

F N° 16

Fr. 3

2^{ème} NUMERO AOÛT 1941

Belgique 2 fr. / Bohême-Moravie 2.50 Kr. / Bulgarie 8 leva / Croatie 5 kounas / Danemark 50 øre / Finlande 4.50 mk / France 3 fr. / Grèce 8 drachmes / Iran 3 rials / Italie 2 Lire / Luxembourg 25 Pf.
Norvège 45 øre / Pays-Bas 20 cents / Portugal 2 esc. / Roumanie 16 lei / Serbie 5 dinars / Suède 53 øre / Suisse 45 centimes / Slovaquie 2.50 cour. / Espagne 1.50 pes. / Turquie 12 kurus / Hongrie 36 fillér

Signal

Vaillant! coup de main!

Au cours de l'avance au delà
du Slucz, une seule pièce de D.
C.A. allemande de 3,7 cm, a con-
quis un aérodrome soviétique,
détruit 23 avions et saisi de
l'essence, des bombes, une
cuisine roulante

On trouvera le reportage
d'Arthur Grimm à l'intérieur
de ce numéro



EXTRA leicht

Hensoldt
DIALYT

Jumelles prismatiques
pour voyage-sport-chasse

M. HENSOLDT & SOEHNE
Opt. Werke A-G, Wetzlar (Allemagne)



Combats de rues

COPYRIGHT 1941 BY DEUTSCHER VERLAG BERLIN



Les combats de rues sont la spécialité des troupes soviétiques. Vingt-cinq années durant elles ont été dressées à tirer des lucarnes, des soupiraux et des arbres. Il existe en U.R.S.S. une littérature considérable qui traite de cette guerre d'embuscade, la population civile ayant à y jouer un rôle particulier. « La technique de l'insurrection armée » etc... tels sont les titres de ces manuels. On voit ici un canon allemand de défense anti-chars, qui s'est chargé d'opposer à la théorie des francs-tireurs soviétiques, la pratique de l'infanterie allemande

Cliché : E. Grimm (PK)

Si cela continue...

Un expert américain suppute les chances de l'Angleterre dans la bataille de l'Atlantique

LES Anglais ont pour principe de tirer le meilleur parti de chaque chose; aussi bien accueillent-ils à la fois par des rires et par des larmes l'offensive allemande de l'est qui a déjoué les plans anglo-soviétiques, mais qui, cependant, leur a donné un répit. Il n'empêche que Londres avoue les soucis que lui cause la bataille de l'Atlantique, l'inflexible méthode — ou, si l'on préfère, la méthodique inflexibilité — avec laquelle les Allemands entendent la conduire, au point que cette fois, il ne saurait plus être question de répit.

Nous croyons aller au-devant du désir du lecteur qui aborde la question sans parti pris, en lui mettant sous les yeux une comparaison des chiffres avec les données d'un article intitulé « La Bataille de l'Atlantique » et publié par la revue politique américaine bien connue, « Time » (numéro du 28 avril 1941). « Time », on le sait, est résolument anglophile; nul ne le soupçonnera d'être acquis à la propagande allemande. Il écrit :

« La semaine dernière, Sir Percy Noble, le Commandant en chef anglais des voies maritimes occidentales, avait pris conscience du fait qu'il était bel et bien en train de perdre la bataille de l'Atlantique. Il était placé devant le problème suivant : la bataille de l'Atlantique peut-elle être perdue assez lentement pour que le sort des armes change entre temps de camp, avant la défaite définitive de la Grande-Bretagne ? »

Que la bataille de l'Atlantique soit de toute façon perdue pour l'Angleterre, le Commandant en chef britannique des voies maritimes occidentales ne peut que le reconnaître avec l'auteur de l'article du « Time ». Écoutons encore ce dernier :

« L'Amirauté britannique annonçait la semaine passée que, désormais, elle publierait les pertes de la flotte de commerce britannique non pas une fois par semaine, mais une fois par mois seulement. Une des raisons invoquées pour ce changement, c'est que les Allemands n'aient plus à apprendre les résultats de leurs différentes attaques et qu'ils en ignorent l'efficacité (!). Mais s'il est vrai que cette décision a été prise en vue de ménager le moral du front de l'arrière, il faut y voir un mauvais signe. Le communiqué hebdomadaire des pertes en tonnage était, en fait, le meilleur baromètre de la situation militaire anglaise, et chaque Britannique sait que son pays est sans doute à même de survivre aux catastrophes méditerranéennes, mais non pas à une défaite dans l'Atlantique. »

Quel tonnage leur reste-t-il ?

L'auteur continue en additionnant le tonnage dont disposait l'Angleterre au début de la guerre et celui qu'elle s'est octroyé par des confiscations et des achats divers. Il obtient au total 33 millions de tonnes, et dépasse sans doute de 3 millions de tonnes le chiffre exact. Il en déduit le tonnage coulé, celui-ci évalué à 5,3 millions de tonnes, c'est-à-dire un chiffre inférieur de 6,4 millions de tonnes (!) à celui qu'ont établi les Allemands. Mais nous ne nous arrêtons pas à ces détails; écoutons plutôt notre auteur :

« Ce beau chiffre, arrondi et encourageant, peut prêter matière à erreur.

En premier lieu, une grande partie de ce tonnage a été saisi par l'Amirauté pour le faire servir à des fins militaires, pour les transports de troupes, pour le ravitaillement destiné aux théâtres d'opérations méditerranéennes et pour la protection des convois au moyen de navires de commerce armés. En second lieu, une grande partie du tonnage disponible ne convient pas aux tâches imposées par le ravitaillement de la Grande-Bretagne : des navires en question, les uns ont été construits pour la navigation intérieure, d'autres utilisés jusqu'à la guerre uniquement pour le service de cabotage, dans la Manche. » C'est ainsi que s'explique la différence existant entre les chiffres anglais et les chiffres allemands, ceux-ci ne visant que le tonnage du commerce d'outre-mer.

« Une grande partie du tonnage des

rapides et suivre une route en zig-zag. De telles traversées prennent en moyenne le double du temps qu'elles nécessitent en période de paix. C'est ainsi que ces navires totalisant 13 millions de tonnes ne transportent en réalité que la charge d'avant-guerre de 6,5 millions de tonnes. »

L'auteur du « Time » (et cette publication se pique d'être bien informée) estime les pertes en tonnage causées par les périls qui s'attachent au système des convois, à un chiffre bien supérieur aux prudents calculs allemands. Il poursuit :

« Et ce n'est pas encore tout ! De tous les ports britanniques, seuls Liverpool et les ports de la Clyde et de la Severn ont encore un mouvement à peu près normal. En revanche, Edimbourg, Newcastle, Hull, Londres, Southampton, sont, dans l'ordre, de

images de tous ordres, graves et légers, un million de tonnes sont en réparations permanentes dans les chantiers, ou doivent attendre que les chantiers débordés leur fassent de la place. Pour un quart environ de ce tonnage, les dommages ont pour origine les risques qui s'attachent normalement à la navigation, ou encore l'usure pure et simple. Les trois autres quarts sont l'œuvre des nazis. On peut à nouveau, comparer une grande partie du tonnage endommagé au goulot d'une bouteille, parce que les chantiers font des efforts inouïs pour construire non seulement des navires de commerce, mais aussi des vaisseaux de guerre.

Si l'on se base sur ces calculs, on constate que l'Angleterre, à la tête d'une flotte de commerce de 27,7 mil-



De ce train-là... Fin mai, les choses se présentaient de la façon suivante : L'Angleterre était entrée en guerre avec les effectifs d'outre-mer de 17 millions de tonnes. Grâce à de nouvelles constructions, des prises et des achats, elle avait, à la date du 31 mai 1941 acquis un supplément de 2,7 millions de tonnes. En outre, toujours à la même date, elle utilisait 2,5 millions de tonnes neuves. Elle utilisait encore 7,6 millions de tonnes du tonnage mondial. Si l'on se réfère à ces titres, la Grande Bretagne aurait disposé théoriquement de 29,8 millions de tonnes. Sur notre dessin nous représentons ce chiffre par le navire tout entier. En se basant sur les chiffres allemands, il faut déduire ce qui suit : 1. Les pertes causées par des avaries et une absence de possibilités d'acconage et de réparations, soit 2 millions de tonnes (en rose); 2. Le tonnage de commerce utilisé à des fins militaires, 5 millions de tonnes (en rouge clair); 3. La perte de temps qu'entraînent les voyages en convoi et les difficultés de chargement et de débarquement, 6 millions de tonnes (en rouge foncé); 4. Les pertes du tonnage mondial britannique ou au service des Britanniques, coulé en mer, 11,7 millions de tonnes (en gris). D'après les calculs allemands, ce qui reste encore à l'Angleterre au cours du mois de juin 1941, en fait de tonnage utilisable pour la navigation de ravitaillement, atteint 5,1 million de tonnes. Nous le figurons par le navire noir. L'expert de la revue américaine « Time », lui, estime que, dès fin mars 1941, l'Angleterre n'avait plus à sa disposition que 4 millions de tonnes.

paquebots de classe ne peut être utilisée pour le fret, continue « Time », et de nombreux navires assurent des services particuliers dans des régions très éloignées et dont on ne peut les rappeler. Selon des estimations londoniennes, et compte tenu de tous les facteurs ci-dessus, le tonnage dont l'Angleterre dispose pour l'importation de ses vivres et de ses engins de mort, se réduit finalement à 13 millions de tonnes.

« Ce n'est pas tout. Les traversées sont devenues plus lentes, parce que les convois doivent régler leurs marches sur la vitesse des unités les moins

moins en moins utilisables, surtout du fait des opérations concentriques entreprises par les sous-marins allemands et, dans une mesure moindre, par suite des redoutables incursions des avions allemands. En un mot, les ports sont des goulots de bouteille qui réduisent la valeur pratique de la flotte de commerce britannique à l'équivalent d'environ 5 millions de tonnes.

Quand bien même l'Angleterre et les Etats-Unis réussiraient...

Et nous ne sommes pas encore au bout du compte ! A la suite de dom-

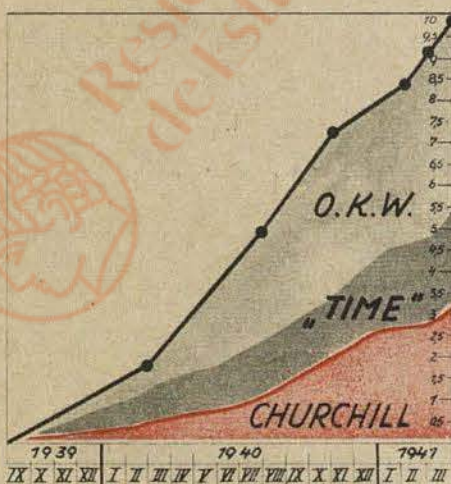
lions de tonnes, ne dispose réellement et pratiquement que de 4 millions de tonnes pour son importation totale d'outre-mer. Depuis le début de mars 1941, les pertes de tonnage s'élèvent à plus de 100.000 tonnes par semaine. Quand bien même la Grande-Bretagne et les Etats-Unis parviendraient à construire au cours de l'année présente 2,1 millions de tonnes supplémentaires — c'est bien là le maximum possible — la flotte de 13 millions de tonnes qui approvisionne actuellement la Grande-Bretagne, subirait une diminution de 3 millions de tonnes, soit

les 23 % du total. Le tonnage effectif dont disposerait le ravitaillement anglais serait amputé de 3 millions de tonnes. A ce train-là, bien loin de résoudre le problème du tonnage, les Britanniques succomberaient.

Examinées froidement, ces statistiques éveillent la constatation qu'ici aussi, les calculs allemands sont sensiblement plus modérés. Alors que le « Time » chiffre le tonnage anglais encore disponible à 4 millions de tonnes, les Allemands lui accordent 1,1 million de tonnes de plus.

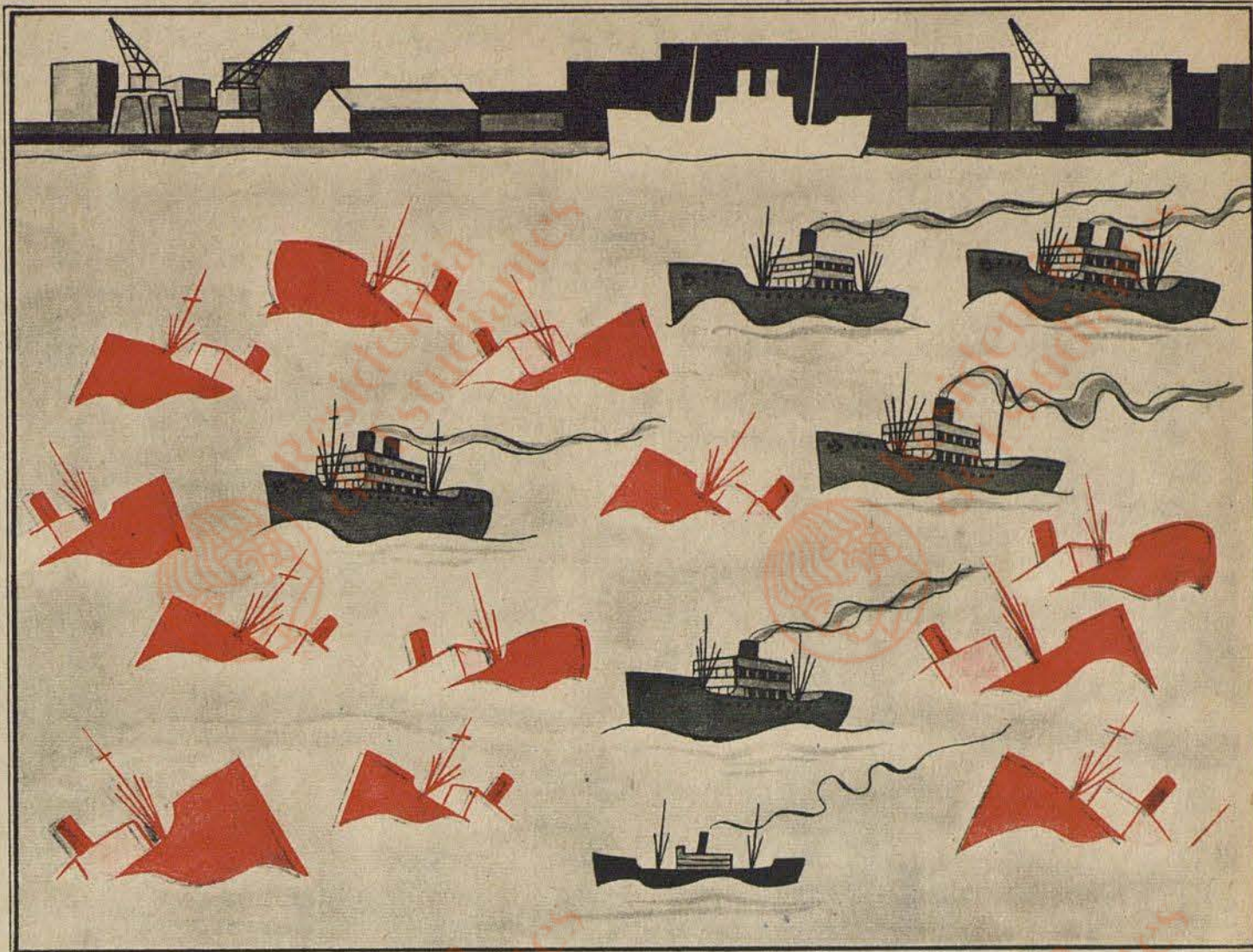
Après s'être complu quelques instants aux souvenirs de la Grande Guerre 1914-18, le collaborateur du « Time » — tout est bien qui finit bien ! — revient en soupirant à la réalité imputoyable des choses :

« La première chose à dire, c'est que le rapport de force entre les assaillants et les assaillis s'est radicalement modifié. Vers la fin de la dernière guerre, la Grande-Bretagne disposait de 496 destroyers, et se prévalait encore de l'appui de 100 destroyers américains, 92 français et 67 italiens, soit en tout de 755 destroyers. La semaine dernière, l'Angleterre n'avait à sa disposition qu'un peu plus de 300 destroyers et convoyeurs armés. Ce chiffre comprend les 50 contre-torpilleurs et quelques douzaines d'avisos cédés par les U.S.A. Au printemps 1917, les Allemands avaient 128 sous-marins en activité. Ce printemps-ci, l'Allemagne dispose d'au moins 180 sous-marins, sinon plus, comme il est for. probable. Et les sous-marins d'aujourd'hui sont beaucoup plus rapides. En sorte qu'à une flottille offensive allemande renforcée de 50 % correspond une défense anglaise qui n'est pas la moitié de ce qu'elle était en 1917.



Churchill évalue les pertes britanniques en navires de commerce jusqu'à fin mars 1941 à 3,2 millions de tonnes seulement. « Time » les évalue à 5,3 millions. Mais le chiffre réel donné par le Haut Commandement allemand, était déjà fin mars de 9,9 millions de tonnes

« Pour bloquer les sous-marins allemands, les Anglais pouvaient se contenter en 1917-18, de surveiller en tout et pour tout le Pas-de-Calais et la passe septentrionale de la mer du Nord entre l'Ecosse et la Norvège, soit au total un blocus qui s'étendait sur un front de 300 milles marins. Vers la fin de la guerre, ce front tout entier était couvert d'un barrage de mines compact. Cette fois, les Allemands ont occupé la Norvège, et la France s'est écroulée. Entre Narvik et Bayonne, sur une distance de 2.300 milles marins, les Allemands disposent de tous les ports. Notre tableau indique la progression de la courbe des pertes navales depuis que les Allemands ont pris possession de la Norvège et des bases françaises ».



Que se passerait-il si l'Angleterre ne pouvait compter que sur son propre tonnage ? Au début de la guerre, la Grande-Bretagne disposait d'un effectif de navires de commerce d'outre-mer s'élevant à 17 millions de tonnes, dont 5 millions de tonnes employées à des fins militaires, donc enlevées à la navigation commerciale (navire gris). Jusqu'au 31 mai 1941, les forces navales et aériennes allemandes ont coulé 11,7 millions de tonnes (navire rouge), en sorte que, abstraction faite des constructions nouvelles, des prises et des achats, qui représentent un total de 2,7 millions de tonnes (navire blanc), abstraction faite également du tonnage étranger, il ne reste plus que 300 000 tonnes britanniques (petit navire noir) qui soient utilisées, par l'Angleterre, à des fins commerciales. En réalité, la Grande-Bretagne a bien entendu fait participer le tonnage des autres peuples à ses propres pertes, et ce, dans la proportion de 50 % environ

Que nous réserve l'avenir ?

Le collaborateur du « Time » constate ensuite l'importance accrue de l'aviation allemande, et mentionne différents autres avantages de la stratégie allemande, puis il se consacre à la Méditerranée :

« Au cours de la dernière guerre, la Méditerranée offrait un accès libre aux importations britanniques. Depuis l'entrée en guerre de l'Italie, la route méditerranéenne courte et commode, est bloquée sans rémission. »

L'auteur fait judicieusement ressortir la charge que représente pour la flotte de commerce anglaise le fait que d'importantes forces britanniques sont paralysées en Méditerranée ; sans compter les incursions hardies de la flotte allemande dans l'Atlantique et la longueur de la voie maritime qui contourne l'Afrique. En fin de compte, il estime que les pertes anglaises causées par les sous-marins se montent à 30 %, par l'aviation à 23 %, par les mines à 22 %, par les navires de guerre à 8 % et par des raisons inconnues également à 8 %, et il n'hésite pas à aggraver ce chiffre, si flatteur pour la marine de guerre allemande, de la remarque que voici : « Depuis l'entrée en ligne des nouveaux types d'avions le pourcentage des navires coulés par des bombes aériennes s'est probablement accru... »

Après ces constatations, on s'attend un peu à la question inquiète de l'auteur : « De quoi l'avenir sera-t-il fait si les pertes continuent à ce rythme ? Où trouver les 3 ou 4 millions de tonnes dont nous avons besoin pour boucher les lacunes et tenir jusqu'à 1942 et au delà ? »

Il faut reconnaître que le collaborateur de « Time » a su exposer avec beaucoup de clarté le problème du combat atlantique auquel un profane

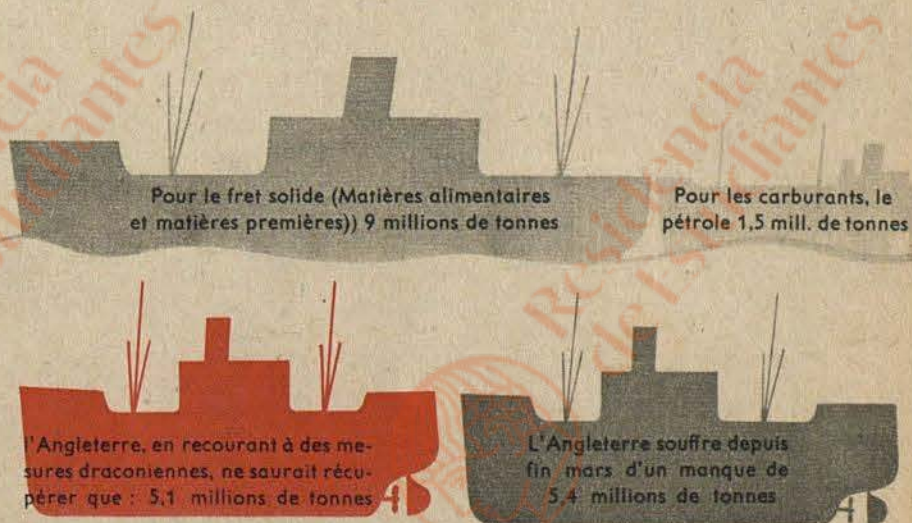
ne verrait goutte. Ce n'est pas sa faute si le résultat n'est rien moins que réjouissant pour lui comme pour l'Angleterre. N'en sont responsables que les sous-marins, les mines, la flotte et les avions allemands. Cette responsabilité, ils continueront à la porter. Pour peu qu'ont ait étudié avec attention la méthode qui préside aux reportages de guerre allemands, on serait mal venu d'espérer que, de ce

côté-ci on fixe le terme auquel la bataille de l'Atlantique sera définitivement perdue pour l'Angleterre. L'Allemagne n'annonce ses victoires qu'une fois acquises.

D'ici là, contentons-nous du jugement dont font preuve le collaborateur de « Time » et Sir Percy Noble, lesquels se sont rendu compte que la bataille de l'Atlantique sera perdue, tôt ou tard, peu importe.

R. Krohne

Quel tonnage faut-il à l'Angleterre à supposer qu'elle réduise ses besoins à l'extrême ?



L'Angleterre parviendra-t-elle à combler les trous ? Non ! M. Roosevelt, un témoin que ne récusera certainement pas le monde anglo-saxon a déclaré le 28 mai 1941 : « Avec l'assentiment du gouvernement britannique, je dévoile la chose suivante : Les pertes de la navigation britannique sont le triple de la capacité de la Grande Bretagne à construire de nouveaux navires, et le double de la production actuelle en navires britanniques et américains pris ensemble »

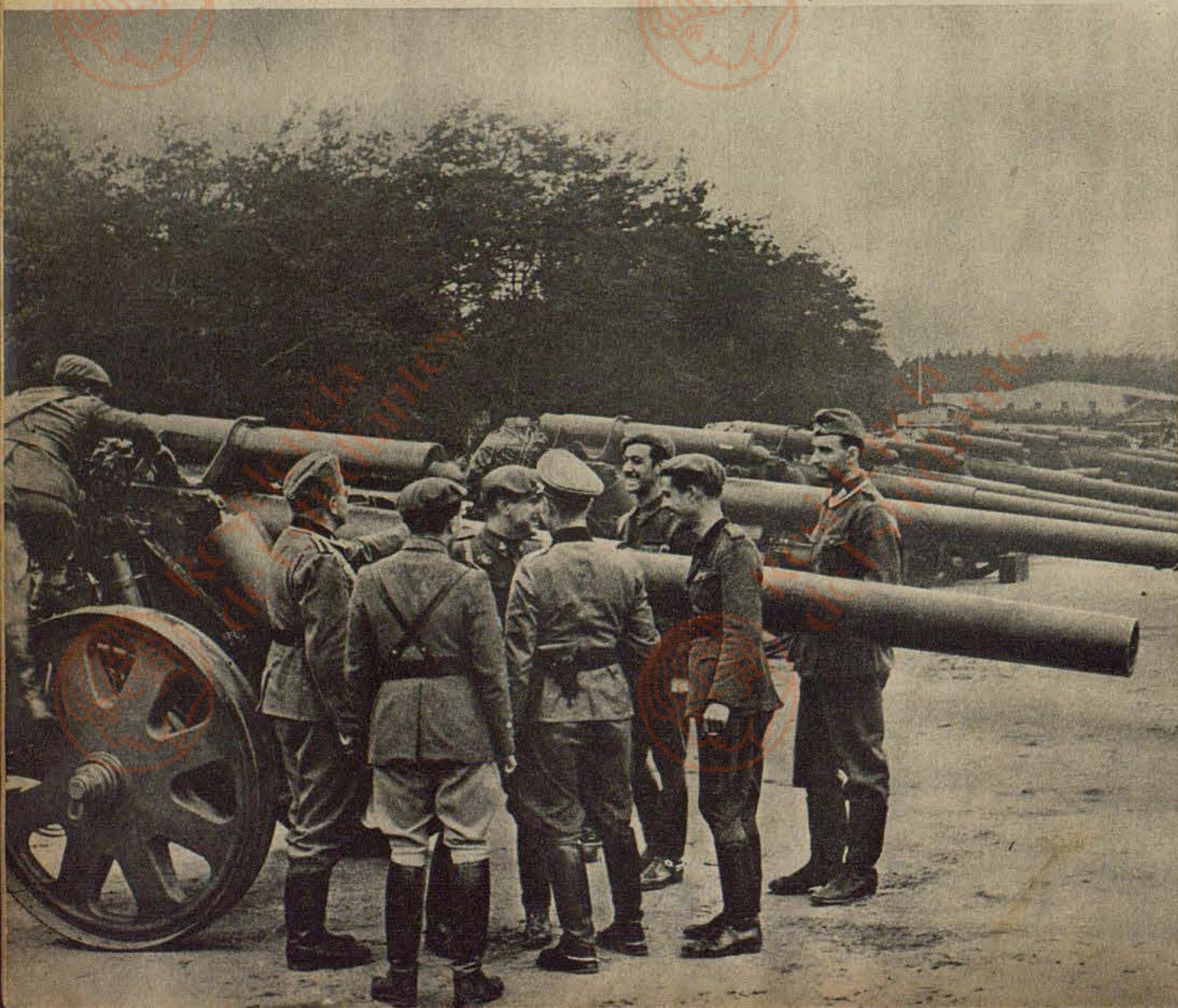
La "Division Bleue" d'Espagne se met en route

Elle ne veut pas manquer la bataille finale contre l'ennemi mondial



Le fanion de chaque bataillon de volontaires espagnols, arrivé en Allemagne, porte dans ses plis et au sommet de la hampe les vieux symboles de victoire de la Phalange

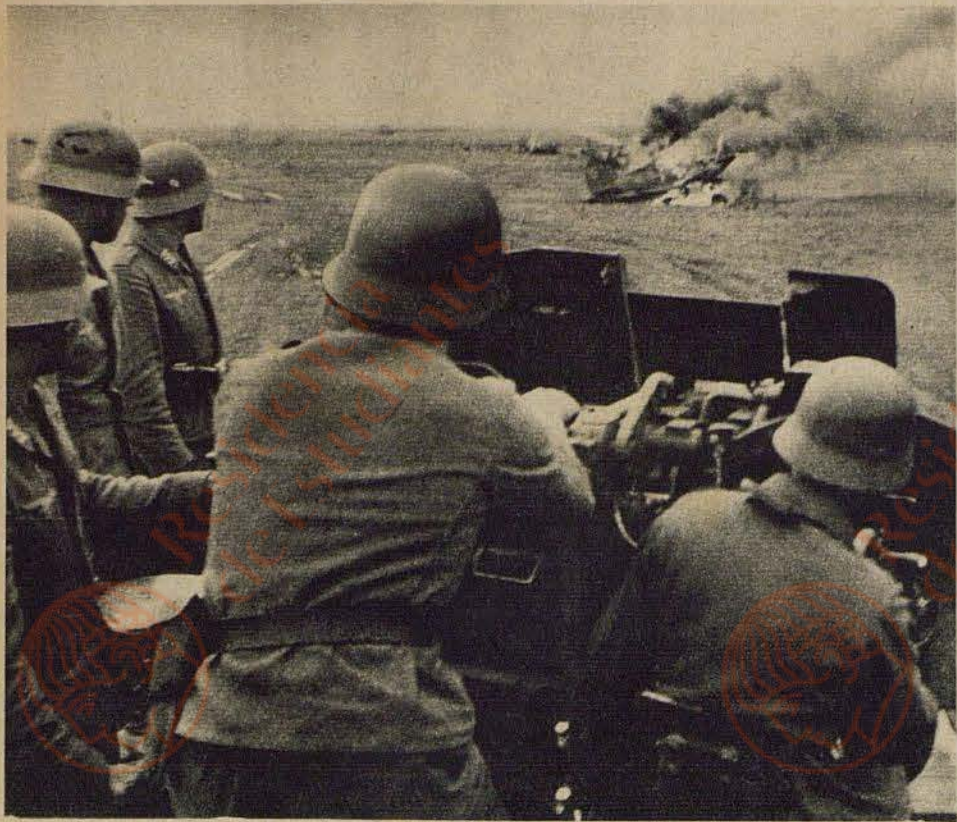
A droite : Aux sons de l'hymne national espagnol, les bataillons de volontaires, les uns après les autres, entrent dans un camp militaire de l'Allemagne du Sud. Ils y sont équipés pour le front. Et de là, ils iront vers l'Est, prendre leur place dans le combat européen



Pour la seconde fois contre le même ennemi. Ce volontaire a été blessé six fois dans la lutte contre le destructeur de sa patrie, ainsi que le prouvent les six chevrons de sa manche gauche. Mais il ne déposera pas les armes avant que la honte mondiale du bolchevisme soit effacée à jamais

Clichés: Reinke

Des pièces lourdes leur sont affectées. La "Division Bleue" est une unité homogène de combattants de toutes armes, bien entraînés. En peu de temps, ces hommes seront habitués au maniement de leur nouveau matériel et seront prêts à prendre place au combat.



