fumée surgissent subitement sur les collines. Ce que le coup
portant en plein n'arrive pas à détruire est écrasé par l'immense pression de l'explosion



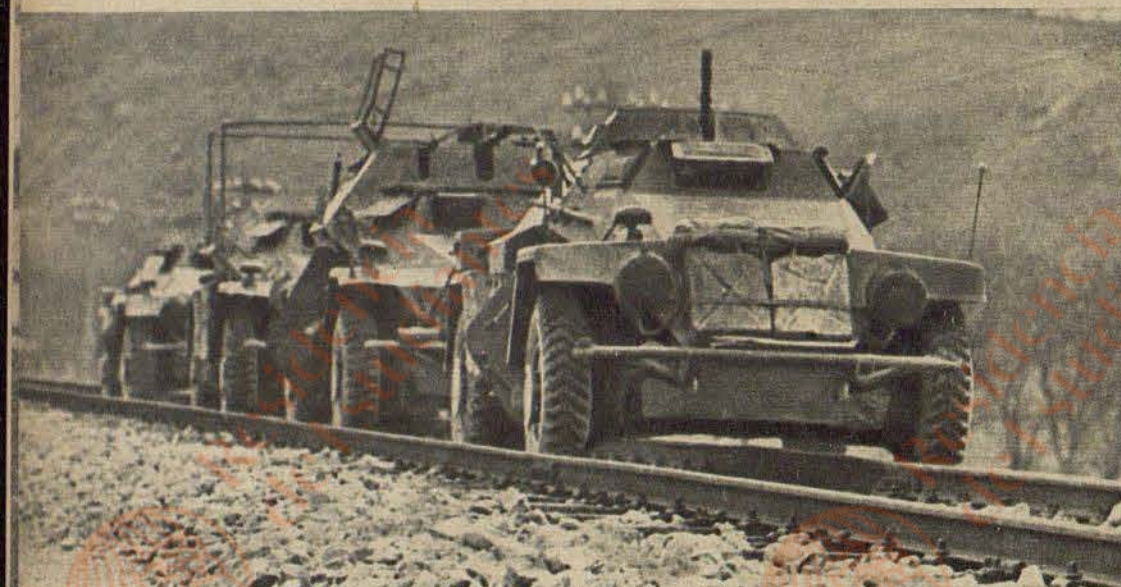
Quelques centaines de mètres à l'avant : les premières sections d'assaut de l'armée allemande

La nuit vient de finir, aux premières lueurs de l'aurore, elles se sont fauflées sans bruit jusqu'à leur objectif. Ce sont des chasseurs alpins, qui furent à Narvik. Maintenant, ils sont prêts à l'assaut et sourient aux Stukas rejoignant leurs bases. Dès que la dernière chaîne a déchargé son fardeau, commence le travail de la première vague d'assaut. Elle sera suivie d'une seconde (photo en bas), dont les hommes, un peu plus en arrière, assistent au spectacle de l'attaque des Stukas





Et alors, la route du sud est libre
Un wagon de contrôle des chemins de fer a été saisi. Une troupe d'éclaireurs l'utilise pour descendre dans une des vallées yougoslaves

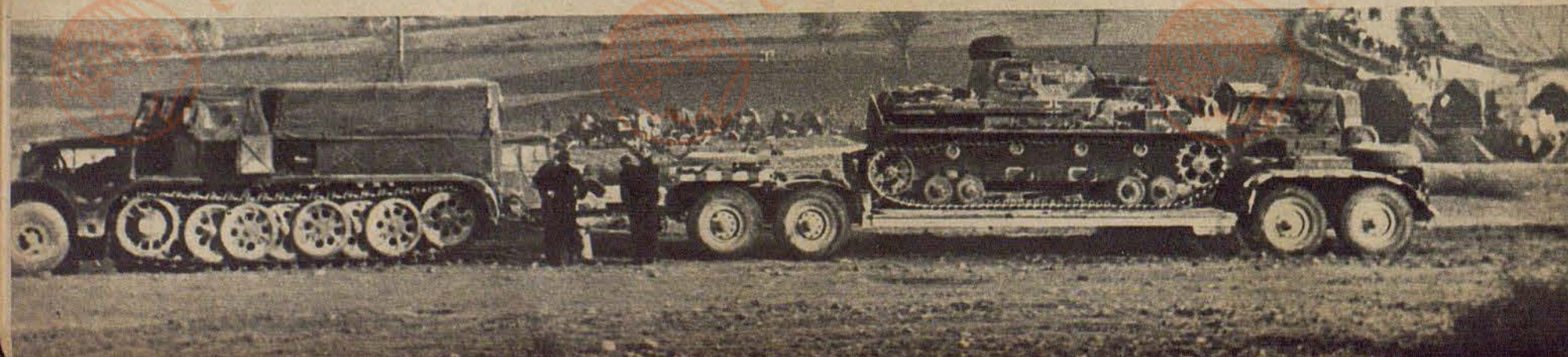


Les plus rapides parmi les rapides sont là
Des voitures de reconnaissance blindées s'avancent entre les rails et protègent un pont contre les tentatives de dynamitage de l'adversaire



Un exemple des extrêmes difficultés du terrain que les troupes ont dû vaincre avant d'atteindre l'ennemi

Du caoutchouc au lieu de fer. A l'aide de radeaux, les sapeurs ont construit un ponton provisoire à la place d'un pont détruit sur la Drave. Dix minutes plus tard, la progression continue. — Photo ci-dessous : Il se laisse porter. Un tracteur de chars « porte » le tank lourd jusqu'à la position de départ pour l'attaque





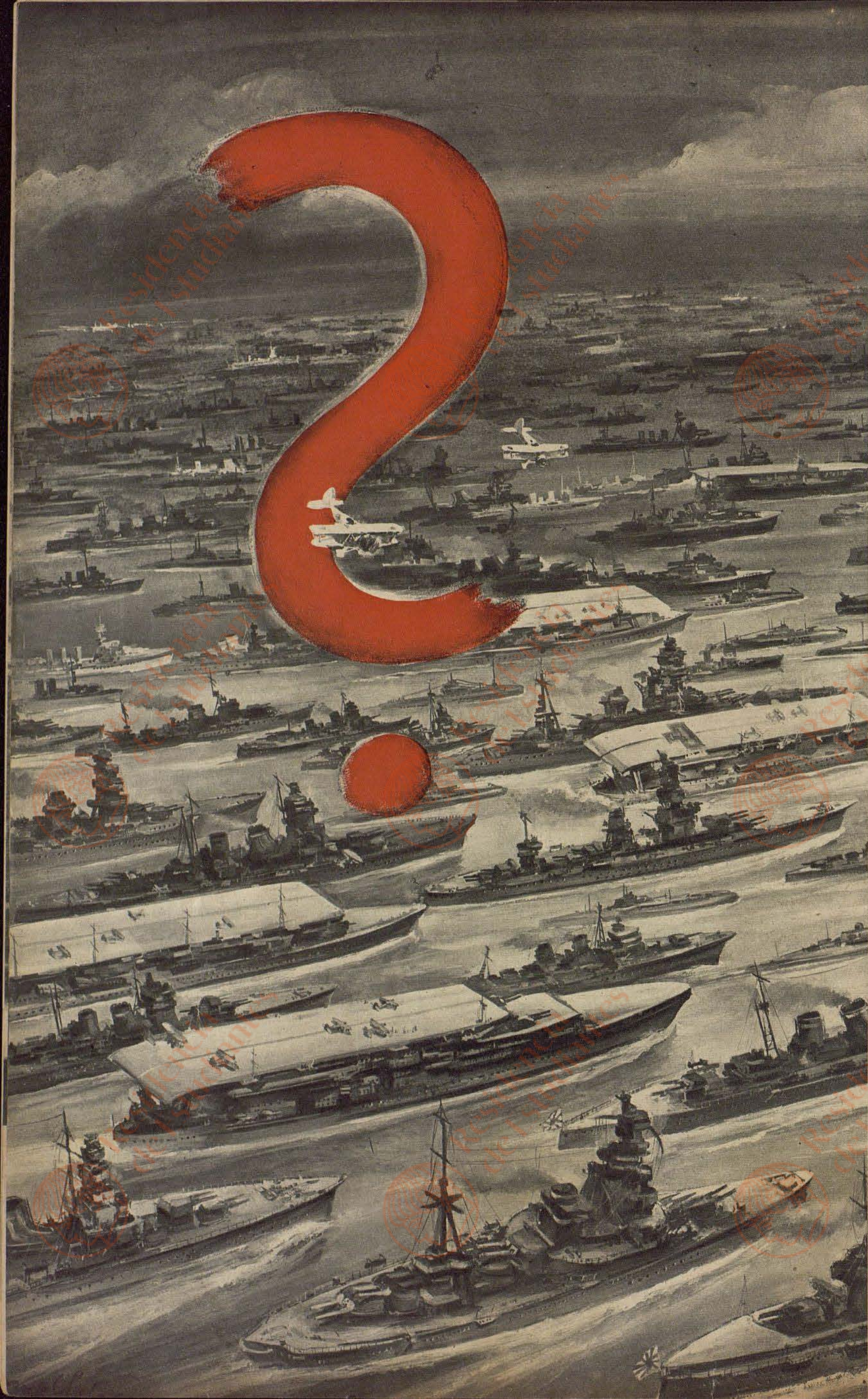
Une capitulation sans conditions. Malgré le temps défavorable et les extrêmes difficultés du terrain, la vigoureuse résistance de l'armée yougoslave s'écroula en un rien de temps. Une capitulation sans conditions et la fin d'un Etat. voilà les fruits d'une politique anglophile et europhobe

En douze jours...

cl. A. Grimm de la PK.

Pourvu de canon et de caméra. Comme en Pologne, en Norvège, en Belgique, en Hollande et en France, comme au-dessus de l'Angleterre et de l'Afrique, les hommes de la PK (compagnie de propagande) étalent aux premières lignes dans les Balkans. L'un, dans la voiture blindée à côté du canon a fait passer l'objectif de sa caméra par un créneau et est allé jusqu'à Belgrade. Nous publierons ses photos dans le prochain numéro





Le facteur décisif

dans le Pacifique, est celui de la marine de guerre japonaise. Selon toutes probabilités, cette marine est la plus moderne du monde. Déjà en 1936, le Japon possédait : 10 vaisseaux de ligne modernes, 10 navires porte-avions, 166 croiseurs, destroyers, torpilleurs, 69 croiseurs, sous-marins et autres sous-marins, et un grand nombre de bâtiments auxiliaires de tous genres. Depuis lors, — surtout depuis que le Japon s'est allié à l'accord naval de Londres — il a sans discontinuer travaillé à augmenter les effectifs de sa flotte. Ses derrières étant assurés par des relations cordiales avec Berlin et Rome et le pacte d'amitié avec Moscou, le Japon peut désormais faire face à toutes les éventualités dans les eaux d'Extrême-Orient

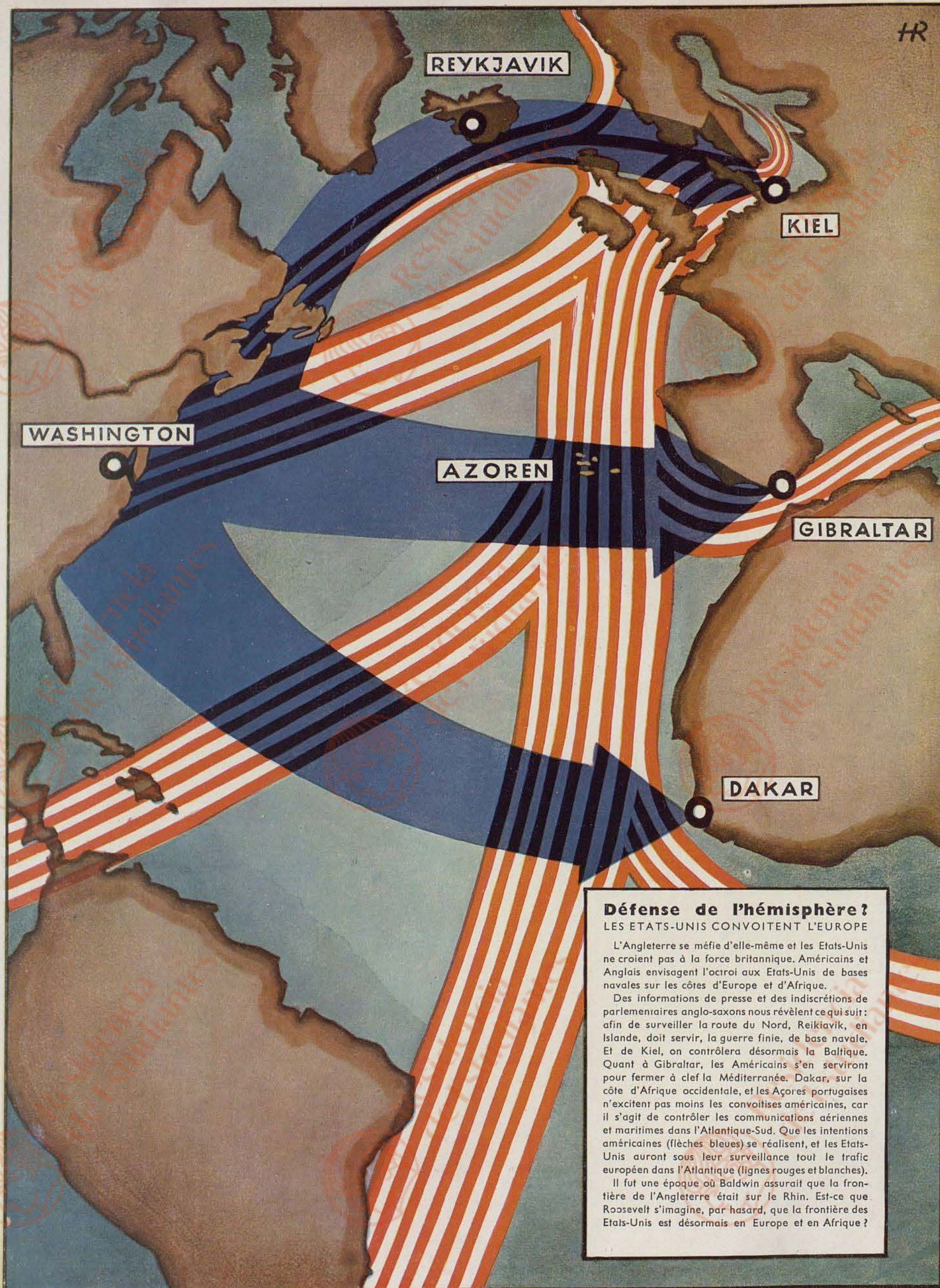
Dessin : Hans Liska



L'Océan des grandes décisions

Une carte inédite de l'océan Pacifique: ce qui frappe au premier abord, c'est que l'ouest et l'est, au lieu d'être à gauche et à droite, sont respectivement en bas et en haut. Cette carte permet de mieux voir la position offensive de l'Amérique. Les limites de la zone d'influence américaine (figurées en violet) partent du continent et s'étirent vers le port de guerre de San-Diégó, en Californie (1), et vers le canal de Panama (2), lequel permet un passage très rapide de la flotte d'un océan dans l'autre, atteignent une ligne qui va des îles Aléoutiennes (3) et des îles Hawaï (4) jusqu'aux Samoa (10)

sans s'arrêter au milieu du Pacifique. A partir des Hawaï, une chaîne de bases navales avance dans les eaux japonaises (en jaune), part des îles Hawaï, contourne les îles Midway (5), Wake (6) et Guam (7), passe par les Philippines (8) et aboutit à Singapour. Au sud, se situent les Indes néerlandaises, régions particulièrement riches (en vert) et qui fournissent du pétrole au Japon. D'autres lignes américaines partent des Samoa et s'enfoncent au plus profond de la zone d'influence britannique (en rouge), en s'orientant vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Il suffit de comparer la zone d'influence japonaise à la zone américaine, l'une étroitement liée à la métropole et l'autre excentrique au possible, pour savoir si, dans le Pacifique, la position japonaise est la plus vulnérable, ou si c'est la position américaine.



Défense de l'hémisphère?

LES ETATS-UNIS CONVOIENT L'EUROPE

L'Angleterre se méfie d'elle-même et les Etats-Unis ne croient pas à la force britannique. Américains et Anglais envisagent l'octroi aux Etats-Unis de bases navales sur les côtes d'Europe et d'Afrique.

Des informations de presse et des indiscretions de parlementaires anglo-saxons nous révèlent ce qui suit: afin de surveiller la route du Nord, Reikiavik, en Islande, doit servir, la guerre finie, de base navale. Et de Kiel, on contrôlera désormais la Baltique. Quant à Gibraltar, les Américains s'en serviront pour fermer à clef la Méditerranée. Dakar, sur la côte d'Afrique occidentale, et les Açores portugaises n'excitent pas moins les convoitises américaines, car il s'agit de contrôler les communications aériennes et maritimes dans l'Atlantique-Sud. Que les intentions américaines (flèches bleues) se réalisent, et les Etats-Unis auront sous leur surveillance tout le trafic européen dans l'Atlantique (lignes rouges et blanches).

Il fut une époque où Baldwin assurait que la frontière de l'Angleterre était sur le Rhin. Est-ce que Roosevelt s'imagine, par hasard, que la frontière des Etats-Unis est désormais en Europe et en Afrique?

La bataille de l'Atlantique continue



Epaves de la bataille de l'Atlantique. Pour ses importations, l'Angleterre ne peut compter que sur les pays d'outre-océan, sur les Etats-Unis en premier lieu. Mais la route de l'océan est longue, un paquebot met 5 jours à la franchir, un cargo rapide 9, et les convois au moins 12. Les forces navales et aériennes allemandes contrôlent l'Atlantique de jour et de nuit. De nombreux cargos ont cessé d'atteindre la côte de la Grande-Bretagne, pareils en cela à ce vapeur brisé en deux par une bombe, qui a été rejeté sur la côte

La bataille de l'Atlantique, c'est cela : Vaisseaux de ligne, croiseurs et destroyers ont pour mission de protéger les convois anglais, mais les coups de l'aviation allemande n'en portent pas moins pour cela. Une bombe de Stuka vient d'atteindre ce vapeur, au beau milieu d'un convoi. Un nuage noir s'échappe verticalement du navire qui coule. Chacun de ces vapeurs représente pour la Grande-Bretagne une perte de

5.000 T

Voici deux exemples entre bien d'autres :

Pour se faire une idée de ce que la Grande-Bretagne a perdu jusqu'ici en tonnage (propre ou à son service), il n'y a qu'à se reporter aux données sobres des communiqués allemands. La bataille de l'Atlantique n'en était pas encore à son début que les pertes britanniques s'avéraient déjà immenses. Depuis le commencement de la guerre jusqu'à octobre 1940 inclus, en quatorze mois par conséquent, les forces allemandes ont coulé.....

7.162.200 T

A ce résultat ont contribué en grande partie des unités de l'aviation. En dépit d'autres tâches, nombreuses, qui leur incombèrent au cours des campagnes de Pologne, de Norvège, de l'Ouest et à l'assaut de buts militaires d'importance en Grande-Bretagne, les avions de combat allemands détruisirent, pour leur part, durant cette même période qui va jusqu'à fin octobre 1940 seulement,

1.636.000 T

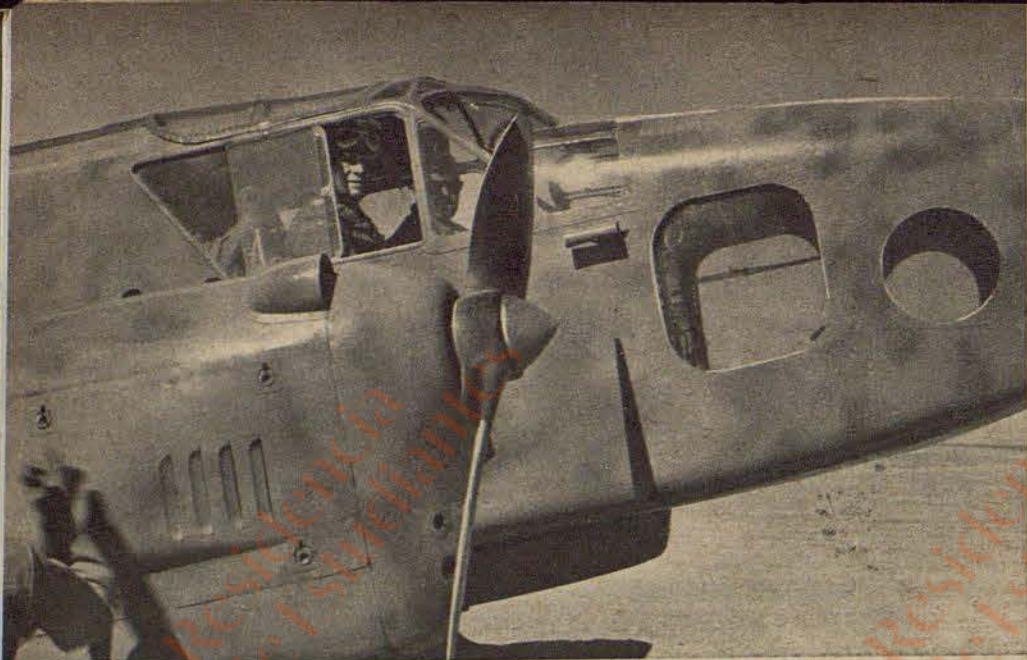
Même pendant les mois d'hiver — en Angleterre on brandissait volontiers le spectre du « Général Hiver » — le nombre des navires anglais coulés n'a pas déchu le moins du monde. En quatre mois, de novembre 1940 à février 1941, l'armée allemande a coulé un total de navires jaugeant

2.037.000 T

La part de l'aviation à ce résultat était fort élevée, qu'on en juge :.....

509.000 T

Tels sont les chiffres, et ils en disent long sur les opérations livrées avant le début de la grande bataille de l'Atlantique qui, depuis mars 1941, est menée avec des forces continuellement accrues contre les lignes vitales de la Grande-Bretagne



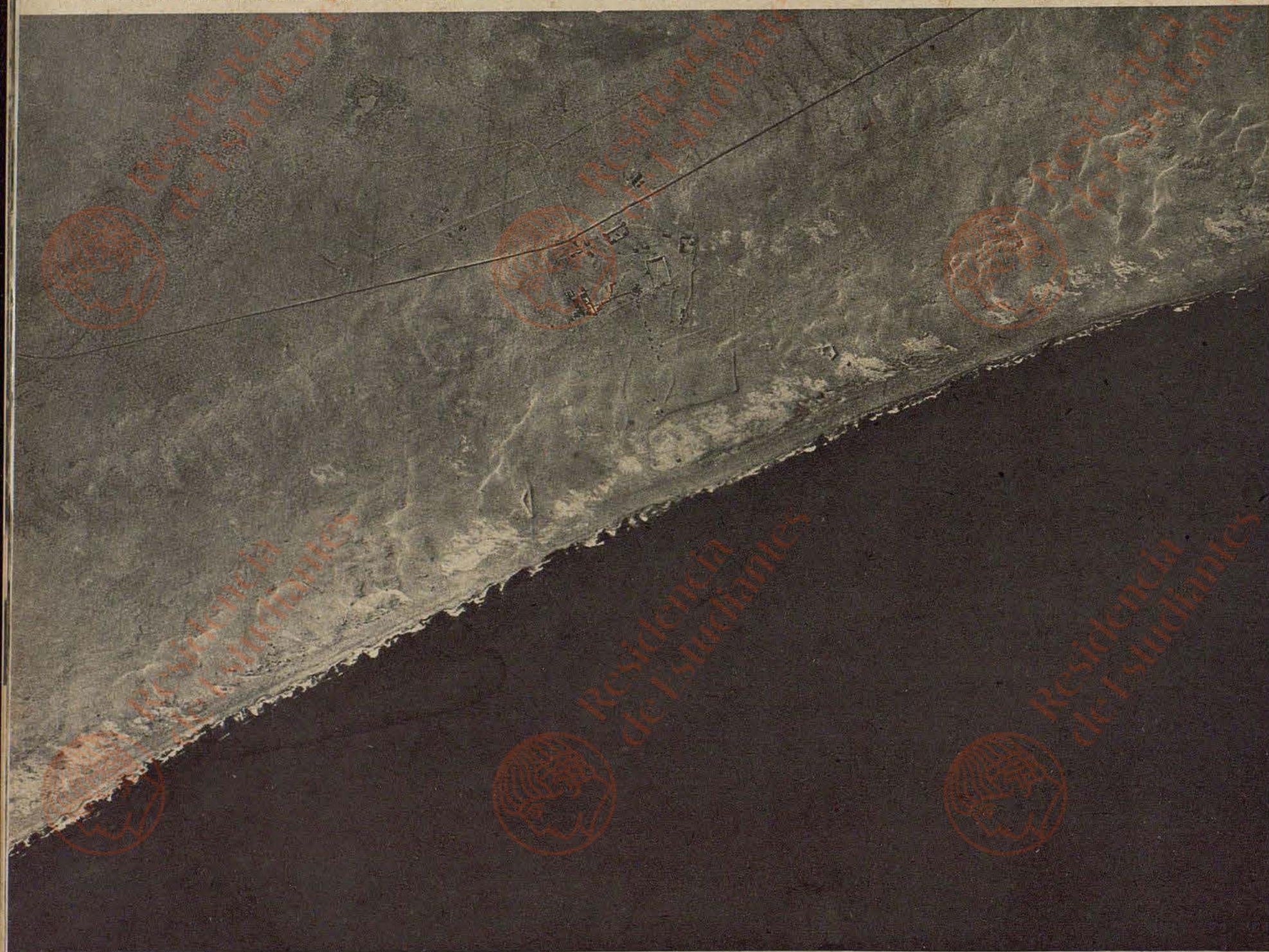
Sous les yeux du général. La bataille du désert place le commandement en chef du corps expéditionnaire en présence de tâches particulièrement difficiles. Le lieutenant-général Rommel est monté dans un avion de reconnaissance; il possède déjà des informations de son état-major, mais tient à se rendre personnellement compte de la situation

Il n'est pas le seul: parti pour la conquête de Tripoli, il tombe aux mains des Allemands. Les Anglais ont évacué la Cyrénaïque aussi précipitamment qu'ils s'étaient enfuis de France et de Belgique. Mais ici comme ailleurs, les tanks allemands les devancèrent. Débouchant du sud et de l'ouest du désert, ils fondirent sur la ligne britannique de repli: maintes unités anglaises, surprises, n'eurent plus qu'à se rendre à leurs vainqueurs

Le soleil, le sable et les Anglais

Photos du combat sur la terre africaine

El Agheila, sur la route qui mène de Tripoli à Bengasi. Sur la via Balbina, la route côtière de 2.000 kilomètres que le maréchal Balbo avait achevée, se situe le fort d'El Agheila, sur la Grande Syrte, limite extrême de l'offensive du général Wavell qui ne s'y maintint que quelques semaines. Dès le premier contact des tanks allemands de reconnaissance avec les avant-postes anglais, on pressentit à El Agheila les décisions qui allaient surgir. Aujourd'hui, le drapeau à la croix gammée flotte sur la tour du fort





Les règlements de la circulation s'imposent aussi au désert. Lentement, les chenilles des lourds chars de combat se frayent un passage dans le sable épais. Le poste, qu'on distingue dans le nuage jaune et qui assigne à chaque tank son point d'arrêt, semble avoir poussé du sol

AFRIQUE: nom magique, et qui séduit les explorateurs, les globe-trotters; Afrique: nom qui rappelle à l'Allemagne qu'elle a un devoir à remplir sur ce continent. Le sol ingrat que Lüderitz et Karl Peters conquièrent pour le Reich de Bismarck s'est métamorphosé, par les soins des fermiers allemands, en une suite de plantations luxuriantes. L'esprit même des Africains allemands d'alors animait le petit nombre de combattants résolus qui prirent part à la Grande Guerre; commandés par le général von Lettow-Vorbeck, ils repoussèrent les spoliateurs anglais. Indomptables jusqu'au bout, ces hommes que rien n'avait pu ébranler, durent amener leur drapeau. Aucun n'a oublié l'Afrique. Ils se firent fermiers sur les lieux mêmes où on les avait expropriés, et nombre d'entre eux, qui connurent les camps de concentration anglais de 1914 à 1918, y sont retournés en 1939.

Aujourd'hui, vingt-trois ans après, le drapeau allemand réintègre le sol africain. Il flotte sur l'armée la plus moderne du monde entier, et l'esprit qui le guide est celui-là même auquel l'Europe devra sa réorganisation. Cependant que l'héroïsme de la courageuse légion de Lettow-Vorbeck a déjà toutes les apparences d'une épopée romantique, les lourds tanks du jeune corps allemand d'Afrique progressent de victoire en victoire. Mais les deux troupes ont poursuivi le même idéal: assurer au peuple allemand son espace vital.

Où sont les Anglais? Dans les espaces infinis du désert, un poste avancé a pris position. L'œil à la lunette, le doigt sur la détente, le coffre de munitions à proximité, les hommes de la petite troupe attendent de pied ferme l'adversaire qui peut surgir à tout moment d'une dépression du terrain





La caravane de 1941: de l'eau potable sur les camions. Une troupe ne saurait se battre sans munitions et pas davantage avec le gosier sec. Un ravitaillement bien compris, c'est la moitié du succès; aussi bien, nuit et jour, les colonnes « porteuses d'eau » suivent inlassablement les formations en marche. On est agréablement impressionné par le déploiement des puissants camions



Le lieutenant-général Rommel: au cours de la Campagne de l'Ouest, il commanda la « Division fantôme »; dans le désert africain, il dirige la Légion Allemande d'Afrique. Pour lui, il n'existe qu'une tactique: l'attaque. Ses tanks se frayaient un chemin « en boxant », suivant un mot de lui qui a fait fortune. Ainsi atteignirent-ils à toute vitesse la Manche en verrouillant les portes de sortie aux troupes anglo-françaises d'Artois et de Flandre. Il est précisément l'un de ces généraux allemands que l'ancien généralissime anglais Sir Edmund Ironside se plaisait à considérer comme « trop jeunes ». Il a 49 ans, on le découvre toujours à la pointe avancée de sa troupe, tantôt en avion, tantôt sur un tank; en peu de jours, il a couvert plusieurs centaines de kilomètres âprement disputés au sable du désert... Rien de tel, à tout prendre, que des généraux « trop jeunes » et qui servent si bien l'Allemagne

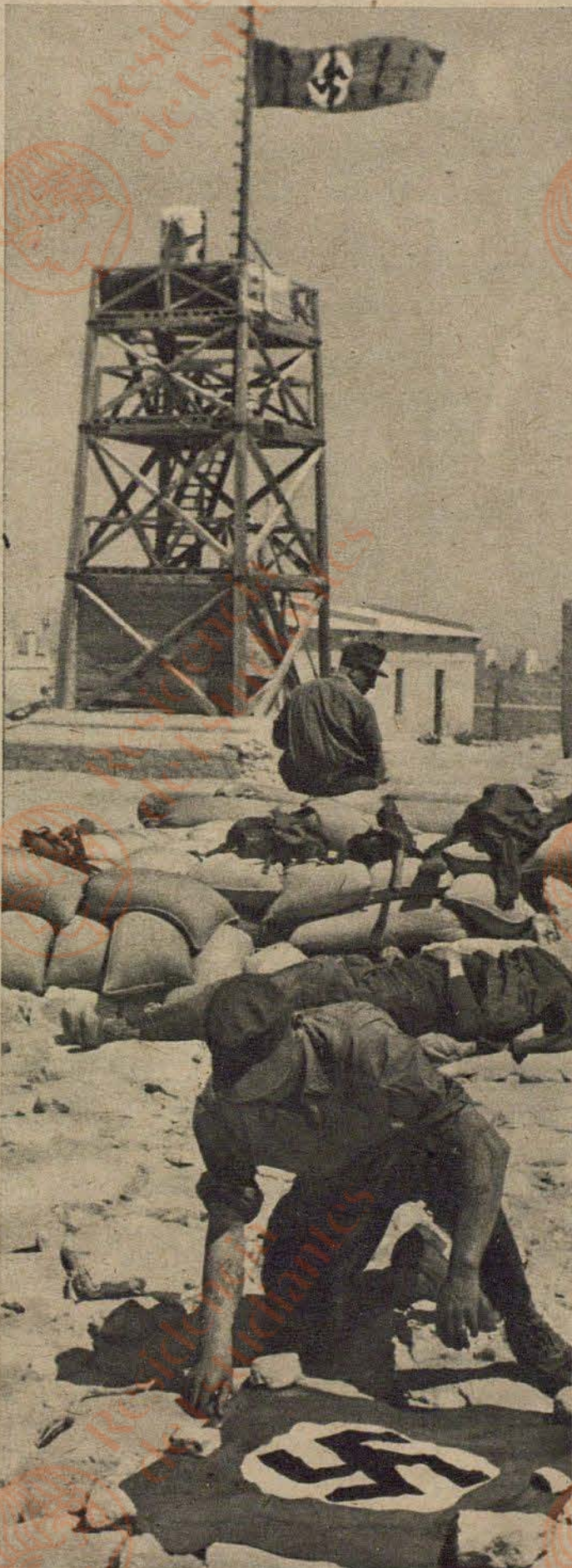
Tempête de sable dans le désert. Il y a des milliers d'années qu'elle souffle selon sa loi propre, ne s'abattant d'habitude que sur les caravanes de chameaux et des squelettes blanchis. Cette fois, les grains de sable brûlant ricochent sur les casques coloniaux des Allemands, sur les plaques blindées des tanks, sur les ailes des avions de combat: la guerre est en marche dans le désert



Les esprits des morts de la Grande Guerre se pressent autour de l'étendard allemand. En plein désert, cependant que l'armée célèbre la mémoire de ses héros, la patrie est présente à chacun de ses fils: «L'Allemagne vivra, même si nous devons mourir pour qu'elle vive». Le mot du poète de 1914 est aussi vrai aujourd'hui que par le passé. Il suffit de le percevoir pour agir en conséquence

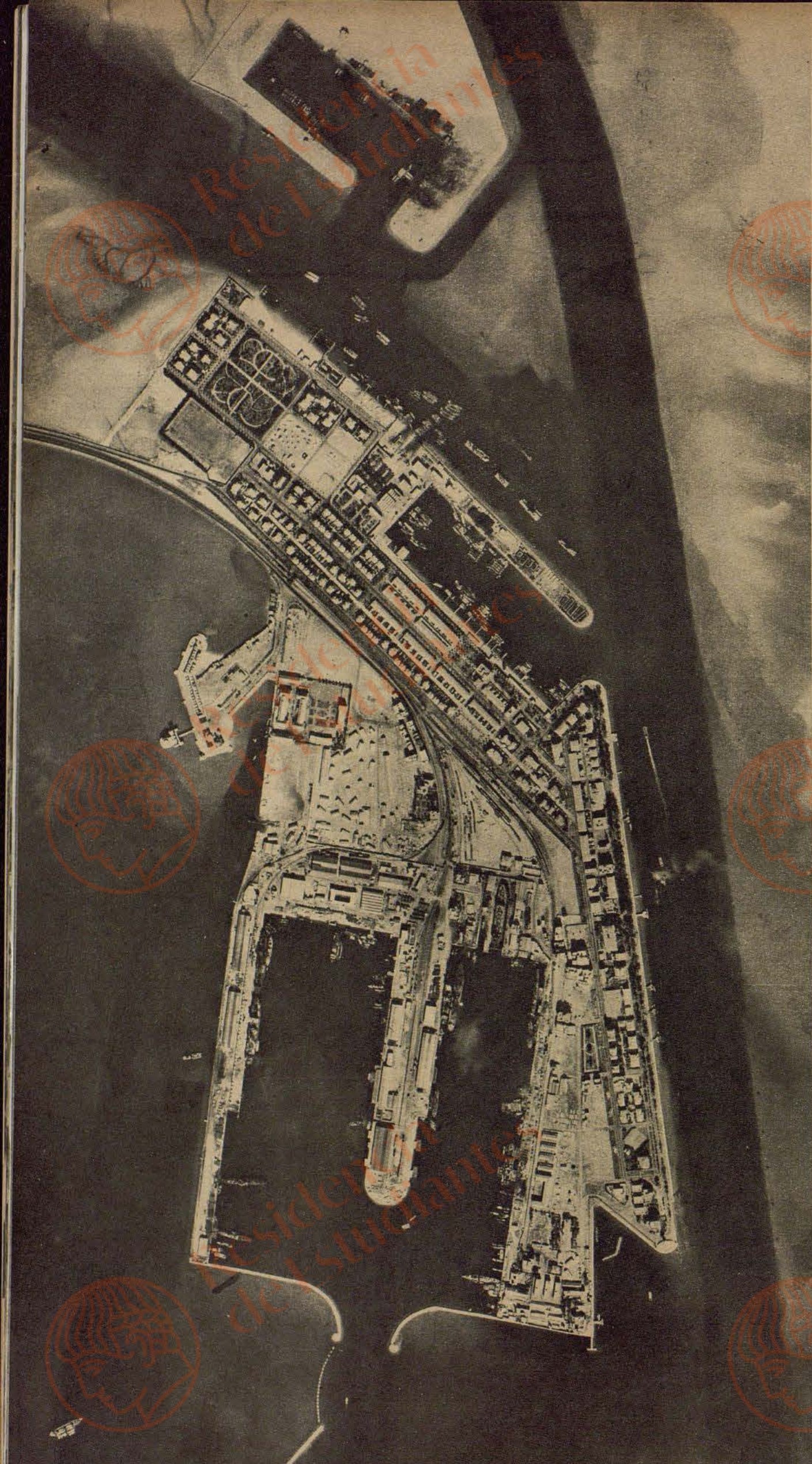


Voici le point où étaient arrivés les Anglais. «El Agheila, 1 kilomètre», lit l'Africain sur la borne. Pour la première fois, des voitures de combat allemandes la passent bruyamment maintenant, devant des tanks anglais anéantis. Peu de temps après, le drapeau est hissé et un second est étendu sur le sol comme signe de reconnaissance pour les aviateurs allemands



Le Canal de Suez: l'artère vitale de l'Angleterre, lui donnant accès à la Méditerranée orientale. Un Français l'a construit, un opéra populaire italien fut écrit à cette occasion, et l'Angleterre tripota avec les actions de la Société d'une façon peu honnête. Parfois, on arriva jusqu'à plus de 200 0/0 pour la taxe de passage. Aujourd'hui, les avions de combat allemands vrombissent au-dessus du canal et portent sur ses rives silencieuses la décision du grand combat

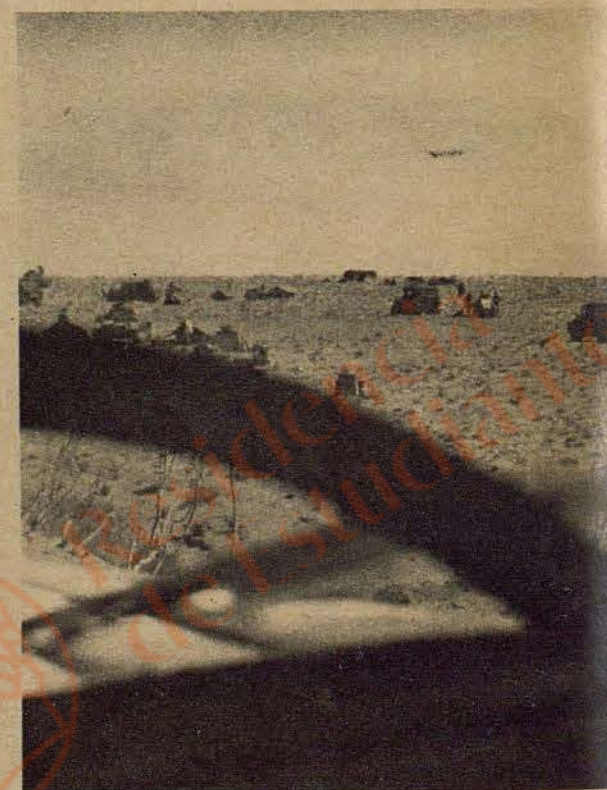




L'effet de causes bien lointaines. De nombreux navires stationnent à l'entrée du canal de Suez, au port de Suez, dans la mer Rouge, car le canal est obstrué de vaisseaux coulés par les bombardiers allemands



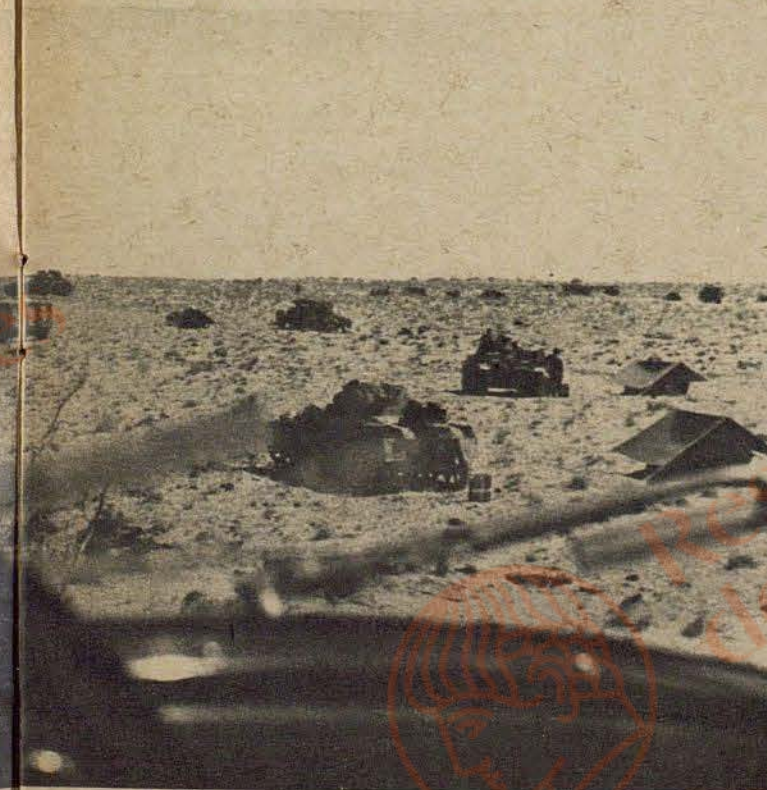
Trois coups retentirent. Un canon motorisé a poussé très en avant, et le voici qui lance



Des tanks allemands au repos dans le désert. Là, où il n'existe ni arbre ni arbuste, ni maison ni haie, il n'y a pas de camouflage. La seule protection contre les avions consiste en une dispersion des colonnes au repos. Tout à côté de cha-



coup sur coup ses obus contre les tanks ennemis. A gauche sur la photo, on voit un homme de la P.K. qui braque son appareil et un autre homme de la P.K. qui le braque sur la pièce et sur son camarade



que véhicule, l'équipage creuse un trou dans le sol, au-dessus duquel il dresse la tente qui protège contre le vent. Les sentinelles sont placées très en avant aux quatre coins du camp. Pendant l'alerte, cette formation excessivement dispersée est de nouveau prête à l'action et surtout au départ Riedmüller de la P.K.



Descendu par l'artillerie de la DCA. Un bombardier Wickers-Wellington dont le moteur est en flammes s'abat non loin de la position de DCA qui l'avait pris sous son feu Boecker de la P.K. (2)



« Les trois Pucelles d'Orléans » : tel est le titre d'une comédie que présentent aux soldats les artistes allemands de l'armée, pour le plus grand amusement de tout le monde. Les artistes sont vigoureusement acclamés par les « feldgrauen ».

...et le soir, à bord de « Normandie »

Quel que soit le lieu où cantonnent les troupes allemandes on prend soin de leur bien-être et de leur distraction



« Hans et Hanna ». Scène d'une opérette qui traite de l'amour et de la jurisprudence réunis. L'avocate Hanna, Mlle Margot l'Arrange, perd le procès sentimental qu'elle avait intenté contre Hans, M. Peter Normann. Le jeu aisé des artistes et les airs entraînants de l'opérette comblent d'aise nos soldats

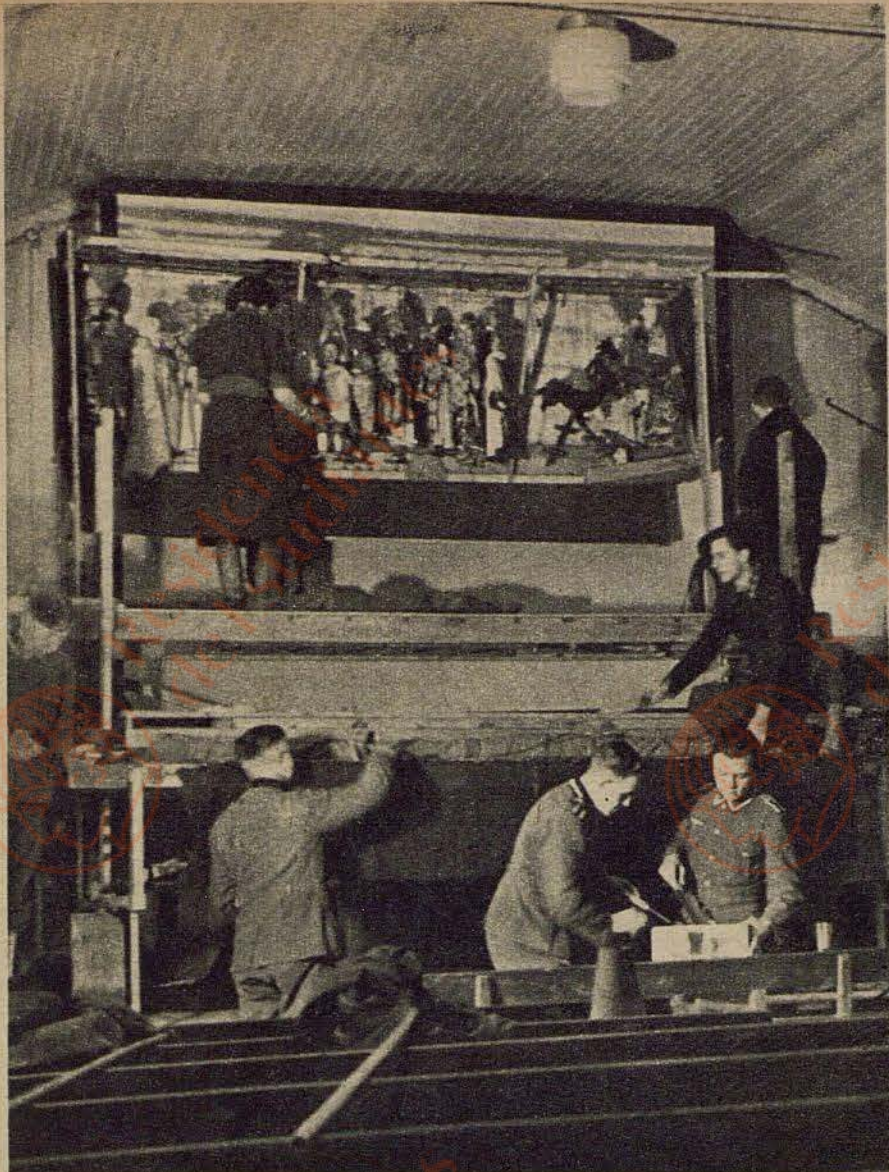


Personne n'est oublié. Deux courriers de garnisons éloignées déménagent d'un Foyer du Soldat toutes sortes d'instruments de musique, de livres et de jeux dont l'arrière fera bénéficier nos « feldgrauen »



Le pupitre idéal : le dos d'un soldat. Le soldat allemand est toujours serviable. Ainsi quand il s'agit d'obtenir un autographe de l'artiste de cinéma allemand, Mme Heli Finkenzeller, dont l'esprit étincelant fait la joie des « feldgrauen »

Des constructeurs de bateaux minuscules, ne ratent point l'occasion qui s'offre dans un Foyer du Marin sur la côte belge, de s'entretenir la main en construisant de nouveaux modèles. On les voit ici en train d'élaborer des types de voiliers, sous la direction de leur maître Koggen



Guignol est l'hôte des soldats. Comme en Norvège et surtout au delà du cercle polaire, les difficultés de transport rendant encore malaisé l'envoi de décors de théâtre, les soldats de là-bas ont renoué connaissance avec un ami d'enfance : Guignol. Les montreurs de marionnettes ont tout ce qu'il faut dans leur sac, et transforment à volonté une cabane en char de Thespis. Et ils ont la certitude de jouer devant un auditoire qui leur en sait gré.



Autrefois, une villégiature de week-end; aujourd'hui, un foyer du soldat. Sur la côte française, tout au sommet de la dune, se dresse la silhouette de l'hôtel « Normandie », dont l'extérieur est la copie du transatlantique géant du même nom. Avant la guerre, une foule d'automobilistes s'y retrouvaient en fin de semaine. Aujourd'hui, c'est au tour des soldats allemands d'y passer leur heures de détente et de distraction.