Un coup, deux coups... et il n'y a plus rien ! Avec notre pièce de D.C.A. de 37 millimètres, protégés uniquement vers l'avant par le bouclier d'acier, nous nous dirigeâmes vers un aéroport soviétique au sud de Novo-Miropol. Au même instant, deux avions ennemis se disposaient à atterrir. Le premier nous échappa, mais pour le deuxième nous avions encore quelques secondes devant nous. Nos projectiles à trace lumineuse l'atteignirent en plein. L'avion tomba en flammes.

Vaillant coup de main

Une pièce légère de D.C.A. allemande conquiert un aéroport soviétique et détruit 23 avions ennemis

Reportage spécial d'Arthur Grimm (PK)



Quelques minutes plus tard nous avions déjà détruit, avec notre pièce de D.C.A. 8 des appareils soviétiques encore au sol. Le personnel à terre a pris ses jambes à son cou. Les soldats soviétiques reviendront-ils quand ils auront reconnu leur immense supériorité numérique ? Notre mot d'ordre est : économiser les munitions ! Par conséquent, attaquer !

Nous sommes en position d'attente devant Novo-Miropol. Là-dessus, notre première pièce reçoit l'ordre de pousser quatre kilomètres au sud de l'axe de marche, afin d'occuper un aéroport soviétique qui a été repéré par nos observateurs.

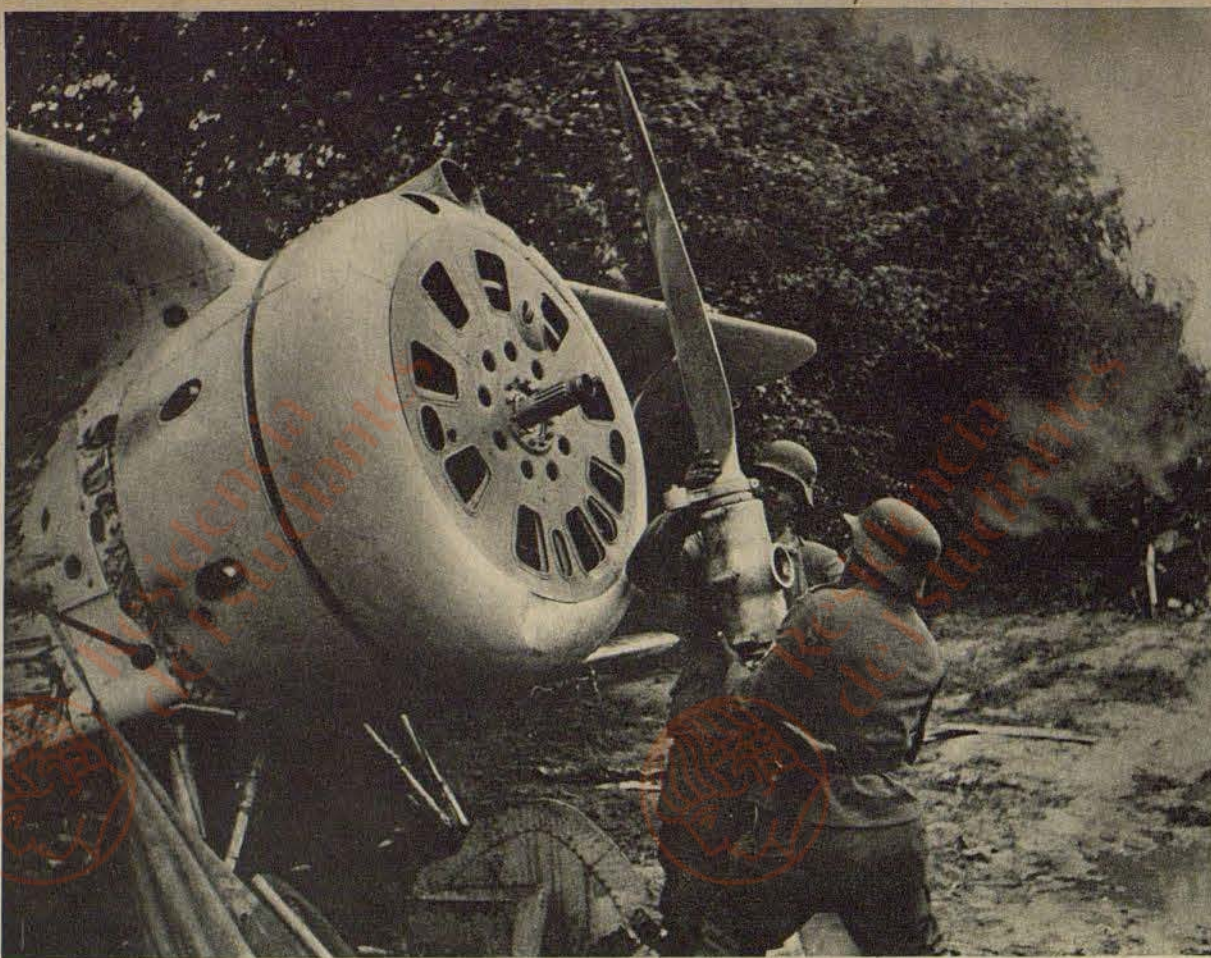
A travers champs et prairies — nous foulons le blé déjà très haut — notre équipage suit le soleil. Du côté avant, nous sommes protégés par le bouclier de la pièce et nous devons d'ailleurs nous mettre en garde contre les surprises que nous réservent des tirailleurs ennemis dans les champs de blé. Il y a seulement 20 minutes qu'un rideau de nuages s'interpose entre le soleil et le champ d'aviation que nous essayons d'explorer à la lunette. Au premier plan, nous reconnaissons deux monoplaces soviétiques. Un petit bois occupe le milieu du champ immense. Voici que, loin à l'horizon, se dessinent précisément deux biplans soviétiques. Ils atterrissent. L'aéroport est occupé. A 1.500 mètres de distance, nous lançons des obus explosifs en

direction du champ. Le personnel au sol et des aviateurs soviétiques vident les lieux et disparaissent derrière la colline. Le biplan soviétique le plus rapproché s'échappe, mais pour le second nous avons encore quelques secondes devant nous. Un projectile à trace lumineuse explose, l'avion tombe et s'écrase au sol.

Nous nous dirigeons vers les avions arrêtés devant nous. Un coup, deux coups... les flammes montent ! Plus loin, un grand bombardier « Martin » est prêt à s'envoler pour nous barrer le passage. En plein vol, il est atteint par un obus explosif, et il a son compte. — Hourra ! Au tour du restant, et que la hache et le marteau en mettent un coup ! Il s'agit de détruire les empenages, et d'achever les pneus des châssis à coups de pistolet. Et voici, pour finir, le palmarès de la pièce de D.C.A. de 37 mm. : « Pris un aéroport ; 23 avions détruits ou rendus inutilisables ; enrichi la cuisine roulante d'un supplément de pain blanc et de vivres pris à l'ennemi ».

Le fusil d'une main, la hache ou la grenade de l'autre, voilà comment nous partons à l'assaut. Il s'agit de détruire le restant des appareils ennemis





« A la vitesse du vent, les appareils soviétiques sont rendus impropres au combat. A la hache, l'empennage est réduit en miettes; les hélices sont démontées. »



« Des coups de pistolet dans les pneus; celui-là ne volera plus. Nous parcourons rapidement l'aérodrome soviétique. Il s'agit maintenant... »



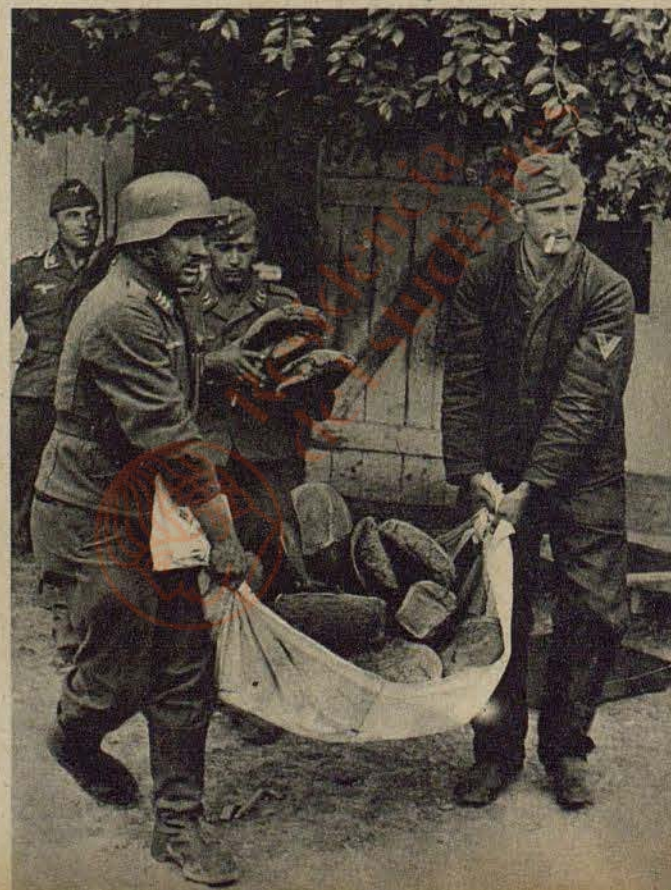
... d'examiner le butin: tout un dépôt de grands barils d'essence. En un rien de temps, nous avons détruit 23 avions soviétiques de tous types, des chasseurs et des bombardiers, sans compter...



... les bombes, qui nous étaient destinées, et que nous avons recueillies, intactes. Notre poignée d'hommes a conquis un véritable arsenal, et jusqu'à...



... la cuisine roulante des pilotes soviétiques, et d'où s'échappe une chaude vapeur. « Le soldat est prêt à mourir, mais non de faim », dit un vieux proverbe russe



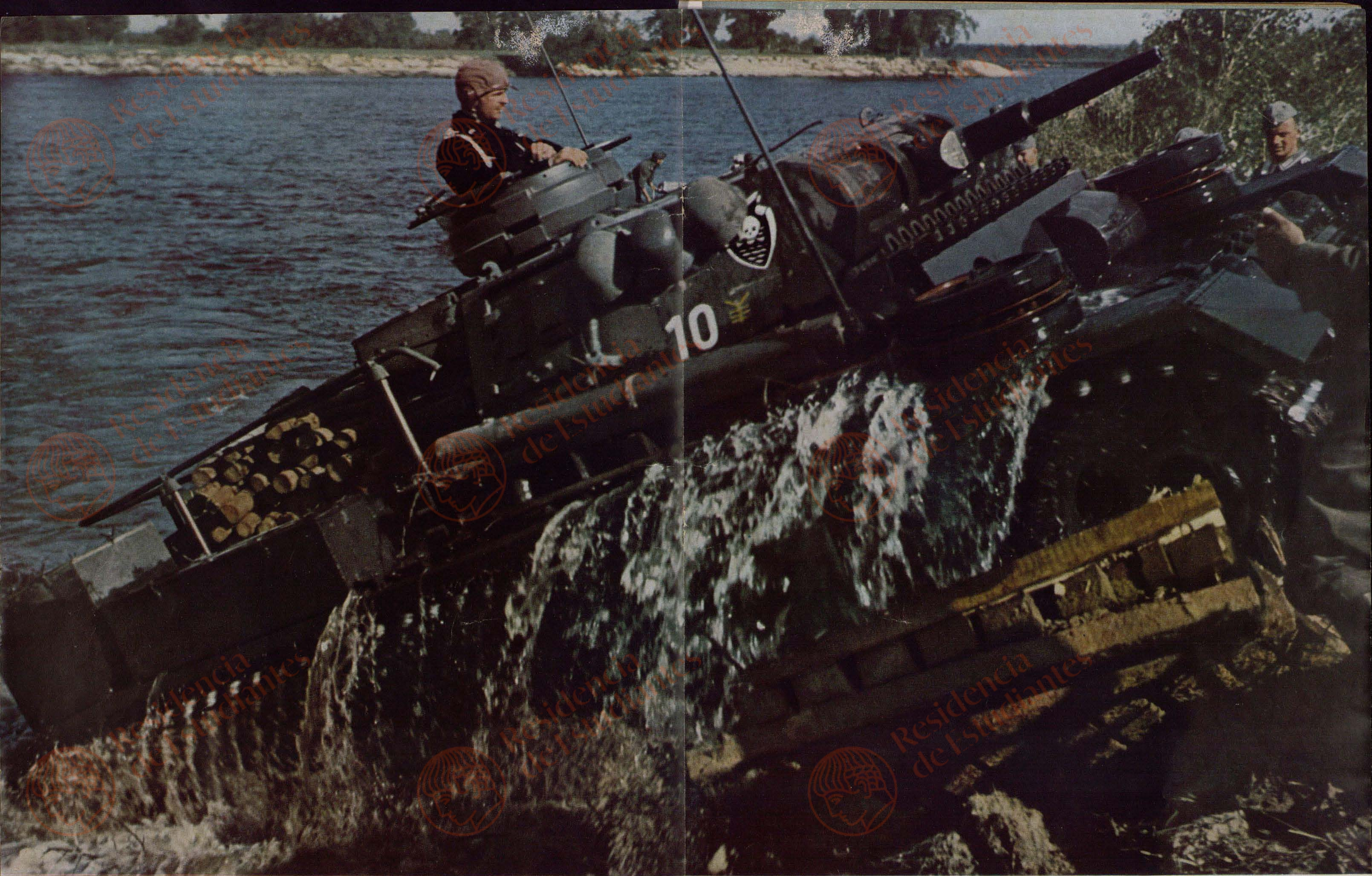
« Surchargés de vivres, et remorquant une cuisine roulante, nous retournons auprès de nos camarades: l'ordre a été exécuté! »



« Lance-flammes, en avant ! »

Photo Weber (PK)

D'un blockhaus, l'ennemi tente désespérément une dernière fois d'arrêter l'avance allemande. Mais, voici que le lance-flammes se faufile jusqu'à l'ennemi, utilisant chaque pli de terrain. Les jets de feu se suivent, des nuages de fumée noire forment rideau. La batterie du blockhaus réduite au silence, l'avance allemande peut se poursuivre



L'artillerie d'assaut allemande

vient de passer à gué le Bug, et elle escalade le versant ennemi. Cette nouvelle arme, dont l'essor est dû à l'expérience acquise au cours des dernières campagnes, convient tout particulièrement aux opérations engagées contre les armées soviétiques. Equipée de chenilles, elle se joue de tous les terrains, même de ceux où un cycliste ou un fantassin s'embourberaient inévitablement. La pièce à tir rapide de cette arme d'accompagnement a une trajectoire tendue, et la mo-

bilité de l'« affût bondissant » est telle que l'artillerie ennemie n'a pas le temps de régler son tir sur le véhicule. Les abris, les points d'appui organisés, les maisons fortifiées sont les principales cibles de cette pièce ambulante, dont le blindage est entièrement à l'épreuve des munitions d'infanterie. C'est au pas-

sage des rivières que se révèle la qualité amphibie de cette arme affectée aux formations rapides ; les rondins de bois placés derrière la tourelle sont utilisés comme « tapis de bois » pour les chenilles, devant lesquelles elles sont jetées en cas d'embourbement possible dans le limon ou la boue. Cliché Huschke (PK)



Un fer à cheval porte bonheur

...dit une légende
qui a fait son tour
du monde. Pour le
maréchal-ferrant de
l'armée, il est sur-
tout une source de
travail, un travail
dont le fini a une
influence nullement
négligeable sur le
sort des batailles

Henisch (PK)



Poussée dans le no man's land

La zone s'étend sur huit cents mètres en profondeur, indique en lithuanien et en russe le poteau; elle avait séparé jusqu'au 22 juin les postes-frontière allemand et soviétique. Aujourd'hui, les canons antichars avancent sur le terrain abandonné Cliché Schmidt-Schaumburg (PK)



Les obus sifflent dès l'aube —

L'Europe règle son compte à l'ennemi public. De la ligne extérieure des fortifications soviétiques de Tauroggen s'échappe la première lueur qui trahit l'effet des projectiles mis au but Cliché Schmidt-Schaumburg (PK)



Une minute avant le combat

L'artillerie allemande a bombardé efficacement un village fortifié, sur le front soviétique. Aux abords du village, l'infanterie attend l'ordre d'attaquer. Cliché Schneider (PK)

Voici l'heure H...

PARMI les interminables colonnes d'unités motorisées qui roulent sans répit vers l'est sur notre axe de marche, nous reconnaissons à chaque instant les emblèmes des troupes blindées du colonel-général Guderian, le buffle et le piège à loup. Il y a juste un an, pendant la campagne de France, ces troupes furent la terreur de l'ennemi. Ce sont elles, en effet, qui près de Sedan ont rompu la charnière de la ligne Maginot; elles ont fait la trouée jusqu'à la Manche, elles ont pris Calais, brisé la ligne Weygand et poursuivi l'ennemi vers le sud jusqu'à Lyon. En trois jours, elles ont parcouru les 700 kilomètres de Lyon à Cognac. Nous les retrouvons maintenant qui s'en vont vers l'est, parmi les troupes motorisées, les régiments du train, les batteries, les mortiers et les obusiers de campagne. D'énormes voitures passent, à haute carrosserie, portant de mystérieuses charges, des voitures blindées du génie, d'autres qui transportent les engins à l'usage de l'artillerie. A peine le disque blanc et rouge vient-il de disparaître que déjà la colonne suivante s'enfonce à son tour dans le gros nuage de poussière.

Des curieux regardent avec surprise passer cette gigantesque concentration de troupes, guidée par une main invisible. Aurons-nous la guerre avec la Russie? Où vont ces colonnes? Passeront-elles par l'Ukraine? Personne ne le sait. Sur leurs machines, les soldats sont couverts de poussière; leur physiognomie ne permet pas de deviner la réponse à cette muette question qui préoccupe tout le monde. Avec leur calme habituel, ils exécutent sans s'étonner les ordres qui leur sont donnés. Ils s'installent au bivouac où ils ont trouvé des écriteaux qui leur indiquent le chemin. Les voitures sont vérifiées, soigneusement camouflées sous une nouvelle couche de verdure et disparaissent dans les sombres forêts. On cherche un peu d'eau, on dresse sa tente; et un bain, vite pris dans le lac, enlève la poussière des chemins. Le soir, nous restons assis autour du feu de bivouac. Les grenouilles coassent. Et quand une fine écharpe de brume passe sur la clairière, nous allons dormir. Cette nuit, ou demain matin à la première heure, on continuera la route. Où nous mènera-t-elle?

Dans la forêt et au bord des chemins, des hommes établissent des aérodrômes de campagne; ils abattent des arbres pour former des clairières. Des filets sont étendus, des pistes de roulage tracées. A l'écart, on aperçoit les grandes bombes couleur d'argent, de 3 tonnes 600 et davantage. A qui sont-elles destinées?

Je découvre dans un taillis un détachement du génie avec des radeaux pneumatiques et des vedettes rapides. Quel fleuve nous feront-ils traverser?

Sans arrêt, la marche continue vers l'est où roulent les colonnes dans la nuit obscure.

Le colonel Gerloch, chevalier de la Croix de Fer, a dissimulé ses batteries à quelques kilomètres de la frontière

La rédaction de « Signal » a le regret de faire part d'une perte douloureuse: notre camarade Müller-Waldeck qui, comme correspondant de guerre, accompagnait l'armée allemande dans sa progression à l'intérieur de la Russie, est tombé au champ d'honneur entre Brest-Litovsk et Minsk. Il avait rédigé l'article sur Brest-Litovsk dans le précédent numéro de « Signal ». En même temps que la nouvelle de la mort héroïque de notre camarade nous parvenait un reportage que Müller-Waldeck (PK) avait écrit pour « Signal » sur le premier jour de l'attaque des lignes soviétiques et sur la traversée du Bug. L'envoi de ce reportage sensationnel avait dû subir quelque retard. Nous le publions maintenant, en souvenir du disparu

soviétique. Nous nous sommes joints à son artillerie blindée et nous restons à l'affût des nouvelles, au voisinage de la tente du commandant. Nous tâchons d'en obtenir de ses chefs de détachements et près des batteries. A chaque instant, la position des pièces change, jusqu'au moment où, dans les sombres forêts du Bug, les canons menaçants sont enfin pointés contre les frontières soviétiques, à l'abri de branches de bouleau. Le soir du solstice d'été, l'appel du Führer est lu aux hommes rangés en tenue de campagne devant leurs batteries. Minute solennelle. Les soldats du front de l'est accueillent, avec le franc enthousiasme du soldat allemand, la résolution du Führer de marcher contre le vieil ennemi de l'Allemagne nationale-socialiste, contre le régime parjure des bolchevistes. Enfin a disparu la pénible incertitude et nous voyons clairement le but.

Nous savons qu'une énorme rafale de l'artillerie qui est massée là ouvrira les opérations. On connaît depuis longtemps les objectifs, les pièces ont repéré leurs buts, le plan de tir est arrêté. Les heures qui nous séparent encore du début de l'attaque sont fièvreusement remplies par cette extrême tension de forces massées dans les forêts.

Nous franchissons le Bug, avec le « V. B. »

Le lieutenant von Sch., jeune commandant de batterie, décoré de la Croix de Fer de 1^{re} classe, auquel je m'annonce alors que la nuit est déjà fort avancée, m'explique, pendant que nous prenons une tasse de café devant sa tente, que le « V. B. », le poste avancé d'observation pour l'artillerie, accompagne la reconnaissance d'infanterie et, avec le chef de la brigade de tirailleurs, observe l'évolution du combat. Lorsque, au cours de l'action, se présente un objectif qui en vaut la peine, ou lorsque la situation du combat exige un appui imprévu, l'officier du « V. B. » dirige par T.S.F. le feu de sa batterie, placée à des kilomètres en arrière. Elle peut ainsi combattre des objectifs contre lesquels les armes de l'infanterie resteraient impuissantes. Cet observateur est donc l'œil clairvoyant de l'artillerie, il avance avec la première vague d'assaut et repère des objectifs que le poste d'observation de la batterie ne pourrait jamais découvrir. Rôle intéressant qui exige, en plein combat d'infanterie, une froide réflexion et une rapidité foudroyante dans la décision.

Il fait encore nuit noire. Les cigarettes rougeoient. Un coup d'œil à ma montre. Prenons le masque à gaz, la bêche et surtout notre bon pistolet-mitrailleur. Déjà la voiture « tous terrains » nous emmène vers l'avant à travers les champs de pommes de terre, par de petits sentiers cahoteux, dans la nuit obscure et menaçante. Il nous faut prendre des chemins détournés, car le moindre indice pourrait trahir le grand effet de surprise projeté pour les premières heures du matin.

La forêt s'anime. On discerne des silhouettes sombres et silencieuses, les contours d'énormes colonnes prêtes à suivre l'attaque de l'infanterie. Nous nous arrêtons dans cette dépression. Après avoir quitté la voiture, nous nous avançons doucement, à travers des champs de blé; soudain les pieds enfoncent dans la boue, nous sommes dans un marais; enfin nous voilà en toute première ligne sur la rive du Bug où nous creusons notre trou.

Dans la lueur trouble qui précède le jour, nous distinguons les détachements de la brigade d'infanterie qui s'est terrée également sur la rive du fleuve et dans les champs de blé. A la faveur de la nuit, on a mis en position les canons anti-chars, les pièces d'accompagnement de l'infanterie, les mitrailleuses et les lance-grenades. Non loin de nous se trouve la grande surprise de la journée, un obusier de campagne. C'est sur la demande de l'infanterie qu'on l'a amené sur la rive du Bug, en toute première ligne. Il devra prendre sous son feu direct trois blockhaus qui barrent notre passage du Bug.

Audacieuse entreprise! Le brave tracteur a amené aussi loin que possible la lourde pièce qui pèse ses quatre tonnes, puis on y a attelé deux chevaux de trait du pays qui l'ont tirée encore un bout de terrain jusqu'au moment où la crosse d'affût est restée enfoncée dans le sol marécageux. Alors il a fallu 60 sapeurs pour l'amener enfin, à la faveur de la nuit, sur la plate-forme préparée à l'avance.

De l'autre côté du fleuve luit une faible lumière. La pièce est aussitôt pointée et un seul obus suffira, au début de l'attaque, pour détruire le blockhaus et pouvoir passer à d'autres objectifs. Un commandant attaché au Haut Commandement de l'Armée, dirige cette entreprise hardie. Un instant j'entrevois les bandes rouges de son pantalon. On commence déjà à briser les branches qui masquent le champ de tir.

Dans notre tranchée, comme partout sur le front de l'est, l'énorme tension de ces derniers jours atteint son point culminant. Le chef des tirailleurs, qui est à côté de moi, m'offre une gorgée de cognac. A quelques pas de nous, les vedettes attendent. Nous consultons avec impatience notre montre. Une minute encore nous sépare de cette heure H comme est appelée dans les ordres le début de l'attaque, objet de tant de discussions ces jours derniers. Nous mettons notre casque d'acier. La trotteuse tourne et... à l'heure précise éclatent les premiers coups. La puissante rafale de notre artillerie ouvre le feu d'artifice.

Sous une grêle d'acier et de fer, le feu couvre la rive opposée du Bug et se déplace peu à peu vers l'avant, afin d'anéantir les ouvrages que l'ennemi a établis en profondeur et de protéger l'infanterie dans son avance. Même pendant la campagne à l'ouest, on n'a jamais vu déclencher un tel bombardement pour pilonner un si petit secteur.

Les feux des canons et des obusiers sillonnent l'air d'un matin pâle et terne, les grenades crépitent sans arrêt, l'air est rempli du sifflement des projectiles, du hurlement des gros obus de rupture. Le feu ravageur de notre artillerie parle pour la première fois sur le front soviétique, puissante démonstration de la force allemande.