COMMERZBANK

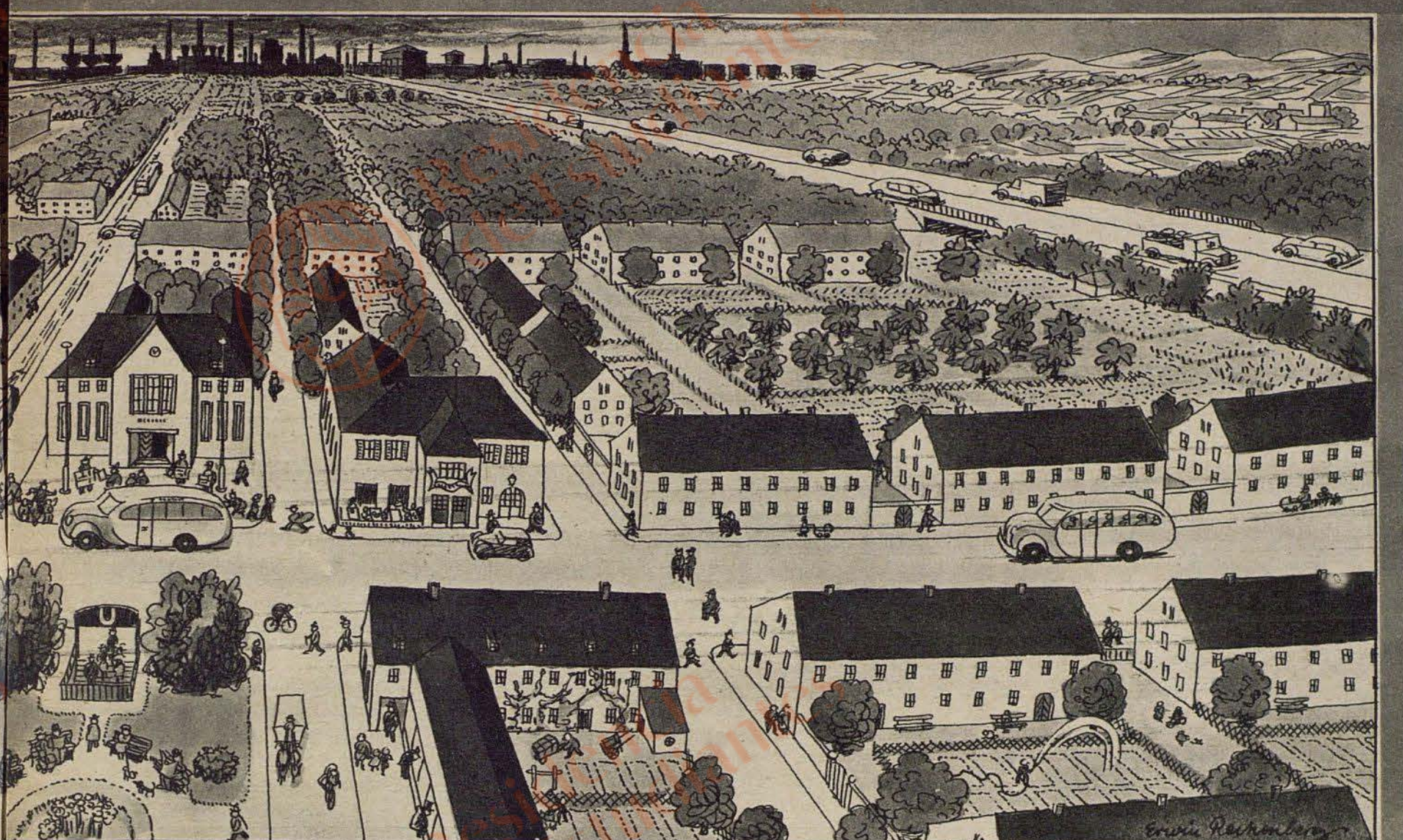
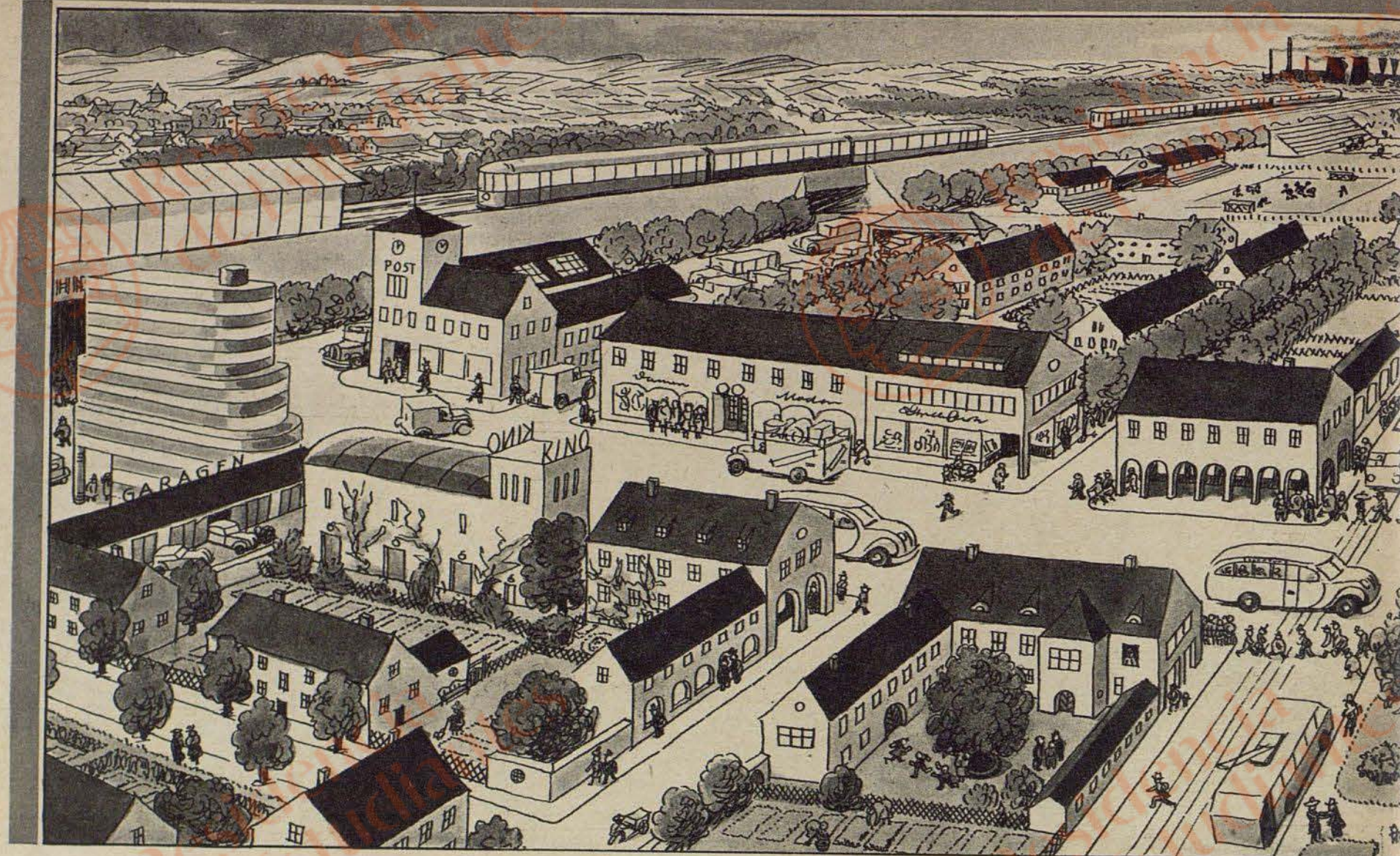
Administration centrale: Berlin W. 8, Behrenstr. 46-48

370 filiales dans toute la Grande-Allemagne



Toutes opérations bancaires

Service de consultations relatives à toutes affaires d'argent



La cité-jardin de l'avenir. La cité-jardin idéale de l'avenir sera beaucoup plus étendue que les villes actuelles. Les tristes rues macadamisées, bordées de rangées interminables de hautes maisons de rapport, disparaîtront. Des cottages, des maisons isolées seront séparés par des jardins et des pelouses. Les installations industrielles de la cité-jardin seront situées à l'écart des habitations, séparées d'elles par des champs et des bois, mais assez rapprochées cependant pour que l'ouvrier puisse aisément les atteindre avec les moyens les plus modernes de transport. Les économistes ont constaté qu'un jardin de 400 m² suffit à fournir les légumes

nécessaires pendant une année à une famille de quatre personnes. L'idéal de l'urbaniste sera donc à l'avenir de réserver à un pourcentage d'habitants une superficie suffisante pour la culture des fruits et des légumes. Le détail le plus important sera la création de moyens de transport aussi rapides que possible, si l'on veut que l'ouvrier et l'employé trouvent le temps nécessaire pour tenir en ordre leurs jardins. La cité-jardin de l'avenir devra donc être reliée directement aux autoroutes du Reich, avoir des lignes d'autobus ainsi que les communications ferroviaires électriques les plus rapides

«Signal» commence aujourd'hui la publication d'une nouvelle série d'articles où seront traitées librement certaines questions intéressant l'Europe entière. Déjà se dessine l'Europe future où le peuple, plus heureux, aura un meilleur habitat. Il ne s'agit pas d'utopies, mais de faits. «Signal» effleurera les points principaux d'un avenir dont on reconnaît déjà les traits essentiels. Puisque nous nous trouvons au printemps, nous parlerons donc du désir de voir l'Europe entière se transformer en un jardin en fleur, et des possibilités de réaliser ce désir.

L'Europe sera un jardin luxuriant

Pour voir une azalée en fleur, Alexandre von Humboldt entreprenait, il y a un siècle, un voyage de plusieurs jours. Alors, celui qui possédait une plante si merveilleuse donnait une fête lorsqu'elle commençait à fleurir. Aujourd'hui, une belle azalée en fleur coûte de trois à cinq marks et on peut en avoir autant qu'on veut.

Il y a quatre-vingt-dix ans, un médecin de Leipzig, le docteur Schreber, homme riche, du reste, mais qui ce jour-là n'avait pas de petite monnaie, ne put payer cinquante groschen d'argent à sa blanchisseuse. Celle-ci lui dit : « Docteur, je vous tiens quitte des cinquante groschen si vous me donnez une bouture de votre géranium. »

Ces paroles émuèrent profondément ce médecin qui était un philanthrope. Il reconnut l'amour inné de la nature chez l'être humain en voyant une pauvre blanchisseuse disposée à céder pour une bouture de géranium une somme qui représentait le salaire de deux rudes journées de travail. L'industrialisation, à ses débuts, commençait à attirer les hommes vers les villes et les détournait de la nature. La ville ne lâchait plus les hommes une fois qu'ils y étaient venus, mais elle ne pouvait étouffer en eux le sentiment que leur existence devait avoir un autre sens. Le souvenir de cet épisode de la blanchisseuse ne quittait pas l'esprit du docteur Schreber et il finit par fonder

un mouvement qui se proposait la création de petits jardins pour les ouvriers. Il y a quatre-vingt-dix ans de cela et l'on compte maintenant des millions de jardins ouvriers dans toute l'Allemagne où, par reconnaissance pour le fondateur du mouvement, on les appelle jardins Schreber.

Les jardins Schreber n'offrent pas une solution définitive

On installait les jardins Schreber sur des terres incultes, sur des parcelles libres entre immeubles construits dans les grandes villes et, dans les faubourgs, sur des terres enlevées à la culture paysanne par les spéculateurs, en attendant la construction d'immeubles en projet. Pour tous ceux qui se souciaient du bien général de la population, il était évident que les jardins Schreber ne pouvaient offrir une solution définitive. Ils exprimaient seulement le goût profond de la masse pour la nature. Les tournesols qui fleurissaient entre des cheminées d'usine, les fleurs étioilées le long des murs mitoyens des maisons de rapport étaient la protestation de l'âme humaine violentée par un industrialisme avide et mal orienté.

En 1896, Théodor Fritsch, économiste allemand, fit paraître un petit livre intitulé : *La Ville future*. Il y était dit que l'homme devait réussir à unir

l'idée industrielle à celle de la dignité humaine et que le sens de la vie moderne ne pouvait être d'assister avec indifférence à un enlaidissement progressif de l'Europe. La civilisation périlletterait, affirmait-il, dans la mesure où la nature serait dévastée et dépeuplée, et ce serait l'art qui périlletterait le premier, malgré les largesses d'industriels enrichis jouant au Mécène. A la hâte des grandes villes modernes, ces « hydrocéphales », Fritsch opposait l'idéal de la cité-jardin où l'industrie conserverait sa place mais où la belle nature dominerait.

Deux ans plus tard, l'Anglais Ebenezer Howard publiait son livre : *Garden-Cities of to-morrow* (Les Cités-Jardins de demain). L'auteur prenait pour point de départ de ses considérations une expérience que venait d'entreprendre l'Anglais Lever, le roi du savon, inventeur du savon Sunlight et qui fut plus tard lord Leverhulme. Son génie commercial et son talent de la réclame lui avaient permis de créer de la plus grande industrie de savonnerie du monde entier. Les conditions sociales étaient pires en Angleterre que sur le continent et l'industrialisation y ayant commencé plus tôt, la misère des masses s'y était manifestée également plus vite. Les quartiers des miséreux, les « slums » où s'entasse la population industrielle, étaient et sont encore la honte de l'Angleterre. L'administration

publique se montrait incapable de remédier à cette misère et d'ailleurs en Angleterre, alors comme aujourd'hui, tout ce qui se fait en faveur de l'ouvrier est dû à l'initiative privée. Le roi du savon s'était donc mis à l'œuvre et avait créé la cité-jardin de Port Sunlight, grandiose entreprise pour l'époque et qui a coûté des millions.

C'était une ville de petits cottages dans le style anglais, entourés de buissons et de fleurs, ville traversée par de magnifiques allées et séparée par des collines des installations industrielles. Le loyer d'un cottage était de 6 à 8 marks par semaine et bien qu'ils fussent destinés en premier lieu aux ouvriers du roi du savon, d'autres pouvaient aussi en devenir locataires.

Des cités-jardins réalisées...

En créant sa cité-jardin, Leverhulme rendit le savon Sunlight plus célèbre encore. Il serait injuste toutefois de prétendre que Leverhulme n'avait agi que dans un but de réclame. C'était un chef d'entreprise prévoyant et à larges vues. Il a exposé ouvertement ses principes : « Depuis que mes ouvriers demeurent dans des habitations dignes de l'homme, depuis que j'augmente toujours plus les salaires en réduisant la durée du travail, ce qui permet à mes ouvriers de se recréer dans leurs jardins, ma production augmente de jour en jour. » Leverhulme anticipait par ses

actes sur l'axiome formulé par Henry Ford : augmenter le pouvoir d'achat, c'est augmenter les besoins. Le livre de Howard, *Les Cités-Jardins de demain*, révolutionna les esprits en Europe beaucoup plus que ne l'avait pu faire la brochure de Théodor Fritsch, parce que Howard parlait de faits et non pas de rêves. Schreber, Fritsch, Leverhulme, Howard sont les quatre pionniers du mouvement des cités-jardins, idée qui a tant préoccupé ceux qui s'intéressaient à la politique sociale vers le tournant du siècle. L'intérêt pour le sport aussi s'éveilla et c'est alors que se placèrent les débuts du mouvement de la culture physique que I.-P. Muller, l'auteur de *Mon Système*, contribua à fonder. Le mouvement de la cité-jardin ne tarda pas à entrer dans la période des réalisations et traversa toutes les crises de l'enfance. Les gens à la tête de ce mouvement étaient le plus souvent des philanthropes et des artistes, tout feu et flamme, mais qui faisaient preuve de plus d'idéalisme que de sens des réalités. Ce que le millionnaire anglais avait pu réaliser était un cadeau que ses millions de livres sterling lui avaient permis d'offrir à quelques milliers d'ouvriers, mais de pauvres diables réduits à leurs propres ressources ne pouvaient espérer atteindre un tel résultat. On l'essaya en créant des sociétés anonymes, des coopératives, mais on finit par constater que malgré tout cet idéalisme on n'obtiendrait que des demi-mesures si le législateur n'intervenait pas.

Le problème crucial du mouvement des cités-jardins était le suivant : si l'on voulait vraiment réaliser une union de la ville et de la nature, il fallait se rendre dans des endroits où l'on trouverait suffisamment de terrains à bon marché. Il aurait fallu alors aménager ces terrains, construire des rues, installer la canalisation, des centrales d'énergie électrique. Ces mesures et la plantation des terrains, leur mise en culture, en augmentait la valeur. Les constructeurs de villes devaient escompter cette augmentation de valeur qui seule leur offrait la possibilité de faire financer leurs projets à long terme. Toutefois, ce financement n'était réalisable que si la société de constructions se présentait aux bailleurs de fonds en tant que personne civile offrant toute garantie pour les opérations de prêt et les contrats. La future cité-jardin devait donc se présenter d'abord sous forme de coopérative dont les différents membres renonceraient à leur droit de propriété individuelle sur les immeubles en faveur de la société coopérative elle-même. C'est alors que naquirent aussi des pseudo-cités-jardins.

Les pseudo-cités-jardins

On se trouvait là en présence d'un dilemme presque insoluble et l'affaire ne souriait guère aux bailleurs de fonds.

Ils voulaient réaliser des bénéfices et non tenir l'échelle à des gens qui voulaient réformer le monde. Les financiers eurent donc l'idée de prendre eux-mêmes l'affaire en main et de moderniser leur vieux système de spéculation sur les immeubles et de construction de maisons de rapport. C'est ainsi que furent créées les pseudo-cités-jardins, ces faubourgs situés à des lieues des grandes villes, où certes l'air est meilleur et où, devant la porte, on a une large pelouse, mais où, pourtant, tout reste comme par le passé. Or,

l'idéal de Fritsch-Howard était la cité-jardin dont les habitants partageraient leur force de travail entre l'industrie et leur jardin, où ils auraient l'occasion de joindre à la vie active de l'homme moderne l'idéal bucolique du passé. Il ne s'agissait pas, en effet, d'offrir seulement à l'homme une habitation plus salubre, mais de le faire vivre d'une façon plus saine et plus proche de la nature. Dans ces pseudo-cités-jardins, constituant les faubourgs des grandes villes, le locataire ne trouvait aucune occasion de travailler et les économies de loyer s'en allaient à payer les longs trajets. Le temps qu'il perdait pour se rendre à son travail lui manquait aussi le soir s'il avait, par hasard, la possibilité de travailler dans son jardin.

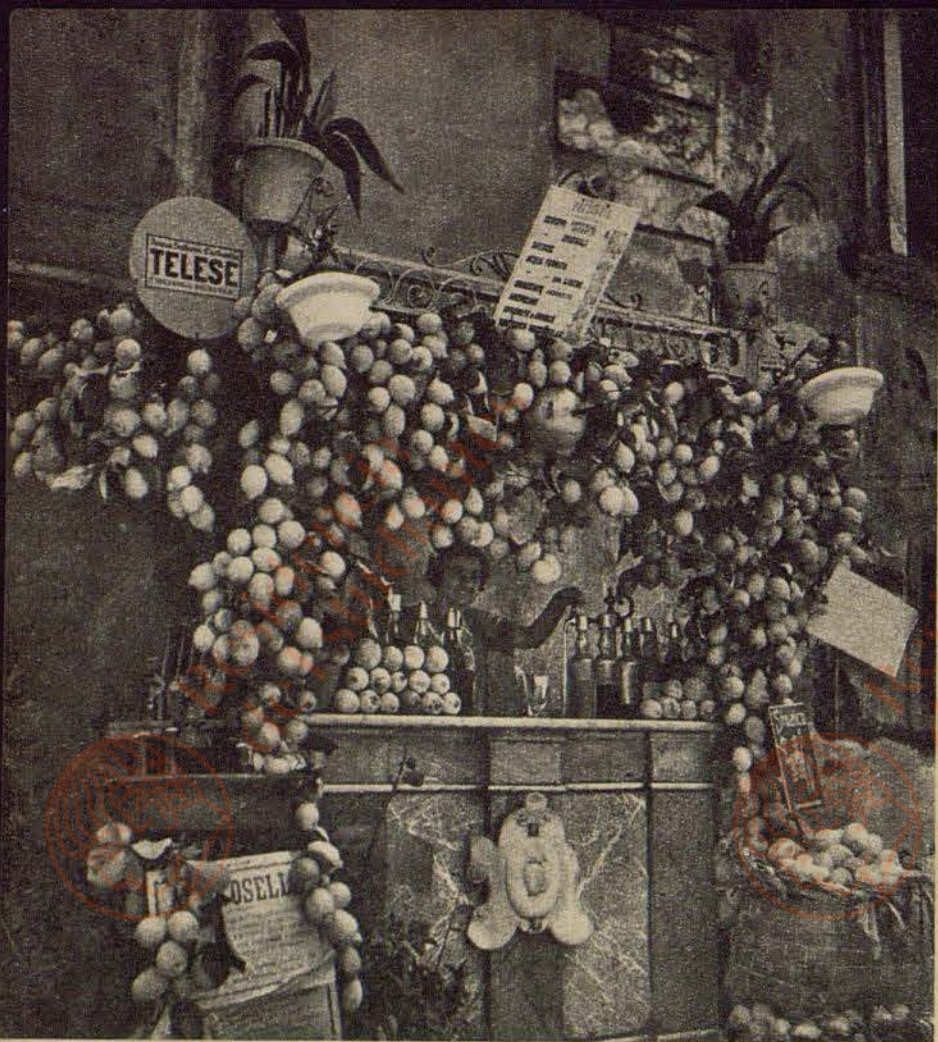
Il se révéla donc que l'idéal de la cité-jardin ne pouvait être réalisé qu'avec l'aide du législateur et celui-ci ne pouvait, en revanche, intervenir que si la majorité exprimait sa volonté d'obtenir une nouvelle forme d'existence. Quelques communes allemandes qui firent preuve d'une grande initiative créèrent bien de véritables cités-jardins, comme Hellerau près de Dresde et Hopfengarten près de Magdebourg, mais ce ne furent pourtant que des annexes de grandes villes. Si l'on songe aux nombreux efforts, aux désillusions des vingt premières années du mouvement des cités-jardins, si l'on pense que tant d'idéalisme n'a définitivement profité qu'à quelques banquiers et rusés entrepreneurs, on se rappelle les paroles mélancoliques que prononça un vieillard en visitant une exposition d'horticulture : « Il est vrai, disait-il, que les jardiniers sont d'honnêtes gens, mais leurs plus belles fleurs vont aux courtisanes. »

Cependant, le monde ne vit pas seulement de contradictions comme il pourrait sembler à première vue. En réalité, la vie obéit à ses lois profondes et si les enthousiastes, les idéalistes ne peuvent d'abord réaliser facilement une idée juste en soi, l'insuccès vient de ce que l'on n'a pas encore vraiment reconnu ces lois. S'il semblait que le mouvement des cités-jardins ne dût être qu'un beau rêve, soudain une aide lui vint à laquelle il ne s'attendait pas.

Légumes et fruits relèguent la viande au second plan

Cette aide vint de la réforme de l'alimentation. Les hommes du XX^e siècle voulaient soudain se nourrir d'autre façon que leurs pères. Au XIX^e siècle, on avait préféré la viande. Lorsqu'on feuilletait les livres de cuisine de cette époque, on reste étonné des énormes quantités que l'on consommait dans un repas qui devait avoir plusieurs plats, quantité allant de trois à quatre livres par personne. Il est difficile de savoir pourquoi les Européens ont renoncé à cette façon de se nourrir. Le philosophe allemand Nietzsche a dit qu'il y avait plus de raison dans notre corps que dans notre tête. C'est sans doute cette raison du corps qui a fini par nous faire préférer les légumes et les fruits.

Dans les dernières années du XIX^e siècle, on consommait environ vingt kilos de légumes par personne et par an. Entre 1905 et 1913, on en consommait déjà 37 kilos et, en 1935, la consommation s'élevait à 50 kilos. Les végétariens avaient lancé de nouvelles boissons. En réalité, c'était des boissons connues autrefois, mais dont on



L'Italie, qui produit des citrons et des oranges, a une importance de plus en plus grande comme fournisseur de légumes. Les différences climatiques de ce pays lui permettent de récolter des choux-fleurs de novembre à avril, des salades même en décembre et des tomates de mai à septembre.

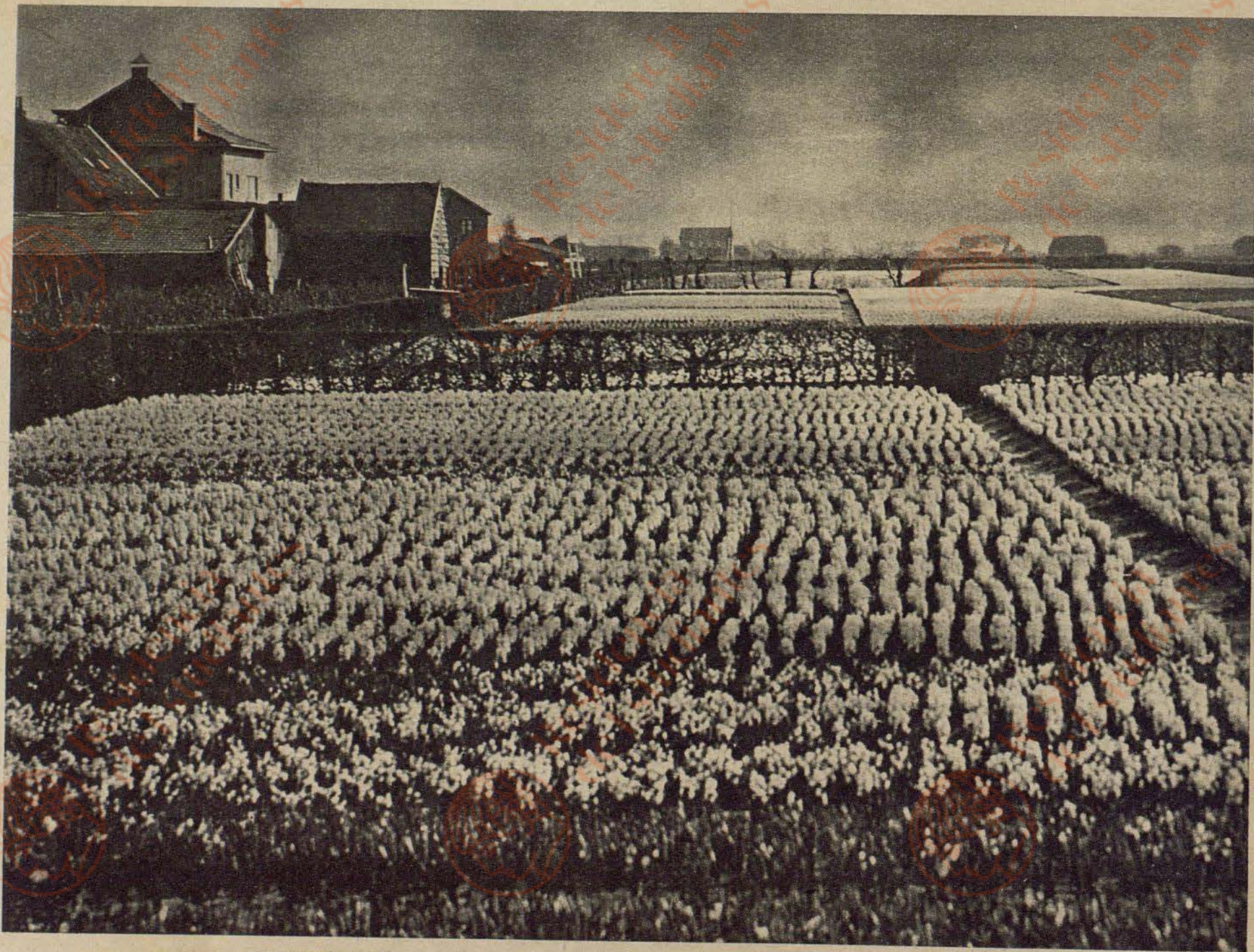


La Hongrie exporte surtout, en produits végétaux, du maïs. Les Etats du sud-est, la Yougoslavie, la Roumanie et la Bulgarie produisent de grandes quantités de prunes, de raisins, de fraises, de fruits d'églantier, de plantes médicinales et aromatiques.

avait perdu l'habitude et le souvenir des moûts de baies et de raisins. Au commencement, un adulte était gêné de boire de tels « breuvages pour enfants », et dans les vingt premières années de XXe siècle la production de ces « breuvages » atteignit péniblement, en Allemagne, le chiffre de deux millions et demi de litres par an. En 1937, il était de 35 fois plus élevé et s'élevait à 88,5 millions de litres.

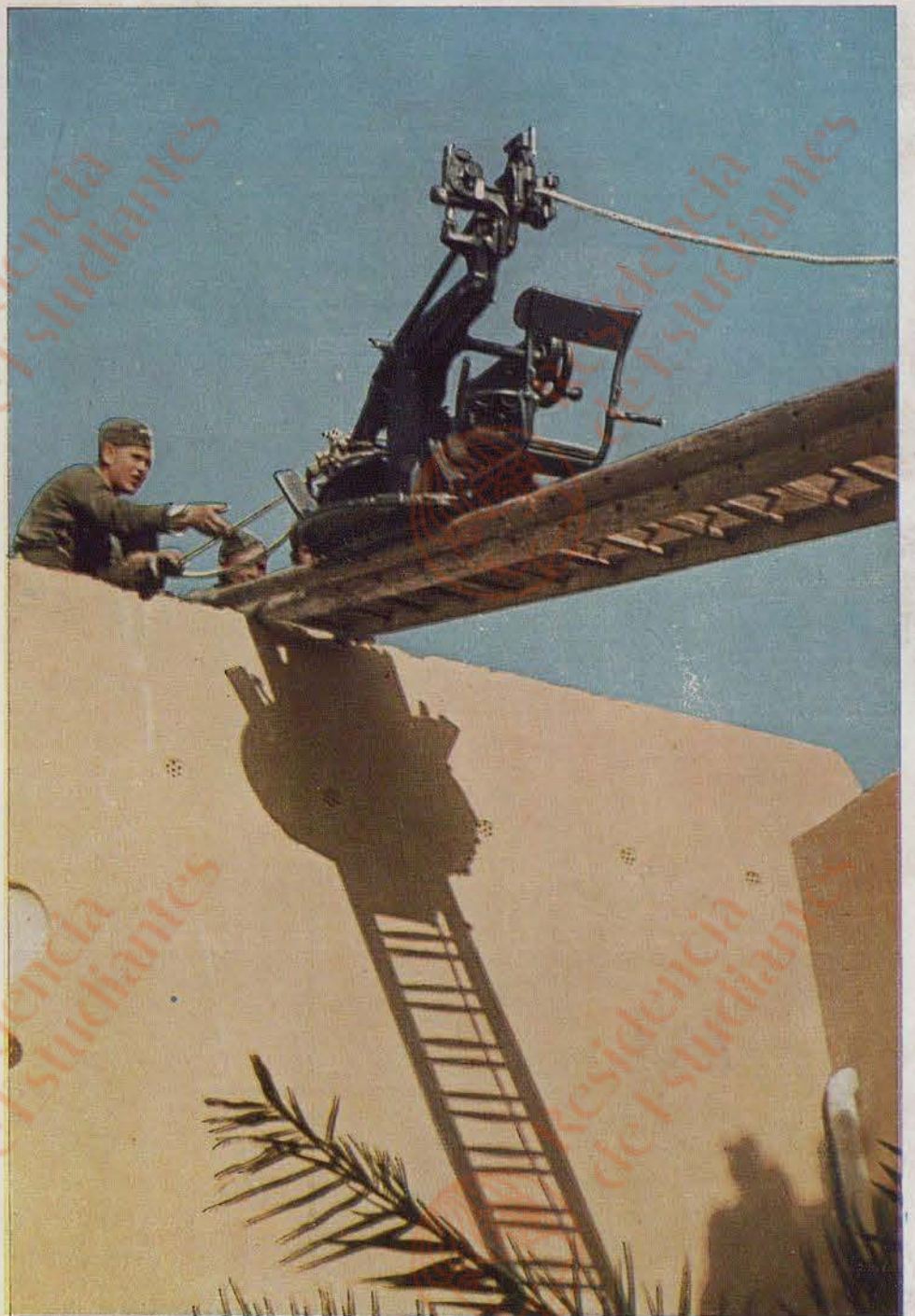
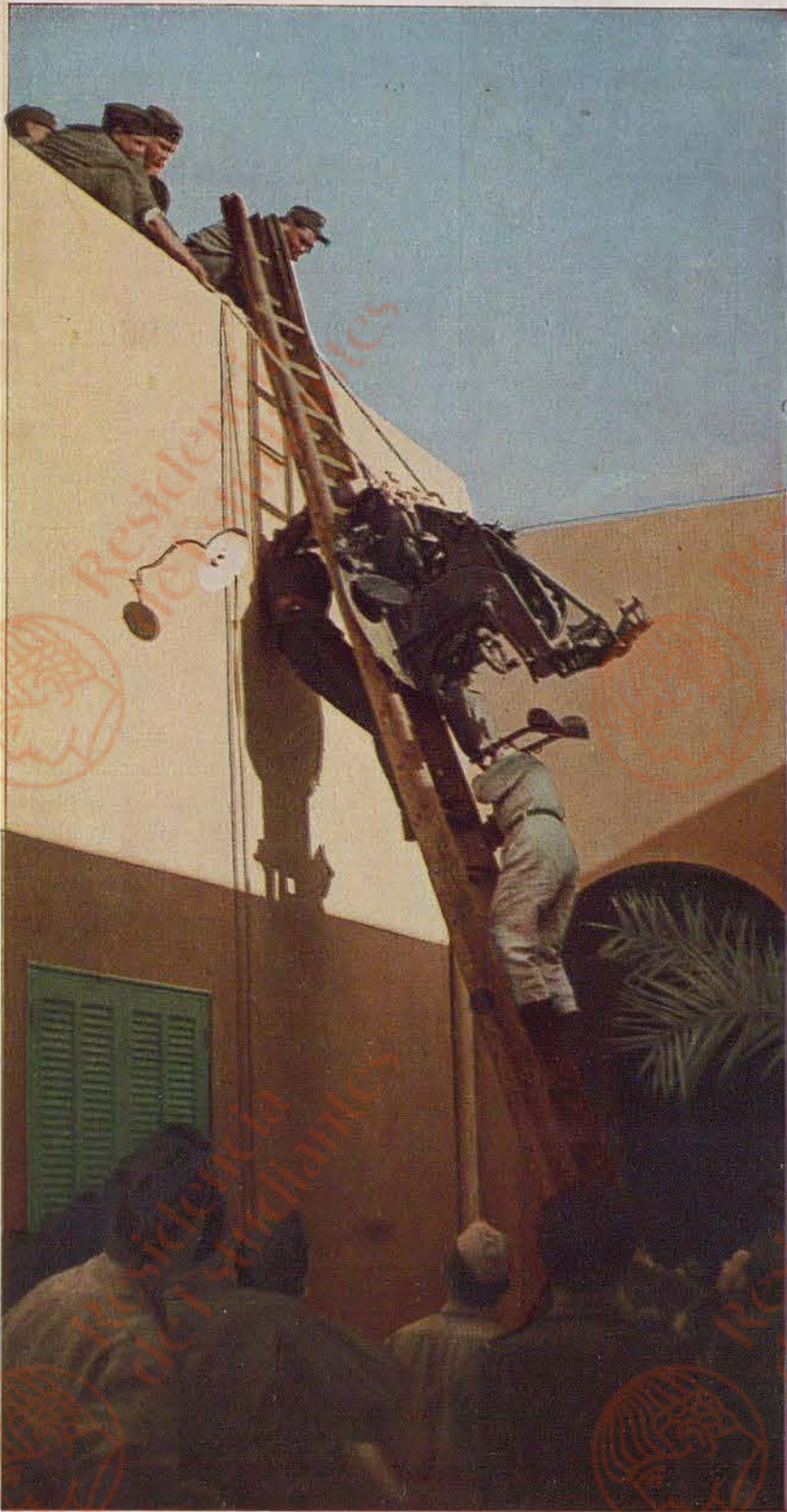
Ces quelques chiffres suffisent à montrer le mystérieux changement qui s'est produit dans l'économie et dans l'alimentation. Or, ce ne sont pas tant les paysans que les jardiniers et les vignerons qui cultivent fruits et légumes. Au XIXe siècle, le nombre des jardiniers avait beaucoup diminué en Allemagne, par le fait de l'industrialisation, et il n'en allait pas autrement dans les autres pays. La rapide augmentation de la demande de fruits et de légumes profita donc à ces pays qui, comme la Hollande, pouvaient aisément augmenter leur production. Ces pays s'attachèrent donc à la production industrielle des légumes, tout comme d'autres fabriquent des canifs ou des automobiles. Sans doute, cette évolution ne contentait pas le désir des hommes de revenir aux jardins de leurs ancêtres; toutefois, le changement qui s'opérait dans l'alimentation eut pour effet d'attirer partout de nouveau l'attention sur le métier de jardinier. Des sociétés scientifiques d'horticulteurs se mirent à fleurir et, partout, on

Suite page 27



La Hollande et la Belgique sont, chacune à sa façon, d'importants pays horticoles. La Hollande, mieux équipée, produit davantage de légumes. Grâce à ses conditions favorables d'irrigation et d'engrais, elle fournissait de légumes et de fleurs la moitié de l'Europe. La Belgique s'approvisionnait de légumes pour une grande part en France et en Hollande, parce qu'elle s'était spécialisée dans la culture de la chicorée et des fameux petits pois.

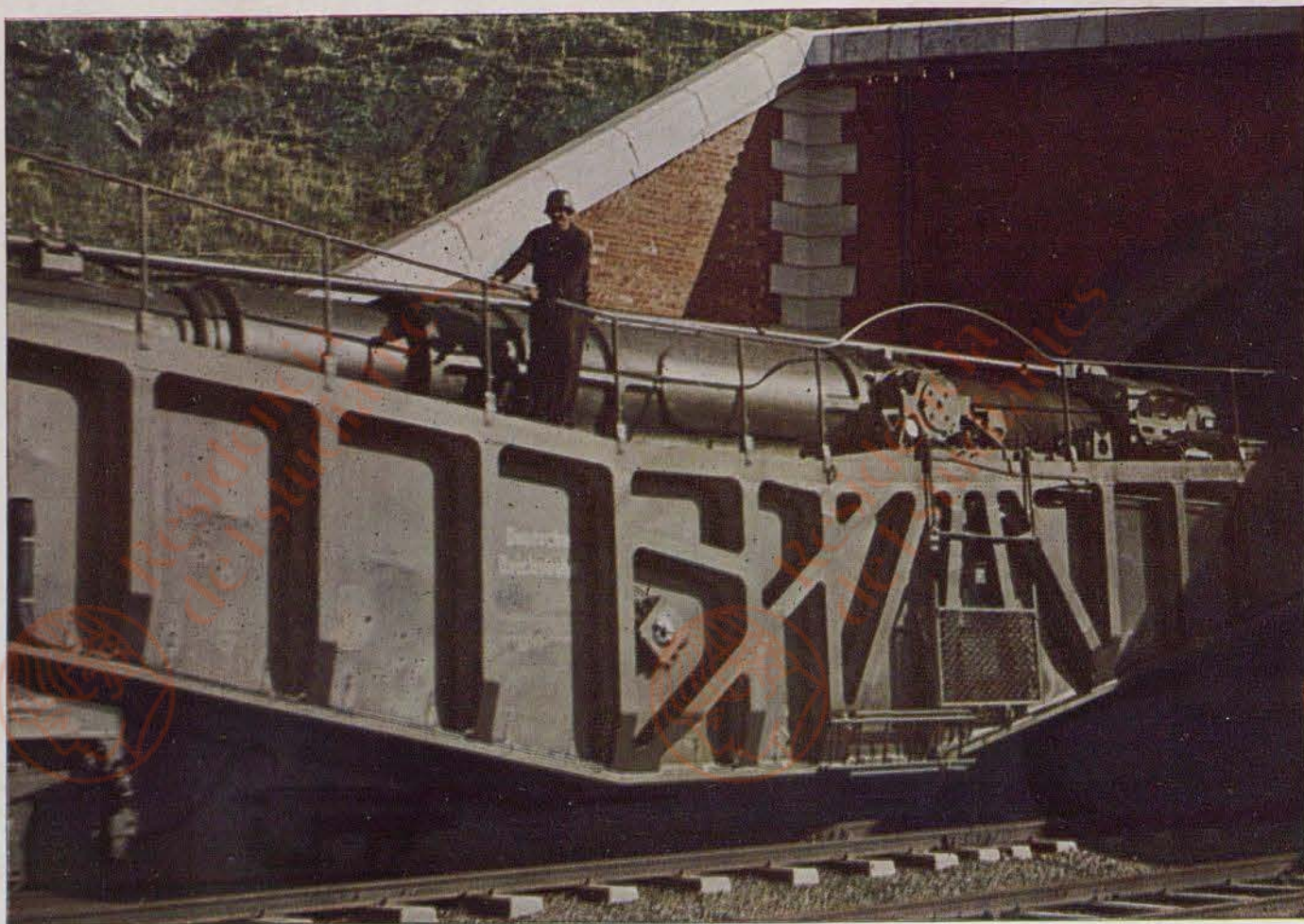
Une pièce de D. C. A. se met en position



Sous un soleil ardent qui impose le double d'efforts, les artilleurs de la D.C.A. du corps expéditionnaire allemand en Afrique hissent l'affût d'une pièce légère sur le toit plat d'une caserne libyenne où...



... des mains expertes procèdent au montage de la culasse et du canon. D'un regard connaisseur, on vérifie une fois encore l'état de la pièce... Tout va bien, on peut monter la garde



Des obus qui traversent la Manche

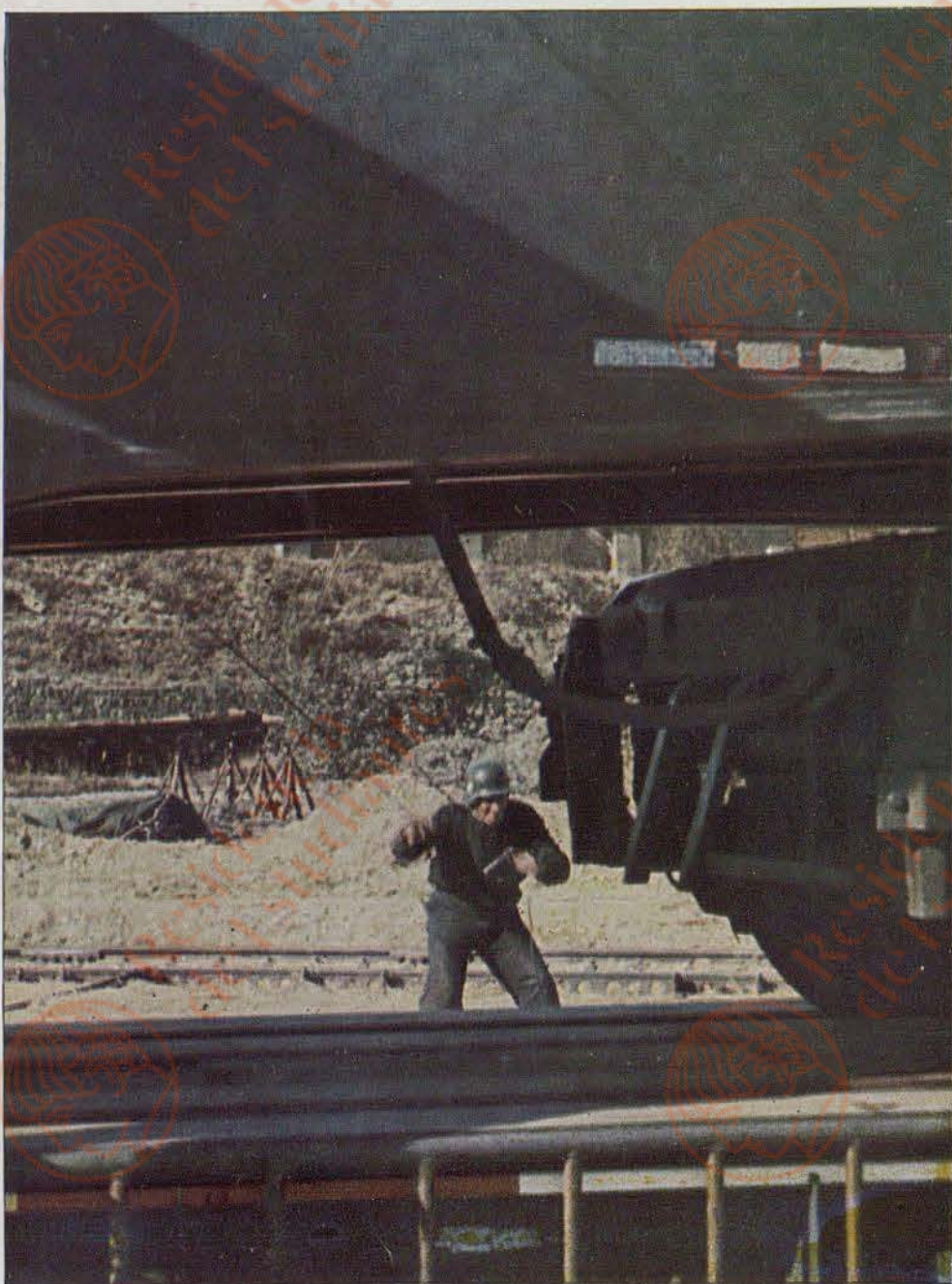
Ces photos donnent une idée de l'entrée en action de l'artillerie allemande contre l'Angleterre, le long de la Manche. Vues prises par le commandant Fischer et le capitaine Paul.

Un monstre surgit des ténèbres

La batterie, qui a reçu l'ordre de tirer, quitte la position d'alerte pour la position de tir. Tout est prêt. Aussitôt la position occupée, le pointage peut commencer

"Tous à la fois !"

A ce commandement, de nombreux artilleurs ont mis la pièce en batterie à l'aide du refouloir. Cette pièce doit avoir des dimensions et un poids considérables, à en juger d'après le nombre de ses servants (à droite)



Prête à tirer

La pièce est en position de tir. L'artilleur que voici opère un mouvement violent sur le cordon tire-feu (à gauche)

Un nuage épais sur la bouche à feu

Le projectile a quitté le canon, et vole vers le but (photo à droite)





Un œil bleu à gauche, un œil brun à droite?

La nature ne pouvait se décider quand elle donna la couleur aux yeux de cette jeune fille. Couvrez de la main une moitié du visage. Laquelle préférez-vous ?



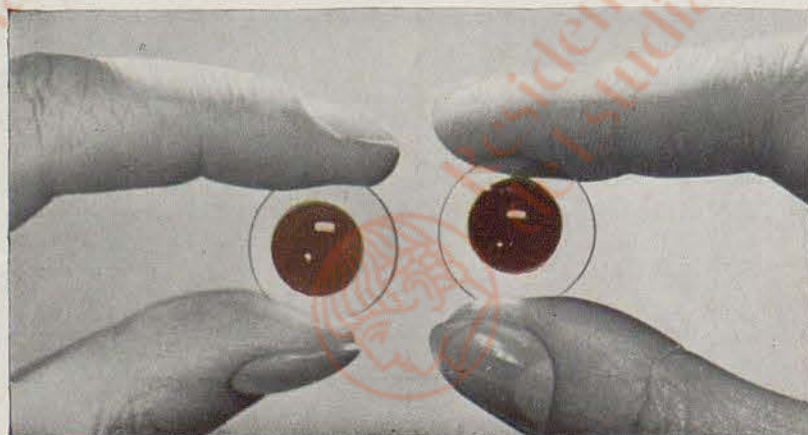
La blonde aux yeux bleus?

Quelle couleur pour les yeux?

Est-ce bien la figure qu'il faut pour des yeux bruns?

C'est trois fois le même visage. Suivant la prescription de l'oculiste, la jeune fille doit porter des verres fixables en couleurs. Ce sont des plaques en verre très mince (Photo à droite) placées sous les paupières et qui servent de lunettes

Les malades des yeux ne peuvent se passer de lunettes ou de pince-nez. Mais les femmes, surtout quand elles sont jolies, n'aiment pas les porter. C'est pour elles que les opticiens allemands ont inventé les verres fixables taillés suivant le défaut de l'œil. Ces verres, placés sous les paupières, sont invisibles et très agréables à porter quand on s'y est habitué, au bout de quelques jours. Pour des yeux sensibles à la lumière, il existe des verres en couleurs. La couleur absorbe la lumière et change des yeux bleus en yeux bruns



L'Europe sera un jardin luxuriant

favorisa le développement d'écoles d'horticulture et de stations d'études et de recherches horticoles. Le métier de jardinier parut idéal et on se demanda comment on avait pu l'oublier à ce point. N'était-ce pas, en effet, un métier qui permettait à un homme capable de gagner son pain avec peu d'espace et en exerçant une saine activité? Comme le jardinier n'habitait pas trop loin de la ville afin de pouvoir y vendre ses produits, on se dit que sa corporation pourrait fort bien, non seulement combler une lacune entre ville et campagne, mais encore former le trait d'union entre elles.

Ainsi, l'homme apprit à reconnaître de vieilles vérités, ses yeux se dessillèrent et, en Allemagne par exemple, il vit qu'il existait une contrée qui n'avait presque pas été touchée par les crises et les fautes d'une industrialisation trop précipitée, pour la simple raison que ses habitants n'avaient jamais renoncé à l'idéal du jardin de leurs ancêtres. Cette contrée, c'était la Souabe.

La Souabe, coin des poètes allemands, où est éclos le génie d'un Frédéric von Schiller, a pu développer une puissante industrie sans renoncer à ses jardins. Les ouvriers de l'industrie métallurgique et de celle du verre y ont encore leurs propres jardins, tout comme les maîtres de leurs fabriques. Aux époques de l'année où l'activité doit se concentrer dans les jardins, le travail se ralentit dans l'industrie, sans que pour cela elle y perde en fin de compte.

400 m² de jardin fournissent des légumes à quatre personnes

Le désir d'avoir un jardin, accentué encore par le changement dans l'alimentation, n'étant plus seulement un désir sentimental, mais une nécessité économique impérieuse, l'idéal de la cité-jardin reprit corps. Il ne suffit pas d'offrir à l'homme menacé par l'industrie un cornet rempli de graines de fleurs pour qu'il puisse se distraire durant les loisirs de la soirée, il faut aussi pouvoir lui offrir la possibilité de cultiver autant de terrain que comportent les besoins en fruits et légumes de sa famille. Pour réaliser cet idéal, les jardins des faubourgs étaient beaucoup trop petits. On a calculé qu'une famille de quatre personnes a besoin de 400 m² de jardin pour pouvoir en retirer les quantités de légumes dont elle a besoin.

Tel est l'idéal; il est loin d'être atteint, mais du moins, on entrevoit le but.

Considérons maintenant les moyens et possibilités de l'atteindre. Faisons d'abord le bilan provisoire. Dans les quarante dernières années, la situation en ce qui concerne les jardins s'est beaucoup améliorée en Allemagne. Cette amélioration s'est intensifiée surtout depuis 1933.

On avait d'abord repris toute l'étude du problème et on s'était dit qu'il fallait faire la part du rêve et des réalités. Tout homme n'a pas les qualités nécessaires pour devenir jardinier à ses heures de loisir; il faut pour cela, non seulement du goût, mais aussi du savoir, beaucoup de savoir. Afin de répandre et d'approfondir les connaissances de jardinage, on réorganisa les sociétés des « petits jardiniers ». La seconde mesure prise fut une mesure

légale. Le ministre du Travail ordonna que, dorénavant, aucun projet de construction d'immeubles en blocs compacts ne serait plus autorisé s'il ne prévoyait pas un grand espace destiné à des jardins pour un tiers ou tout au moins un quart des locataires. Ainsi, les « jardins Schreber » vont donc lentement disparaître.

En 1938, il y avait plus d'Allemands occupés dans l'horticulture que dans l'industrie d'armement

Voyons maintenant quelle est la situation des jardiniers de profession. En 1938, l'Allemagne produisait pour un milliard trois quarts de produits d'horticulture. C'était exactement la valeur de la production des industries du fer et de l'automobile à cette époque. Sept cent mille hommes vivaient en 1938 de la production, de la transformation et de la distribution de l'horticulture. Ce chiffre dépasse celui des personnes employées, cette année-là, dans l'industrie de l'armement.