Près de nous, l'obusier de campagne a détruit du premier coup le blockhaus. Les tirailleurs sautent hors des tranchées. Le commandant de compagnie, le V.B., l'opérateur de T.S.F. et moi nous avons déjà sauté dans les vedettes et, à toute vitesse, nous franchissons le Bug. Mon camarade de la compagnie de propagande veut photographier ce spectacle saisissant, mais la faible lueur du jour rend la tâche difficile. Il enlève son uniforme, se jette à l'eau entre les vedettes afin de prendre une vue de près.

Le pistolet-mitrailleur sous le bras, prêts à tirer, nous nous hissons sur l'autre rive du Bug et nous avançons sur le terrain. Nous nous réjouissons d'avoir atteint sans encombre l'autre rive. Le lieutenant von Sch. s'en va à travers le tumulte, aussi tranquillement que s'il flânait, par un beau matin d'été, dans le Tiergarten à Berlin. Ses cartes et le terrain, voilà tout ce qui l'intéresse. En traversant un marécage, un de ses souliers se remplit d'eau, il le retire sans hâte. A dix mètres de là, un sergent agonise. Lentement, la fraîche lumière du matin perce la brume et les épais nuages de fumée de la poudre.

Nous atteignons la cote 148 que nous avons l'ordre de prendre d'abord. Avec leurs appareils magnétiques, des sapeurs cherchent les mines sur le terrain. Les obus sifflent. Des grenades éclatent dans les abris des Soviétiques. Arrivé là-haut, l'observateur d'artillerie avertit le chef du détachement de tirailleurs de ne pas avancer plus loin, car le secteur suivant doit être bombardé quelques minutes, ainsi le veut le plan de tir. L'observateur avancé de l'artillerie veille donc à ce que, dans leur offensive, nos troupes ne tombent pas sous

Suite page 51

(*) Par KP, on désigne les reportages de guerre dus aux unités des correspondants de guerre de l'armée allemande.



Le Roi et son Général

D'un poste de commandement divisionnaire, au bord du Pruth, rivière frontière entre la Roumanie et la Bessarabie que les Soviets avaient occupée de force voici un an, le Général Antonescu et le Roi Michel observent les positions ennemies à la binoculaire



Antonescu, le Général toujours gracieux. «Tous ceux qui le rencontrent s'étonnent de l'affabilité constante de son caractère», écrit l'envoyé spécial de SIGNAL. Quelqu'un avait oublié un képi dans le train spécial du Commandant en chef de l'armée roumaine. Avant que le convoi ne poursuive sa route, le Général Antonescu vient de découvrir la coiffure et, souriant, la tend à son propriétaire

Le Roi se fait expliquer la situation. Peu après l'arrivée de son train spécial, le Général Antonescu est monté dans le wagon-salon du Roi. A l'aide de cartes d'état-major, il explique au Souverain la marche des opérations

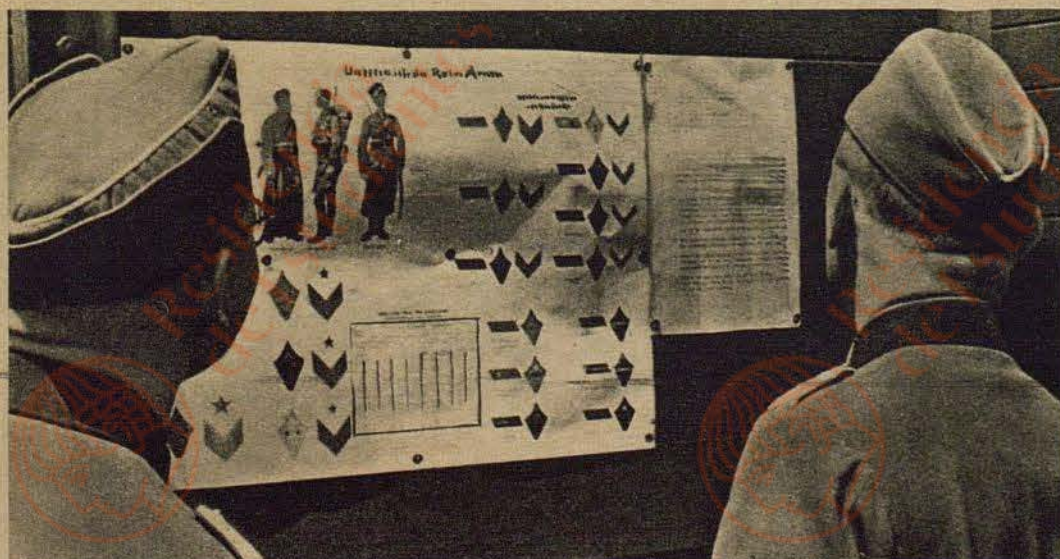
La Roumanie part en guerre

Les premières photos du
front et du G. Q. G. du
Général Antonescu,
Chef de l'armée roumaine

La marche au front. A cheval et motorisée, l'armée roumaine quitte ses différentes garnisons et s'en va combattre l'ennemi de l'Europe. Le 3 juillet, le Haut Commandement de l'Armée Allemande communiquait: «Des unités allemandes et roumaines, venues du nord de la Moldau, ont, dans la journée d'hier, traversé le Pruth et se dirigent vers le Dniester»

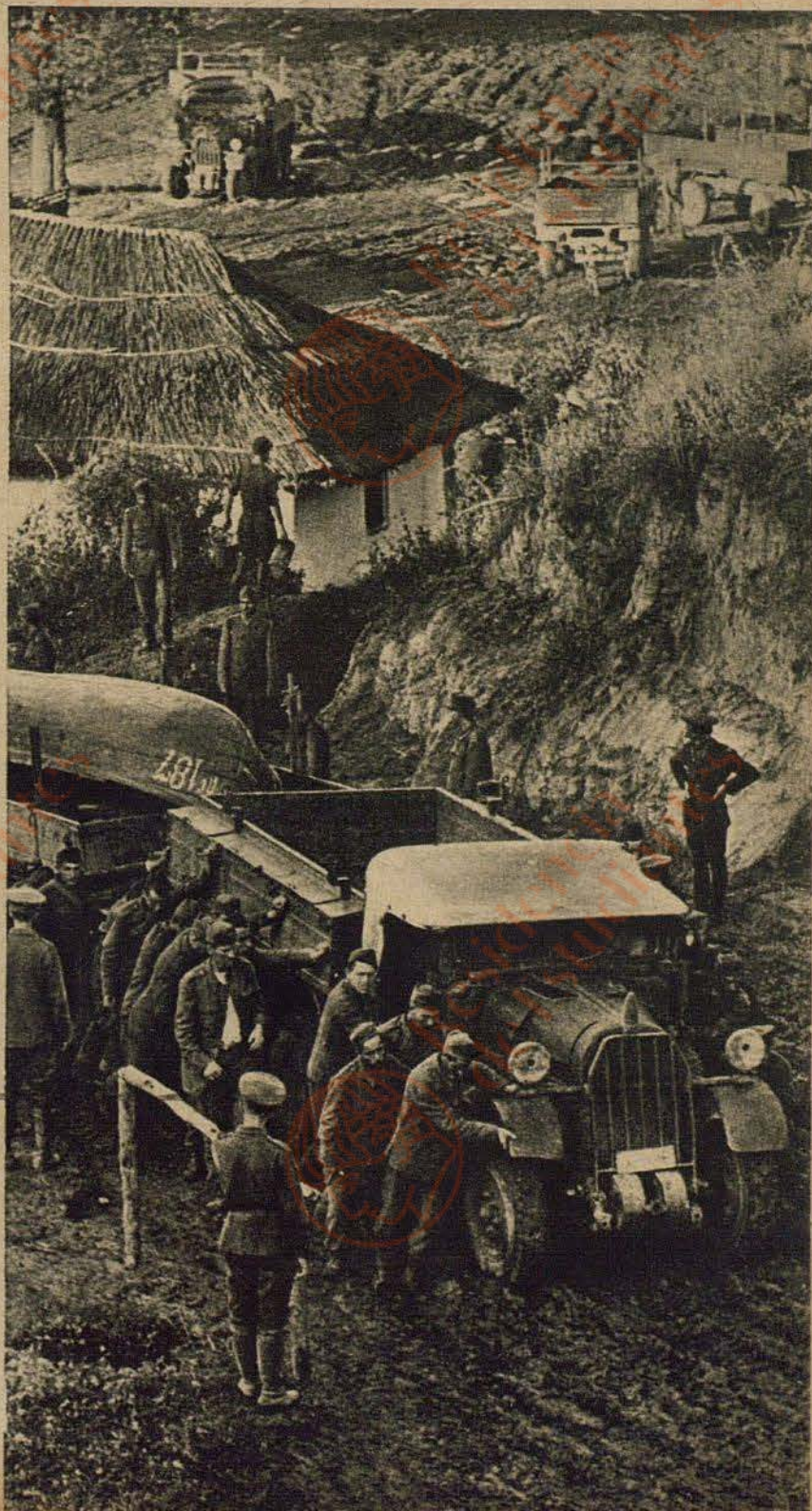


Loin en Bessarabie. Des avions soviétiques sont en vue. A l'aide de télémètres ultra-modernes, les artilleurs roumains de la DCA déterminent le site des appareils ennemis



Voilà comme se présentent les soldats de l'URSS. Partout, dans chaque wagon de chemin de fer, à chaque coin de rue, des affiches montrent les uniformes distinctifs et les différents grades des troupes soviétiques

Hommes et CV, en avant! Comme partout en territoire soviétique, les routes présentent un aspect lamentable. Là où les moteurs seuls ne peuvent pas accomplir leur tâche, des soldats viennent donner un coup de main





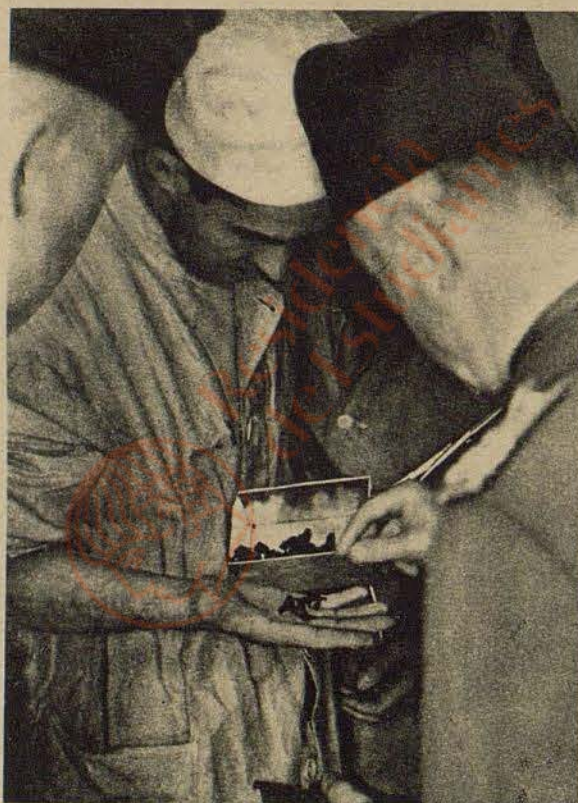
Le Roi et le Général en panne. Alors qu'elle se rendait vers les premières lignes, la voiture conduisant le Roi Michel et le Général Antonescu s'est embourbée à un endroit de la route particulièrement langeux. Le Roi et son Général sont obligés de grimper dans un camion



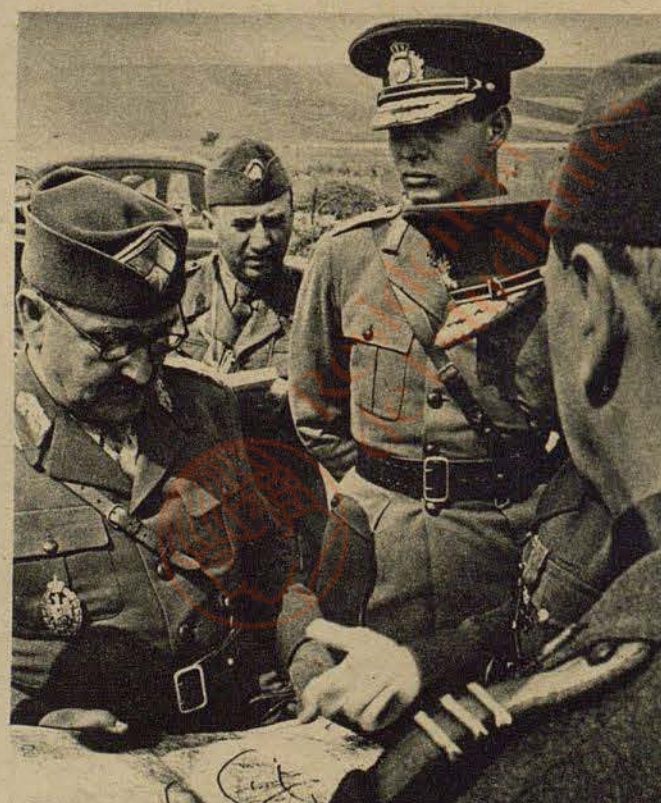
Le Général Antonescu arrive à l'improviste, — c'est bien son genre, écrit notre envoyé PK — dans un bivouac où il goûte la soupe du soldat



Dans un hôpital militaire du front, le Général distribue des cigarettes aux soldats allemands blessés



Voici la preuve que les méthodes de combat soviétiques violent toutes les lois internationales. Un médecin montre au Général Antonescu des balles dum-dum qu'il a extraites des blessures de soldats roumains



En première ligne. Le Général Antonescu et le Roi Michel s'entretiennent avec le Général de Division, Haufler, de la situation militaire, dans un poste de commandement



Clichés : Hubmann - PK

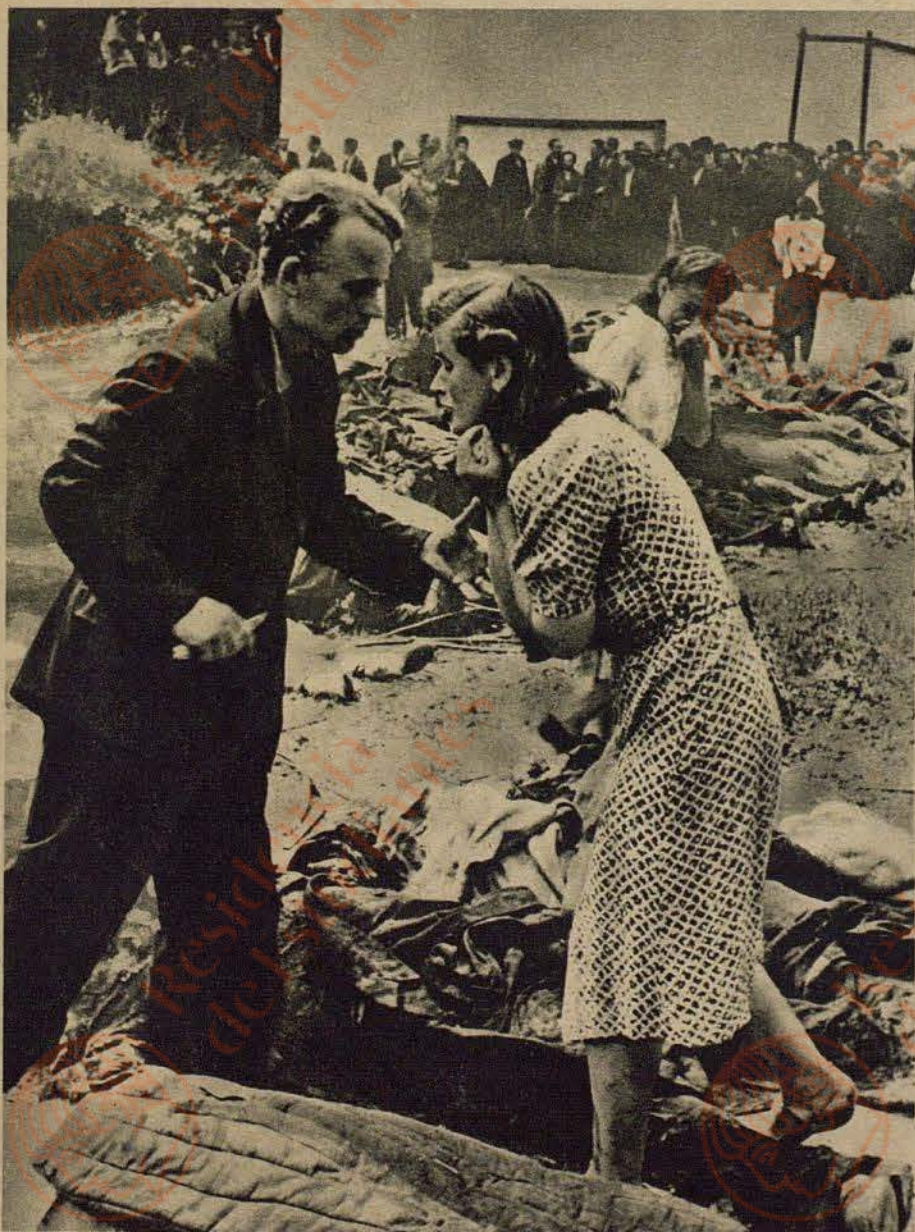
L'avance victorieuse des troupes roumaines continue. D'une hauteur, le Roi Michel et le général divisionnaire allemand, Haufler, suivent la progression des troupes, sur une des routes impraticables et marécageuses qui mènent vers l'Est



Le regard dans l'intraissable. Au-dessus de la barrière qui entoure la prison du Guépéou, à Lemberg, les habitants de la ville regardent les cadavres des Ukrainiens tués sans défense et par milliers. Rien que dans cette ville, 2.300 hommes, femmes et enfants succombèrent à la terreur

Horreurs...

Lemberg fut la première des innombrables places où les troupes allemandes, à leur arrivée, découvrirent les traces horribles des meurtres exécutés par ordre du Guépéou



Devenue orpheline. Dans son désespoir sans bornes, une jeune fille dont les parents sont tombés victimes de la rage meurtrière des bolchevistes se jette dans les bras d'un voisin qui la reçoit

Elle ne peut pas encore comprendre que ces déchets humains, horriblement mutilés et qu'elle a eu beaucoup de peine à reconnaître aux haillons du vêtement, sont ce qui reste de ses parents



Aucun ouvrage ne résiste!

Un blockhaus soviétique pris d'assaut

Reportage photographique des combats sur les grandes lignes de défense soviétiques

Quatre instantanées d'un seul coup de feu. Les quatre photos sont prises à intervalle de moins d'une seconde, pendant le temps que met un seul obus entre le départ et l'arrivée du coup. Au ralenti, elles retracent le chemin du projectile. Voici le départ du coup; l'objectif est masqué par les gaz de la pièce allemande



L'obus à mi-course. Il s'agit d'un projectile à trace lumineuse qui rend visible la trajectoire

Protégée par un ouvrage fortifié déjà tombé entre ses mains, dans la fumée de la poudre, l'infanterie allemande pousse en avant

A proximité du blockhaus ennemi, la section d'attaque se iractionne. Chaque homme a un rôle bien défini pour l'assaut à donner, et pour cette raison, cherche le meilleur emplacement de départ afin de mener à bien son « travail » (phot. ci-dessous)

Immédiatement devant l'objectif. Le chef de pièce peut suivre avec exactitude la trajectoire de l'obus. La pièce est un « Pak » — (mot qui signifie canon anti-char) — de petit calibre, mais d'une grande force de pénétration

Au but! Le coup est arrivé. Maintenant un projectile efficace suit la trace lumineuse à grande vitesse. Il s'agit de neutraliser le blockhaus pour l'assaut





Maintenant ils sont arrivés ! Les portes d'acier du blockhaus sont soumises à une avalanche de grenades et d'explosifs brisants jusqu'à ce qu'elles s'ouvrent, ne fût-ce que de quelques centimètres. Par cette ouverture entre l'obus qui met fin à la résistance

Clichés: Actualités allemandes



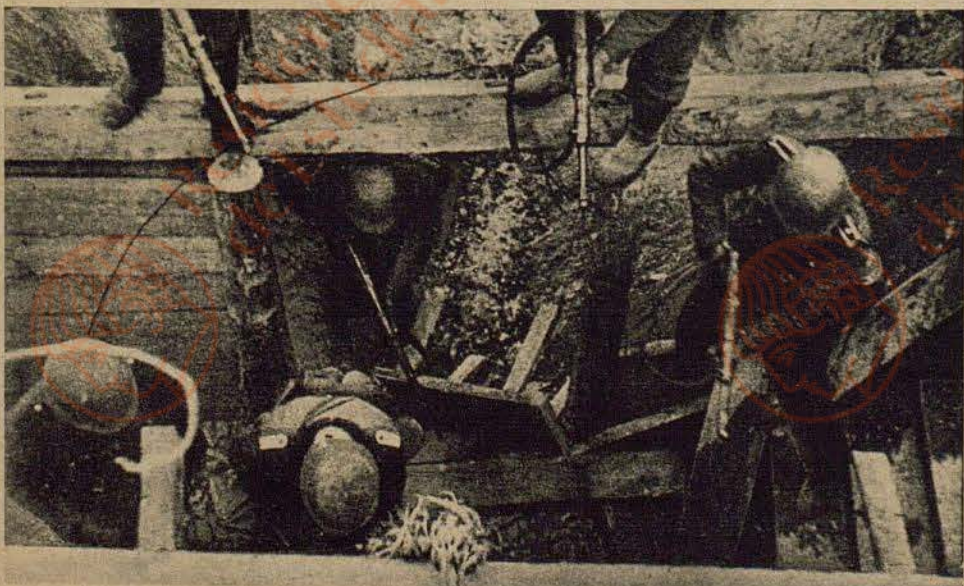
Le blockhaus est pris. Une detonation à l'intérieur — quelques secondes encore, et voici que...

...la porte s'ouvre subitement. Les occupants s'aperçoivent qu'ils ne peuvent pas s'enlir (phot. ci-dessous)



Homme par homme, ils sortent de l'abri emporté, la terreur de la mort inscrite sur leurs traits. Ils sont désarmés...

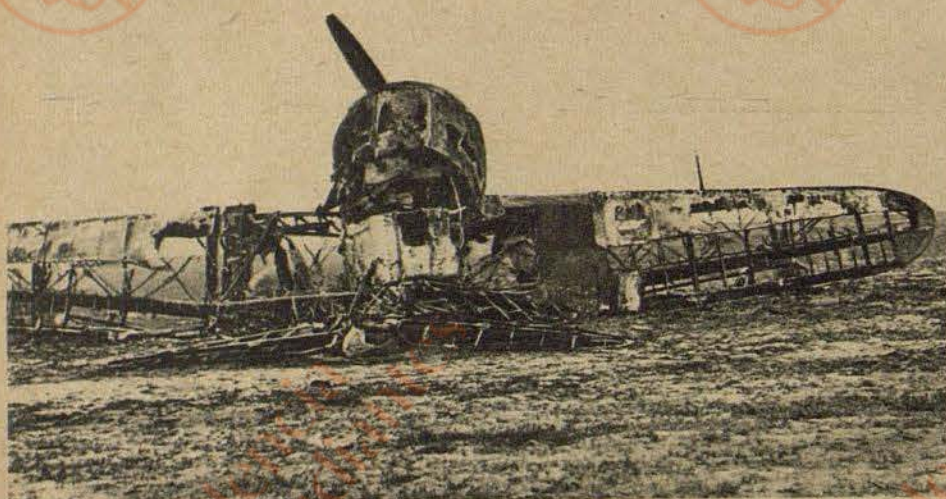
...Anéantis, ils s'assoient le long de la route. La section continue sa progression. Les camarades allemands prennent soin des prisonniers (phot. ci-dessous)





Détruits au sol...

Six photos entre cent et qui établissent documentairement l'œuvre de destruction accomplie contre l'aviation soviétique



LE 22 juin à l'aube, la campagne contre les soviets commençait, et aussitôt l'aviation allemande entreprit son œuvre de destruction contre les avions et les aérodromes ennemis. Au soir du premier jour de cette guerre, il y avait déjà 1811 avions soviétiques détruits. Trois semaines ne s'étaient pas écoulées que, le 11 juillet, le Haut Commandement allemand était en mesure d'annoncer qu'à cette date, l'aviation soviétique avait perdu 6233 appareils. Ces chiffres ont de quoi étonner. Mais ils sont aussi exacts que tous les chiffres communiqués précédemment dans les bulletins du Haut Commandement et que les adversaires commençaient toujours par contester

Des centaines de photos prises dans de nombreux aérodromes soviétiques, « Signal » en a choisi une demi-douzaine. Elles représentent des documents de la gigantesque œuvre de destruction que l'aviation allemande a su accomplir avec une précision et une sûreté inquiétantes à l'égard de plus de 900 aérodromes soviétiques. En peu de jours, on envoya à la ferraille la masse énorme de bombardiers et d'avions de chasse qui devaient déferler sur l'Allemagne par l'est. Cette destruction fut aussi celle des plans d'attaque des ennemis de l'Europe. Clichés Freytag (PK.) (1); Huffzy (PK.) (1); Meyer (PK.) (2); Speck (PK.) (1); Melichar (PK.) (1)





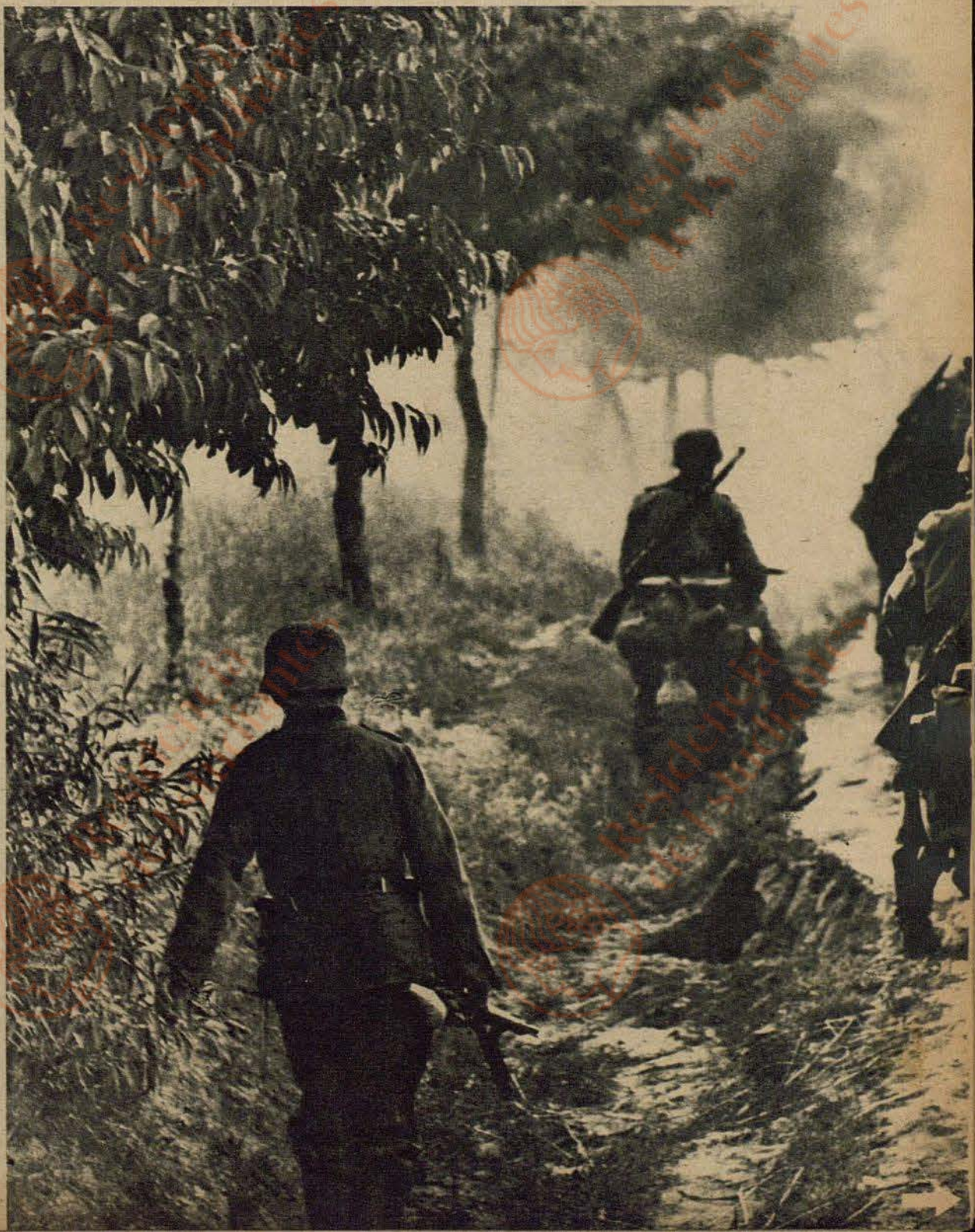
« Depuis ces trois jours, je n'ai dormi en tout et pour tout que deux heures; les attaques se succèdent sans interruption. L'adversaire voudrait bien nous surprendre de nuit, il s'apprête à frapper le grand coup..., mais nous sommes toujours avertis à temps et, tels des fantômes, nous nous évanouissons dans la nuit. L'avance ne se ralentit pas un seul instant sur la grande « route des tanks ». Le pays s'étend au loin, le sol fait penser à une succession de vagues plates. La végétation est très clairsemée, les vraies forêts se comptent. Les arbres sont couverts de poussière, et les couleurs du feuillage sont ternes sous le soleil éblouissant. Le sol est brun et gris verdâtre, çà et là de larges taches jaunes: des champs de blé. Sur tout le pays plane une fumée d'un brun gris qui monte des tanks défoncés et des villages en flammes. Les quelques arbres et les vastes champs de blé sont loin de nous paraître plaisants, car ce sont autant de périls pour nous. De chaque arbre et de chaque champ de blé partent des détonations. En ce qui me concerne, c'est caché sous notre tank que j'écris mon récit pendant les accalmies. » Ainsi débute le carnet de route d'Arthur Grimm, correspondant PK. de « Signal », carnet qui relate la marche en avant des tanks allemands à l'intérieur de la Russie soviétique

Les tanks avancent depuis trois jours

Journal de route et photos de la campagne de l'Est
d'Arthur Grimm (PK)

Le premier jour

« De concert avec nous, l'infanterie va de l'avant ! Accompagnée de voltigeurs motocyclistes, elle utilise toutes les ressources de couverture, afin de protéger son avance. Dans la vaste plaine tout autour de nous, nous n'apercevons pas les fantassins soviétiques dissimulés dans les champs de blé; de même notre infanterie reste invisible à l'adversaire



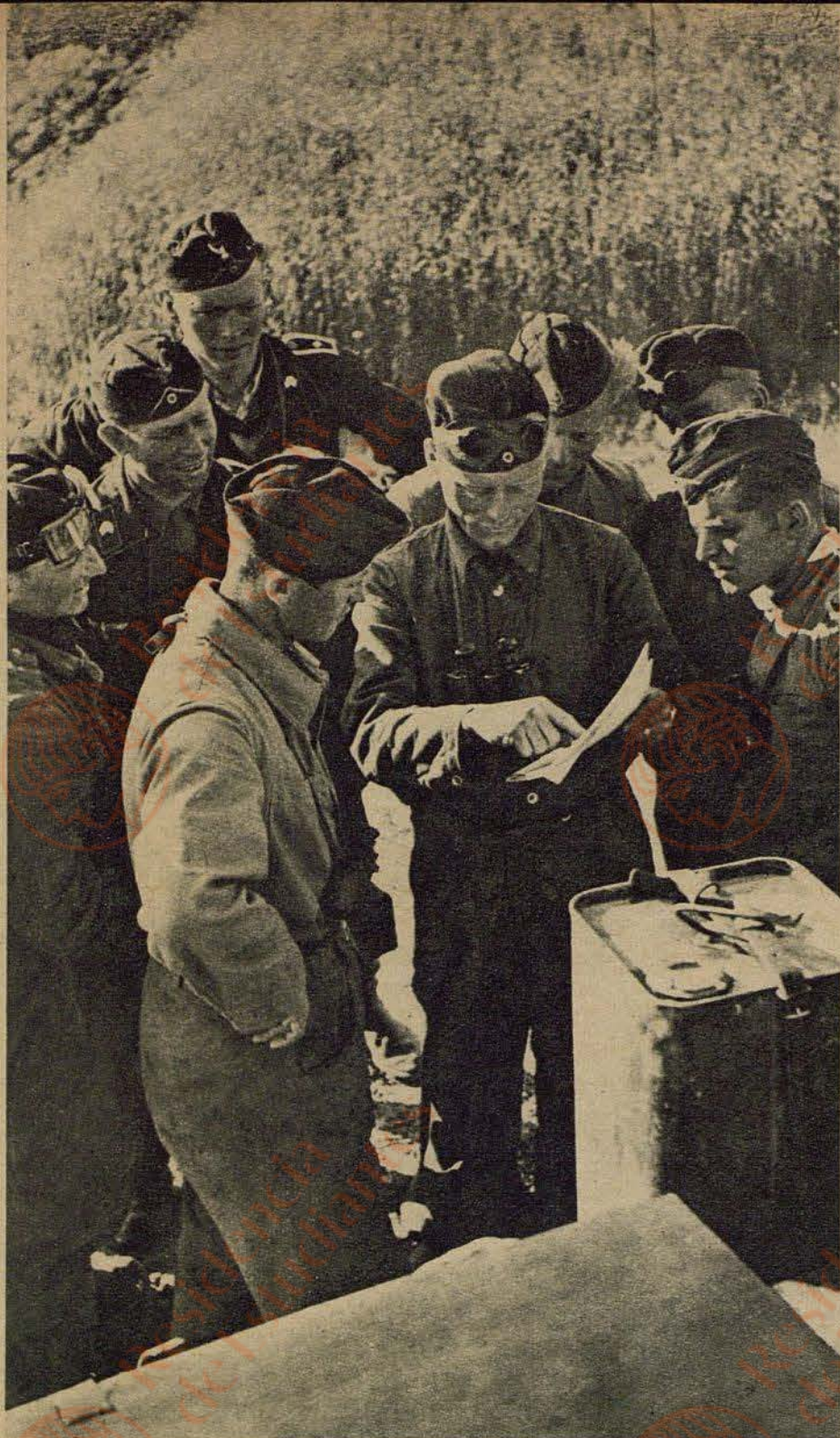


« Les aviateurs soviétiques ne se lassent pas de tenter leur attaques en rase-mottes à l'aide de mitrailleuses et de bombes. Notre D.C.A. abat l'un des maillons de la chaîne des avions soviétiques. L'avion s'écrase sur le sol, et ne laisse derrière lui qu'un long panache de fumée. »

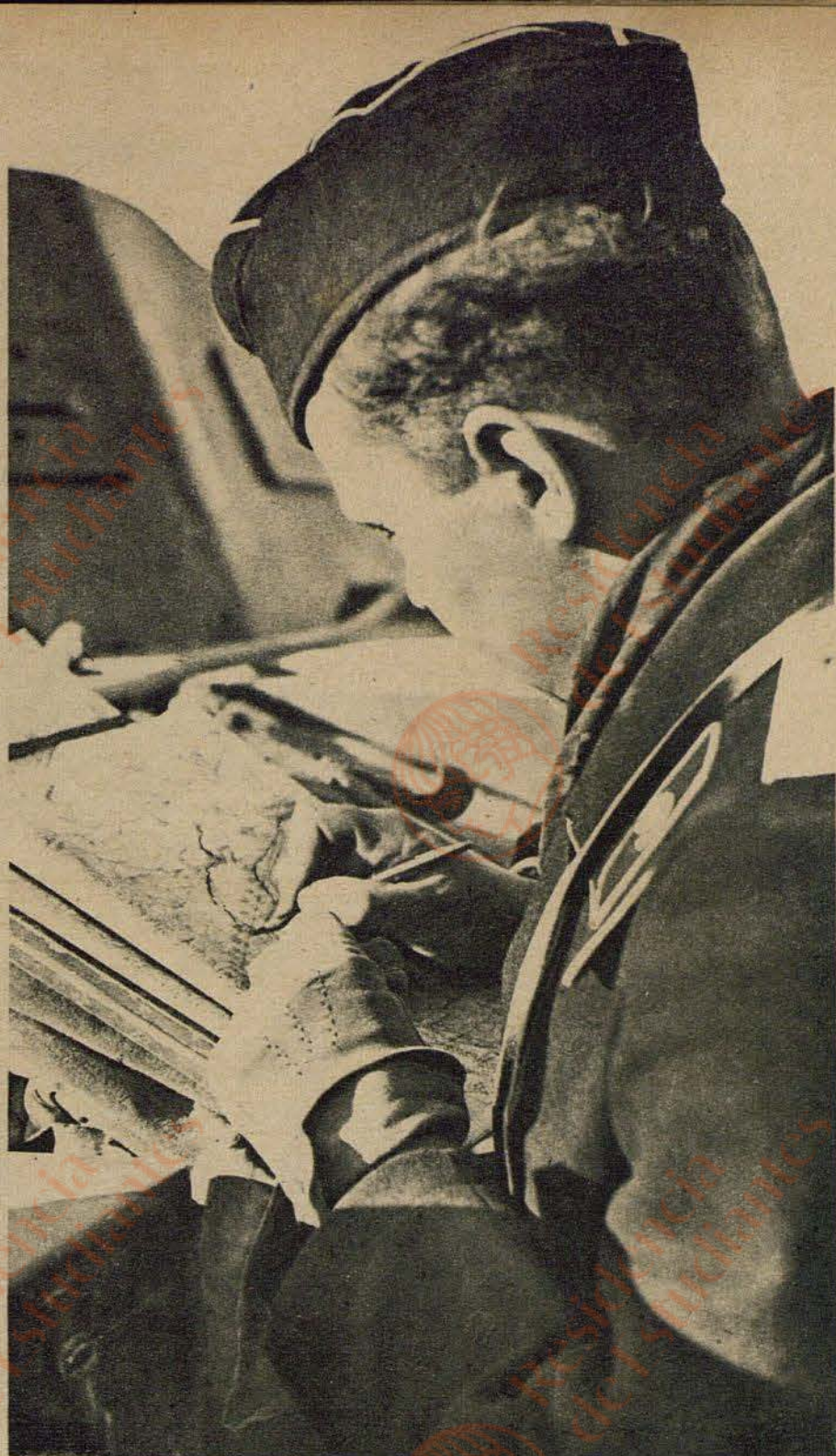
« A 1.500 mètres de nous, l'avion s'est fracassé au sol. Le pilote avait essayé de se sauver en parachute, mais celui-ci ne s'est ouvert qu'à demi. »



« A chaque halte, notre premier soin est de creuser une tranchée qui nous abrite contre les éclats des bombes ennemies. Nous rampons vers la tranchée afin d'y prendre quelque repos, et plaçons notre tank au-dessus de l'excavation. »



« Nous approchons de Dubno. Les villages que nous avons traversés sont fortement défendus. Le commandant a convoqué au rapport les chefs des différents tanks. »

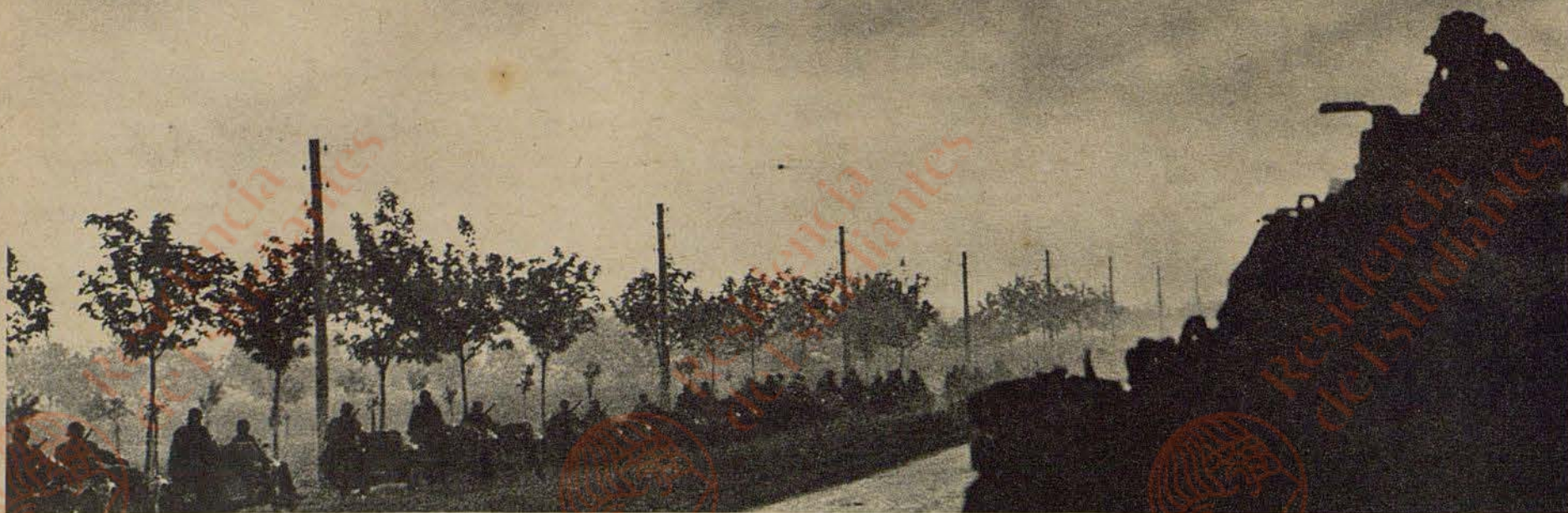


« Les instructions et les informations du commandant sont portées sur la carte du terrain. Notre unité a pour mission d'attaquer le village de W..., près de D... »

Le deuxième jour

« A deux heures et demie du matin, les chars allemands se forment pour l'attaque. Nous avons l'intention d'envelopper le village, afin de tomber sur les derrières de l'ennemi. Nos fantassins et nos voltigeurs motocyclistes nous suivront, car...





« chaque champ doit être séparément exploré. Nous protégeons l'avance de notre infanterie, à l'aube... »



« Et à présent commence une tâche effroyable; une lutte d'homme à homme s'engage dans la lueur livide du point du jour. Les champs regorgent de voltigeurs ennemis.

« Chaque pouce de terrain est âprement disputé; les soldats soviétiques ne se rendent pas. Les grenades mêmes ne les délogent pas de leurs cachettes. Nous ne cessons... »



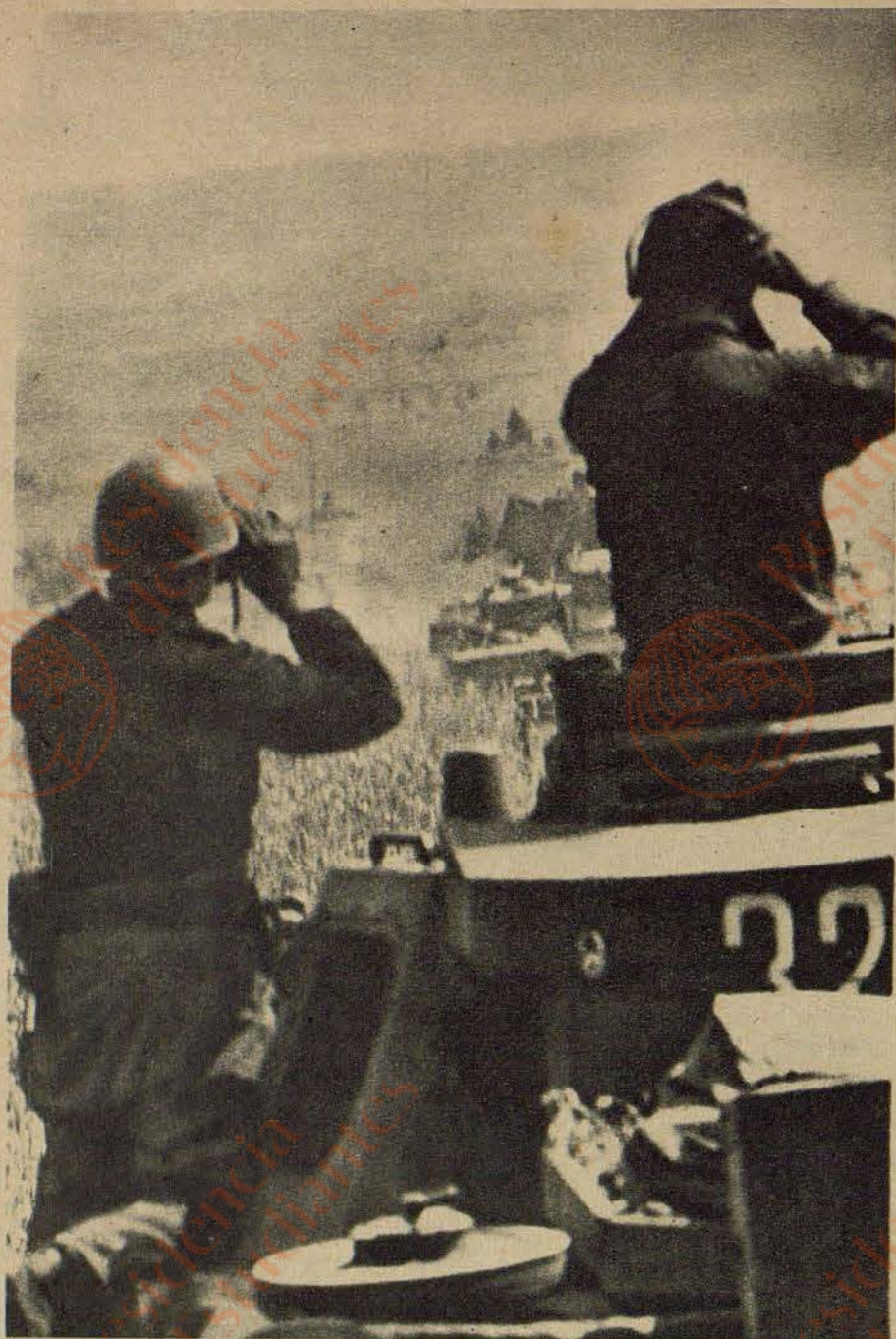


« A toute vitesse, on fouille les prisonniers. La plupart d'entre eux se sont avant d'être pris, débarrassés de leurs papiers d'identité. Nous devons nous contenter de ce que nous trouvons sur eux, et en tirer le maximum de renseignements sur les troupes adverses. Nous devons écourter notre séjour ici, car...



... de tomber sur des civils. Ceux-ci, tout comme les autres, ne se rendirent qu'après avoir été complètement cernés. Des témoignages irrécusables révélèrent que deux de ces hommes étaient de dangereux malfaiteurs qu'on avait relâchés huit jours auparavant de la prison de Dubno, en leur donnant des armes.

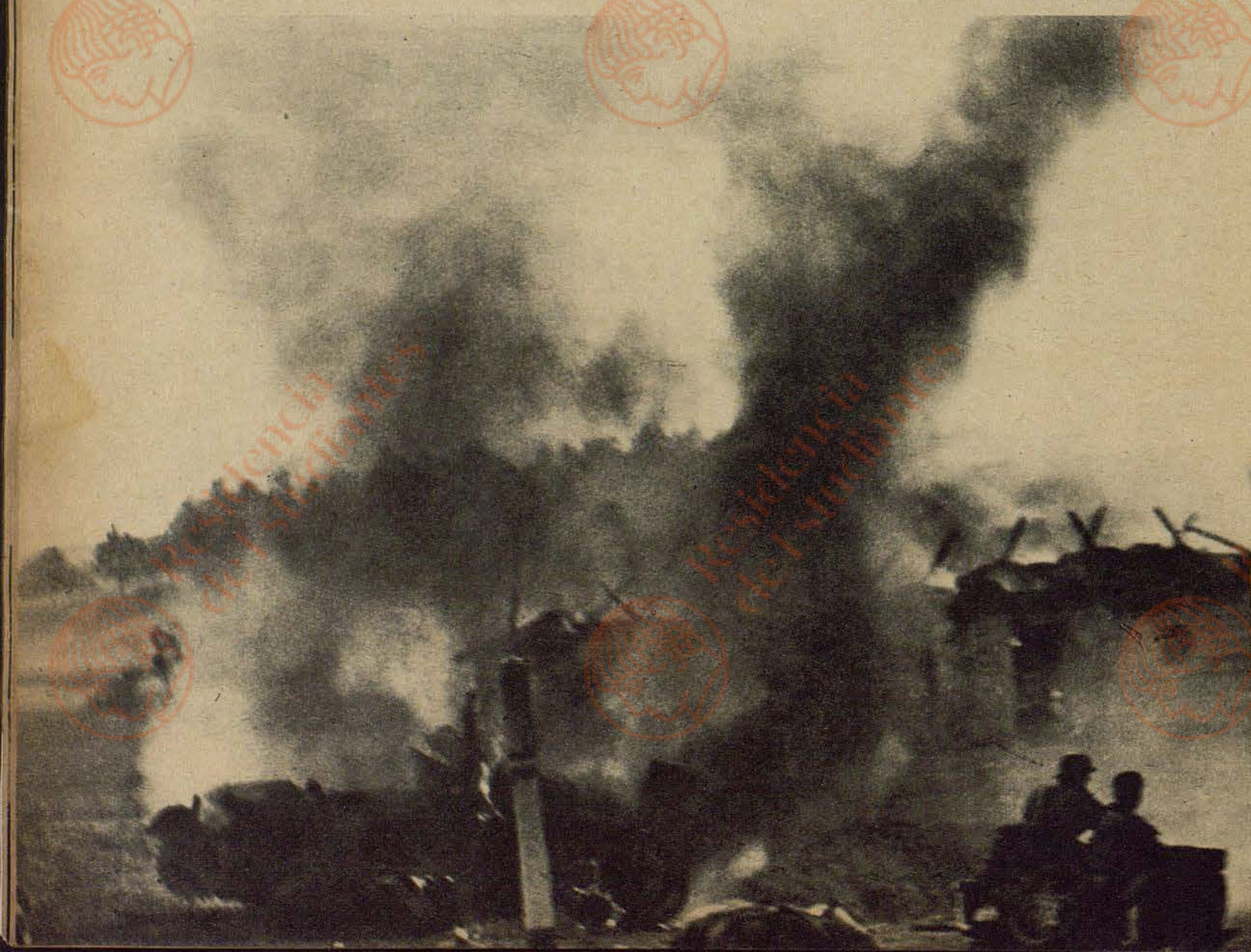
... nos blessés attendent des soins, et...



...notre avant-garde annonce précisément l'approche de 50 tanks soviétiques. A une heure de l'après-midi, nous apercevons les premiers. Ce sont des tanks « Christie », des plus modernes, pesant jusqu'à trente-deux tonnes et armés de canons longs de huit cm.



« La lutte commence. Les deux premiers chars soviétiques sont détruits. De gigantesques nuages de fumée noirâtre montent vers le ciel. Il est des chars fortement blindés qui exigent jusqu'à vingt et trente coups pour être mis hors de combat. »



« Il faut s'approcher pour se rendre compte des terribles ravages exercés sur les tanks soviétiques par notre artillerie plus expérimentée. On voit, à droite et à gauche de la route, devant des métairies en feu, les tanks qui achèvent de brûler. »



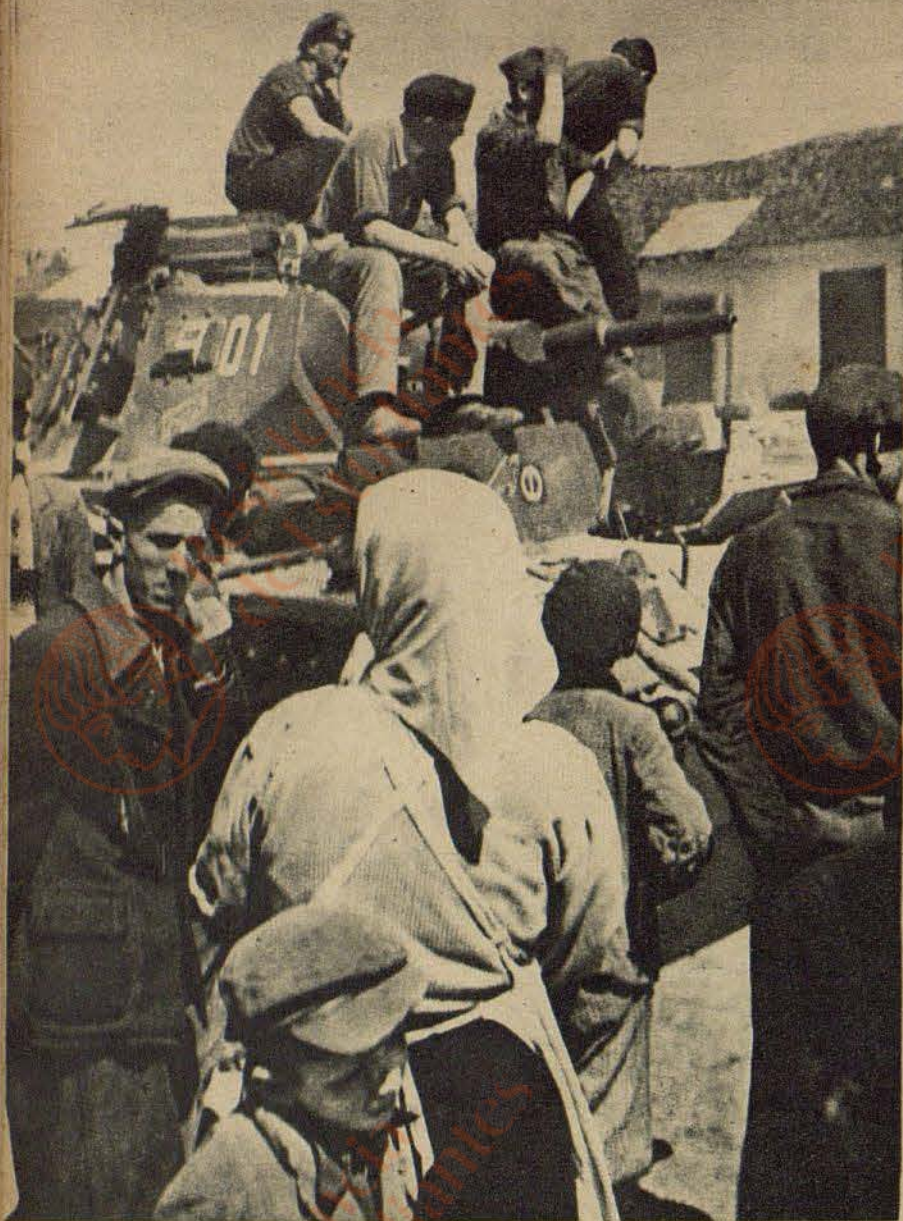
« C'est le soir de la deuxième journée. Des cinquante chars soviétiques, trente ont été détruits par nos soins, le reste a pu échapper. Les canons longs soviétiques, qui entravèrent énormément notre marche et nous menaçaient surtout de nuit, sont détruits. »



« Nous parcourons le champ de bataille et découvrons, dans des sacs abandonnés par les soldats soviétiques, pourquoi tant de civils figuraient parmi les prisonniers. Tous les soldats ou presque tous ont, dans leurs sacs, des vêtements civils destinés à faciliter leur évasion éventuelle. »



« Les fusils captures sont munis des longues baïonnettes russes de la Grande Guerre. Armé de cette baïonnette, le fantassin soviétique croyait l'emporter de beaucoup sur le fantassin allemand. »



« Dans la nuit, l'artillerie soviétique, placée en retrait, se disposait à bombarder notre camp; mais comme les canons allaient faire feu, nous étions déjà tombés sur leur dos. Cinq canons longs restèrent entre nos mains. Sans cesser de combattre, nous fîmes notre entrée à Dubno dans l'après-midi. La population est transportée de joie et nous accueille en libérateurs. »

« Enfin deux heures de repos! Nous mangeons, prenons un bain et changeons de linge. Nous n'avons pas le temps de dormir, car demain nous poussons plus loin. »