Or, il faut se rappeler que, dans les années précédentes, le ministre du Ravitaillement avait interdit d'agrandir les entreprises des jardiniers de profession; en d'autres termes, les superficies de culture de ces entreprises ne devaient pas être augmentées. Cette mesure avait été prise pour forcer les jardiniers à une culture plus intensive du sol et les amener à approfondir leurs connaissances techniques. La guerre a interrompu cette expérience intéressante, mais on peut dire, bien qu'elle n'ait pas été menée jusqu'au bout, qu'elle a pleinement réussi. Les entreprises d'horticulture augmentèrent leur rendement, ce qui se manifesta par un accroissement constant des chiffres de la production. Cette augmentation du rendement ne fut possible que parce que l'éducation professionnelle, pratique et scientifique, du jardinier a été très poussée entre temps.

Cette évolution fut marquée en Allemagne par le fait que l'Institut d'études et de recherches horticoles fut déplacé de Dahlem, faubourg de Berlin, à Marquardt, au voisinage de Potsdam, où l'Etat est devenu propriétaire d'un grand terrain de 250 arpents où, actuellement, naît une agglomération destinée aux recherches horticoles. Marquardt n'est pas seulement le lieu des études scientifiques pour l'horticulture, c'est là aussi que se trouve la plus grande école professionnelle d'Europe pour les jardiniers.

Nous connaissons en Allemagne deux sortes de jardiniers de profession : les artisans et ceux qui ont fait des études supérieures. Les deux catégories sont formées par l'Institut de recherches et d'études horticoles. La section où étudient les jardiniers du degré supérieur est rattachée à l'Université Frédéric-Guillaume de Berlin. C'est là que ces jardiniers peuvent obtenir le titre d'ingénieur agronome diplômé. En dehors de ces deux catégories principales, il en existe encore une troisième dont les membres portent le nom d'ingénieurs paysagistes.

Ce sont également des jardiniers qui ont suivi des cours pratiques et théoriques et qui exercent leur profession sous le contrôle de la Chambre culturelle du Reich qui, elle, est responsable d'eux par devers l'Etat. Leur situation est analogue à celle des médecins et des avocats allemands. L'architecte paysagiste ayant à accomplir un travail culturel ne doit pas faire de réclame tapageuse et un règlement de tarifs fixe ses honoraires. C'est aux architectes paysagistes à réaliser dans la pratique les idéaux et les connais-

sances de l'horticulture. Cette intéressante profession rappelle celle de l'architecte, mais les matériaux dont se sert l'architecte paysagiste sont des arbres, des arbustes, de la terre et des fleurs.

Il faut reconquérir la nature

Non seulement en Allemagne, mais aussi dans beaucoup d'autres pays, on a reconnu l'importance de reconquérir la nature. A la fin du siècle dernier, les jardiniers européens ont pris l'habitude de se rencontrer dans des congrès internationaux. Jusqu'à présent, il y a eu douze de ces congrès. Le dernier congrès international de l'art horticole a eu lieu à Berlin, en 1938, et 42 nations y avaient envoyé leurs délégués.

Il existait en Allemagne une vieille société d'horticulture qui réunissait des amateurs, des savants et des hommes de la pratique. On en a fait l'organisation centrale de tous les intérêts horticoles en la rattachant à la corporation allemande de l'alimentation. Cette organisation veille, non seulement sur les sept cent mille personnes qui vivent de l'horticulture, mais aussi sur les nombreux millions de petits jardiniers. Le caractère officiel de cette organisation lui permet non seulement d'étendre les soins de l'Etat à tous les individus, mais aussi de leur faire connaître ses desirs.

Ainsi équipée, l'Allemagne espère pouvoir atteindre son but qui est de transformer le cœur du continent en un grand jardin florissant. Elle espère, du reste, que les autres peuples du continent s'intéresseront à ce grand idéal horticole et s'efforceront, pour leur part, de transformer l'Europe entière en un immense jardin.

De grandes perspectives s'ouvrent là à nos regards. L'économie forestière, l'économie herbagère et celle de la distribution des eaux peuvent être réorganisées d'après de tels points de vue. La forêt européenne ne doit plus être une simple productrice de bois soumise à une exploitation à outrance. La réglementation des cours d'eau ne doit plus se faire seulement d'après les exigences de la technique des transports, mais doit tenir compte également des nécessités de l'économie herbagère. Il n'est pas bon, en effet, de toujours réduire le cours des rivières suivant le principe de la ligne droite. Il faudra tenir le plus grand compte de l'horticulture. Alors, on en viendra de soi-même à obéir aux principes de « l'aménagement du paysage », l'une des conditions pour atteindre le but envisagé qui est celui de faire de l'Europe un seul et immense jardin.

Presque inconnue il y a cent ans et maintenant l'un des aliments les plus courants

Du cap Nord à la Méditerranée, des marais de la frontière russe jusqu'au golfe de Gascogne, 240 millions d'Européens vivent dans les conditions climatiques les plus différentes, et les produits qu'ils fournissent, les beautés que réalise leur horticulture se complètent de la manière la plus harmonieuse. Songez que Brillat-Savarin, dans sa *Physiologie du goût*, qu'il écrivit il y a environ cent ans, et qui est restée la plus fameuse livre de cuisine de la France, ne mentionne même pas la tomate. De nos jours, on ne saurait s'imaginer la cuisine européenne sans tomate. De même qu'elle a enrichi le menu des Européens, il y aurait certainement encore beaucoup d'autres produits dont pourrait profiter notre

table si l'Europe se mettait à intensifier ses échanges d'idées et de produits.

Passons en revue les différents pays. Nous trouvons en Europe des pays d'importation et d'exportation pour les légumes, les fleurs et les fruits. Pays d'importation sont la Norvège, la Suède et la Finlande. La Norvège importait surtout ses légumes d'outre-mer. Le cours pris par la guerre l'a obligée à importer légumes et fruits des pays européens. La guerre oblige, du reste, le Norvégien à songer à un plus fort développement de sa propre production. Ce pays, où le courant électrique est extrêmement bon marché et qui, à l'intérieur, peut profiter dans une grande mesure du rayonnement solaire, est en état d'installer tout un système de serres.

La Suède et la Finlande produisent des fraises des bois et des airelles des marais. Les pommes de Suède sont fameuses. La Suède et la Finlande importent des légumes, des bulbes, des roses et des graines.

La France peut devenir pays d'exportation de premier ordre si les bonnes énergies finissent par s'y imposer. Son sol fertile lui permettra encore de développer une culture de primeurs qui, dans les vieux vergers que sont la Bretagne et la Normandie, pourra se joindre à une production fruitière susceptible de concurrencer celle de l'Italie.

Le but est d'avoir des légumes frais en toute saison

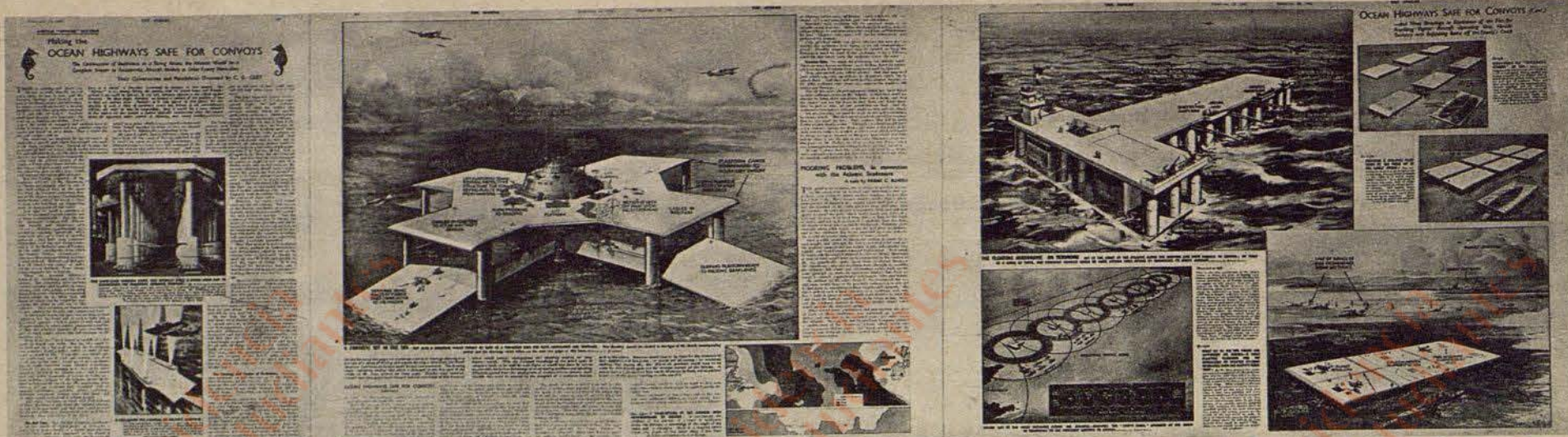
L'Italie gagne de plus en plus en importance comme productrice de légumes. Ses conditions climatiques sont si nuancées qu'elle peut produire des choux-fleurs de novembre à avril, de la salade en décembre et des tomates de mai jusqu'en septembre. Si l'on organise comme il le faut les possibilités qu'offre l'Europe, tant pour ses cultures que pour les transports, alors l'Européen pourra, dans toutes les saisons, trouver sur sa table des fruits et des légumes frais que, du reste, les nouvelles méthodes de conservation permettent déjà de lui offrir. Ainsi, l'Espagne, en dehors de ses cultures de tomates sur les îles Canaries, ne pratique pas encore en grand la culture des légumes. Les Etats du sud-est de l'Europe : la Yougoslavie, la Roumanie et la Bulgarie n'ont pas encore suffisamment retenu l'attention de l'Europe septentrionale en ce qui concerne leurs produits : prunes, raisins, fraises, fruits de l'églantier, plantes médicinales et aromatiques. La Belgique et la Hollande sont, chacune à sa façon, d'importants pays de jardins, la Hollande étant beaucoup mieux équipée pour la production de légumes. Dans le passé, la Belgique a importé beaucoup de légumes de France et de Hollande parce qu'elle s'était spécialisée dans la culture de la chicorée et des fameux petits pois. Le raisin de Bruxelles est renommé.

Grâce à ses conditions favorables d'irrigation et d'engrais, la Hollande fournissait de légumes la moitié de l'Europe.

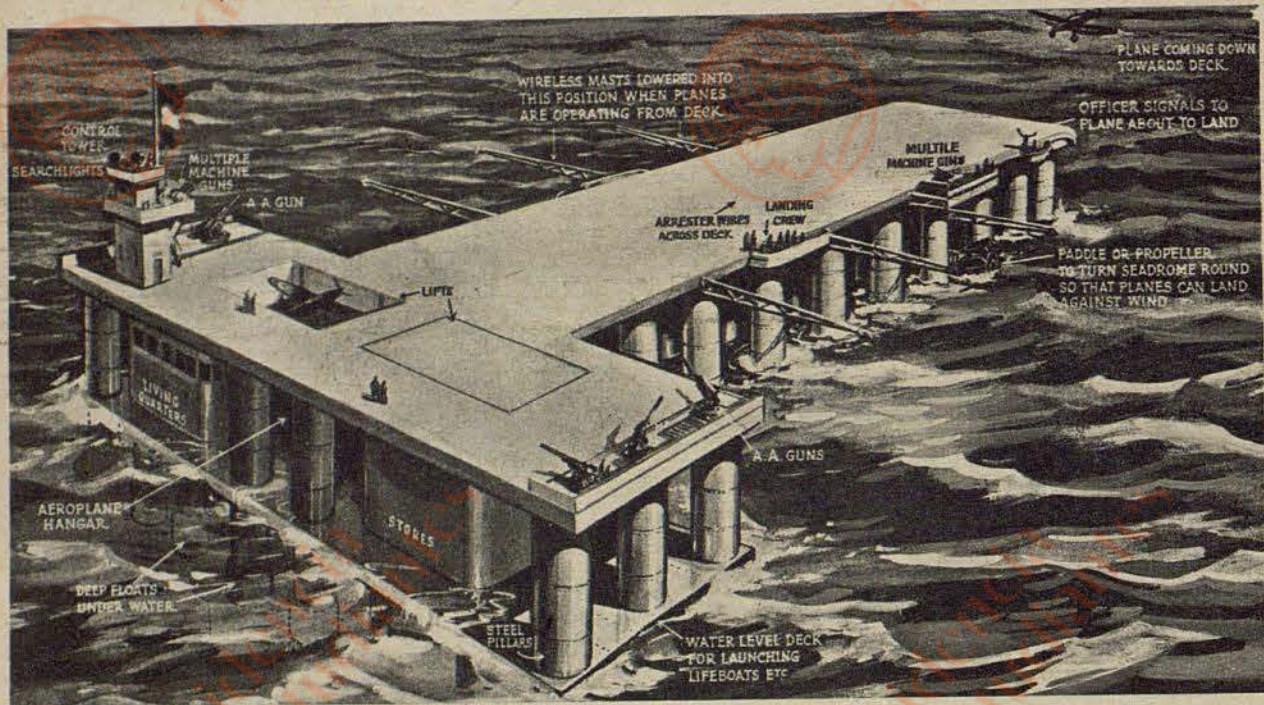
A l'horizon, au-dessus des champs de bataille, se dessine donc la vision d'une Europe future transformée en un vaste jardin et qui, par son talent d'organisation, par son amour de la nature, par la force de sa pensée, peut et doit réussir à devenir un paradis au centre du monde.

Lehnau

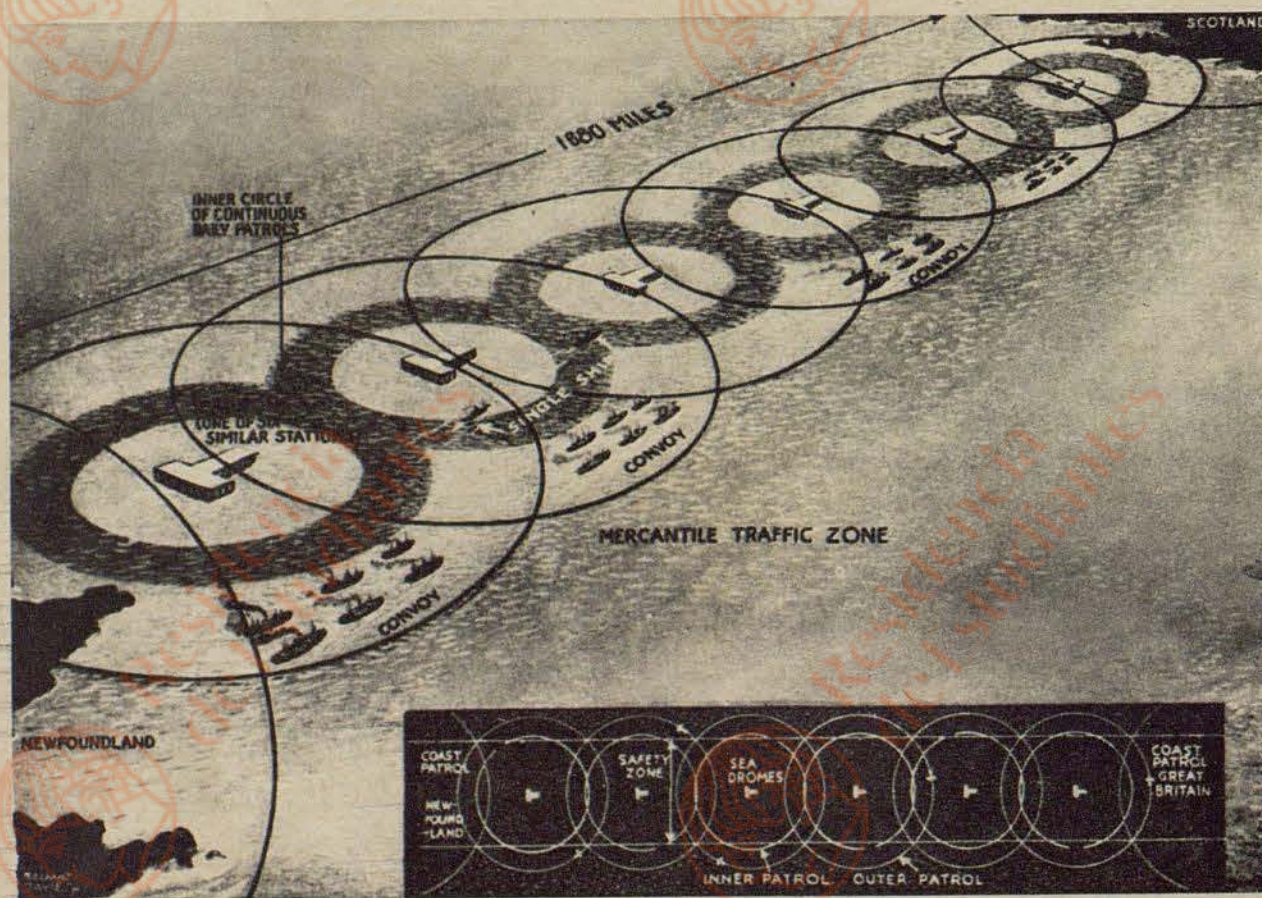
FIN



Cinq pages extraites de la revue « Sphere » : La revue anglaise « Sphere » expose dans cet article comment on pourrait garantir contre les attaques allemandes les convois, d'importance vitale pour l'Angleterre, qui viennent des Etats-Unis. Il s'agit de créer des sortes d'îles flottantes ancrées au fond de la mer. La revue propose d'utiliser ces îles comme bases d'aviation pour une invasion britannique du territoire allemand. Nous reproduisons ici quelques passages de cet article et certaines illustrations qui l'accompagnent



Aéroport flottant qui devrait être créé en plein Atlantique sur la ligne maritime qui relie l'Amérique du Nord à la Grande-Bretagne. L'auteur, entre autres, écrit : « On a fait des expériences avec des modèles de quelques mètres de longueur et de largeur ; mais ces expériences devraient être faites sur des modèles de grandes dimensions afin que le gouvernement pût savoir exactement quel type est réellement utilisable. Des expériences faites sur un modèle réduit au 1/5 de la grandeur naturelle, et par mer moyennement agitée, permettraient de reconnaître si un aéroport flottant résisterait à la tempête en plein océan... » On n'a donc pas encore dépassé la phase des expériences préliminaires



L'idée essentielle : Six aéroports flottants, établis tous les 300 à 400 kilomètres sur le parcours le plus petit entre Terre-Neuve et l'Ecosse, suffiraient, de l'avis des Anglais, de créer une voie maritime parfaitement contrôlée par des avions, et où les convois pourraient circuler en toute sécurité. Il faudrait, disent-ils, employer des ancres ou des câbles-chaines de plusieurs milliers de tonnes, ou encore pratiquer l'ancrage au moyen de câbles analogues à ceux dont on se sert pour les ponts suspendus. Mais il faudrait au préalable poursuivre des expériences à ce sujet. Ces câbles-chaines devraient avoir, à certains endroits de l'Atlantique, plus de dix kilomètres de long

A propos du facteur sottise 5 : 1

La revue anglaise « Sphere » publie un article d'un intérêt capital pour tous les Anglais, car on y évoque la sécurité des lignes de navigation commerciale entre les Etats-Unis et l'Angleterre, ainsi que les moyens de protéger les convois. La rédaction fait précéder l'article de quelques réflexions liminaires où il est dit : « Le sujet traité dans cet article est éminemment intéressant pour chaque habitant de notre pays. Les lignes maritimes qui nous relient aux Etats-Unis et au Canada sont à proprement parler, le nerf vital dont dépend notre existence. Sans elles, nous serions perdus ou tout au moins fortement handicapés dans nos efforts contre l'Allemagne... » Nous tenons donc à les soumettre également à nos lecteurs, sous la devise, toutefois, que l'auteur aurait dû placer en tête de son article :

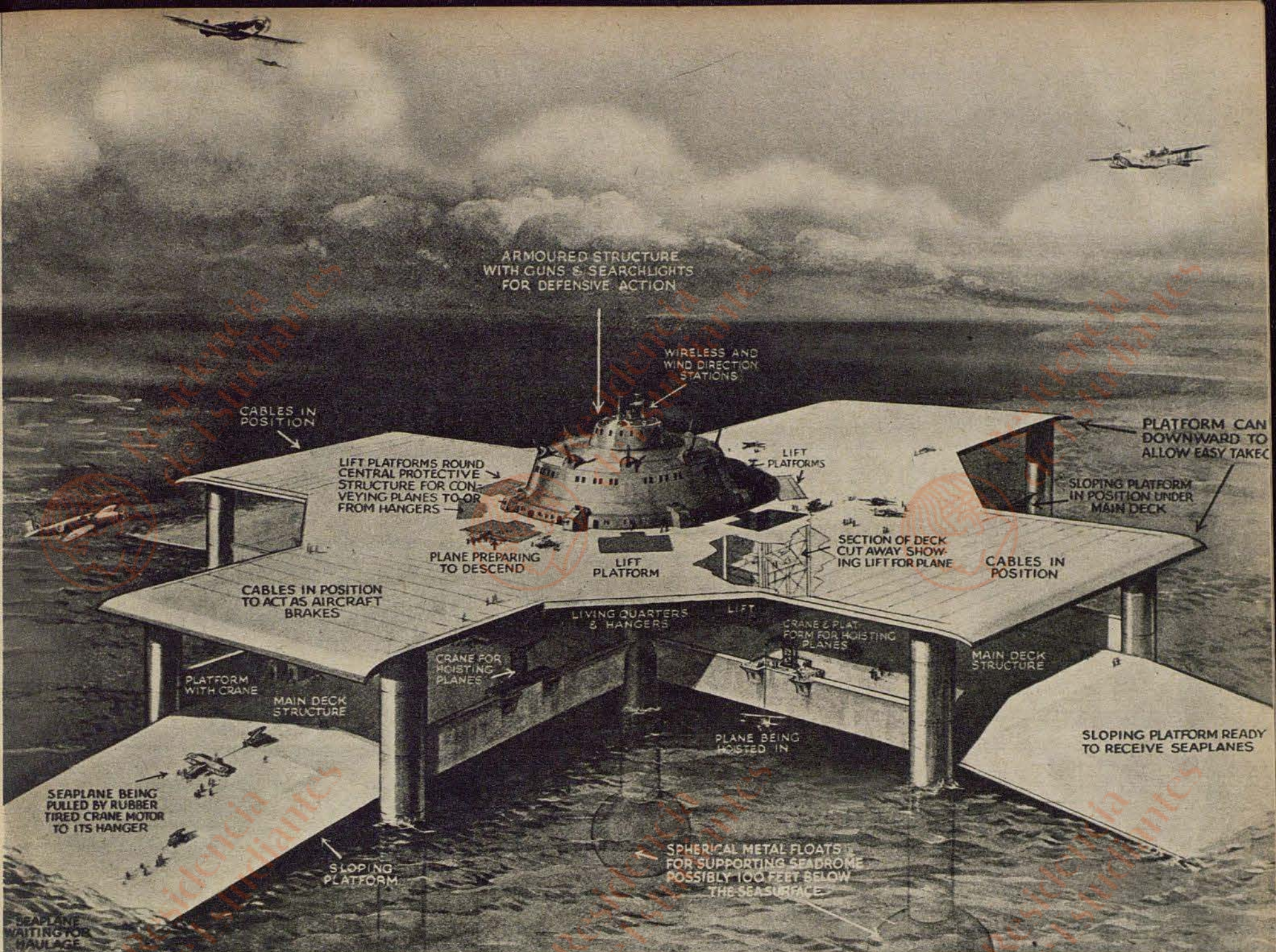
Trop tard !

Un passage de cet article publié dans *Sphere* et que nous reproduisons textuellement, passage des plus intéressants, prouve que de tels projets arrivent beaucoup trop tard.

« Il y a de longues années, écrit entre autres l'auteur, j'ai découvert un fait psychologique du plus haut intérêt que j'ai appelé le facteur sottise 5:1. Si vous voulez savoir le temps qu'il faudra pour réaliser quelque chose de nouveau ou pour qu'une idée soit appliquée dans la pratique, demandez-vous le temps dont auraient besoin tous les intéressés, depuis le constructeur jusqu'au consommateur, à supposer que tous soient actifs et intelligents, pour mettre la chose en marche. Multipliez ensuite par 5 et vous aurez le temps nécessaire.