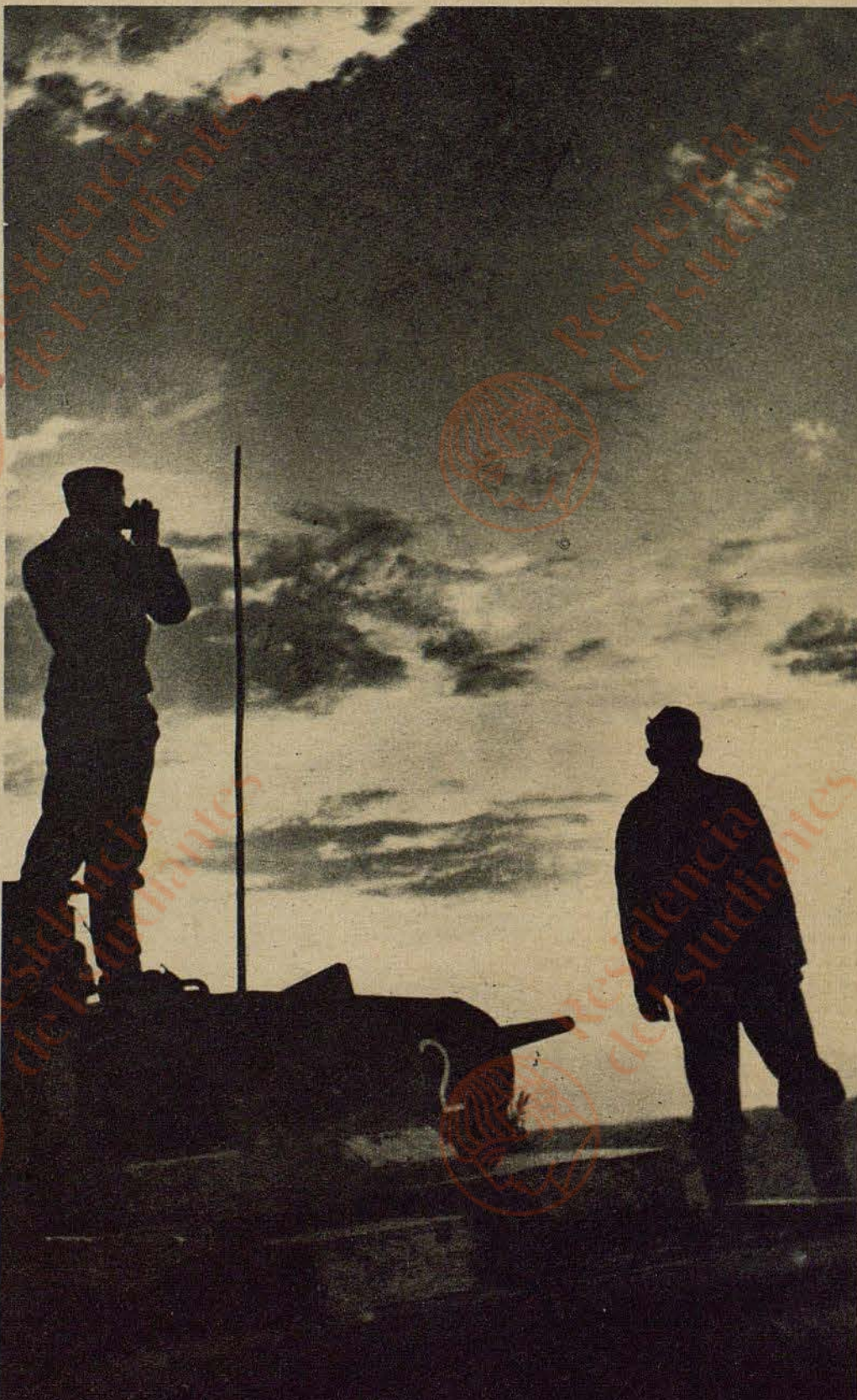
Le troisième jour



« Les enfants accourent en poussant des cris d'allégresse et en agitant les fleurs qu'ils nous apportent. »

Clichés Arthur Grimm (PK)

« Pendant que les camarades se reposent, les sentinelles recherchent l'ennemi à l'horizon; à l'endroit même que les lunettes d'approche révèlent non sans peine, nous continuerons demain notre avance et notre combat. »



Voici la teneur de notre ordre :

Bombardement sur Alexandrie Port ouest

Pendant que l'armée allemande mène à l'est la campagne contre les Soviétiques avec une violence extraordinaire, le combat contre l'Angleterre continue sur les autres fronts avec une vigueur inchangée. L'aviation allemande a conquis en peu de jours la maîtrise de l'air sur les immenses espaces soviétiques. De toute son énergie, elle poursuit le combat sur un front dont la longueur dépasse 2.000 kilomètres. Simultanément, les escadres allemandes ne cessent de survoler l'île britannique, l'Atlantique, les bases d'appui de l'Empire de la Méditerranée orientale « Signal » les accompagne en la personne du correspondant PK Jochen Grossmann, dans leurs expéditions contre Alexandrie et Haïfa. Notre envoyé décrit ci-après ses impressions au cours d'un de ces vols nocturnes

La voiture roule sur le sol sablonneux, craquant sous les roues, cuit comme la brique au soleil. Je roule dans la direction de la lueur, en traversant tout l'aérodrome. C'est là que doit se trouver la baraque de bois où le P. C. du groupe est installé. La nuit n'a pas apporté beaucoup de fraîcheur, l'air est tiède, lourd, il y a peu de chance qu'il rafraîchisse l'intérieur de la voiture. C'est l'heure avant minuit. Les lumières forment une ligne qui semble tracée au cordeau, tout le long de la piste, leur éclat surpasse celui des étoiles que masque à demi la brume du lointain. Sur le terrain, où de nombreux appareils attendent la minute proche du départ, le silence s'est établi, un silence absolu.

Me voici dans le cercle de lumière crue du P. C., lumières qu'accroissent encore les grandes cartes murales; j'apprends que l'équipage du « Kurfürst-Marie » est déjà à bord. Le « Kurfürst-Marie » n'est autre que l'avion de combat que j'accompagnerai cette nuit même jusqu'à Alexandrie. Il est temps de faire ses préparatifs de départ. Je me dépêche, rassemble tout mon matériel : parachute, vêtement insubmersible, passe-montagne de vol, appareil respiratoire, et enfin les caméras. Je n'emporte pas la combinaison qui ne me servirait à rien par les températures qui règnent de nuit sur la Méditerranée. On me transporte jusqu'à l'appareil dans une voiture dont le moteur fait glisser sans bruit les roues sur l'aire. De temps à autre, on aperçoit, dans la lumière des phares de la voiture, des ombres qui passent, des appareils. Parfois, on distingue des hommes en combinaison insubmersible, d'un jaune clair. Nous arrêtons. Dans la profonde obscurité, qui n'embarrasse pas le chauffeur, je mets pied à terre. J'ai devant moi, paraît-il, le « Kurfürst-Marie ». C'est à peine si l'on distingue les contours de l'avion camouflé par la nuit.

Les points brillants des dernières cigarettes fumées avant le départ me conduisent au petit groupe des quatre



Rien n'échappe à l'objectif de l'observateur ! Sur le fragment de cette vue aérienne on voit la plus grande partie de la flotte méditerranéenne anglaise dans la rade du port d'Alexandrie, où elle s'est réfugiée après la défaite de Crète, dans le bassin oriental de la Méditerranée. Les buts ainsi repérés, les équipages allemands continuent leurs attaques nuit par nuit. Au point 1 on voit le porte-avions anglais « Formidable » ; au point 2, des cuirassés de la classe « Queen Elizabeth ». Les autres chiffres désignent des croiseurs, des destroyers, des sous-marins des navires auxiliaires. Le rapporteur les a repérés et enregistrés

hommes du « Kurfürst-Marie ». Je me présente au chef de bord, et n'entends pas bien le nom du lieutenant que je n'avais pas eu l'occasion de rencontrer dans la journée. Mais un bref entretien avec les autres hommes m'ap-

prend que deux d'entre eux, le pilote et le mécanicien de bord, sont des Berlinoises. C'est quelque chose cela, quand on est soi-même un Berlinoise authentique, et si l'on songe qu'à cette heure des milliers de kilomètres nous

séparent du pays. Les visages des hommes sont restés dans l'obscurité; me voici déjà grimant dans l'appareil.

Je me fraye un passage à tâtons jusqu'au poste avant. Les cadrans et

les appareils de mesure brillent dans le jaune pâle des chiffres phosphorescents. Derrière, l'écouille d'entrée se ferme en tombant avec un bruit retentissant qui a quelque chose de définitif. C'est le signal que nous allons décoller, que nous sommes seuls et livrés à nous-mêmes.

Le moteur de gauche part avec un bruit de fusée, le second suit. Des jets de flammes bleues jaillissent des tuyaux d'échappement. « Prêts ? — demande le chef de bord au microphone. — Prêts ! » Nous roulons. Je suis installé sur la natte du poste avant. Dans l'obscurité, le commandant, assis derrière moi sur le siège de l'observateur, me passe un prolongateur pour la radio du bord. Nous parcourons la piste de part en part ; quelques secondes durant, le rayon jaune du phare terrestre troue de sa lumière l'épaisse nuit qui noie le port. Nous apercevons un homme, une lampe de poche à la main. Nous obliquons pour nous mettre en direction de la chaîne des lumières de la piste.

La minute du départ

Le cadran marque x heures, 7. C'est l'heure à laquelle nous devons partir. Assourdis par les coquilles de mon serre-tête, me parviennent les bruits des moteurs accélérant leurs régimes. Nous partons. L'appareil est lourdement chargé. Peu à peu, nous prenons de la vitesse. Nous ne pouvons pas nous rendre compte de notre allure



L'ordre d'attaquer a été donné. Voici sa teneur : « Des unités de combat attaqueront de nuit les docks, les dépôts de pétrole, les entrepôts et les installations d'approvisionnement du port d'Alexandrie. » Le commandant lit l'ordre au P.C. du groupe

parce que tout autour c'est la nuit complète, dans laquelle nous nous enfonçons le long des lanternes des hangars. Parvenu au milieu de la chaîne lumineuse, l'oiseau commence à rebondir. On dirait les premiers efforts que fait un poussin pour voler. De plus en plus claires s'approchent les lampes rouges qui signalent la fin de la piste. Les bondissements prennent fin. L'homme de vingt et un ans qui tient le manche à balai, a soulevé du sol le pesant fardeau. Nous sommes en l'air. Nous volons.

C'est un pur vol P.S.V., à la boussole, dans la nuit sans lune. A la lueur de l'éclairage du poste de pilotage, qu'on allume par intermittences, le pilote et l'observateur contrôlent et règlent leurs instruments, dont le plus important est le télécompas, qui assure l'erre automatique de l'appareil. On règle l'admission des gaz en vue de la traversée. Et c'est, sans conteste, une longue traversée à laquelle il faut préparer ses moteurs pour qu'ils nous portent au but et qu'ils nous ramènent au port d'attache en toute sécurité.

Le but, c'est Alexandrie : base navale et port de commerce des plus importants que possèdent les Anglais dans la Méditerranée.

Cette expédition avait été discutée dans l'après-midi au P.C. du groupe. Le commandant du groupe, un jeune capitaine, vêtu d'une gandourah aux manches courtes et sans la moindre décoration — le matin encore j'avais vu le capitaine arborant la croix d'or d'Espagne et la plaque commémorative de Narvik — avait lu l'ordre d'attaque que voici :

« Les unités de combat du corps d'aviation attaqueront de nuit... le port, les dépôts de pétrole, les entrepôts et les installations d'approvisionnement du port d'Alexandrie. »

Notre groupe « attaque avec des bombes explosives et incendiaires Alexandrie port ouest et entrée du port... Altitude et direction de l'attaque : livrées à l'appréciation du

commandant qui tiendra compte des conditions météorologiques, de la défense et de l'éclairage... »

Le commandant du groupe, s'aidant des cartes, avait exposé avec précision de quelle façon l'attaque devait être menée. Le temps probable avait été indiqué par un spécialiste de la station météorologique, et l'ordre des départs était fixé à l'avance.

J'avais été frappé par le profond silence régnant dans le poste, où un ventilateur tournait sans bruit, et qui paraissait presque de l'indifférence. Très à son aise, un chef de bord plaçait de temps en temps une remarque. Les hommes s'étaient approchés de la carte, et considéraient avec détachement, une fois de plus, l'objectif dont ils avaient déjà une connaissance assez poussée. Ils avaient tous combattu en Espagne ; ils avaient jeté des bombes au cours de la campagne de Norvège ; ils avaient conduit leurs appareils jusqu'au-dessus de Londres. On ne saurait leur en faire accroire, et nulle tâche ne leur paraît insoluble. La discussion fut brève. Elle n'avait soulevé aucune question d'ordre particulier ; on régla les montres, et sur ce nous primes congé.

Vol à l'aveuglette

Ceci s'était passé six heures auparavant, et voici que nous volions vers l'objectif. Mes yeux s'efforçaient de distinguer à travers la vitre du poste la mer, l'horizon, ou quelque autre chose, peut-être un nuage. Mais je ne vois rien. Comme de ma place je ne puis apercevoir les instruments, je m'enquiers de l'altitude. Nous volons à 3.000 mètres environ. Je me couche sur le dos ; des deux côtés à gauche et à droite brille une ligne bleu pâle. Ce sont les gaz enflammés qui jaillissent des tuyaux d'échappement. Ils sont toujours là, mais, de jour, ils sont invisibles.

Malgré notre attention, à ce moment de notre randonnée, la somnolence est générale à bord. C'est une somnolence qui ne paralyse en aucune façon l'attention réfugiée dans le subconscient, et qui, en une fraction de seconde, peut se transformer en une concentration extrême. La conversation par

Port ouest et entrée du port. Les commandants étudient encore, sur la carte du port ennemi, l'objectif qui leur a été assigné pour la nuit prochaine

le microphone et les écouteurs est limitée au strict nécessaire. Le bruit du moteur est assourdi, on ne le perçoit guère plus que comme un bruissement lointain et peu gênant. Le pilote et l'observateur, chacun à sa place, dorment à tour de rôle. Les deux hommes à l'arrière, le mécanicien et le radio, en font autant. Le radiotélégraphiste a branché son appareil sur la réception et il va somnoler un peu sur son fauteuil à bascule, jusqu'à ce qu'un signal le rappelle à la réalité. Le mécanicien est allongé dans le carter et on ne peut que lui envier cette couchette si commode.

Au delà de la vitre qui nous presse tous trois dans un espace exigu, les étoiles se sont levées. Au-dessous de nous, la Méditerranée se devine plutôt qu'elle ne se laisse voir. Involontairement, je pense à la traversée que je fis sur un grand navire blanc. Nous avions dormi sur le pont, et sous le même ciel et sous les mêmes étoiles. La proue fendait les vagues bruissantes et, du bar, installé au pont inférieur, s'échappaient les sons du poste de radio qui invitaient les danseurs attardés et les buveurs infatigables de whisky. Irène prisait surtout la mélodie d'une valse lente. Par la suite, nous achetâmes de compagnie le disque, dans le port où nous faisons une escale de deux jours. Chacun de nous possède depuis le disque en question. Où peut-elle être à cette heure ? Est-ce que par hasard son disque se serait brisé dans l'intervalle ? J'essaie de dormir...

Le commandant pose une question au pilote et le bruit des paroles me réveille. Ces paroles résonnent claires et dures. J'ai dormi longtemps, et l'appareil me fait brusquement songer à un sauteur qui s'étirerait avant de prendre son élan. Nous sommes tout près du but. Je regarde ma montre. Nous n'avons pas une minute de retard. La nuit est demeurée impénétrable, comme au départ.

Nous changeons de place. Le commandant s'allonge tout à l'avant de la carlingue, près du dispositif de bombardement. Nous sommes dans l'attente de la terre que nous allons survoler.

Des lumières sur l'autre continent

Dans les écouteurs, j'entends le commandant qui crie : « Ah ! Ah ! » Le lieutenant est étendu très loin à l'avant et il écrase son visage contre la glace.

J'avance à l'aveuglette, en m'appuyant sur son épaule, par-dessus laquelle je puis enfin distinguer au loin.

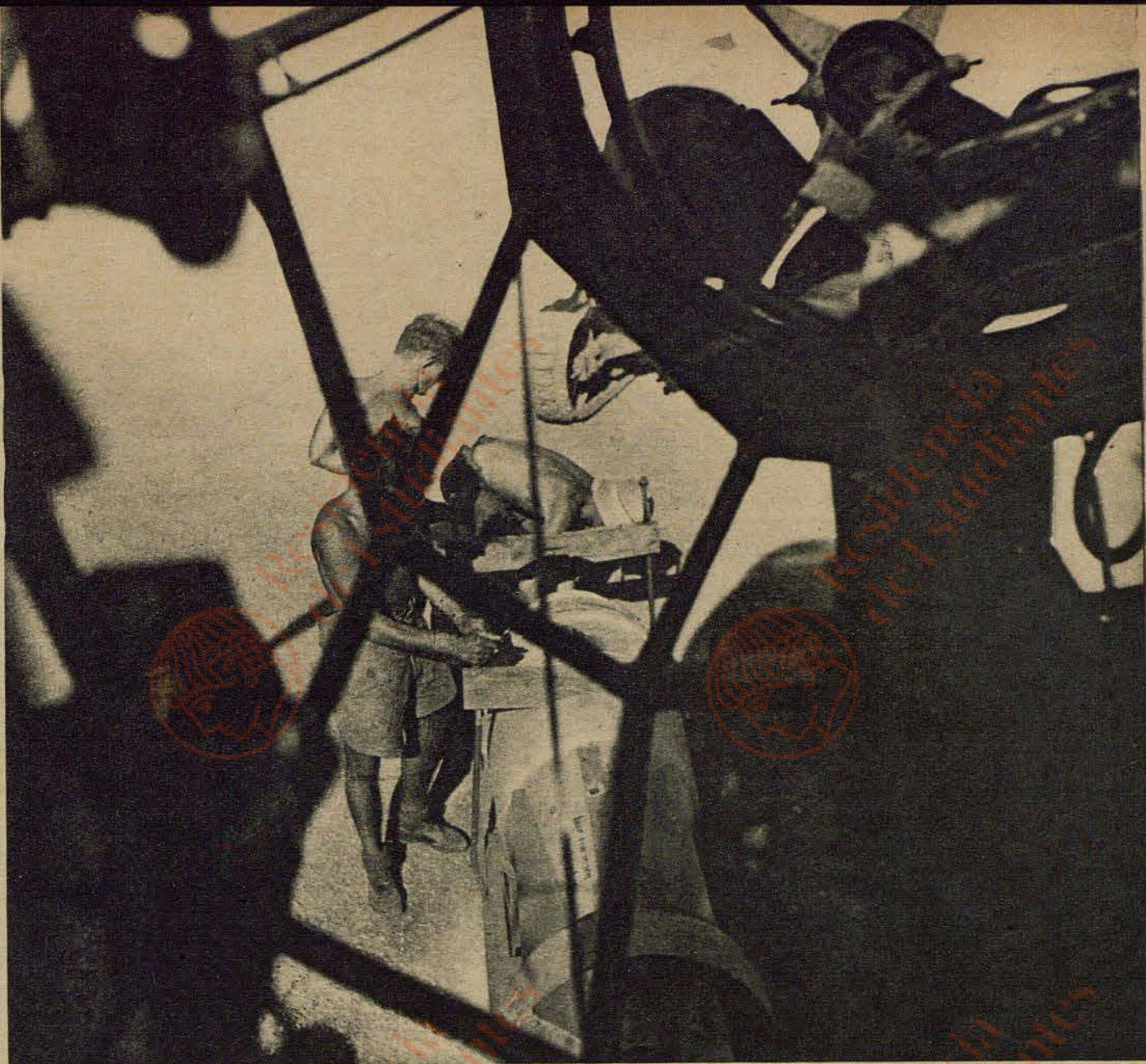
« Terre ! », dit-il, sans bouger. Pour ma part, je ne découvre rien d'autre que l'obscurité profonde.

« Voyez-vous les lumières ? » et, ma foi, voici que je me mets à les voir à mon tour. Là, et puis là, puis encore là, une faible lueur qui ne peut s'identifier à une étoile lointaine.

« C'est probablement Aboukir ? » Le commandant fixe un instant son regard, puis corrige la direction de sa main.

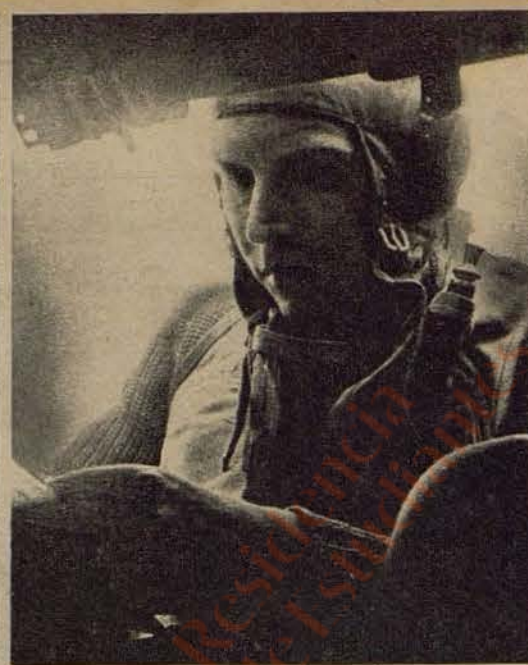
« 90 degrés ! » dit le commandant. Ces mots s'adressent au pilote qui fait dériver l'appareil. « Vous voyez, là-bas... un bras du Nil ! » Je découvre avec peine une ligne, un peu plus claire, étroite, en oblique, au-dessous de nous. Encore une minute et la première bombe lumineuse sera lancée par l'appareil qui nous précède. A condition que le camarade qui a pris son départ deux minutes avant nous, et qui doit jouer le rôle « d'illuminateur » n'ait pas dévié de sa route et qu'il soit exact à l'arrivée !

Or, le voici ! Une minute et demie plus tard exactement, la première bombe lumineuse s'embrace. Elles sont



Les bombes pour missions de nuit sont chargées sous le soleil ardent de la zone méditerranéenne. Les projectiles lourds sont amenés à l'appareil sur un berceau de bois et à l'aide d'un tracteur. Les palans et la force de bras nombreux hissent le projectile lourd à bord de l'appareil





L'équipage avec lequel j'ai volé vers Alexandrie. Le pilote (le dernier à gauche), Paul Z., originaire de Berlin, a vingt et un ans, il a contracté un engagement de douze ans dans l'aviation. Tout ce qu'un pilote d'aviation peut vivre, il l'a vécu : attaques de jour sur Londres, atterrissages sur le ventre, ennemis abattus, incendie de l'appareil et même une collision aérienne. Aurait-il de la déveine ? Non, mais c'est tout simplement un homme qui examine chaque danger avec sang-froid et envisage la situation. Le lieutenant K. (à gauche sur la photo du milieu), de Francfort-sur-le-Main, chef de bord, sort de l'Ecole. Il a également vingt et un ans. Voici son curriculum vitae : Pologne ; automne 1939 sur la mer du Nord contre l'Angleterre et l'Ecosse, Norvège, France, encore l'Angleterre avec Coventry et Liverpool ; Malte et la flotte anglaise en Méditerranée. Le suivant est le mécanicien de bord, Helmuth M., de Hambourg, lui aussi âgé de vingt et un ans. C'est un ancien de l'escadre. Il était déjà en 1939 attaché au personnel au sol, tout d'abord, puis au service de garde, et depuis un an, il est mécanicien navigant. Le dernier à droite est le radio Franz H., un Westphalien, le doyen de l'équipage. Il a vingt-trois ans. C'est lui qui assure la liaison par sans-fil avec le port d'attache

trois à présent qui éclairent la nuit. Il se passe quelques secondes à peine, et au-dessous de nous, on se met à s'agiter. Ils se réveillent en bas. De tous les côtés à la fois, les éclairs se succèdent. La D.C.A. anglaise envoie ses premiers obus, cette nuit. Dans l'heure qui suivra, elle gaspillera beaucoup de munitions : notre « Kurfürst-Marie » n'est qu'un des nombreux appareils qui, en cette heure, s'attaquent à l'un des centres d'approvisionnement les plus importants pour l'Angleterre. Le feu redouble de vigueur. Ça et là, des faisceaux de projecteurs balayent le ciel.

Je suis assis de nouveau à la place du commandant. « Plus à droite — Bien — Encore un peu — Halte — Ça va ! » Le pilote oriente la machine selon les indications du chef de bord et lui fait prendre la position d'attaque voulue. Les bombes lumineuses planent selon l'ordre donné exactement au-dessus du port. Je vois leurs gouttelettes lumineuses se refléter dans l'eau des bassins. Nous ne sommes pas encore tout à fait à l'endroit recherché. Le feu se renforce. Mais les points d'éclatements sont trop avancés ou trop de côté ; peut-être sont-ils destinés à un autre appareil, nous ne sommes pas seuls. De nouveau, nous avons réduit le régime des moteurs et nous perdons de l'altitude.

Nous lâchons les premières bombes

Brusquement, je reconnais au-dessous de nous, le long môle du port de guerre qui s'avance, légèrement brisé. Nous volons droit vers les bombes lumineuses qui planent toujours sur le port. Au même moment, le commandant abaisse le levier de lancement : les premières bombes incendiaires ont été lâchées. Nous faisons demi-tour pour accomplir notre deuxième randonnée au-dessus de la mer. Les bombes lumineuses se sont éteintes. Le feu de la D.C.A. anglaise a cessé. Au cours de notre virage à plat, je constate l'effet de notre premier envoi. Au-dessous de nous, la lueur des bombes incendiaires perce comme un abcès ou un bouton de fleur filmés au ralenti. Nous avons actionné un feu d'artifice d'une ampleur telle, qu'elle fait pâlir la lueur des bombes lumineuses jetées dans l'intervalle par notre camarade. Mais nous ne savons toujours pas si les bombes auront leur plein effet ; jusqu'ici seule la composition fusante brûle.

« Comment sont tombées les bombes ? » demandais-je au micro.

« En plein but ! » répond le commandant. Pas un mot de plus. Mais le peu qu'il dit a un accent tellement convaincant, qu'il exclut tout doute. J'appuie mon front contre la vitre froide du poste et perçoit dans le crâne la vibration des moteurs. A côté de moi, le pilote, se conformant aux instructions du commandant, ramène avec un calme complet l'appareil au-dessus de la terre. C'est la deuxième randonnée. Et il y en a trois en tout.

Le foyer d'incendie des bombes est d'un secours précieux pour viser le but. Nous nous orientons dans sa direction. Du tac au tac, la défense riposte. On commence même à nous tirer dessus avec la D.C.A. légère, on semble se régler sur notre bruit. Nous ne volons pas très haut afin de placer nos bombes autant que possible au but désigné. Juste devant notre nez, les obus de la D.C.A. explosent, et ils explosent tellement près de nous qu'on les entend éclater malgré le bruit des moteurs, malgré le passe-montagne. Nous ne nous laissons pas démonter pour si peu et fonçons de l'avant. N'y a-t-il pas une chanson qui dit : « Toutes les balles n'atteignent pas leur but ! ».

Au-dessous, notre semence est en train de germer. Ce qui est en train de flamber, ce ne sont plus nos bombes incendiaires. Ce sont des incendies, de véritables incendies qui gagnent de proche en proche ! De notre altitude peu élevée, on observe sans peine la fumée qu'éclairent les flammes ; je compte un, deux, trois... six, sept foyers d'incendie, quand nous sommes juste au-dessus du plus grand d'entre eux. Ce sont des entrepôts qui ont pris feu ! La D.C.A. est déchaînée.

Aussi loin qu'on peut distinguer, ce ne sont qu'éclairs, tressaillements et détonations. Ma parole, nous avons reveillé l'enfer du diable lui-même. Les navires du port, formidablement armés, tirent de toutes leurs bouches. Les projectiles à trace lumineuse montent comme des fusées bleues et jaunes ; j'ai l'impression certaine que nos plans frôlent parfois les nuages provoqués par les éclatements. Messieurs, vous ne tirez pas mal !