« L'idée doit surmonter les objections faites par les milieux officiels, l'indolence des fonctionnaires, les obstacles volontairement dressés par les groupes intéressés, le conservatisme technique, l'étroitesse de vues du commerce, les accidents (techniques et personnels), les divers actes de sabotage suscités par les groupes d'intéressés déjà mentionnés, ou simplement les sottises et les fautes commises dans l'exécution. Vous verrez que le calcul de mon facteur sottise 5:1 s'y applique avec une étonnante précision. Je puis fournir comme preuves à l'appui des faits et des chiffres en toutes sortes de domaines. Ainsi, les chars de combat de 1914, prêts à être employés seulement en 1916 ; les parachutes de 1916-17, que la R.A.F. n'a adoptés qu'entre 1925 et 1930. Aussi ne faut-il pas nous faire trop d'illusions quant à la construction d'aéroports en haute mer pour cette année ou même durant cette guerre. »

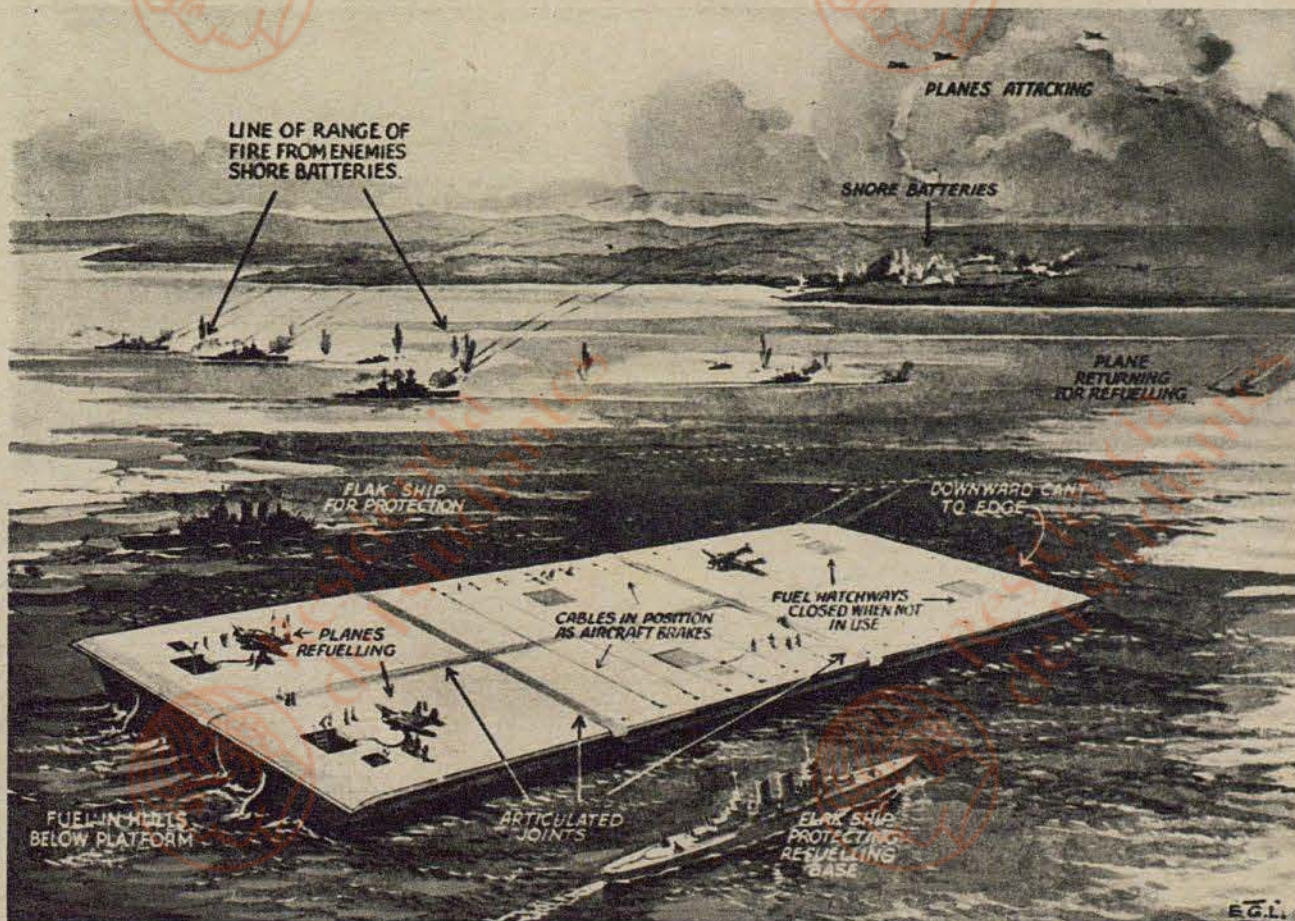
Un projet plus simple, celui du radeau, qu'un aviateur de chasse anglais a imaginé, est également décrit au lecteur anglais. Des vapeurs, des péniches, munis de plates-formes de même grandeur, se réuniraient en un point convenu d'avance et, en se joignant, formeraient un aéroport. Les bateaux auraient chargé du carburant pour les avions de combat y faisant escale et qui auraient ainsi la possibilité d'étendre leur rayon d'action.



Une forteresse en pleine mer, ou aéroport flottant, qui servirait d'escale et de base fixe en plein océan. On y trouverait, selon l'exposé anglais, des places pour le start et l'atterrissage, des installations radio-télégraphiques, des hangars, des élévateurs pour avions, des postes blindés de DCA, enfin des dortoirs, réfectoires, douches pour les équipages, bref tout le confort et toutes les réalisations militaires modernes que l'on puisse imaginer. Malheureusement, cette forteresse flottante n'est pas encore construite et un tonnage précieux et irremplaçable pour l'Angleterre est coulé chaque jour par dizaines de milliers de tonnes... et le temps passe

L'auteur de l'article de la revue "Sphere" se demande lui-même si le mouvement de la mer ne ferait pas disjoindre les plates-formes qui présenteraient alors une surface gondolée, rendue plus impropre encore à l'envol et à l'atterrissage par le tangage. « Pour cette raison, conclut l'auteur, nous devons malheureusement renoncer à ce projet de radeau. Un aéroport flottant n'est, du reste, réalisable avec chance de succès que si l'on peut obtenir une surface relativement calme par gros temps. L'essentiel pour un aéroport flottant est que les flotteurs soient en plongée assez profonde pour ne pas être soumis à l'action des vagues. Le mouvement de celles-ci diminuant avec la profondeur, il faudra donc que les différences cinétiques soient suffisamment compensées pour que les piliers de support restent immobiles. Nous touchons là à un problème d'hydrodynamique et d'hydrostatique des plus difficiles, aussi faudra-t-il construire d'abord un grand modèle, et le plus rapidement possible, afin de pouvoir expérimenter les différents types de constructions. Ce problème est, d'ailleurs, trop technique pour que nous puissions entrer ici dans les détails. Je crains, du reste, que nous ne nous heurtions à de grands obstacles dans la construction, voire déjà dans la réalisation du modèle... »

L'auteur avoue donc lui-même que le problème capital de l'île flottante, le problème de la flottabilité, n'est aucunement résolu, ce qui ne l'empêche pas de remplir d'espoir les patriotes anglais...



Une idée à part : Plate-forme flottante supportée par 6 bateaux, et qui servirait de base aux avions de combat pour une invasion du territoire allemand. Nous avons vu ce que l'auteur, dont nous citons les propres paroles dans notre texte, pense lui-même de ce projet. C'est une idée fantastique, et qui ne sortira jamais du domaine de l'imagination



A ROME

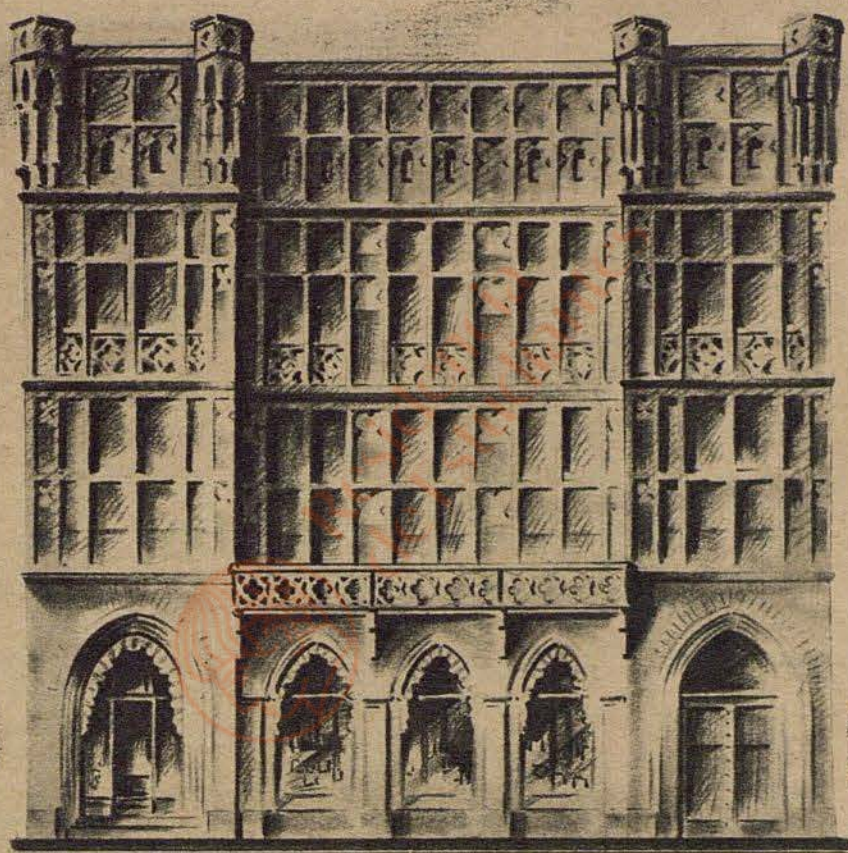
a Venise, Padoue, Milan, Crémone, Florence et Naples, Mlle Asia Sühhaus a récité des poésies lyriques de grande envolée, des poèmes d'amour et des ballades. Les Italiens, déjà habitués à une langue harmonieuse et riche en voyelles, ont dû reconnaître la beauté du vers allemand; ce fut un événement unique en son genre, tant pour l'artiste que pour son auditoire, qui s'est disputé les autographes d'Asia Sühhaus.



A BERLIN

le grand violoniste espagnol Juan Manén a fait entendre le "Trille du Diable", la célèbre sonate du maître classique italien Tartini — vision fantastique et hallucinante. Le public allemand était sous le charme: il y avait de quoi, cette sonate des plus difficiles n'étant exécutable que par bien peu d'artistes de notre temps.





GLOCKENGASSE 4711

le mémorable et historique endroit dans la Glockengasse à Cologne sur le Rhin, d'où le porte-bonheur "4711" entreprit sa marche bien-faisante à travers le monde entier. Il présent, c'est l'emblème d'une réputation mondiale, pour l'Eau de Cologne véritable et tant d'autres créations de parfums et produits de beauté, que la Maison "4711" a lancés dans la qualité la plus parfaite et l'assortiment le plus riche. Dans toutes les parties du monde ces produits sont les propagateurs de la confiance qu'inspirent le savoir et le travail de qualité.

4711-Par sa qualité-la marque mondiale



N°4711.



+ De la Glockengasse - dans le monde entier +



L'ami de tout le monde!

Le populaire «Telefunken-Allstromsuper 054 GWK» petite merveille musicale avec la vaste portée des ondes courtes devient l'ami sympathique de toute la famille partout où il est introduit. Ceci est très naturel car il satisfait à tout instant de la journée et de la nuit les désirs les plus variés en ce qui concerne les programmes.

Ce petit appareil économique, vraiment mignon, n'a pas besoin d'un emplacement fixe, il peut être facilement placé à tel endroit où on désire l'entendre.

Cependant il n'est petit que dans son format car aussi dans sa technique il est, en tous points, un Telefunken authentique qui peut rivaliser avantageusement, en ce qui concerne sonorité et production, avec de grands appareils. Nous vous conseillons de l'entendre!

Déjà bien de personnes qui pouvaient certainement se payer un plus grand appareil on jeté leur dévolu sur cette petite merveille musicale.

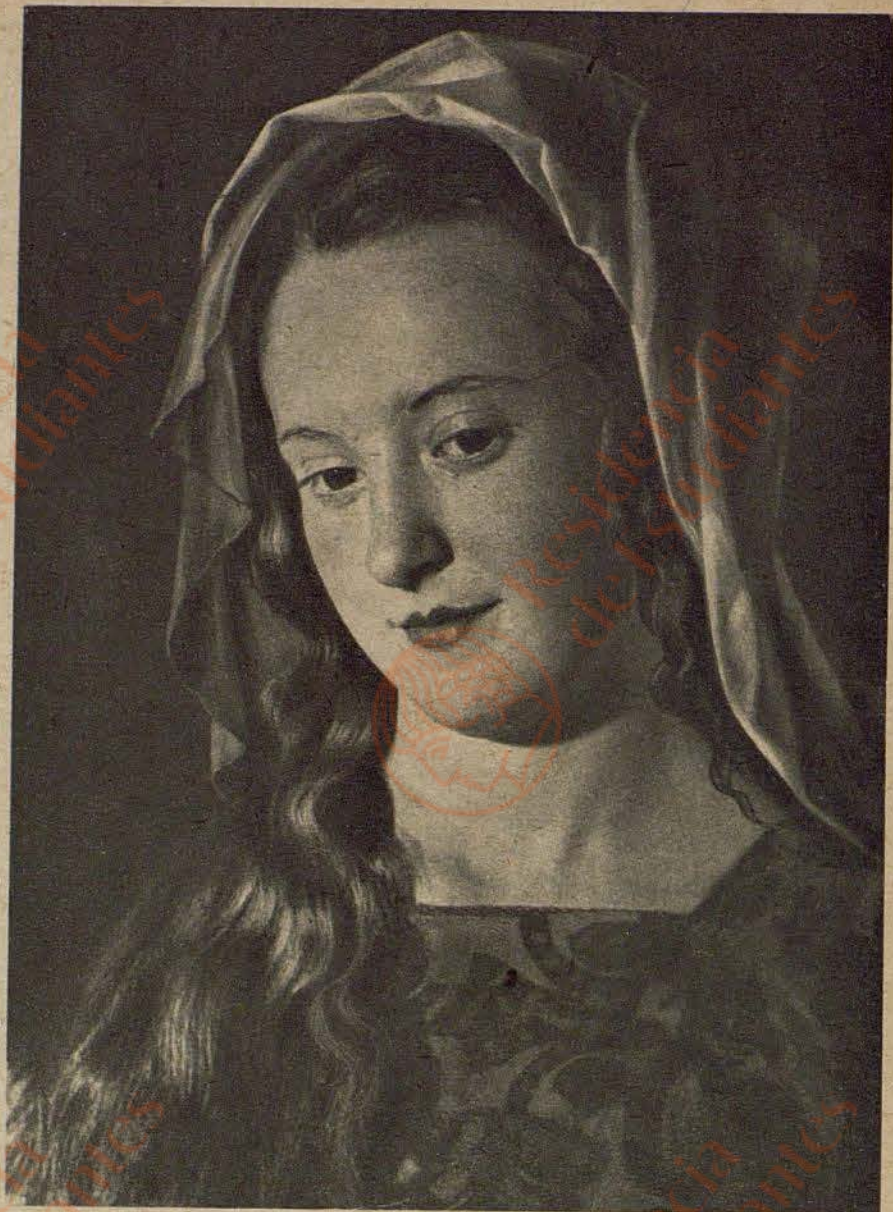


Cent millions de tubes Telefunken

ont été envoyés dans plus de 70 pays du monde entier, ceux-ci ont établi la renommée mondiale de la technique allemande dans le domaine de la radiotéléphonie.

Actuellement les tubes Telefunken de la série harmonique sont les éléments du progrès qui garantissent les qualités de la sonorité et la grande production caractérisant les appareils modernes de radiotéléphonie.

TELEFUNKEN



Ce portrait de femme date-t-il du moyen âge? Est-ce un Albert Durer ou un Baldung Grien? L'expression est rêveuse, souriante et d'une grande profondeur...



Et voici un buste, en bois ou en pierre. On songe à Tillmann Riemenschneider peut-être même à un maître italien, Luca della Robbia par exemple. Mais que s'est-il donc passé? N'aurions-nous point affaire ici à la tête déjà vue plus haut?...

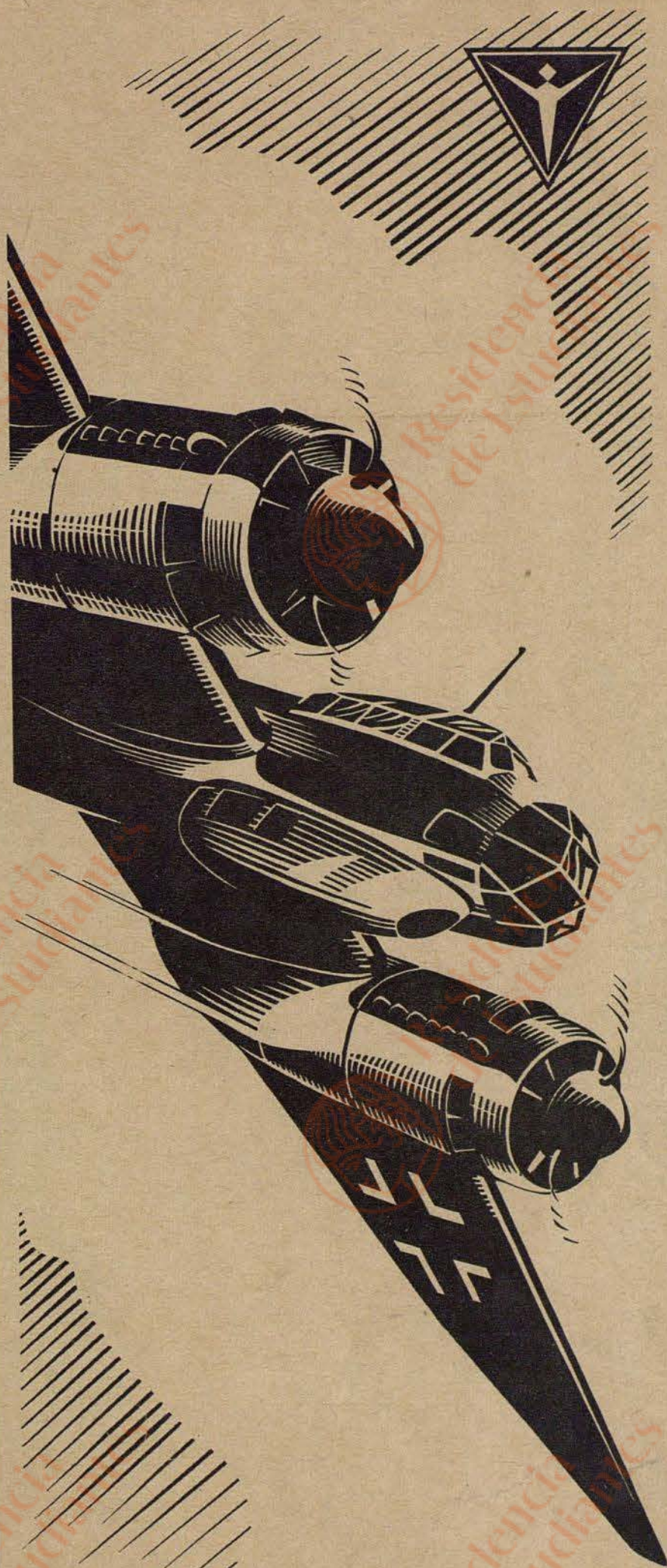


Le mystère s'épaissit : revoici la même femme, revoici son sourire. Cette fois, le portrait pourrait être dû à un peintre de l'école hollandaise. Une femme de la bourgeoisie ou de l'aristocratie, un Vermeer van Delft

L'art de se métamorphoser en un rien de temps

L'éternel visage humain fixe, ici, ses yeux sur nous. Voici un visage de jeune fille, régulier et intelligent, qui se prête aux transformations les plus singulières, et qu'accentue encore un « costume » approprié. Costume qui se réduit à une serviette et quelques torchons, le tout drapé ingénieusement. Le montage en plâtre d'une tête d'enfant complète la scène

En réalité, le modèle n'est autre que la servante d'un photographe. Ce dernier s'est plu à considérer le gracieux visage avec les yeux d'un maître ancien. Et le miracle s'accomplit : évanescence du présent ; et mille ans apparaissent comme un jour



JU 88

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU



LA COURONNE KHASANA
garantit la qualité invariable de tous
les produits de beauté Khasana. Sou-
cieux d'une bonne qualité, des employés
— ayant fait la preuve de leur expé-
rience — fabriquent et examinent tous
nos produits de renom mondial en y
apportant tous leurs soins.

KHASANA

Pour votre beauté

Khasana : ses crèmes de jour — ses
crèmes de nuit

Khasana : son rouge à lèvres — son
rouge pour les joues

Khasana : sa poudre pour les soins du
visage — son vernis pour les ongles

Khasana : pour la beauté des yeux

PERI

ce nom dit tout

Peri la crème à barbe

Peri les lames de rasoir

La friction Peri • Le fixatif Peri

La crème Peri à base d'hamamélis

Le dentifrice Peri à base d'eucalyptus

Le tableau des PARFUMS

PRAIRIE
PACIFIQUE
ISOLA BELLA
KHASANA

Dr. Karsch

FRANKFURT AM MAIN

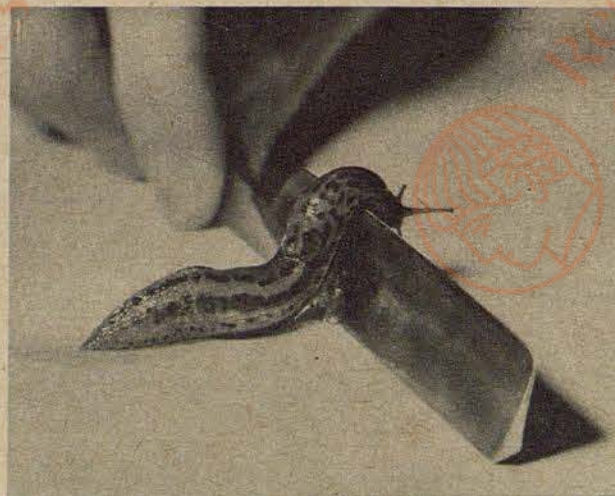
B O H N

L'art du fakir à la vitesse d'un escargot

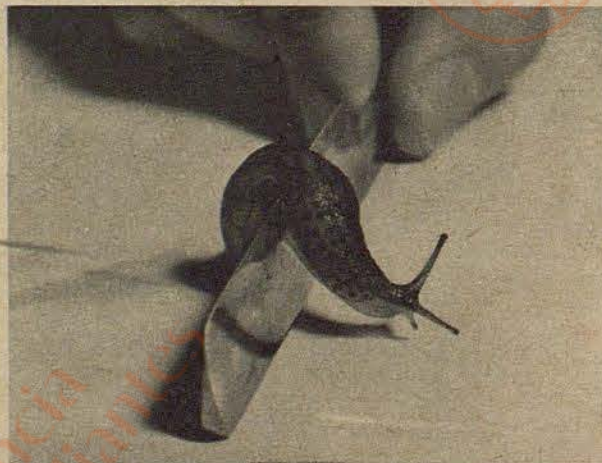
Une curieuse
expérience



Deux mains aiguisent un
rasoir. Soigneusement et
méthodiquement la lame
est rendue tranchante; ce-
pendant, cette lame qui,
d'ordinaire, sert tous les
matins d'arme dans la ba-
taille victorieuse à livrer
aux poils hérissés de la
barbe sert, cette fois-ci,
comme instrument d'expé-
rience.



Le rasoir est dressé comme
obstacle sur le chemin d'un
escargot. Sans hésiter,
celui-ci grimpe sur le rasoir,
pousse la tête au-dessus de
la lame tranchante... Que
va-t-il se passer? Va-t-il se
décapiter? Il va au moins
se blesser de telle façon
qu'il glissera sans connais-
sance. Les tentacules de
l'escargot tâtent nerveu-
sement dans le vide
d'un côté et de l'autre...



... sans repos, le corps
s'avance davantage. Peu
avant que l'équilibre ait été
atteint le corps se dresse
même vers l'avant. Cela
ressemble vraiment à un
suicide prémédité! Le dé-
sespéré va bientôt tomber,
coupé en deux morceaux...
Mais non, nous assistons
réellement à un petit mira-
cle: Comme un fakir, l'es-
cargot se balance tranquil-
lement sur l'acier tranchant

Et l'obstacle si dangereux
va être franchi sans la
moindre blessure! C'est un
cas de « natation à sec ».
L'escargot a été sauvé par
le mucus qu'il sécrète et
sur lequel il glisse, de même
que par son incroyable
élasticité et la souplesse
de son corps qui semble ne
consister qu'en un seul
muscle mou. Tranquille-
ment, le fakir continue son
chemin, et les traces qui sont
restées sur le rasoir, révè-
lent le secret de son succès



On annonce . . .

Statistique appliquée

Combien d'œufs par personne à Londres ? Nous ne le savons pas ; les Londoniens non plus. Mais toutefois, le *Daily Express* du 19 mars 1941 leur dit,



combien d'œufs les ladies du West-End reçoivent par tête, ou, exactement sur la tête, pour leurs soins de beauté. Elles n'emploient, du reste, que le seul jaune d'œuf, le blanc va aux ordures.

Le *Daily Express* trouve cela scandaleux. Nous trouvons seulement que c'est très anglais.

Une langue vraiment intéressante

Le comte Tarbat, commandant d'un bataillon de Seaforth Highlanders, écrivait à sa femme, d'un camp de prisonniers en Allemagne, qu'il se consacrait à l'étude de l'irlandais qu'il trouvait très intéressant. Il pourrait ainsi, après la guerre,



s'entretenir avec ses fermiers dans leur propre langue. Il y a fort à parier que ses fermiers, alors, lui tiendront un langage qui lui fera perdre le goût de l'irlandais.

Volontaire, mais pas trop

Dans le *Daily Telegraph* du 3 mars, Mister Barkis, de Bournemouth, s'est plaint amèrement que l'on ait méconnu son dévouement à la patrie. Avocat, il s'était présenté au bureau de travail de sa ville pour offrir ses services.