Nous amorçons un virage pour la dernière randonnée. Le deuxième

foyer d'incendie s'étale un peu en avant du premier. Nous prenons à nouveau largement de l'élan afin d'être quittes de nos bombes. Cette fois, nous visons les voies ferrées. Les pièces d'en-bas semblent souffler un peu. Par intermittence seulement, un éclair attend. Nous sommes de nouveau en direction des incendies. Notre altitude ne se chiffre plus que par des centaines de mètres. Nous sommes les organisateurs d'une véritable fête lumineuse, et c'est tant mieux pour nous, puisqu'elle nous permet de mieux viser, mais encore mieux pour tous ceux qui nous succéderont cette nuit...

Tout à coup, le « Kurfürst-Marie » a des sursauts, il monte et descend tour

à tour. Nous sommes pris dans les remous de l'hélice d'un autre appareil. Comme nous ne nous soucions pas de changer de direction, il ne nous reste plus qu'une chose à faire : piquer ! Nous tombons de deux cents mètres. Devant nous, dans la mer de feu des incendies, une immense lueur s'élève : ce doit être une explosion. La fumée tourbillonne, des flammes montent de toutes parts. Quelques secondes durant, nous distinguons de grands édifices massifs. Nous glissons, après avoir diminué le régime des moteurs, au-dessus des incendies et supposons que les gens d'en-dessous pourraient bien nous repérer dans la lueur ;

Suite page 43



L'appareil décline. Des courants aériens poussent l'avion vers la mer ; et il ne vole plus que d'un moteur. Nous frôlons presque les pointes des mâts d'un voilier, tout près de la côte. Clichés Grossmann (PK)

Loin de Piccadilly

Je vis pour la première fois l'homme qui devait me raconter l'histoire de Barbara et de John Andrews un certain jour, tard dans l'après-midi, à Rotherbourg, devant l'autel de Saint-Jacques, l'œuvre de Riemen-schneider. C'était peut-être l'effet étrangement émouvant de la lumière qui, des vitraux de l'église, descendait sur les piliers gris ; c'était peut-être le voisinage de la chaire où jadis Florian Geyer prêchait les Jacques Bonhomme en révolte ; mais ce grand homme blond, immobile devant la Sainte Table, m'apparut plus grand et plus impressionnant encore.

Lui-même ne m'aperçut qu'au moment où je quittais l'église et il répondit à mon salut silencieux par un signe de tête. Je sortis dans la rue déjà baignée de crépuscule et je me dirigeai lentement vers les jardins du château. Je contemplai les étoiles scintillant au ciel vert et j'aurais oublié l'homme pour toujours ; mais en entrant au « Chapeau d'acier », à la table d'hôte, je le vis seul, devant la nappe illuminée, absorbé dans la carte des vins.

Il repoussa sur son front des lunettes d'écaillé ; sous des sourcils touffus son regard me dévisagea et il m'invita du geste. Je m'assis à la table, hésitant à me présenter. Il me tira d'embaras avec cette brève question : « Vin de pierre ? »⁽¹⁾

J'étais d'accord. Le garçon apporta le vin et le vin était bon. Un peu plus tard, il vint bien d'autres hôtes, mais nous étions alors tellement loin que nous ne nous aperçûmes pas du moment où ils partirent.

L'homme s'appela Helmburger ou Helmburger, mais peu importe. En tout cas, c'était un plaisant compagnon de table, incitant au boire, ouvrant franchement un cœur honnête. Sa conversation agréable témoignait d'une expé-

⁽¹⁾ Vin de pierre, en allemand Steinwein. On nomme ainsi les crus d'un bouquet particulier, analogue à celui des vins de France dont on dit qu'ils ont un goût de pierre à fusil. Les vins de pierre sont récoltés sur les coteaux de la vallée du Mein, en Bavière et en Basse-Franconie. (N.D.L.R.)



«...et en plein milieu d'un tas de choux de Milan, un jeune homme qui essaye en vain de se remettre debout...»

rience profitable et l'honorait tout autant que son interlocuteur.

Je ne sais plus très bien par quelle association d'idées Helmburger arriva à me raconter l'histoire de John Andrews. Je crois que ce fut ainsi : il m'offrit un cigare, un cigare du Brésil, long et noir.

— Ce cigare, me dit-il, m'en rappelle un autre que je n'ai pas fini, un jour, à Hambourg. Je suis ingénieur technicien du froid. Je venais de terminer une grande installation et j'allais rejoindre la jeune fille objet de mon premier amour. Je me précipitai dans un bureau de tabac du Jungfernstieg, j'allumai un cigare, je décrochai le téléphone et j'appris de sa maman que la chère enfant venait de se fiancer avec un autre homme.

Il avait jeté le cigare dans l'Alster et le lendemain il s'embarquait pour la Chine. Comme il regrette, aujourd'hui, d'être parti sans avoir revu sa mère ! Deux ans plus tard, il était à Hong-Kong lorsque la guerre éclata. Il fit des pieds et des mains pour atteindre Tsing-Tao, servit comme matelot, aux ordres de Meyer-Waldeck, jusqu'à la triste fin des événements, puis il fut fait prisonnier de guerre et transporté au Japon. Il n'eut pas lieu de se plaindre de son séjour au pays du Tenno : les Japonais allaient jusqu'à couper leurs jeunes sapins afin de permettre aux prisonniers ennemis de fêter la Noël à la mode allemande ; mais cinq années, tout de même !

En 1920, un beau jour d'été, Helmburger et son ami Rudi Schmitt traînaient dans un café de Vittoriosa, dans l'île de Malte ; ils jouaient aux dés une tournée de vermouth sec, quand un vacarme infernal éclata dans la rue.

— Reste-là, toi, dit Rudi Schmitt. Qu'est-ce que cela peut nous faire ?

Et si Helmburger avait suivi ce conseil, Barbara serait aujourd'hui la femme fidèle d'un pasteur. Mais je vais trop vite. Helmburger sort donc en courant de la taverne ; il voit un petit groupe de Maltais gesticulant ; une charette est tombée à terre et, en plein milieu d'un tas de choux Milan, il aperçoit un jeune homme en chemise de soie, pantalon Oxford, chaussures de lin, qui essaye en vain de se remettre debout parmi toute cette révolution de têtes pommées. Un Maltais, furieux, s'apprêtait à le cha-touiller légèrement de son fouet ; Helmburger l'écarte et va porter assistance à l'Anglais aux cheveux d'un blond paille ; mais celui-ci, à l'exception des genoux fléchissants, était raide comme un piquet. Il puait le whisky comme une distillerie tout entière. Où diable avait-il pu donc pêcher cette charrette abandonnée ? De toute façon, la joyeuse entreprise avait vite échoué !

C'est ainsi que Helmburger avait rencontré John Andrews, cet homme qui disait de lui-même : « Je sens l'Empire vivre en moi ». Ce n'était pas si idiot que cela, ce qu'il avait dit là ; c'était même très vrai. Le jeune homme bien découpé qui, deux jours plus tard, devait, à La Valette, avec les deux Allemands, s'embarquer sur un bateau grec, correspondait en tout et pour tout à la conception qu'on se fait dans le monde d'un Anglais bien élevé et d'origine distinguée.

Rudi Schmitt ne l'aimait pas, il est vrai ; mais ce n'était que l'expression d'un préjugé bavarois. Helmburger qui,

en Chine, avait eu l'occasion de goûter à la vie mondaine, le trouva fort sympathique quand Andrews, redevenu sobre, vint s'excuser auprès d'eux. A bord, Andrews recherchait discrètement l'amitié de Helmburger ; et ce ne fut qu'à Gênes, quand Schmitt eut quitté le bateau, qu'Andrews manifesta des regrets si leurs relations ne devaient être qu'épisodiques.

— J'ai un faible pour vous autres, Allemands, dit-il. Evidemment, je ne suis pas partisan de la politique insulaire, pourtant j'ai bien été élevé parmi les Jingoës. Mais déjà à Cambridge je défendais obstinément l'opinion qu'on ne pouvait vivre et respirer que de l'autre côté de Piccadilly. Vous autres, Al-



«...Barbara me reconnut la première ; elle m'embrassa, riant et pleurant à la fois. Andrews la regardait comme on regarde un être d'un autre monde.»

lemands, vous pensez trop à la défaite. Oubliez-la, tout simplement. Les dés seront remis dans le cornet et l'on recommencera le jeu.

— Mais les vainqueurs ont eu soin de nous rappeler cette défaite ! dit Helmburger.

— Ça va bien pour aujourd'hui, c'est d'accord ; mais demain... La terre tourne ; nous aussi, nous avons perdu la guerre. On commence déjà à s'en rendre compte. Regardez-moi : bonne famille, beaucoup de relations, beaucoup d'argent. Les relations sont restées, mais l'argent est parti.

« Il m'est juse resté de quoi vivre. Vous allez me dire que l'on peut toujours travailler ; mais rien que travailler, c'est une vertu allemande. Ce n'est pas quelque chose pour nous... »

— Enfin, il vous reste toujours l'Empire !

— Ah ! oui, l'Empire. Cela a été également ma religion. Avec un chèque en blanc et un billet gratuit, je suis allé au Caire, à Sidney, à Shanghai. Et que ne m'a-t-on pas dit là-bas ! Les grosses affaires étaient mortes ; et pour les petites, les gens s'en occupaient eux-mêmes. Partout la même chose, des « shakehands », des « hallo boy ! », des « how do you do », et « keep your flag flying », « have a drink ! » Et voilà tout. Mais j'ai du courage et je ne suis pas paresseux ; nul ne doute de mon habileté ni de mon assiduité ; quant à mes capacités, ils n'y croient

pas, ils me connaissent parce qu'ils se connaissent eux-mêmes.

Tout ce que l'on peut se dire entre minuit et une heure du matin, entre le neuvième et le treizième brandy, à bord d'un bateau, ne doit pas être considéré de trop près. Un peu de nostalgie, un peu de désespoir de l'existence — pour le cas d'Andrews c'était la nostalgie de l'Empire — font, en quelque sorte, corps avec un jeune homme. Helmburger l'avait connue lui-même pendant ses années au Japon. Il était possible que John Andrews eût des malheurs, ce qui l'avait rendu mélancolique. Cette tristesse lui allait du reste fort bien. La jeunesse de la guerre avait connu partout la vie difficile, et Andrews en avait eu sa part, à en juger par une photo qui le montrait en lieutenant des Welsh Fusiliers.

Mon Dieu ! qu'est-ce qu'Helmburger pouvait bien dire, lui-même ! Prisonnier de guerre, retournant dans un pays réellement désespéré, où les uns marchaient sur les autres, et où il n'existait pas de billets gratuits pour

traverser le monde, à la recherche d'un clou pour y accrocher son chapeau !

Et puis vint la nuit devant Lisbonne. Le lendemain, Andrews devait quitter le bord car le bateau grec ne touchait pas les ports de la Manche. On avait célébré la séparation, mais sans excès, étant donné la capacité d'Andrews. Vers 10 heures, Helmburger était couché dans sa cabine, la conduite de l'Anglais lui paraissait presque trop correcte. Peut-être voulait-il s'enfermer dans son splendide isolement ; mais cela, c'était son affaire.

Helmburger se réveilla. Quelqu'un avait allumé la lumière. Andrews était dans la cabine, debout. Pas de doute, il était gris comme un jour d'automne. Helmburger clignait des yeux ; la montre indiquait trois heures du matin. Il faisait déjà clair à travers le hublot. « Beg your pardon, comrade, dit Andrews, j'ai changé d'idée, je ne retourne pas chez moi. Good-bye to Piccadilly and all that. Je t'accompagne à Hambourg. J'ai un de mes oncles qui est quaker à Berlin ; je pense qu'il pourra faire quelque chose pour moi. How do you like that ? »

Helmburger le fit sortir avec douceur, et boucla sa porte à double tour. Il était persuadé de l'avoir vu pour la dernière fois. Et en effet, le lendemain, au petit déjeuner, sa place était vide. Mais Andrews était allongé dans un

Suite page 42



But du voyage : l'Allemagne. Dans un port italien est arrivé le premier transport d'Hindous faits prisonniers en Afrique. En ligne interminable, ils descendent sur le quai où déjà...

Des prisonniers hindous racontent:

LES prisonniers hindous que « Signal » montre ici faisaient partie de trois divisions de l'Inde, amenées en Afrique par les Anglais et dont une grande partie est tombée en captivité. On trouve parmi eux de vieux soldats et aussi de jeunes recrues appelées sous les armes seulement au début de la guerre. Tous font le même récit. On leur avait promis qu'ils serviraient seulement à défendre l'Inde. Mais un jour on les fit monter en wagons et on les dirigea sur un port où ils aperçurent les bateaux de transport. Ceux qui refusèrent de marcher furent fusillés. Ceux qui réclamèrent furent condamnés à de longues peines d'emprisonnement. Du Caire, on les transporta au front en camions automobiles. « Nous ne sommes pas des lâches et nous savons combattre, mais nous avons jeté nos fusils et levé les bras en voyant les Allemands... »



...des wagons de marchandises allemands attendent ce chargement inaccoutumé. Une « vie de camp » s'improvise. Par groupes, les Hindous s'accroupissent et attendent avec résignation et avec un courage stoïque ce qui va arriver.

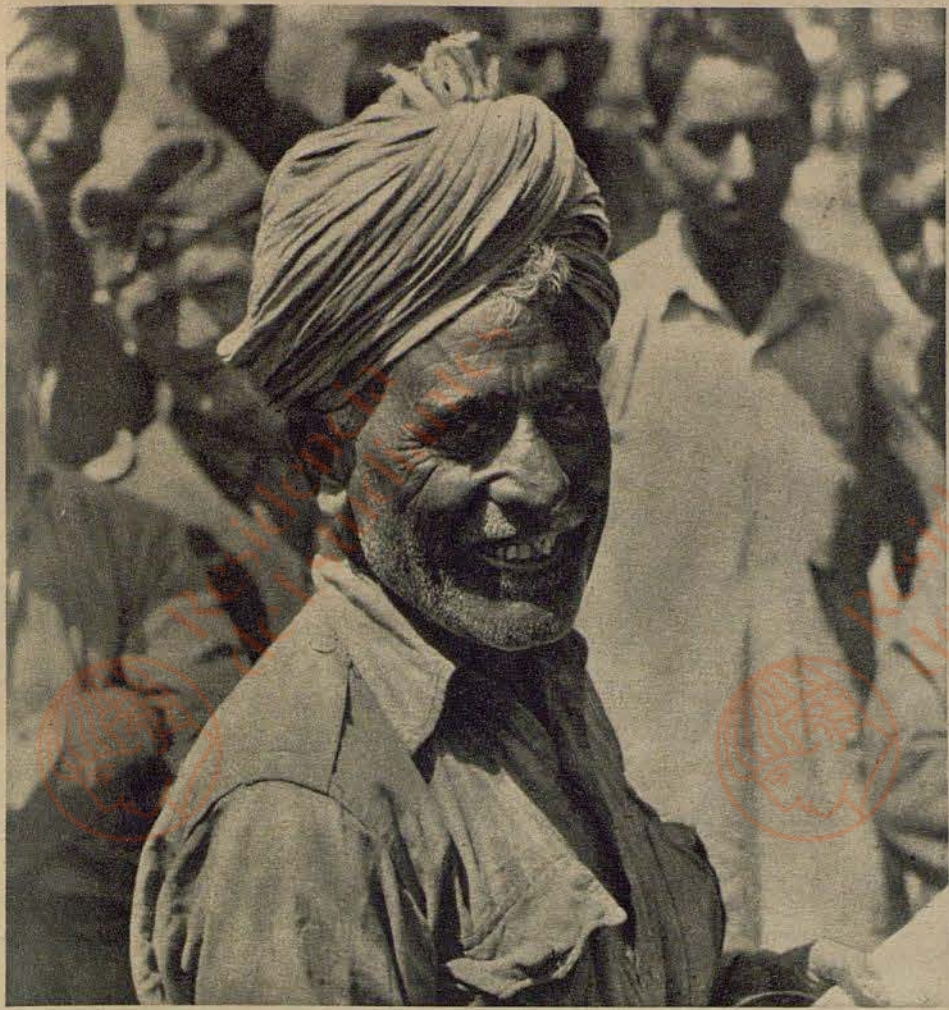


« Je veux bien aller en Allemagne », dit Arab Khan, mécanicien de profession. « J'ai lu « My Struggle », le livre de M. Hitler: un chic livre. Les Hindous sont plus au courant des choses d'Allemagne que ne le croient les Allemands. Nos futurs médecins vont de préférence étudier à Vienne ou à Berlin, parce qu'ils savent que les universités allemandes sont meilleures que celles de l'Angleterre, et surtout parce qu'en Allemagne nous sommes traités humainement; en Angleterre, on nous considère comme des indigènes coloniaux. Nous autres techniciens, en particulier, nous admirons naturellement l'Allemagne, je n'ai pas besoin de dire pour quelles raisons. »

Entre les rails, ils ont établi une petite cuisine primitive, faite de briques et de tôle. Nabab, jadis cuisinier d'un mess d'officiers, cuit des gâteaux de farine pour ses camarades. Avec un supplément de marmelade fournie aux prisonniers, cette « tarte » leur semble délicieuse.

Photos Kenneweg (PK.)





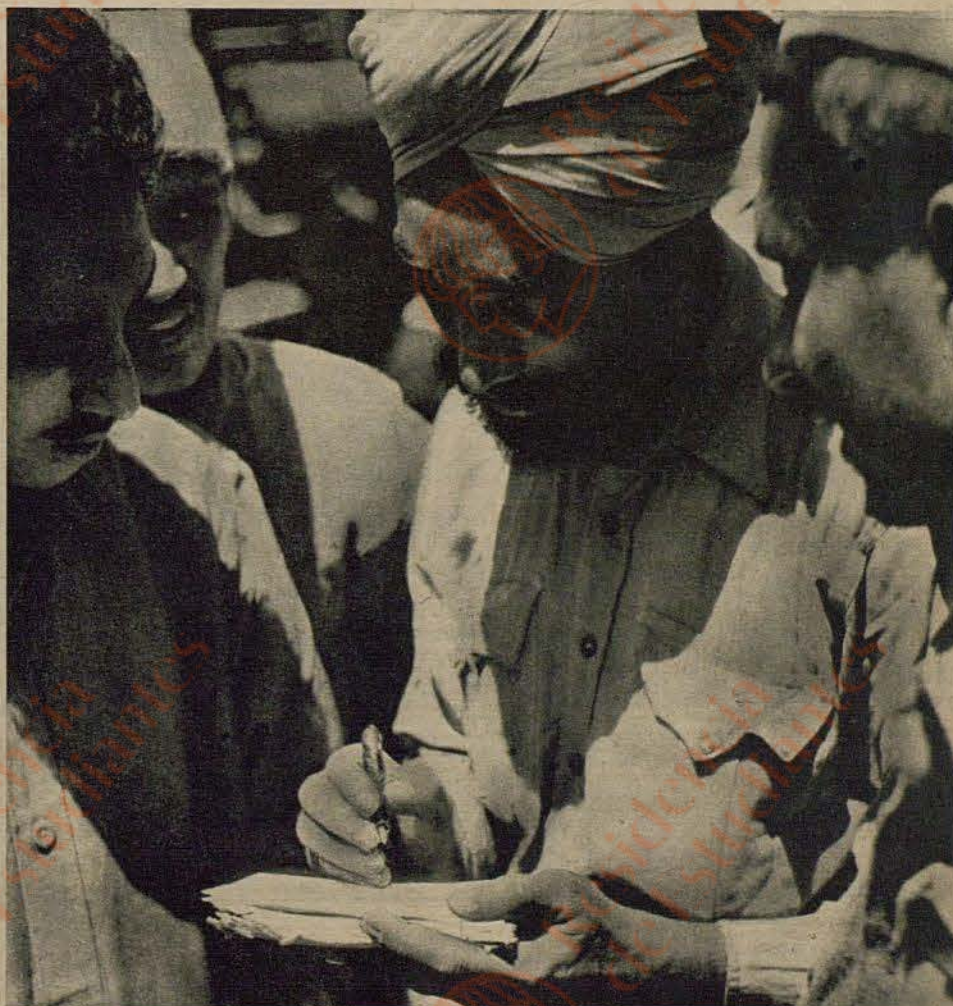
« Non, je ne suis pas un nabab », déclare l'ancien cuisinier du général Wagnon, de la troisième brigade motorisée. « Nabab, c'est seulement mon nom. Mon art culinaire est anglais, c'est-à-dire peu de chose : beefsteaks, mutton-chops et plum-pudding. Tire-bouchon et couteau pour ouvrir les boîtes de conserve étaient mes principaux outils, notamment le tire-bouchon. J'ai été sept ans au service du général et j'ai porté ses enfants sur mes bras. Il n'est pas facile de faire la cuisine pour des Hindous. Les Sikhs ne mangent pas de bœuf : les vaches leur sont sacrées ; et les musulmans ne touchent pas au porc : ils méprisent cet animal... »



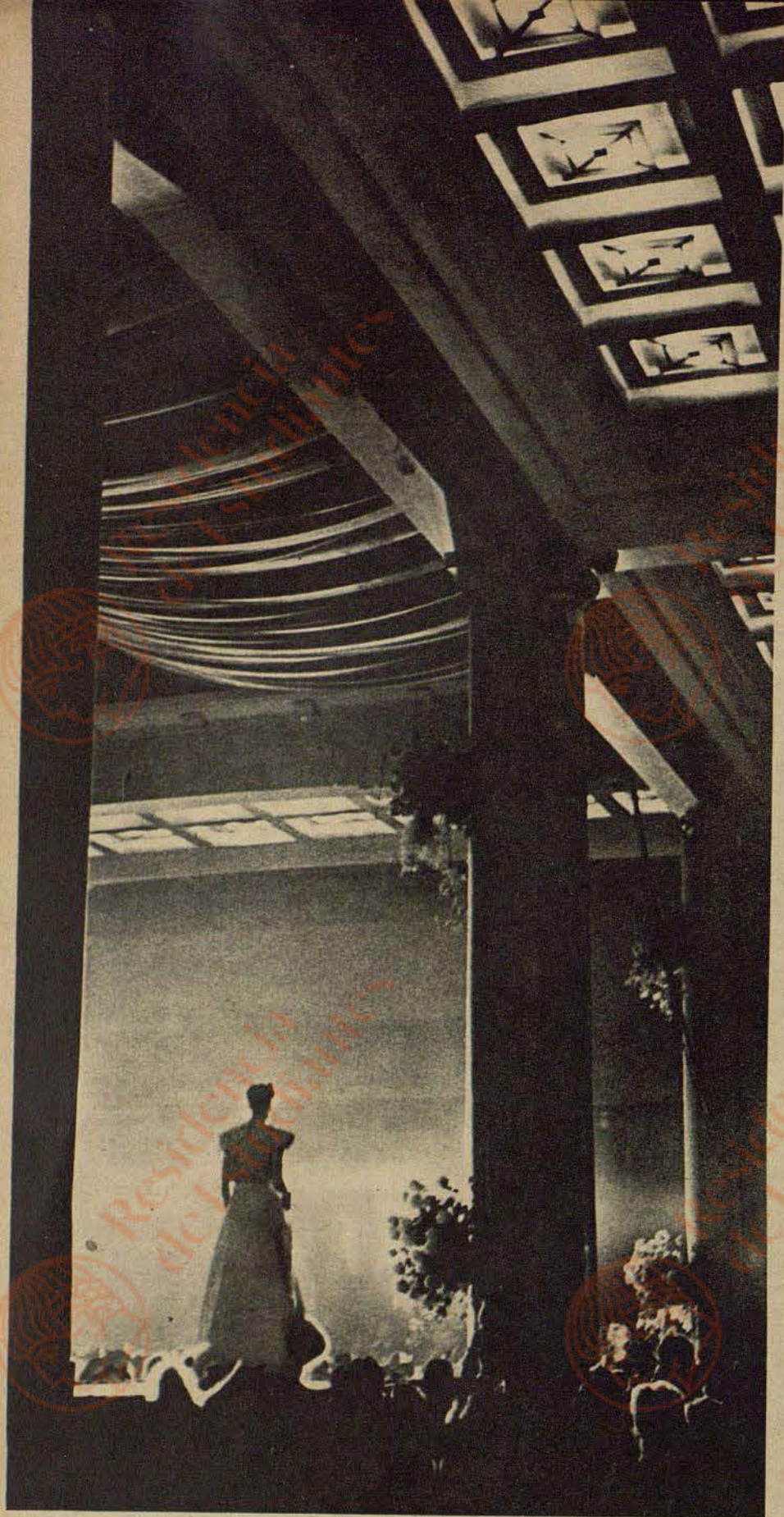
« Les Anglais nous ont divisés en cinquante partis et groupements minuscules », raconte avec de grands gestes passionnés un jeune musulman, le caporal Rahmat Ali. « Aussi sommes-nous toujours en querelle les uns contre les autres, et ainsi plus faciles à dominer. Les Anglais soutiennent notre système de partis. Il y a quatre mois, on nous a embarqués à Bombay et nous ne savons plus depuis ce qui se passe dans l'Inde. On dit qu'ils ont arrêté non seulement Pandit Nehru, qui est un radical, mais encore beaucoup d'autres de nos chefs. L'état d'esprit était très mauvais déjà quand nous sommes partis ; mais, chez nous, il faut beaucoup de temps pour s'entendre, car nous parlons des langues différentes et adorons des dieux différents. »



« L'Inde est immensément riche, Monsieur ! affirme John, sous-officier du mess de la troisième brigade motorisée, mais on ne s'enrichit pas dans l'Inde quand on est Hindou, il faut être Anglais pour cela. Nous pourrions tous très bien vivre, car il n'y a rien que ne puisse produire le sol de l'Inde. Je n'ai pas eu à me plaindre quand j'étais chez les officiers, mais toujours courir, Monsieur, toujours courir ! Les officiers anglais sont terriblement tourmentés par la soif. Pendant la journée, ils ingurgitaient un bock sur l'autre, et, le soir, venaient les grandes boissons : brandy, whisky, champagne. Boy par ici, boy par là ! Cela finit par fatiguer. »



Il écrit « Monsieur Hitler » en langue du Pendjab. Le caporal sikh Moham Singh a été fait prisonnier par des détachements motorisés allemands. Les Sikhs sont les meilleures troupes coloniales des Anglais et font une impression guerrière avec leur longue chevelure et leur barbe que ne touchent jamais ni ciseaux ni rasoir. « Nous sommes de bons soldats et nous ne nous sommes jamais rendus. Mais savons-nous pourquoi nous combattons ? Contrairement à leurs promesses solennelles, les Anglais nous ont emmenés hors de l'Inde. Nous nous sommes trouvés dans le désert africain en présence de colonnes allemandes motorisées. Etre pris par les Allemands n'est pas une honte. Hitler lutte aussi pour la liberté de l'Inde. »



Parmi les fleurs, sous l'éclat des projecteurs, les mannequins défilent au palais des Beaux-Arts de Bruxelles. Au mois de juin, l'Institut allemand de la Mode avait présenté ses dernières créations à l'appréciation des Belges

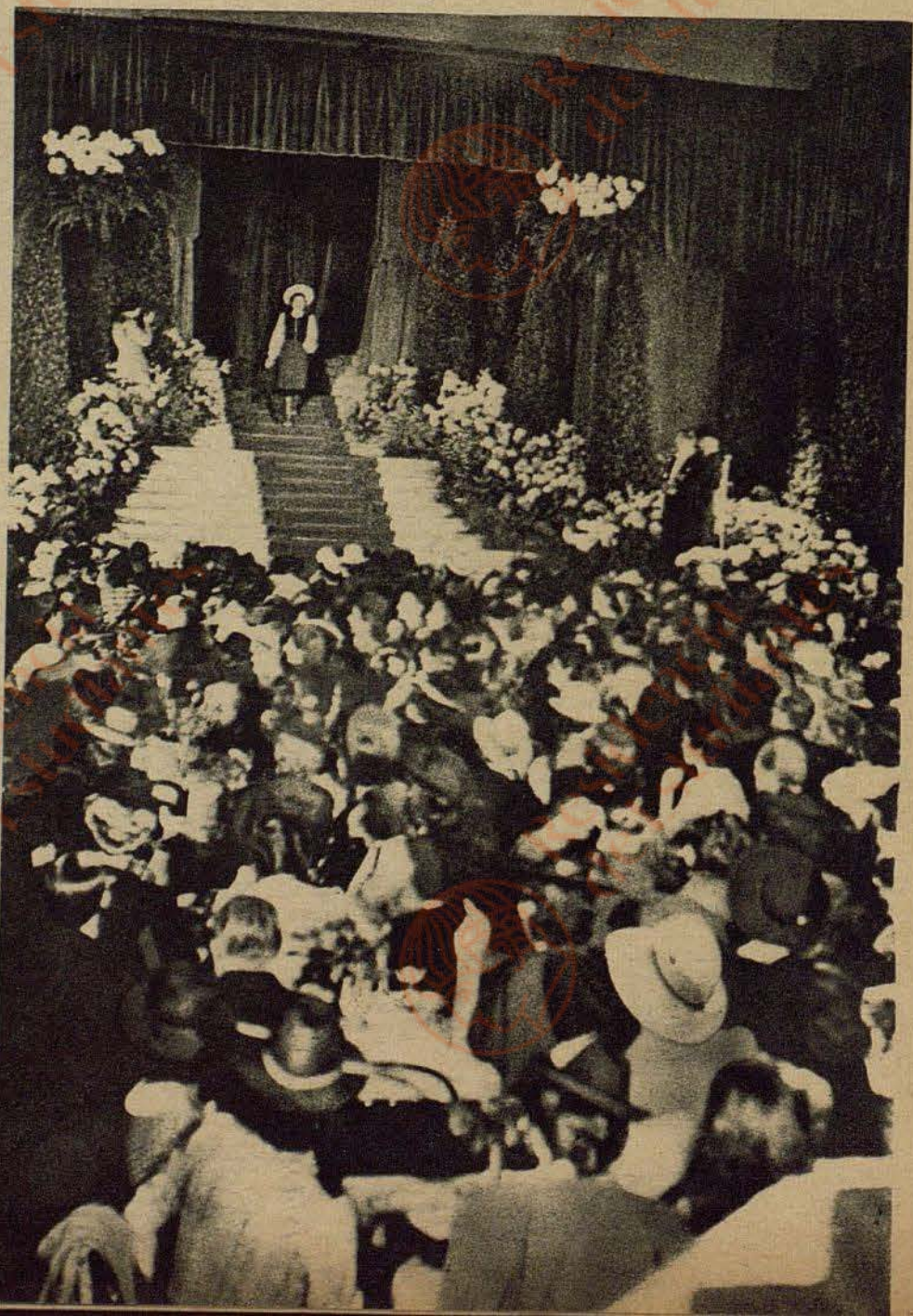
Bruxelles admire la mode allemande

Pendant deux jours Bruxelles est venu admirer les présentations allemandes au palais des Beaux-Arts. Vienne lançait des modèles d'été, Berlin des modèles d'hiver. Au milieu de la plus acharnée des luttes pour la vie que l'Allemagne ait dû mener jusqu'ici, malgré la volonté d'anéantissement de ses adversaires, ses forces créatrices restent vivantes, également dans le domaine de la mode

Clichés : Kropf (1), Siphon (2)



Le jeu des couleurs et des plis. Vienne, dont la renommée n'est plus à faire dans le domaine de la haute couture internationale, présente une robe de plage pour soirée: rayures bleues et blanches qu'accompagne un petit boléro



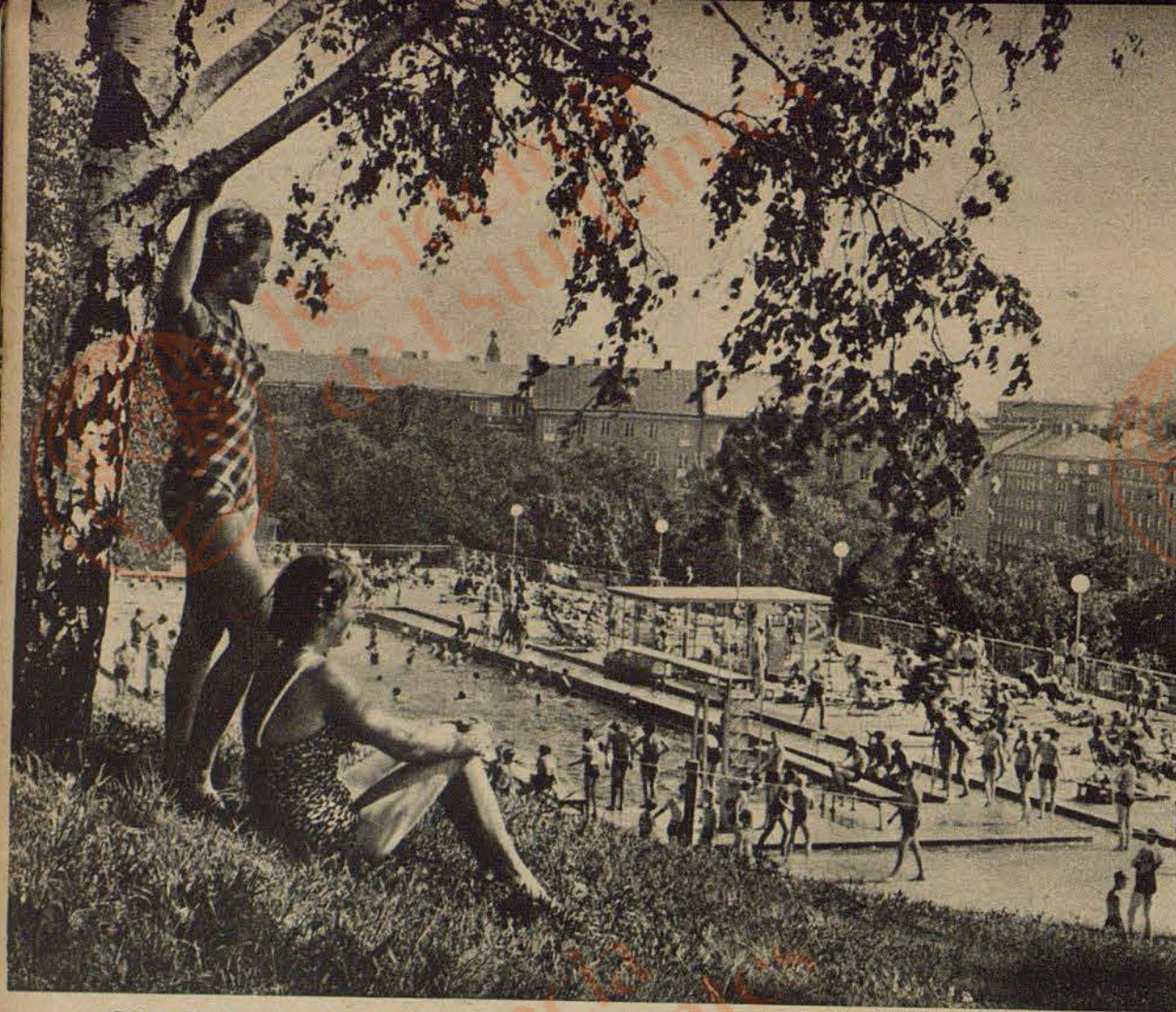
Des chefs-d'oeuvre du septième art, Des succès sans précédent

de la production cinématographique allemande,
tels sont les films distribués par



La nouvelle production est d'un intérêt multiple. Nombre de films à grand spectacle empruntent leur sujet à l'histoire; d'autres traitent de problèmes d'une actualité passionnante; tel film retrace un destin humain dramatique au possible, tel autre nous présente des situations d'un comique irrésistible, un troisième vaut par son adaptation musicale incomparable; et ne parlons pas des opérettes filmées dont la mise en scène dépasse tout ce qui a été fait dans ce sens

OÙ ILS PARAISSENT LES FILMS TOBIS SUSCITENT L'ENTHOUSIASME!



Cette colline boisée, toute proche d'une des grandes rues de Stockholm, est un « îlot de délasserment » ; mais Vanadislunden n'est pas une piscine comme les autres. Afin de prolonger l'été de Stockholm, on a fait appel à la technique. Du mois d'avril à une période avancée de l'automne, l'eau conserve une température uniforme de 22°, quand fleuves et lacs de Suède n'accusent plus que 5°



Coup d'œil dans la vie de tous les jours. De la terrasse du solarium, le regard s'étend sur le va-et-vient d'une grande voie de la capitale suédoise et c'est avec une joie accrue qu'on s'en retourne plonger dans la piscine!

(Photos A. Ramke, P.K.)

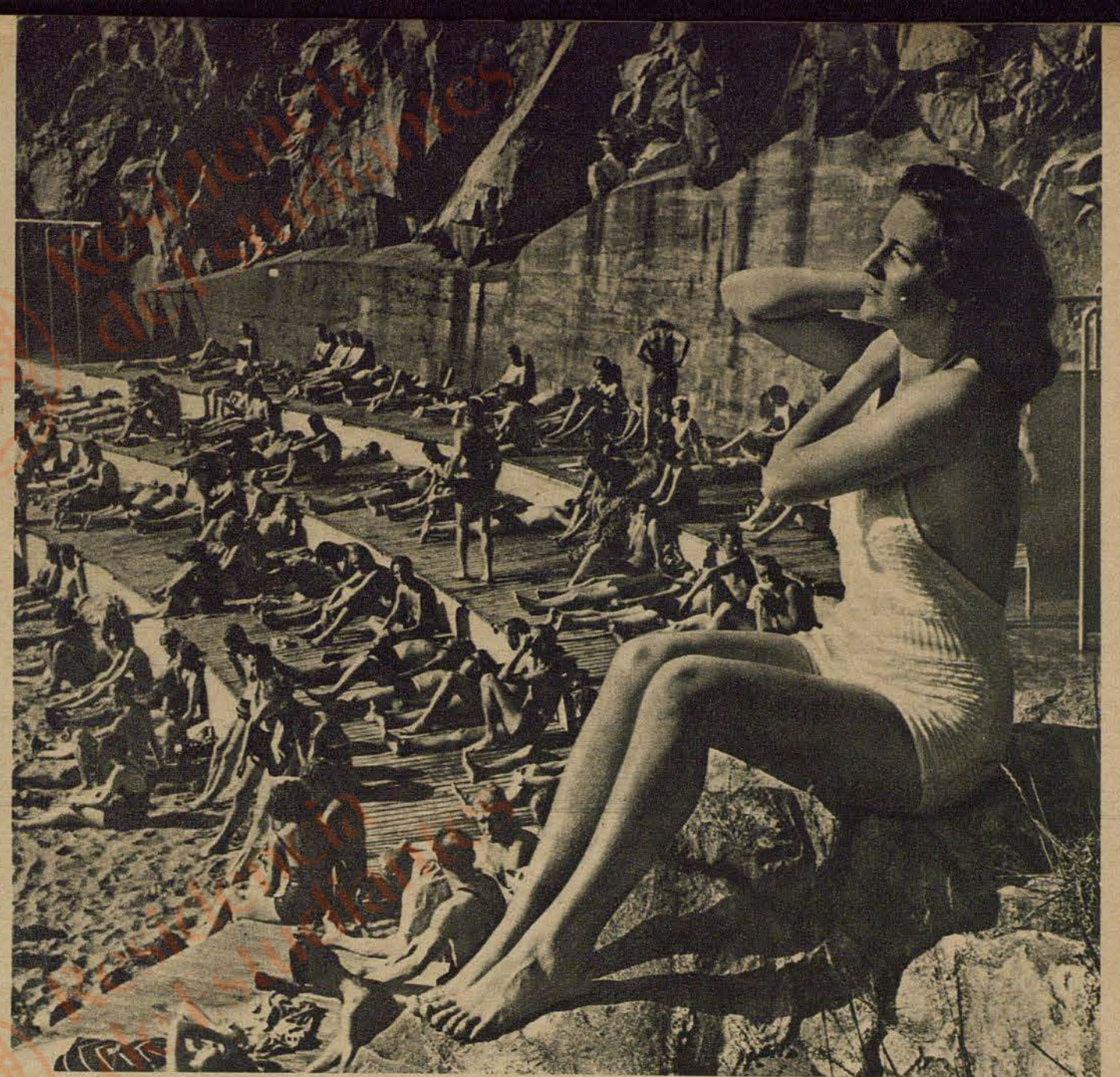
Bains tièdes à Stockholm

Piscine réchauffée en plein centre de la ville

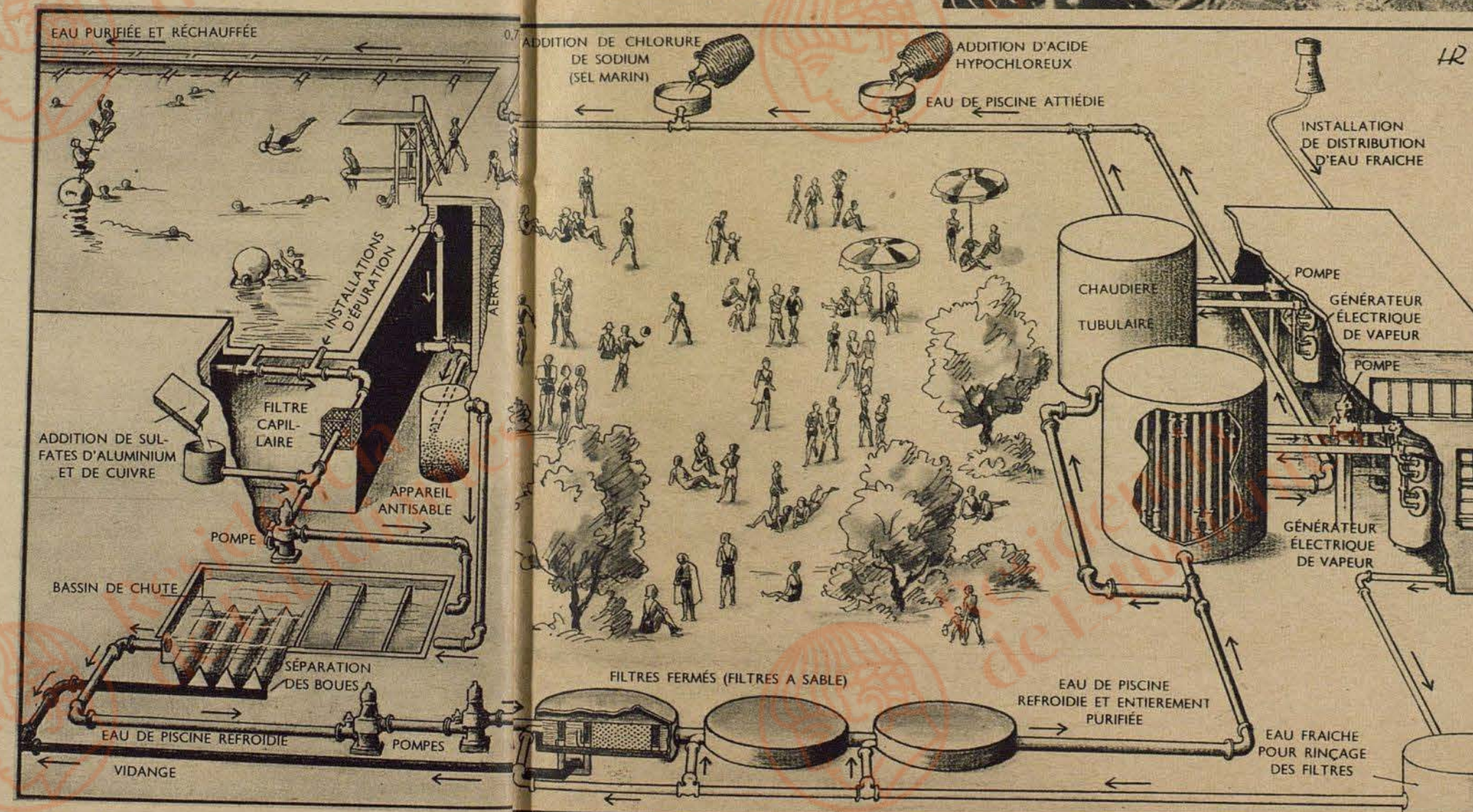


Dans les cabines de Vanadislunden, on utilise le courant électrique d'été, peu coûteux, pour en faire des « conserves de soleil ».

Loreley à la suédoise. On a taillé cette baie, à l'abri du vent, dans les rochers de Vanadislunden. Les pierres, tout imprégnées de chaleur, amplifient encore de façon agréable la bénédiction du soleil. Réveuse, Karine peigne ses longs cheveux

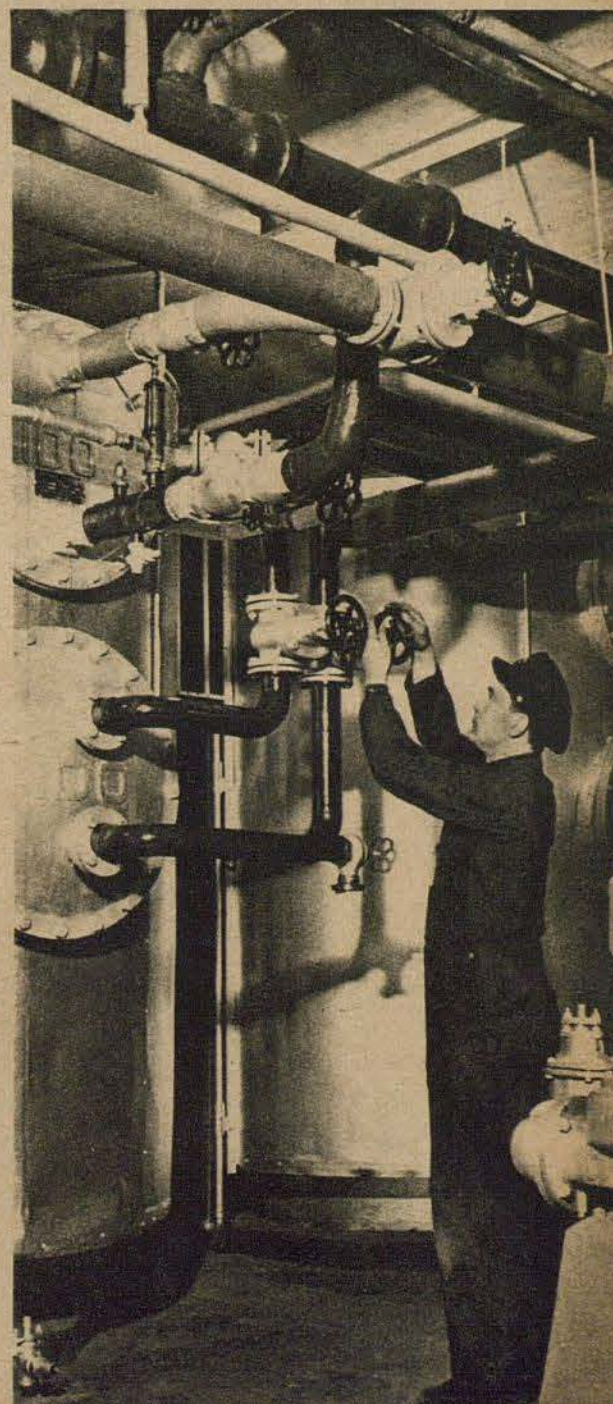


Défilé sous la « douche prolongée ». Il y a de quoi rire, pensent ces trois jeunes employées de Kungsgatan : plus de ces frissons de douche, craints du monde entier ! L'eau du Lido reste toujours à température tiède



La « circulation » du climat artificiel de Vanadislunden. Le chauffage n'est qu'une des parties des problèmes de l'installation technique conçue sur une vaste échelle. Eviter la formation des boues, écarter le sable, purifier l'eau par des additions chimiques soigneusement dosées, afin d'obtenir des résultats hygiéniques sans nuire à la santé des baigneurs, voilà des questions techniques jadis ardues, mais dont on a trouvé, ici, la solution parfaite

Le maître de la température. Dans les profondeurs du sol règne le Pluton de Vanadislunden. Les attraits du « Lido » de Stockholm dépendent d'une vaste machinerie compliquée, demandant une connaissance parfaite, des soins et une prudence extraordinaires. Clichés Leif Geiges - Dessin de Heinisch



Loin de Piccadilly

fauteuil transatlantique à l'arrière du bateau et, d'un air indifférent, il contemplait la ville, baignée dans la lumière blanche. « Je réfléchis toujours à ce que je dis, comrade, même quand je suis ivre. »

— Arrivé à Hambourg, continua Helmsberger, Barbara m'attendait au débarcadère. La dernière fois que j'avais vu ma sœur, elle avait 14 ans et elle était maigre comme un clou. Maintenant, elle avait vingt-deux ans et c'était vraiment une jolie femme. Elle me reconnut la première ; elle m'embrassait et pleurant à la fois. Andrews la regardait comme on regarde un être d'un autre monde ; nous dinâmes ensemble au « Pavillon », sur l'Alster, puis nous nous rendîmes à Blankenese. Il faisait un temps magnifique, du soleil, du vent, de hauts nuages blancs ; j'étais ravi d'être revenu en Allemagne. Puis je m'aperçus de quelque chose, et je pris congé d'Andrews d'une façon assez brutale. De Holstein, je lui écrivis de bien vouloir remettre sa visite à une autre fois, sans préciser. C'était trop tard. Andrews ne vint pas, mais Barbara partit. Un petit pasteur, d'un village près de Husum, à qui elle s'était presque promise, mourut deux ans plus tard à Angola, de la fièvre jaune.

« J'étais assez préoccupé de me créer une situation, et lorsque j'eus le temps d'aller leur rendre visite à Dresde, les Andrews étaient déjà mariés depuis plus d'un an. Une petite fille dormait dans un berceau. A dire vrai, tous deux formaient un beau couple et je ne leur en voulais plus. Ils habitaient une gentille petite maison située à mi-coteau des Lössnitzberge ; dans le jardin, les rosiers étaient en fleur et, à en juger des apparences, tout devait bien aller. John avait écrit un volume : « Un Voyage chez les cormorans » qui, en Angleterre et en Amérique, avait connu un grand succès, car l'ouvrage ne manquait pas d'esprit. Pendant la période d'inflation, les livres et les dollars qu'il en tirait représentaient des valeurs fantastiques.

« — Me comprends-tu, maintenant, comrade ? Barbara, c'est ma force, mon Empire. De jour en jour tout cela grandit. Cheerio !

« Andrews se faisait illusion. Son Empire diminuait de plus en plus. Deux ans plus tard, à Berlin, il avait de productions dramatiques et épiques, mais aucune de ses œuvres ne fut jamais publiée. En vérité, il n'écrivait plus rien. Son labeur réel était, je crois, figurant de cinéma. Il tournait trois jours par mois : l'argent de ses cigarettes. Barbara avait une mine qui faisait pitié. Elle se fatiguait les yeux à exécuter des travaux de broderie pour une maison de lingerie de la Bayrische Platz. Il était évident qu'elle entretenait son mari. Elle refusa obstinément d'accepter mon argent, mais elle me confia les deux enfants que j'emmenai à Brême se reposer pendant trois mois.

« En 1927, pendant l'hiver, ils partirent tous quatre pour Londres. C'en était fini avec « de l'autre côté de Piccadilly ». Barbara était méconnaissable quand je la retrouvai après trois jours de recherche. Elle ne voyait presque jamais son mari. Il est étonnant de constater combien de gens tels que John, de son caractère et de ses habitudes, vivent en Angleterre. Ce sont des individus qui prétendent vouloir chercher de nouvelles formes sociales et qui, en réalité, sont tout bonnement incapables de conserver leur place dans une société qui se base sur les échanges réciproques : l'Etat, la Patrie, la Communauté, la Profession, la Fa-

mille. Et puis j'appris ce que Barbara m'avait si soigneusement caché : John la trompait du matin au soir.

« — Reviens donc, Barbara, prends les enfants et rentre avec moi !

« Elle refusa ; après tout, un mari est un mari et un mariage est un mariage.

« — Si je cesse de le soutenir, il est complètement perdu. Parfois il vient, pleure, heureux de retrouver sa famille.

« Enfin, un beau jour, Barbara arriva tout de même. Elle était à bout. Dans les yeux des enfants, on voyait passer la faim et la peur. J'achetai un bout de terrain avec une maisonnette pour Barbara. Elle me laissa faire. J'engageai un jardinier pour les gros travaux. Presque tous les dimanches j'allais la voir. Une fois, le hasard voulut que je fusse libre un jour de semaine. Comme j'entrais dans la chambre, je vis un homme prêt à sauter par la fenêtre. C'était John Andrews. La pièce était enfumée, une bouteille de cognac traînait sur la table.

« — Que dois-je faire ? me demanda Barbara, résignée. Il est au monde ; je n'y puis rien !

« — Crapule, dis-je à John, n'as-tu pas honte de retirer le pain de la bouche de tes enfants ?

« Il haussa les épaules sans me répondre et me suivit dans la voiture. Il ne pouvait parler que s'il avait pris du cognac et fumé.

« — Donne-moi de l'argent, dit-il, j'étouffe en Europe, aussi bien en Angleterre qu'en Allemagne. Donne-moi de l'argent, que je parte en Orient ; vous ne me reverrez plus jamais.

« — Tu prendras l'argent, tu le dépenseras et tu reviendras.

« John se contenta de hausser les épaules.

« — Veux-tu aller à Shanghai ? lui demandai-je finalement.

« — Où tu voudras, fit-il ; même à Shanghai.



« ... comme j'entrais dans la chambre, je vis un homme prêt à sauter par la fenêtre. C'était John Andrews... »

Dessins de Gerull

« — Dans trois jours un de nos hommes part en Chine ; tu l'accompagneras. A Shanghai, il te donnera 300 dollars. Promets-moi de ne jamais revenir, sinon après très longtemps et avec de l'argent que tu auras gagné toi-même.

« — Je ne promets rien du tout, dit John Andrews. Tout ce que je m'étais promis à moi-même, j'ai été incapable de le tenir.

« C'était en octobre 1929. Trois mois plus tard, je recevais un rapport de notre représentant de Hong-Kong, l'homme qui avait conduit John Andrews à Shanghai : « Pendant tout le voyage, Andrews n'a pas touché à l'alcool, mais il a beaucoup fumé. Il

KAMP

BALLKÖNIGIN

au parfum persistant, captivant et distingué, crée l'ambiance d'une suavité sans pareille.

KAMP

Parfums

Le nom dit tout.

Des parfums persistants et suaves ne suffisent pas à conquérir les sympathies et à rallier tous les suffrages. Mais des parfums choisis et discrets comme

Silberhals BALLKÖNIGIN
Silberhals JUCHTEN
Silberhals FLIEDER
Silberhals VEILCHEN
Silberhals FOUGÈRE
Silberhals CHYPRE

donnent le bon ton de la distinction et de l'élégance



ALEX KAMP & CO
NÜRNBERG 33

n'a guère parlé, pas plus à moi qu'à d'autres. Il nia reconnaître un ancien camarade de régiment qui l'aborda. Quand à Shanghai, j'ai voulu lui donner de l'argent, il s'est retourné et il a disparu. Je ne sais pas où il se trouve, ni ce qu'il fait. Pensant que vous étiez d'accord, j'ai gardé l'argent pour le cas où il reviendrait. Il connaît mon adresse.»

« Barbara retourna à Holstein, dans la maison où elle était née. C'est là qu'elle mourut trois ans plus tard. Tuberculeuse — Made in England. Elle n'a jamais plus eu de nouvelles de John Andrews; moi non plus jusqu'à aujourd'hui. Je le suppose mort. Il doit être enterré quelque part, loin, bien loin de Piccadilly. Je l'aimais bien, à ma façon, malgré tout ce qu'a pu endurer Barbara.

« Pourquoi je vous ai raconté cette histoire? Monsieur... Quel est votre nom, déjà... Nous parlions donc de la guerre que nous faisons à l'Angleterre et à laquelle elle nous a provoqués. Le destin de John Andrews, ainsi considéré, était peut-être unique, mais il n'en reste pas moins typique pour cela.