On lui laissa le choix entre le métier de plongeur dans un restaurant et celui d'aide-maçon. Indigné de tant d'incompréhension, Mister Barkis s'est replié sur ses bases. Tel est le sort d'un homme qui voulait sincèrement défendre sa patrie, mais en tout repos.

Les femmes timides

Le *Daily Mail* du 15 mars écrit : « M. Bevin a lancé un appel à 100.000 femmes, invitées à se présenter, dans un délai de quinze jours, comme ouvrières d'armement. Cinq jours passèrent, mais ni des milliers, ni même des centaines ne s'étaient présentées,



hormis quelques femmes par jour. Il y a quelque chose qui cloche. Ce n'est pas la première fois que de tels appels restent sans réponse... »

Maintenant, le *Daily Mail* se casse la tête avec des réflexions sur la « timidité » des femmes britanniques, sans toutefois aboutir à un résultat satisfaisant. A pratiquement parler, il n'y a que deux possibilités : les femmes n'en ont aucune envie ou elles ne le veulent pas.

Il s'agit de pantalons

Pour faire des économies de tissu, le *Daily Mail* suggère que les jeunes hommes de Grande-Bretagne soient obligés de porter des culottes, autrement dit des « shorts », jusqu'à l'âge de 21 ans. Il dit que c'est plus joli et beaucoup plus hygiénique. Pourquoi pas ? Plus longue sera la guerre et plus courte la culotte, puisque l'Angleterre combat jusqu'au dernier centimètre.

Médecine de guerre en Angleterre

Le *Daily Mirror* prétend que l'on peut calmer les chevaux qui ont subi un choc nerveux à la suite d'explosion de bombes en leur faisant ingurgiter de la bière de gingembre bien chaude.

L'Anglais n'est pas un cheval, on peut le calmer avec du whisky, et sans avoir besoin de l'effrayer auparavant.



Erreur judiciaire ?

John Charles Loveless, de Bexley Heath, avait alerté les pompiers pour un tuyau d'eau qui avait crevé. On l'a condamné à 35 shillings d'amende

pour lui apprendre à mieux distinguer entre les deux éléments, le feu et l'eau.

Pourtant, si la méprise était due à une trop forte consommation d'« eau-de-feu », ne devrait-on pas réduire de moitié l'amende de John Charles Loveless ?



Excellent, mais pourtant . . .

Un Américain retour d'Angleterre raconte, dans la *Herald Tribune* les prouesses accomplies par les femmes anglaises occupées à l'agriculture : « Elles conduisent bien les tracteurs ; mais la plupart sont de vieux modèles sans démarreur automatique. Donc chaque matin, des hommes vigoureux tournent la manivelle, mais cela ne suffit pas pour toute la journée ».

C'est l'histoire des poêles à bois : ils brûlent bien, mais pas longtemps.



Pourquoi un télémètre-viseur ?

Les appareils ainsi équipés ont l'avantage d'un réglage rapide. Le CONTAX II de Zeiss Ikon possède un télémètre-viseur : les deux instruments sont réunis et l'on peut cadrer l'image et régler la distance par une seule et même observation dans un oculaire unique. L'obturateur à rideau métallique insensible aux conditions atmosphériques atteint



dans le CONTAX II une vitesse de 1/1250^{ème} de seconde ; ce modèle possède le dos amovible qui facilite le chargement et le nettoyage. Déclencheur automatique faisant partie de l'appareil, avancement automatique du film et beaucoup d'autres avantages. Quinze objectifs interchangeables en monture à baïonnette.

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

Pour recevoir des imprimés, prière de s'adresser aux représentants de Zeiss Ikon AG., Dresde :

En France : "Ikonta" S.A.R.L., 18-20, Rue du Faubourg-du-Temple, Paris XI^e. — en Suisse : Merk, Zurich, Bahnhofstr. 57 b — en Belgique : H. Niéraad, Bruxelles-Schaerbeek, 14, Rue Feruci



1. Une photo en couleurs doit être exécutée pour un journal de modes. A l'atelier de photographie, on passe en revue toute une série d'esquisses et la photo en dépend. Il s'agit de trouver une idée originale et de placer le modèle dans un cadre ou sur un fond tel qu'on obtienne un certain effet de surprise et que l'accent soit mis sur l'essentiel : la mode



2. Ces choses tirées au clair, on consulte le fichier afin de découvrir qui se prêtera le mieux à la pose. On se décidera pour un type tantôt capricieux, tantôt élégant ou encore sportif. Comme il s'agit d'une photo en couleurs, la teinte des cheveux doit être prise en considération



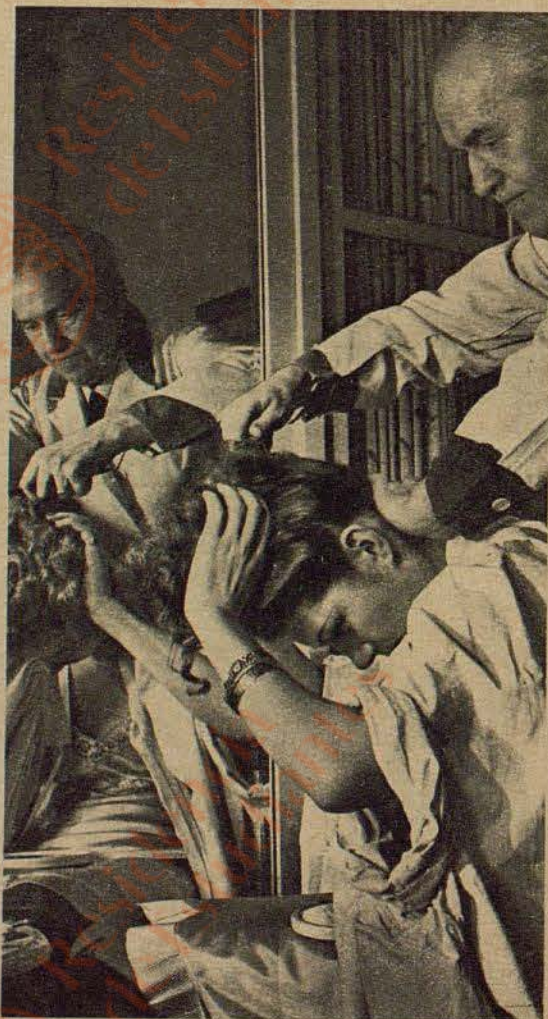
3. Un mannequin reçoit un coup de téléphone : « Ici Karin. Vous dites ? Oul, ça va, j'ai le temps, j'arrive. » A l'atelier de photographie on raccroche avec un soupir de soulagement ; le type de Karin paraît à tous celui qui convient le mieux à la photo projetée. Une vraie chance qu'elle soit chez elle et en état de venir !



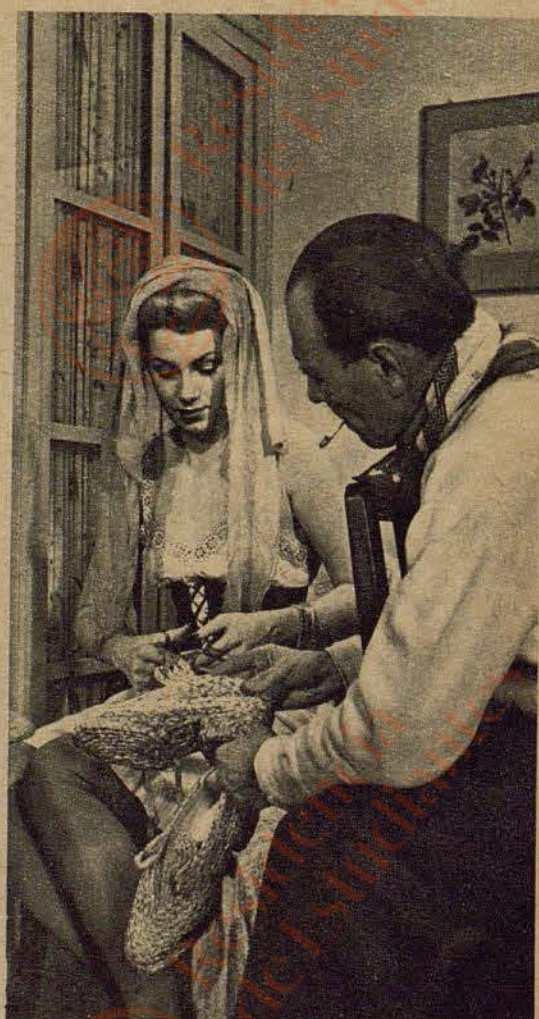
4. Et Karin vient avec le sourire. Il y a de quoi : on la demande de plus en plus. D'une part, elle est bien payée ; de l'autre... mon Dieu, chacun n'a-t-il pas son petit amour-propre ?

Une photo qui a demandé 10 heures de travail...

Et tout ce travail pour une simple photo en couleurs !



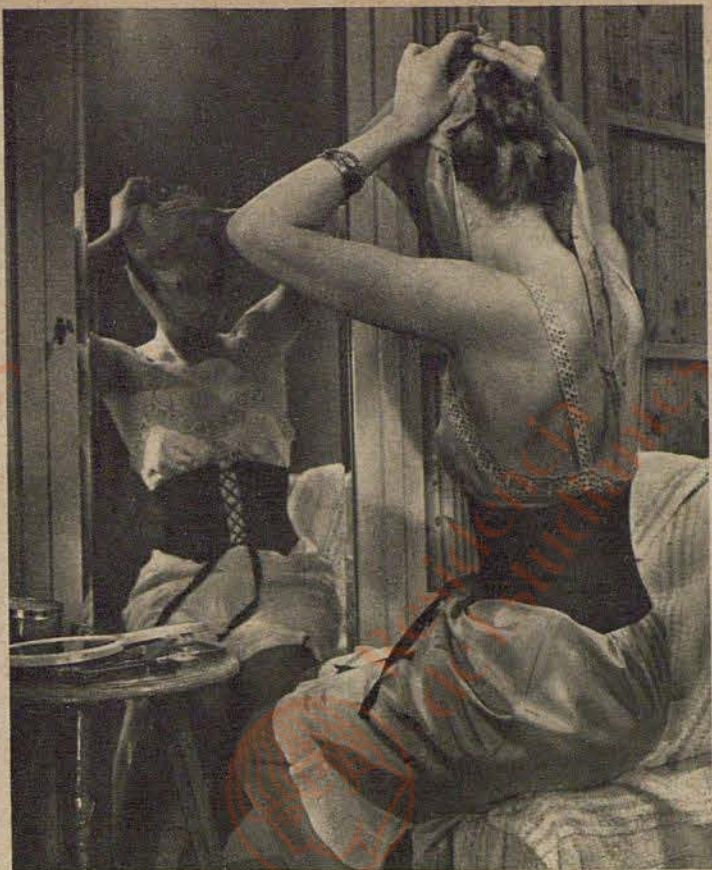
6. Mais ensuite elle tombe dans les mains du coiffeur. Il lui brosse les cheveux en arrière, une nouvelle coiffure surgit ; après quoi, on demande son avis au photographe. Suit le maquillage « photogénique »



7. « Et ça, qu'est-ce que c'est ? Ah ! oui, vos souliers de bain ». Cependant que Karin se change, le photographe jette un regard à l'intérieur ; il tient à s'assurer que son sujet est en forme. Un brin de conversation entretient la bonne humeur. Karin continue à faire sa toilette. Mais pour que la robe rende bien sur le cliché, il faut recourir à un artifice de la mode...

5. A l'atelier de photographie, on se met, sans désespérer, au travail. Pour commencer, les sourcils, qu'il s'agit d'écarter en éventail. Tâche épineuse et dont Karin préfère se charger elle-même.

8. ... nous voulons parler du corset demi-long. Un vrai corset noir qui lui serre la taille (à droite)



9. Le mannequin peut-il enfin revêtir sa robe ? Oui, sans doute ; mais Karin, en modèle avertie qu'elle est, s'entoure la tête d'un mouchoir, afin de préserver son «make up» ; opération qui exige aussi des précautions, sinon gare à la coiffure !



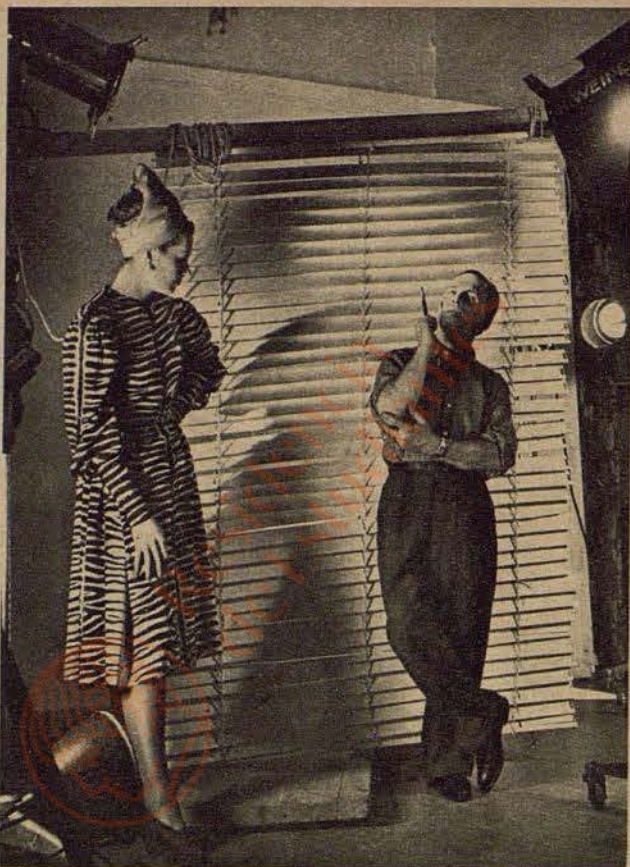
10. A l'atelier de photographie, l'activité ne désespère pas. Le décor qui doit servir de fond est prêt ; mais la couleur n'est pas du goût de notre photographe, et il faut tout repeindre en vitesse



11. L'instant est solennel : le modèle revêt enfin la robe, cause de tous les préparatifs que l'on sait. Pourvu seulement qu'elle lui aille ! Crainte superflue, puisqu'on n'a choisi le modèle qu'après s'être assuré de sa taille exacte.



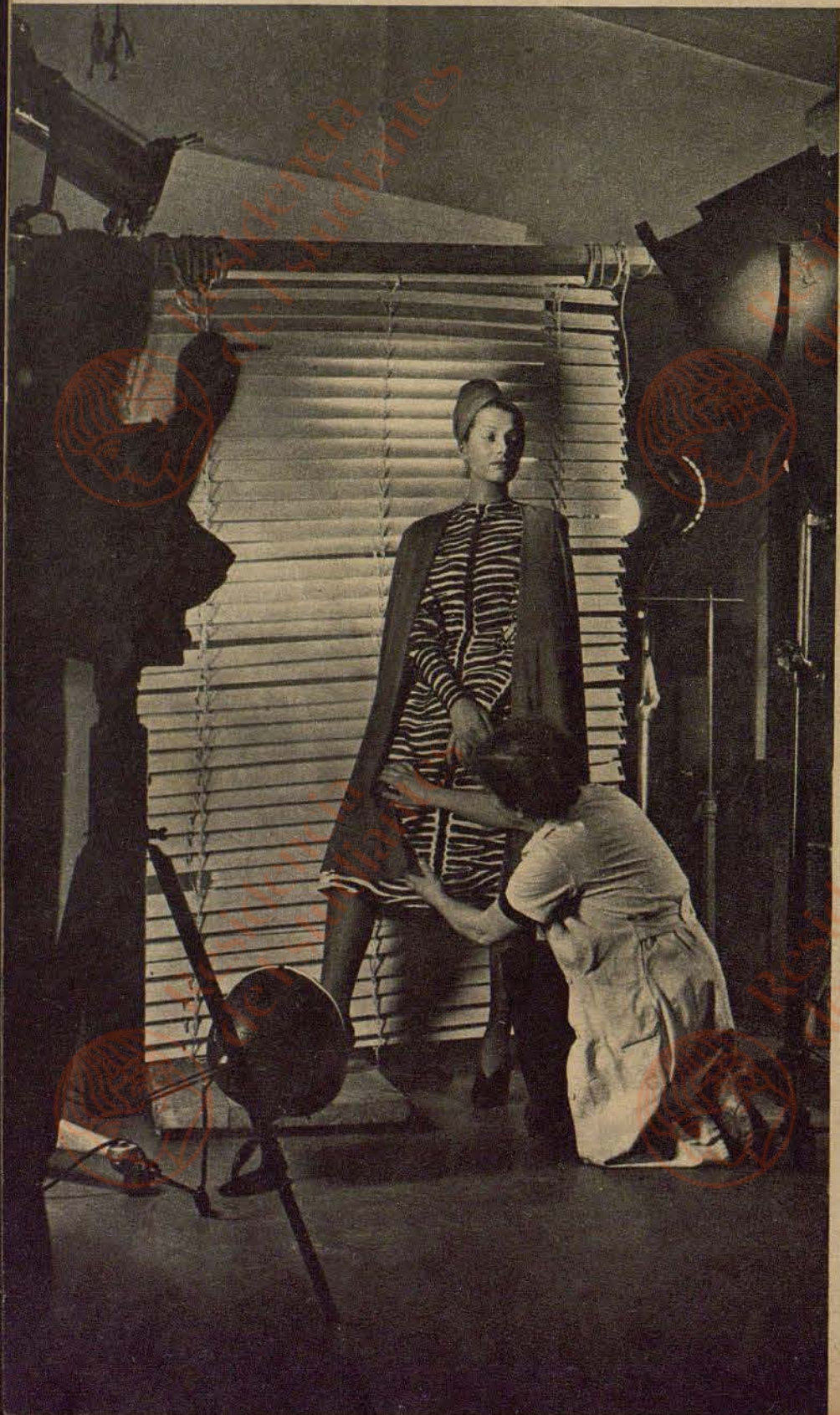
12. Prête à être photographiée ! En réalité, seule Karin est prête; le photographe, lui, est encore loin de compte. Pour commencer, il est beaucoup moins satisfait d'une partie de sa composition. Un tronçon de colonne, d'abord indispensable, n'a brusquement plus sa raison d'être



13. "Mettez-vous plutôt ainsi". Le photographe montre à Karin comment elle doit se placer, selon lui; mais elle s'est à peine exécutée qu'il change d'idée. Les épreuves de Karin ne font que commencer.



14. L'épreuve la plus pénible se résume en ce mot : attendre; encore et toujours attendre ! Car les interruptions se succèdent à tout bout de champ; elles sont dans la nature même des choses. Tantôt c'est l'éclairage, tantôt les proportions qui doivent être modifiées, etc...



Modèle
Anneliese Heise
Cliché:
photo-atelier
Deutscher Verlag

15. La ligne du manteau laisse à désirer... On n'en finira jamais. Or, la ligne est un point capital qu'il faut coûte que coûte régler. Karin ne demanderait pas mieux que d'avouer sa fatigue; mais c'est chose impossible, pour l'instant : il n'y pas de fatigue qui compte



16. La photo est prise; à toute vitesse, on chausse les souliers de bain si commodes. Les projecteurs dégagent une chaleur du diable. Quel soulagement de se démaquiller, de se dévêtir et surtout de passer à la douche ! Dans l'atelier du photographe, on n'est pas encore en repos. Éparignons au lecteur les détails des opérations techniques et sautons au résultat final

(à droite)
Une nouvelle photo en couleurs pour le journal de modes : Elle représente une élégante robe d'été, zébrée, à longues manches, serrée à la taille, complétée d'un manteau rouge et d'un turban, le tout de la même étoffe



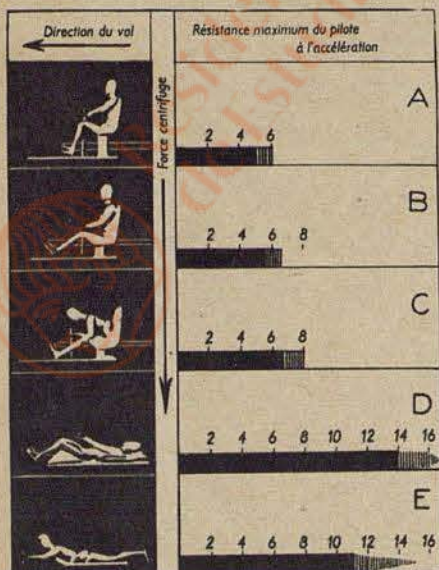


Deux petits elfes
du « Songe d'une
Nuit d'Été » de
Shakespeare

La mise en scène du
" Songe d'une Nuit
d'Été " qu'a exécutée
Otto Falckenberg
dans les « Kammer-
spiele », à Munich,
représente un évé-
nement pour la vie
du théâtre alle-
mand. Le jeu excel-
lent des acteurs est
encore surpassé par
le chœur des elfes
qui fait le charme
de la soirée. Revêtus
de costumes fantas-
tiques, les enfants,
dansant, s'adonnent
à la sensation du
jeu, se changeant
en de vrais elfes par
l'enchantement de la
mimique, du tendre
chant et de la danse

Jusqu'à la limite de la vitalité

La médecine aérienne examine l'effet produit par les grandes vitesses sur l'organisme humain...



Du sang aussi lourd que du fer

Pendant son « piqué », l'avion de combat développe des forces centrifuges énormes; lors d'un arrêt subit de l'appareil, ces forces agissent différemment sur le système sanguin de l'aviateur selon les différentes positions qu'il occupe dans l'appareil. Le schéma ci-contre nous montre comment les forces peuvent être le mieux supportées. Lors de la position assise, la force centrifuge s'exerce dans la direction de la tête, par conséquent parallèlement au système circulatoire; la position assise est particulièrement défavorable. Le sang devient aussi lourd que du fer. La position couchée supprime dans une large mesure le danger de collapsus

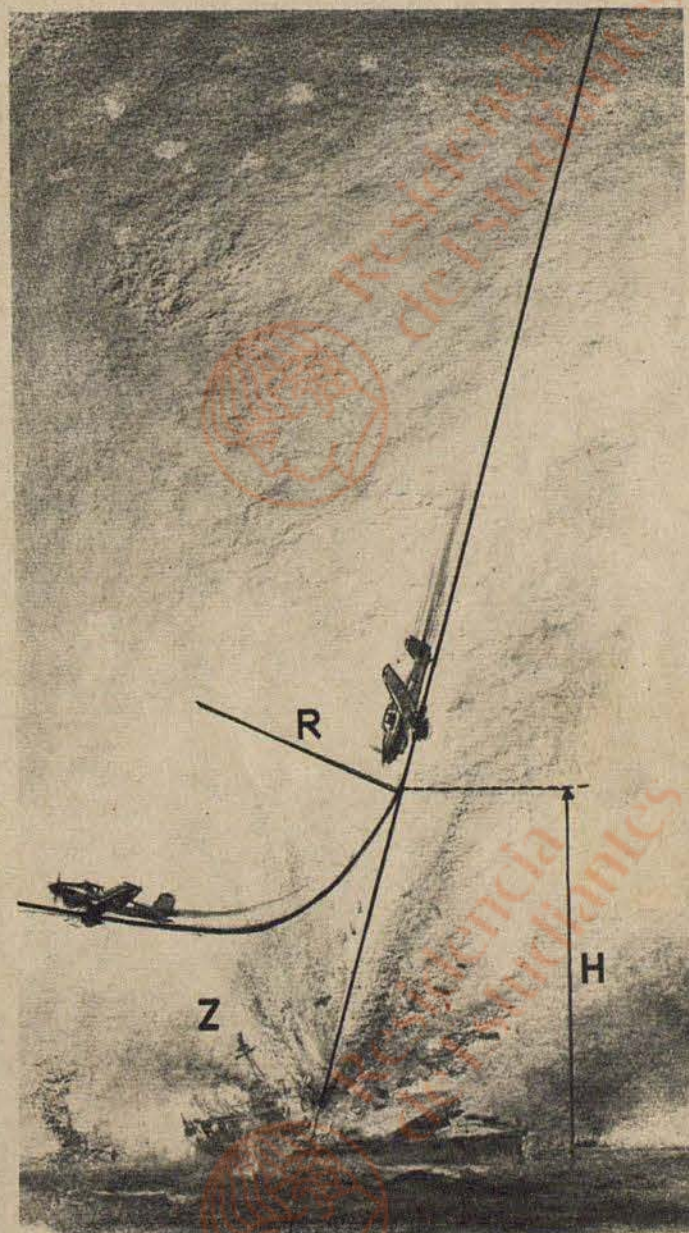
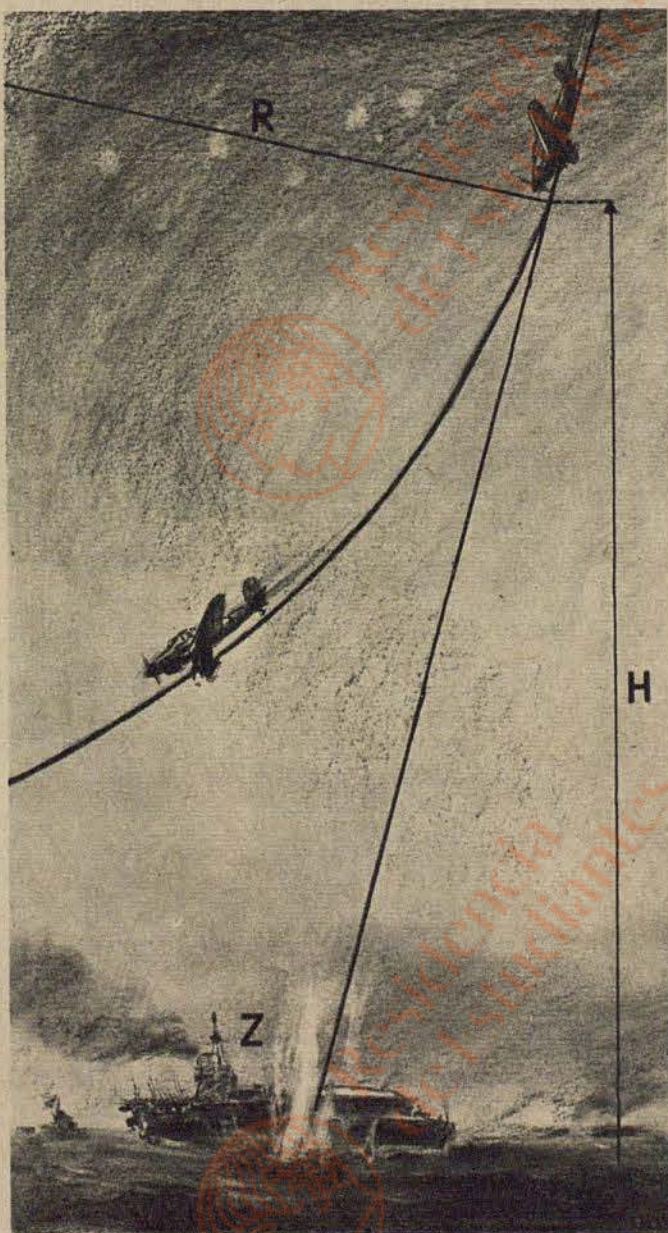
Impossible de voler dans un Stuka lorsque l'on a le cœur vide de sang

Il s'agit de protéger l'équipage de l'avion contre les effets nuisibles de la force centrifuge. L'assombrissement de la figure pouvant aller jusqu'à donner à celle-ci une teinte presque noire, le collapsus avec perte de connaissance provoqué par les grandes vitesses acquises sont des dangers auxquels on ne peut remédier qu'en remontant aux causes. Des expériences effectuées sur des animaux nous donnent des renseignements sur la diminution du contenu sanguin du cœur au cours de vitesses accélérées. Le sang, après une injection spéciale, n'est plus traversé par les rayons; cela permet un contrôle radiographique ultérieur de l'expérience. Un des buts de la médecine aérienne est de trouver des moyens permettant de supporter les plus grandes vitesses



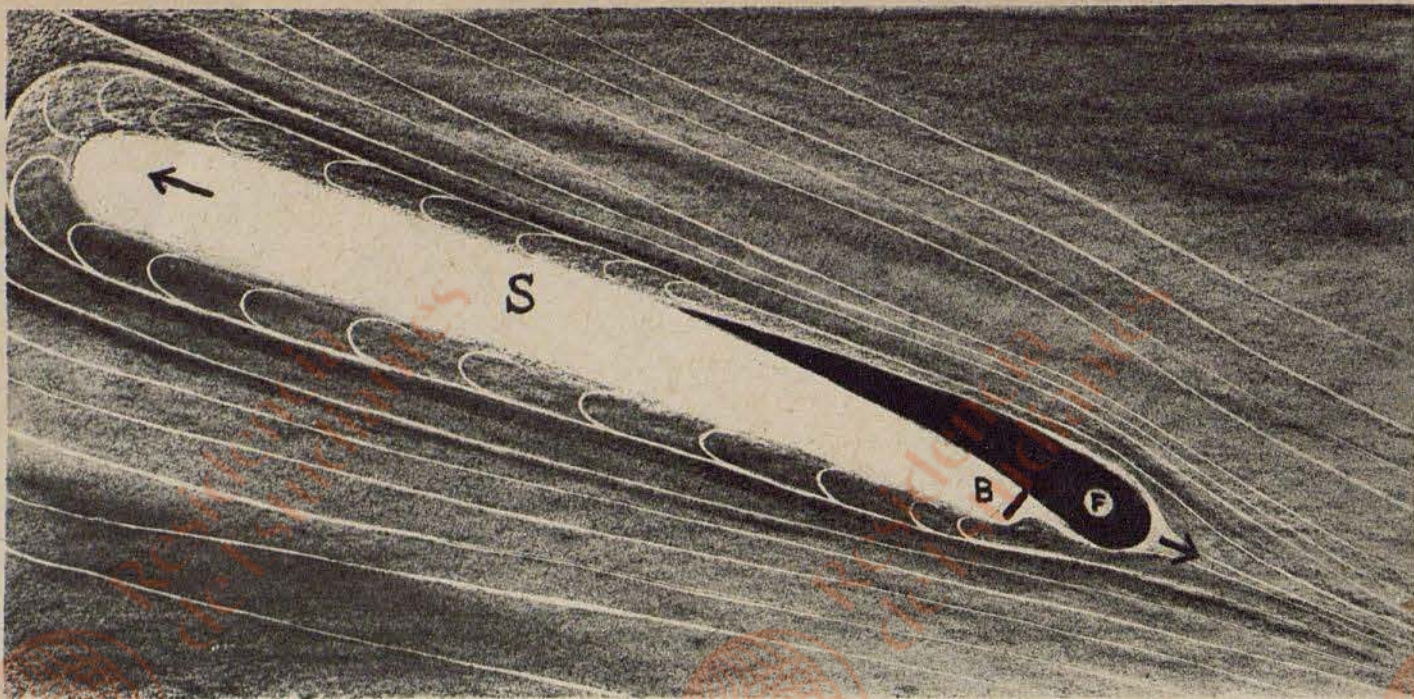
Un morceau de métal léger opère le freinage dans un vol en piqué

Plus les Stukas descendent près de leur but, mieux ils peuvent l'atteindre. L'accélération met en danger la vie de l'équipage. Le frein dans les vols en piqué (en haut; lorsque l'avion se rapproche du but; en dessous; lorsque l'avion s'en éloigne) diminue la vitesse de chute de 150 kilomètres-heure



Une sinistre géométrie

Plus le rayon (R) est grand, plus la hauteur (H) de chute est élevée, plus il est difficile de viser dans la direction du but (Z). Seul un petit rayon (R) avec une hauteur de chute réduite permet à l'avion de voler aussi près que possible du but. Ce vol favorable n'est rendu possible que depuis l'emploi du frein dans les vols en piqué. La possibilité d'augmenter l'effet technique et militaire par des moyens que l'organisme humain puisse supporter constitue l'idéal. La médecine aérienne a la tâche d'assurer la résistance humaine même lorsque l'effet des forces d'accélération est encore augmenté par suite de nécessités militaires toujours croissantes



...la résistance de chacun des aviateurs aux effets de l'altitude sur l'organisme humain

C'est ainsi qu'agit le frein dans les vols en piqué:

Si l'on pense parfois à la façon dont un frein opère dans les vols en piqué, on est tenté de supposer que le freinage est obtenu par la résistance immédiate qu'oppose la languette (aileron) à la force de l'air. La chose se passe tout autrement: l'aileron (B) brise le courant aérien qui se répand sur les plans (F) de l'appareil en exerçant sur ceux-ci une pression considérable, ce qui fait que derrière l'aileron il se forme un espace où l'air est en quelque sorte raréfié. A la façon d'un sac (S) cet espace s'élargit inversement à la direction de l'appareil jusqu'à ce qu'il soit refermé par la pression atmosphérique. Ce «sac» exerce une très grande force aspiratoire produisant le freinage



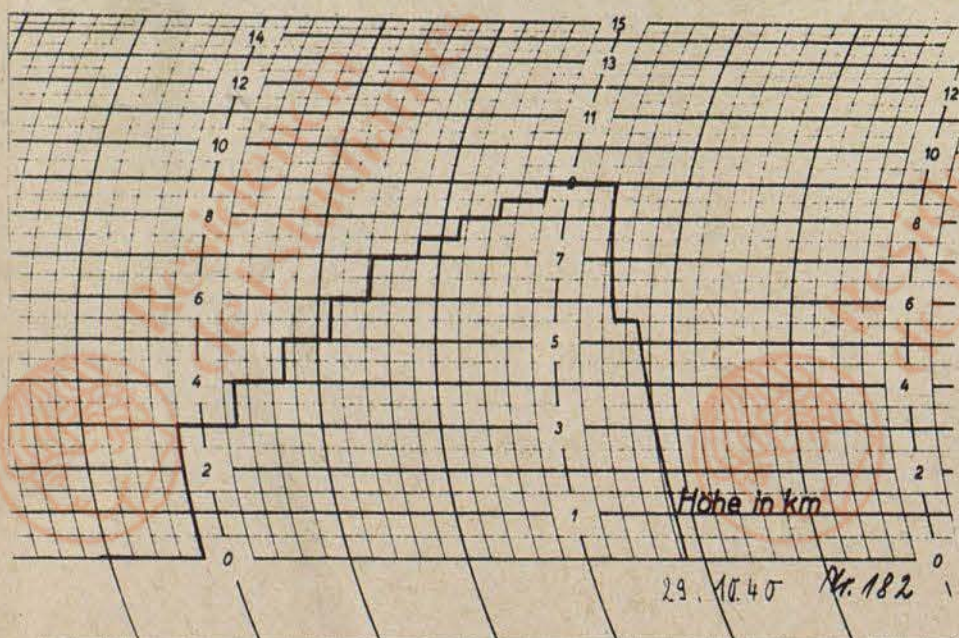
Voici ce qu'on lit dans un communiqué du ministère britannique de la Guerre (le communiqué date de la Grande Guerre):

« Un pilote anglais, conduisant un avion de combat Bristol, s'est heurté à une escadrille de cinq avions allemands, à une hauteur de 18.000 pieds (= 6.000 m.). Inconscient du danger qui le menaçait et malgré les protestations de l'observateur, il fit signe aux ennemis. »

Un autre communiqué nous apprend qu'un observateur, en train de photographier à la même hauteur, oublia de changer de plaque et prit ainsi dix-huit vues à l'affilée sur la même plaque.

Ces exemples pourraient être multipliés à l'infini. A quoi donc sont dus des actes aussi inconsidérés? Cela provient du fait qu'à partir d'une certaine hauteur l'air s'appauvrit en oxygène à mesure que la pression atmosphérique décroît elle aussi. Les premiers symptômes d'étouffement se traduisent par le mal des hauteurs, très analogue au mal des montagnes. Or, le cerveau se ressent particulièrement du manque d'oxygène. Autres symptômes: la volonté se relâche, le jugement aussi.

Mais il faut établir une différence très nette entre les phénomènes d'étouffement à des hauteurs élevées et la menace de suffocation que cause, par exemple, l'obstruction des voies respiratoires par un corps étranger. Dans le second cas, les poumons sont aussitôt à la torture; ils ont, en quelque sorte, faim d'air.



Le lapin se rend dans la stratosphère! Les essais sont tout d'abord faits avec l'animal. Dans une chambre d'expériences, ils sont effectués sur un lapin au sujet des troubles produits par l'altitude

Un vol d'altitude... sur du papier L'ascension se fait d'après un schéma déterminé. Les différentes altitudes atteintes sont indiquées par un baromètre



Un aviateur s'élève

L'air de la grande chambre d'expériences pour les examens des aviateurs est aspiré par des pompes puissantes. Simultanément, un appareil réfrigérant fonctionne et produit le froid correspondant à celui des altitudes supérieures. L'assistant peut observer par une fenêtre ce qui se passe dans la chambre; il est relié par téléphone à celui qui dirige les essais dans la chambre d'expériences



On a atteint 6.000 mètres

Le candidat doit écrire de temps en temps un certain texte. A cette hauteur, il lui est encore possible d'écrire presque sans fautes. Celui qui dirige les expériences peut, sans le moindre inconvénient, observer le sujet examiné, car il respire l'oxygène d'une bonbonne

A 8.000 mètres les sens font défaut

A 6.500 mètres, on constate les premières fautes d'orthographe. La manœuvre de l'appareil pourrait donc être défectueuse. A une hauteur de 7.500 mètres, il n'est plus possible d'obtenir une écriture régulière. A une hauteur de 8.000 mètres on n'a plus qu'un griffonnage illisible. La défaillance est proche sans le secours de la bonbonne d'oxygène

Felows. Schoppert
29. 11. 1940

0 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.
3000 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.
4000 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.
5000 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.
6000 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.
6500 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.
7000 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.
7500 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.
8000 m Flügmedizinische Abteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt.

et cette faim se traduit par des signaux d'alarme continus. Non pas seulement parce que l'oxygène fait défaut, mais aussi du fait de la proportion accrue d'acide carbonique, qui, à une grande hauteur, s'évapore et passe dans les organes respiratoires. Dans ce cas, la sensation d'étouffement est bien faible.

Le mal des hauteurs est d'autant plus traître que, très souvent, l'infortuné ignore tout de son état. Il peut lui arriver de méconnaître absolument le péril, au point de le précipiter, si l'« optimisme des hauteurs » s'en mêle, et de causer son propre malheur et celui de ses compagnons.

Aussi a-t-on soumis chaque aviateur à un règlement précis; on lui prescrit la hauteur à laquelle on doit respirer l'oxygène des bonbonnes d'acier pré-

vues à cet effet. C'est pour les mêmes raisons qu'on vérifie la résistance que le pilote peut opposer au changement d'altitude, le degré de cette résistance variant parfois considérablement de sujet à sujet. On fait bénéficier le pilote de l'expérience des autres par un enseignement approprié. On éprouve la résistance à l'altitude dans une pièce spécialement construite pour cet usage et imperméable à l'air de l'extérieur; quant à l'air de l'intérieur, on peut en diminuer très rapidement la quantité. Un dispositif spécial réfrigère à volonté l'air dans des proportions considérables. Ce qui permet de constater les effets d'un nouveau facteur, le froid des hauteurs, sur le sujet examiné. Les limites de sa résistance sont alors établies avec une précision rigoureusement scientifique.



Le salut: de l'oxygène

On empoigne la conduite de la bonbonne d'oxygène. Quelques aspirations et tous les troubles disparaissent. L'examen est terminé

Quand la Lavande est en fleurs

un parfum exquis embaume les champs. L'heureux qui les vient visiter respire la fraîche odeur de mille et mille fleurs vivantes, et du fond de son cœur il ressent la senteur acerbée et l'arôme caractéristique de la lavande.

Ce parfum qui caractérise la fleur fraîche de la lavande a été recréé dans l'unique composition aromatique de Mouson :

Mouson-Lavendel

“avec la diligence”

Après le sport, le jeu, la danse — rafraîchissez-vous par la Lavande de Mouson — elle vous stimulera quand vous êtes fatigué, elle vous ranimera quand vous vous sentez mal.



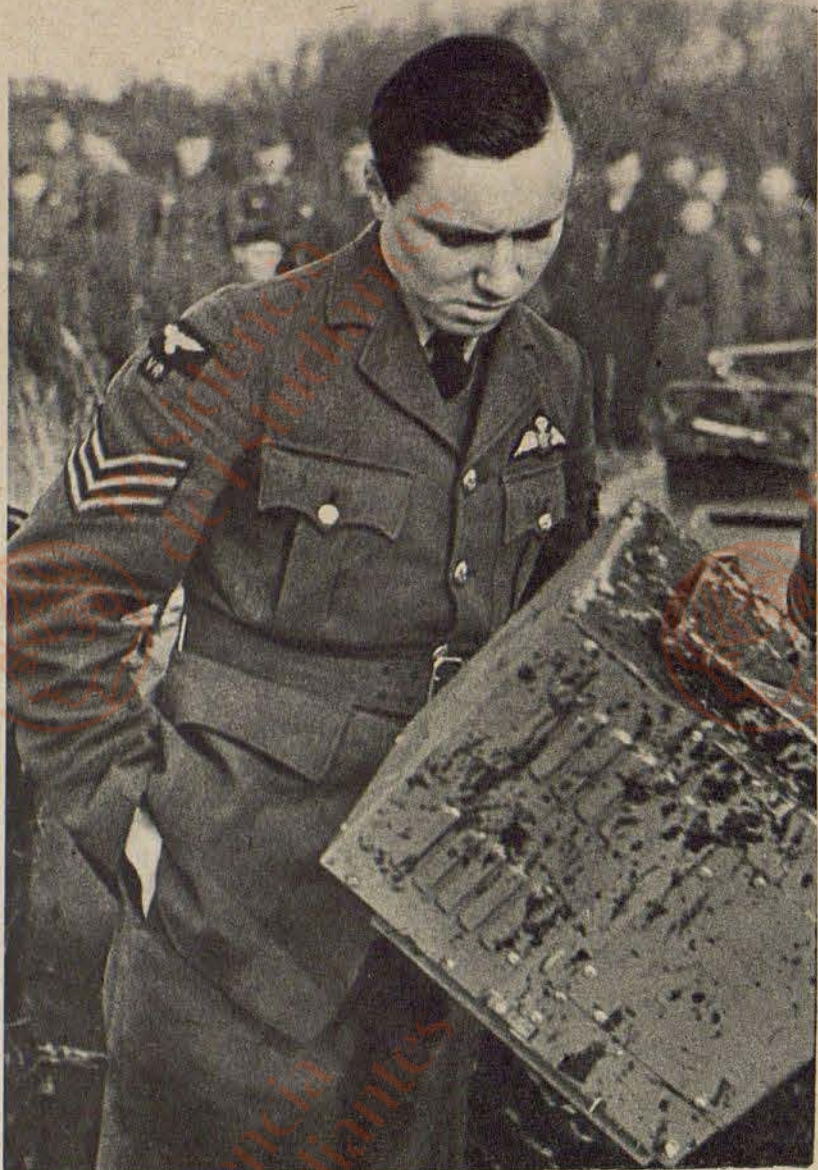
Les connaisseurs préfèrent cette odeur de la lavande fraîche de Mouson “avec la diligence”. C'est un parfum sportif, classique et acerbé, tout en étant doux.



DEMANDEZ MOUSON “AVEC LA DILIGENCE”

FIN

Avec un visible déplaisir...



...l'Anglais contemple son « Spitfire » troué comme une écumoire par les balles. Après un duel dans l'air, il a été forcé d'atterrir derrière les lignes allemandes, et le voilà prisonnier de guerre.

Encore un peu étourdi, il récapitule avec son vainqueur les diverses phases de l'engagement.



Le 14 novembre 1914 à Constantinople. Le pavillon de guerre allemand flotte devant la « Mosquée du Conquérant ». Ce jour-là, la Turquie déclarait la « Guerre Sainte » à l'Angleterre.

Maréchal et Pacha

Une vie au service de l'Allemagne et de la Turquie

feldmaréchal Colmar baron von der Goltz, qui fut aussi un pacha turc.

La tombe de ce grand soldat nous rappelle les liens qui, durant la Grande Guerre de 1914-18, unirent les soldats allemands et les soldats turcs.

Dans l'histoire de la Turquie moderne, la vie du baron von der Goltz a laissé une trace ineffaçable. Sans l'œuvre du général-feldmaréchal prussien, l'armée turque ne serait pas ce qu'elle est actuellement.

Von der Goltz, né à Bielkenfeld, en Prusse Orientale, en 1843, entra au service de la Turquie en 1883 pour y réorganiser l'éducation militaire. Il s'était déjà distingué dans l'armée prussienne. De famille pauvre, il avait été élevé dans le corps des cadets de Prusse et était entré comme sous-lieutenant dans l'armée prussienne en 1861. Lorsque éclata la guerre contre l'Autriche en 1866, von der Goltz était déjà à l'Académie de guerre. A l'affaire de Trautenau, il recut à l'épaule un coup de feu qui atteignit également le poumon. Pendant la guerre de 1870-71, il était officier à l'état-major général et travailla durant presque dix ans à la section historique du grand état-major. Arrivé en Turquie, il ne resta pas longtemps chef de l'éducation militaire et devint bientôt sous-chef de l'état-

major général turc. On lui avait confié la tâche de réorganiser entièrement l'armée turque et il eut à lutter contre des difficultés qui actuellement nous paraissent étranges. Ainsi, le Sultan exigeait de ses soldats une excellente instruction militaire, mais il interdisait à Goltz de leur apprendre à tirer à balle, car il vivait dans la crainte perpétuelle des attentats. Cependant, le feldmaréchal prussien finit par imposer sa volonté et non seulement fit voter une nouvelle loi sur le recrutement ainsi qu'une loi réformant l'armée de réserve et la territoriale, mais sut aussi les faire appliquer.

Von der Goltz était extrêmement populaire en Turquie où sa renommée était légendaire. Il le devait à ses qualités d'officier d'état-major général prussien et aussi à ses sérieux efforts pour connaître la mentalité de ses hommes et pour s'y adapter.

Lorsque, comblé d'honneurs, von der Goltz rentra en Allemagne, il occupa de nouveau de hautes charges en Prusse. Peu après le début de la guerre, en 1914, il fut affecté au grand quartier général turc. En 1915, il était à la tête de la première armée turque qui remporta la victoire sur les Anglais. Près de Kut-el-Amara, en décembre 1915, il encercla une armée anglaise, brisant



Le baron von der Goltz, général-feldmaréchal allemand et pacha turc. La Turquie lui doit la réorganisation de son armée avant la Grande Guerre.

sa force combattive de telle manière que, peu de temps après sa mort, 13.300 soldats britanniques, commandés par le général Townshend, devaient se rendre.

En 1916, le typhus éclata dans son armée et le feldmaréchal, qui s'occupait activement de ses hommes, fut atteint par la maladie ; il mourut au service d'un pays qui doit beaucoup à l'Allemagne.

A Thérapié, sur le Bosphore, sous de calmes ombrages, s'isole un coin silencieux qui mérite de retenir notre attention. On y voit des tombes et, sur leurs croix, des noms allemands. C'est le cimetière des soldats allemands tombés pour la Turquie pendant la Grande Guerre. Un général-feldmaréchal allemand y repose au milieu de ses officiers et de ses soldats, le général-

A Berlin

Le ministre des Affaires étrangères, M. von Ribbentrop, a communiqué à la presse, dans la salle du Conseil Fédéral, au Ministère des Affaires étrangères, la décision historique du gouvernement du Reich allemand d'opposer la force des armes à l'invasion anglaise dans les Balkans, en Yougoslavie et en Grèce



A Agram...

...un général allemand rend visite au commandant militaire des Croates, M. Kvaternik. L'entrée des troupes allemandes a signifié l'heure de la délivrance pour le peuple croate, dont le champion national, le docteur Ante Pawelitsch, est revenu de son exil en Italie pour prendre la direction de l'Etat



... Sur l'aérodrome de la capitale croate : L'arrivée du premier délégué allemand en Croatie, le premier chef de groupement de la SA, M. Kasche. A gauche, le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Croatie, le docteur Lovkovitsch, un des plus intimes collaborateurs du chef d'Etat Pawelitsch. A la droite du délégué allemand, le général Percevitich et le consul général allemand d'Agram, le docteur Freundt





C'est devant Belgrade
que fut prise cette photo. Une photo entre
mille, et au moment de la prendre le nombre
des prisonniers et le butin échappaient encore
à toute estimation. Mais déjà, à ce moment,
une chose était certaine: il n'y avait pas
d'Anglais parmi eux. L'Angleterre et les
Etats-Unis ont fait de grandes promesses à la
Yougoslavie et n'en ont tenu aucune.
Photo: Otto de la PK

Devant deux capitales

C'est devant Athènes,
sur le port du Pirée, que tombent les lourdes
bombes des Stukas. Les Anglais y avaient
débarqué leurs troupes auxiliaires de démons-
tration; ils essayaient de s'y rembarquer au
moment de l'entrée des troupes allemandes,
sans même attendre de se trouver à portée du
tir de l'artillerie. Beaucoup d'entre eux n'ont
pas réussi à s'enfuir... Photo: Gallien de la PK



Pour tous les goûts

OLYMPIA présente la machine à écrire qui convient.
Pour le bureau, l'OLYMPIA 8, dont les multiples
qualités ont fait leurs preuves, existe avec chariots
de différentes longueurs, et avec un tabulateur
décimal. En machines portatives, OLYMPIA offre
les modèles suivants: ELITE, PROGRESS et SIM-
PLEX, ainsi que la PLANA, la première machine à
écrire allemande en construction plate. Tous ces
modèles, quelles que soient leurs différences de
prix et d'emploi, ont en commun le nom, et celui-
ci répond de la qualité.

Olympia

Les machines à écrire OLYMPIA sont les produits
des Olympia Büromaschinenwerke A.G., Erfurt.

En vente en France auprès des :

MACHINES A ÉCRIRE OLYMPIA S.A. PARIS-8^e

Représentation générale pour la Belgique : Handelsmaatschappij N.V. Edmond Jacobs, Anvers

En vente à : Amsterdam, Belgrade, Budapest, Bucarest, Copenhague, Madrid, Rio de Janeiro, Stockholm. D'autres représentants OLYMPIA
dans toutes les capitales du monde.





La bataille principale continue:

Tandis que la tentative anglaise d'invasion du Sud-Est de l'Europe se transformait en fuite éperdue les attaques contre l'Angleterre n'ont pas cessé, même un seul jour. Comme c'est ici le cas à Plymouth, et au-dessus de bien des centres industriels d'importance primordiale pour l'île, se dressent d'énormes colonnes de fumée, témoins de l'œuvre des bombardiers allemands.

PK. Grothe