« Andrews représentait bien l'Anglais un peu en retard, de la classe supérieure, d'une santé à toute épreuve, persévérant dans son opiniâtreté, mais quand même psychiquement incapable de s'adapter à une vie nouvelle. Cette caste devait souhaiter la guerre comme la seule chose qu'elle pût encore vouloir. Pour elle « loin de Piccadilly », cela n'existe pas.

« Et les enfants, que sont-ils devenus? demandai-je.

« Les traits de Helmberger s'illuminaient de joie :

« Je les ai adoptés. En Angleterre personne ne s'y est opposé. J'ai les photos sur moi. Voici la fille... et voilà le garçon...

Suite de la page 34

Bombardement sur Alexandrie, Port ouest

pour un peu, nous sentirions au bout des doigts la chaleur de l'incendie. La D.C.A. tire au petit bonheur, toutefois à d'assez longs intervalles.

La bombe a fait son œuvre! L'appareil tressauta légèrement au moment où elle fut lâchée. Il n'y a pas d'erreur, elle doit être tombée sur le nœud des voies. Nous lâchons les gaz, les moteurs s'accroissent. La D.C.A. se réveille brusquement. Ils doivent nous entendre à présent et de près. Le port, ses navires, sa défense sont encore devant nous. Après la dernière décharge, le pilote a imprimé à l'appareil un virage serré afin d'échapper à la défense. Nous atteindre à présent n'est pas chose difficile, nous sommes au-dessous de la limite des cinq cents mètres. J'aperçois justement, à un tournant brusque sur la droite de nos objectifs, un éclair multiforme, puis un second. Ce ne sont pas là les coups de la D.C.A., mais les effets des bombes d'un autre appareil qui s'est attelé à la tâche! Nous virons de bord vers le nord. Nous avons atteint la mer, le rideau de feu de la D.C.A. est derrière nous. Nous gagnons lentement de la hauteur. A la lueur de la lampe de bord, le commandant calcule la route. Il règle le cap automatique. De la place du radio, au-dessus de l'appareil, je puis observer longtemps encore la lueur du feu qui monte à l'horizon.

Le matin pointe au-dessus de la mer

A présent, on pourrait à nouveau dormir, mais on ne le fait pas. Le mécanicien distribue du chocolat et des

gâteaux secs; il n'a garde d'oublier la boisson; nous nous découvrons de l'appétit. Le premier message radio a été envoyé au P.C. Il mentionne l'heure d'attaque et la position. Nous attendons l'aube qui s'annonce sous la forme d'une traînée blanche au-dessus de la surface nocturne de la mer.

Le radio ne serait pas fâché d'entendre un air de danse; quant à moi, je suis curieux de voir enfin les hommes en compagnie desquels j'ai survolé cette nuit la Méditerranée à la recherche d'Alexandrie...

Le soleil, disque gigantesque d'un rouge sang, s'élève au-dessus de la vapeur grise. Au-dessous de nous, la mer s'étend en une surface polie et d'un dessin léger. Je suis de nouveau à plat-ventre, tout devant, dans le poste. Notre maison de verre se réchauffe rapidement, et les gaz d'échappement, naguère, bleus-pâles, ne brillent plus du tout, leur lumière étant trop faible pour être visible à la clarté du jour naissant.

Je regarde l'heure et suppute celle à laquelle nous atterrirons. Au même instant, le moteur de gauche a des trépidations brusques. Le pilote ramène en arrière la manette des gaz. Le moteur n'a plus de compression; il nous reste deux heures de vol à peine et voilà que l'hélice de gauche ralentit sa rotation, pour finir par s'arrêter. Un moteur à lui seul suffira-t-il à nous ramener chez nous?

Nous faisons connaître par radio notre panne de moteur et notre position. Une demi-heure plus tard, nous apercevons un appareil du groupe qui

vient à nous et ne nous lâche plus. Nous volons à bonne hauteur et tentons d'en prendre encore davantage. Cela ne s'opère que mètre par mètre. Mais nous nous heurtons à un courant aérien qui menace de nous ramener vers la mer, à peu de distance de la côte qui, sur la carte, semble à portée de la main. Décidément non, un seul moteur n'y arrivera pas à lui tout seul. Et pourtant, le diable m'emporte si nous avons la moindre envie de faire naufrage au port! Les sens tendus, nous observons les mouvements de l'altimètre et les appareils de bord du moteur encore en activité. Celui-ci doit être ménagé; mais il faut quand même qu'il accomplisse sa besogne.

Et il l'accomplit. Nous frôlons presque les mâts d'un voilier juste au-dessous de la falaise, et les cimes basses des arbres, cependant que nous atteignons la terre. Juste à la limite de l'aérodrome, même pas un mètre plus près, l'appareil opère un atterrissage qui est un chef d'œuvre et que le pilote a réussi avec un seul moteur. Notre oiseau blessé roule sur la piste et fait place aux autres. Il s'arrête. Nous nous débarrassons de nos passe-montagne et nous faisons des signes de tête : « Nous voici! ». Les membres un peu engourdis, nous quittons l'appareil, lequel craque encore mystérieusement; tout en allumant nos cigarettes, nous pensons que rien ne vaut le sentiment de se sentir à nouveau sur la terre ferme, même quand le soleil ardent de la zone tropicale fait des siennes.

Je fais quelques pas lents, mesurés, avec le lieutenant; ces pas, je les savorais en quelque sorte et nous voici enfin devant le P.C. du groupe, prêts à rendre compte au commandant, que nous apercevons de loin, dans notre attente, installé sur une chaise-longue devant la baraque en bois. Nous nous reverrons tous au déjeuner...

D'une fraction de seconde

dépend souvent la réussite d'un cliché. Mais pour qui possède un CONTAX III de Zeiss Ikon ce souci n'existe pas. Le posomètre photoélectrique incorporé à l'appareil, et dont le fonctionnement est toujours absolument sûr, indique dans chaque cas la durée d'exposition nécessaire, même pour les clichés en couleurs. L'utilisateur dispose de 15 objectifs Zeiss interchangeables, satisfaisant à toutes les exigences : objectifs pour vues lointaines et pour vues rapprochées — objectifs à grande luminosité pour les éclairages défavorables (Sonnar Zeiss) — objectifs grands-



angulaires et télé-objectifs. La mise en place du film est d'une extrême simplicité, grâce à l'amovibilité du dos de l'appareil. Le viseur télémétrique simplifie la visée et la mise au point, qui sont effectuées en une seule et même opération. L'obturateur à rideau métallique, résistant aux climats les plus durs, permet de travailler avec des temps de pose extrêmement courts, jusqu'à 1/1250 de seconde. Et qui possède un Contax sait apprécier la valeur de son appareil. Notices illustrées sur demande adressée à la Zeiss Ikon AG, Dresde (Allemagne).

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. 57b. — En Belgique: H. Niéraad, Bruxelles-Schaerbeek, 14, Rue Fraikin

L'inventeur presque oublié

Histoire véridique d'une invention tombée dans l'oubli et réinventée par un autre

Un juriste qui devient nerveux

« C'est fou ! » dit le syndic de la General Electric Company, en faisant passer son cigare d'un coin de la bouche à l'autre, opération délicate mais réussie, les lèvres et le bout de la langue aidant. Il restait béant de surprise, n'y comprenant rien.

Les gens de la Beacon Vacuum Pump and Electric Company ne pouvaient avoir en main que depuis quelques heures son mémoire relatif à la plainte en contrefaçon de brevet. Et voilà que déjà ils demandaient de remettre l'affaire. Il devait y avoir quelque chose là-dessous.

Si, dans cette matinée de janvier de l'an 1893, le soleil n'avait pas brillé si vivement, l'homme de la General Electric aurait cru être le jouet d'un rêve insensé, comme toujours quand il avait trop bien mangé.

Au fond, que voulaient les gens de Boston ? L'affaire n'était-elle pas absolument claire ? Ils avaient contrefait la lampe à incandescence d'Edison ; du reste le vingtième cas de ce genre, et ils n'avaient qu'à payer et à s'abstenir au surplus de voler la propriété d'autrui. Tout était parfaitement en ordre et l'on pouvait être sûr du jugement. Comme dans tous les autres procès, la sentence serait prononcée naturellement en faveur de la General Electric. Est-ce que les autres s'imaginaient vraiment avoir l'ombre d'une chance, avec tous les jugements précédents ? Tout cela était vraiment risible.

Pourtant le rire se fige sur les lèvres de l'homme de la General Electric et il croit tomber des nues quand la Beacon lui fait déclarer qu'elle connaît depuis longtemps quelqu'un qui, vingt-cinq ans avant Edison, a réalisé

des lampes à incandescence, utilisables, en se servant également de fibres de bambou.

Un peu hâtivement, la General Electric répond d'abord que c'est impossible. Il était inimaginable qu'en Amérique, et surtout aux États-Unis, une invention aussi bouleversante ait pu demeurer inconnue. Impossible !

Le syndic de la demanderesse se prend à rire tout haut en jetant négligemment sur son bureau la réponse de l'avocat de la partie adverse. Pourtant, il daigne l'ouvrir et la relit soigneusement.

Il se sent vraiment nerveux, nervosité qui n'était pas sans raison, comme il s'avéra au cours des débats.

En effet, la défenderesse, c'est-à-dire la Beacon Vacuum Pump and Electric Company, apportait une preuve à l'appui de ses dires et cette preuve c'était l'Allemand Heinrich Göbel.

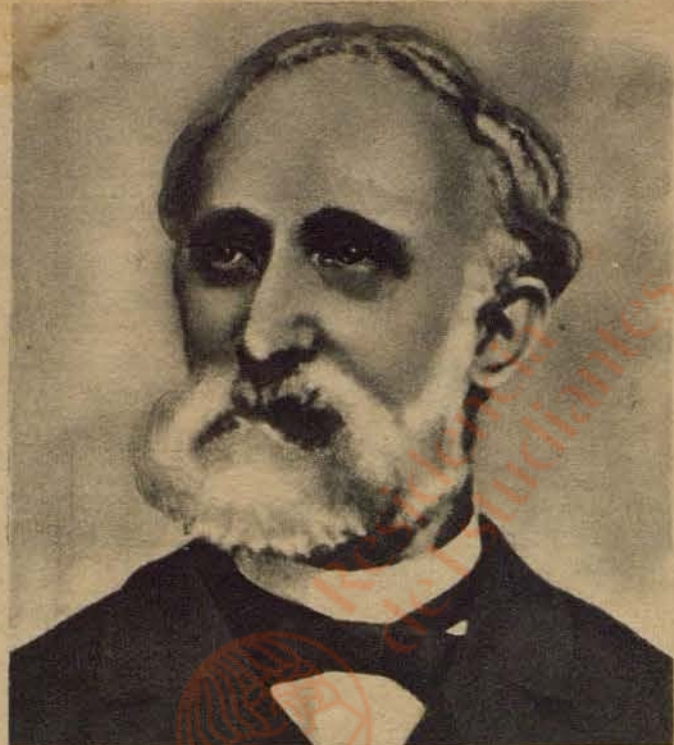
L'essentiel, c'est de faire le vide

Qui était ce Heinrich Göbel ?

Il était né le 20 avril 1818 à Springe, dans l'ancien royaume de Hanovre ; son père y avait une chocolaterie. Après avoir quitté l'école, Heinrich Göbel travailla d'abord chez son père ; mais, à la longue, cela lui devint fastidieux : les sucreries ne l'intéressaient pas. Il était passionné pour les sciences naturelles et curieux surtout de tout ce qui intéressait la mécanique ; il avait construit lui-même un grand nombre d'appareils à ses moments perdus.

Il arriva donc tout naturellement qu'après un court stage dans une pharmacie, il devint finalement horloger et opticien. Un beau jour, il ouvrit une petite boutique et s'y trouvait très heureux, d'autant plus qu'on lui donnait

Le Hanovrien Heinrich Göbel qui — comme un tribunal américain l'a établi — a inventé la lampe à incandescence, 25 ans avant Edison
Cliché Schade



souvent à réparer des appareils de l'école supérieure de technique. Il touchait enfin directement à la science et ces travaux l'intéressaient tout particulièrement parce que la physique l'attirait avant tout.

Göbel réalisa de nombreuses expériences dont quelques-unes n'étaient sans doute pas sans intérêt puisqu'un homme de sciences, nommé Mönninghausen, aimait à s'entretenir longuement avec un jeune homme si désireux de s'instruire. Mönninghausen se mit même à faire des expériences avec Göbel et ils construisirent ensemble d'excellents baromètres au mercure. Il avait exposé à plusieurs reprises au jeune opticien qu'il existait certainement de bonnes possibilités de faire travailler une lampe électrique dans une espace où l'air était raréfié. L'essentiel, disait-il, était de faire le vide, parce que, d'après lui, le corps incandescent devrait y brûler continuellement.

Mönninghausen enseigna aussi à Göbel à fabriquer de bonnes batteries de piles, des appareils et des machines électro-magnétiques. Il utilisait ces connaissances pour fabriquer des appareils optiques de précision et gagner ainsi sa vie.

Puis vint l'année 1848. Des révolutions, des troubles ébranlèrent l'Europe et, comme tant d'autres, Göbel, qui avait alors trente ans, émigra, avec sa femme et deux enfants, vers l'Amérique qui, à cette époque, était le « pays des possibilités illimitées ». Heinrich Göbel ouvrit une petite boutique dans un quartier pauvre de New-York, et il y demeura durant vingt années.

L'Allemand toqué

Peu de temps après s'être établi dans son nouveau pays, Göbel se ressouvint des enseignements de Mönninghausen. Il fit alors une chose qui parut absolument folle : il construisit une grande batterie, aux piles de zinc et charbon, qui alimentait une lampe à arc placée sur le toit de sa maison, et qu'il avait également fabriquée.

Le soir où la lampe devait brûler pour la première fois, Göbel, rempli d'une attente fébrile, se tenait devant la cheminée, récapitulant les diverses phases de sa construction. N'avait-il rien oublié ? Avait-il exactement suivi toutes les instructions données par Mönninghausen ?

Puis il établit le contact. La lampe brûlait !

Mais ce résultat merveilleux eut de singuliers effets.

Les voisins crurent que le « fol » Allemand avait mis le feu à sa maison et le dénoncèrent. Il dut comparaître devant le juge de paix qui condamna le jeune Hanovrien à une amende pour scandale public.

Cette malchance fut sans doute une des raisons pour lesquelles l'inventeur cessa ses expériences au moyen de la lampe à arc. Pourtant son imagination créatrice ne le laissait pas en repos et il se rappela ce que Mönninghausen lui avait dit au sujet de la possibilité d'allumer une lampe sous pression réduite et il concentra toute son attention à la réalisation de la lampe à incandescence.

Des flacons d'eau de Cologne tenant lieu d'ampoules

Durant de longues semaines, Göbel poursuivit ses expériences.

Un jour, le hasard lui vint en aide. Il cherchait un filament incandescent utilisable ; sur son chemin, il trouva un morceau de bambou. En le ramassant, il le considéra, pensif, et s'aperçut



Une réclame lumineuse... 25 années avant l'invention d'Edison. Pour stimuler l'intérêt des New-Yorkais à l'égard du télescope qu'il avait construit lui-même, Göbel imagina d'installer sur la voiture trois de ses lampes à incandescence, alimentées par des piles de sa fabrication

qu'une de ses extrémités était effilochée.

Pourquoi ne pas essayer?... Non seulement Göbel songeait infatigablement à son invention, mais il avait aussi l'énergie de l'homme d'action. Il carbonisa aussitôt quelques filaments au travers desquels il fit passer le courant électrique. Il vit se réaliser l'incandescence.

Il n'y avait plus qu'à suivre longuement l'enseignement de Möninghausen. Avec du mercure, et comme il l'avait appris en fabriquant des baromètres, il réalisa le vide et y porta à incandescence de minces filaments de bambou. Ils brûlèrent un bon moment.

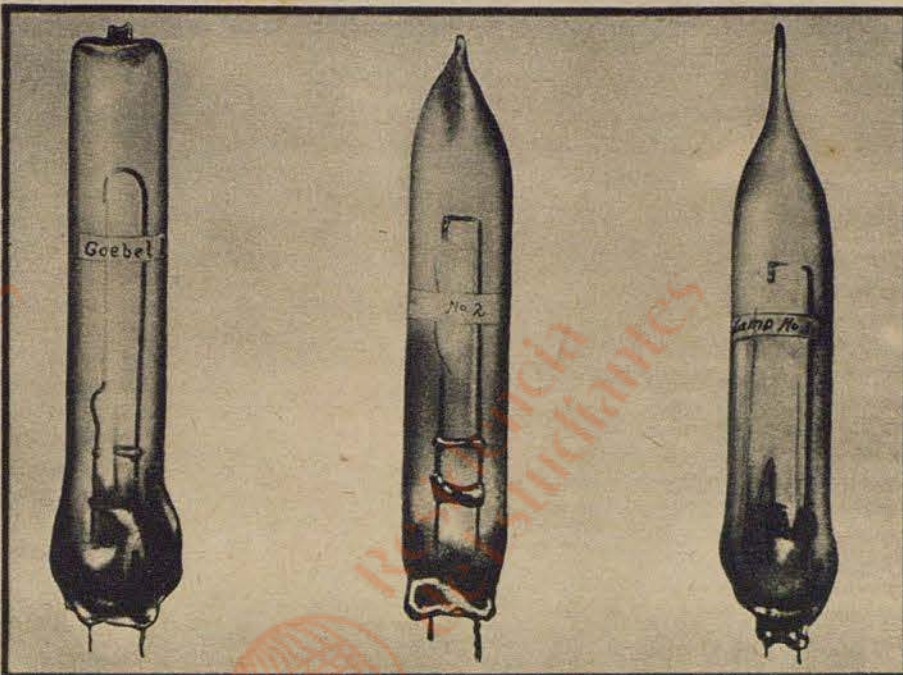
Ce jour de l'année 1854, vingt-cinq bonnes années plus tôt que la fabrication par Edison de la première lampe utilisable à filament de charbon, Heinrich Göbel se sentit tout particulièrement heureux. En effet, il avait non seulement résolu le problème de la lampe électrique à incandescence, mais il avait aussi trouvé l'ampoule qui lui semblait tout à fait pratique pour servir de lampe : un vieux flacon d'eau de Cologne.

On peut lire dans un rapport écrit plus tard, les lignes suivantes :

« Si l'on examine ces lampes, on est frappé par la forme appropriée que Göbel choisit alors et dont nous retrouvons les lignes dans un grand nombre de lampes construites plus tard. »

La première réclame lumineuse électrique

Pendant le procès de la General Electric contre la concurrence de Boston furent produits plusieurs témoins qui, après interrogatoire contradictoire, affirmèrent sous serment que l'Allemand avait éclairé sa vitrine dans la



Les trois premières lampes à incandescence du monde, celles qui servirent de pièces à conviction au cours du procès qu'on avait intenté à Göbel pour avoir soi-disant porté atteinte au brevet de la lampe à incandescence d'Edison. Ces lampes étaient de la main de Heinrich Göbel. Leurs enveloppes extérieures ne sont autres que de vieux flacons d'eau de Cologne

Monroe Street avec des lampes électriques. L'un de ces témoins se rappelait même avoir vu dans la boutique une pendule avec une lampe merveilleuse qui éclairait chaque fois que l'heure sonnait.

Heinrich Göbel avait, du reste, réalisé une autre invention qui, même à New-York où l'on est habitué aux choses sensationnelles, fit courir le public. Il promena dans les rues de la ville la première réclame lumineuse électrique du monde entier.

Après des mois de travail, il avait réussi à se construire un télescope qu'il avait monté sur une voiture. Au-

dessous du support, il avait disposé sur un tréteau quelques-unes de ses lampes alimentées par une batterie de sa fabrication. Quand la batterie venait d'être chargée, deux ou trois lampes pouvaient brûler à la fois pendant quelques minutes; une lampe seule brûlait une demi-heure environ.

Les passants s'arrêtaient, admiraient la merveille et finissaient par se décider, pour quelques cents, à jeter un coup d'œil sur le ciel nocturne, où les étoiles sans doute n'apparaissaient pas beaucoup plus claires mais qui, en tout cas, luisaient plus longtemps que ses lampes électriques.

Au cours du procès, on constata que l'on parlait encore des lampes électriques de Göbel en 1881 et une petite usine, qui voulait se mettre à fabriquer des lampes à incandescence, lui avait demandé conseil, parce qu'elle n'y arrivait pas toute seule.

Ce n'est pas Edison, mais Göbel

On se demanda naturellement pourquoi l'homme de Hanovre n'avait pas fait breveter son invention.

— Je n'avais pas d'argent, répondit le vieillard. Du reste, à l'époque, je n'arrivais pas encore à me faire bien comprendre, car je savais mal l'anglais. Et puis, pour dire vrai, je ne m'intéressais guère à ce qui se passait hors de ma boutique.

Le tribunal de New-York se vit donc obligé de porter le seul jugement possible, à savoir que ce n'était pas l'Américain Edison, mais l'Allemand Heinrich Göbel qui avait fait l'une des inventions les plus remarquables de l'époque moderne.

Dans les attendus, en troisième instance, il est dit : «...que les nombreuses constatations et enquêtes ont apporté la preuve que la lampe Göbel est une source de lumière vraiment utilisable, qu'ainsi Göbel a utilisé et montré en public, déjà vingt ou trente ans avant Edison, une lampe à incandescence pratiquement utilisable. »

Le syndic de la General Electric Company savait maintenant pourquoi il avait été si nerveux en cette matinée de janvier dont nous avons parlé.

Heinrich Göbel est mort le 16 décembre 1893 à New-York. A Springe, une lampe électrique à incandescence brûle nuit et jour devant sa maison natale, pour rappeler que cette découverte était due à un Allemand.

Wolfgang SCHADE.

DRESDNER BANK

Succursales dans toutes les parties de la Grande-Allemagne

au service de l'économie
de pays à pays



Correspondants en Europe et outre-mer

Exécution scrupuleuse de toutes opérations bancaires



Ouate, étoffes et vieilles cartouches au Pays des Merveilles

Les dessous d'un nouveau film animé. Par centaines, émerveillés, des yeux d'enfants suivent avec une attention soutenue les palpitantes aventures des personnages de conte qu'un film miniature projette sur le mur blanc de leur classe. Comment ces œuvres d'art charmantes ont été créées, c'est déjà tout un conte... Il était une fois un homme qui dessinait et sculptait merveilleusement. Un beau jour, il demanda à ses frères de l'aider à composer des films rien que pour les enfants. Il conçut des animaux qui se mouvaient comme des hommes, et les munit de corps articulés, faits de vieilles douilles de cartouches, d'articulations à rotule et de charnières, recouvertes d'ouate et d'étoffe. Sa mère confectionna les habits. L'un des frères écrivit les scénarios, d'après les plus beaux contes de Grimm, et le troisième fut à la fois metteur en scène et opérateur. La «Reichsanstalt für Film und Bild» seconda les frères Diehl dans leur tâche, pour la plus grande joie des écoliers et, depuis peu, pour celle des soldats appartenant à des formations diverses



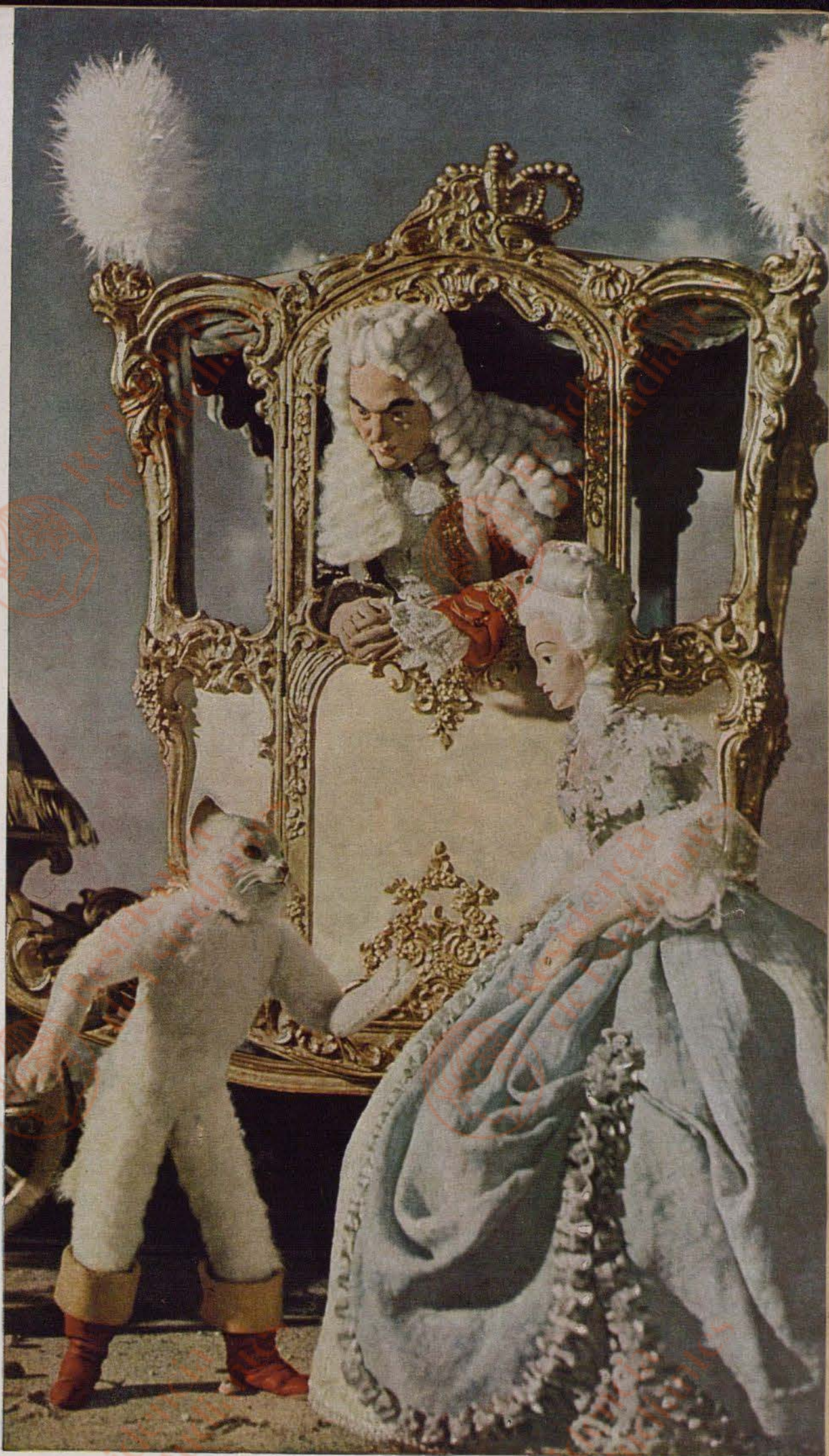
Cent têtes blanches. Hermann Diehl, peintre et dessinateur de films animés, a modelé ces têtes de plâtre. Elles seront peintes et dotées de dents, de sourcils, de cils, d'une bouche mobile, à moins, comme c'est le cas pour ces modèles, qu'on ne change de figurine à chaque nouvelle photo, autre procédé pour obtenir la mobilité du visage. Hermann Diehl peint également les fonds et compose les décors. Tantôt ce sont des paysages de forêt, tantôt des lacs mystérieux, ou de pittoresques châteaux, des salons splendides, ou, par contre, la pauvre mais confortable demeure du hérisson et de sa compagne, sous une feuille de chou

L'orgueilleux rire du hérisson. Il est probablement en train de raconter un tour réussi. Ferdinand Diehl est le parfait metteur en scène. Et adroit de ses mains, avec cela ! Il a le génie de l'invention, et on lui doit sans cesse de nouveaux perfectionnements de la caméra. Il est à la fois régisseur, machiniste, photographe, et bien plus encore. Quand il tourne, il doit modifier lui-même l'attitude des marionnettes pour créer chaque nouvelle phase du mouvement. C'est là un menu travail d'une précision technique et artistique dont le profane n'a aucune idée





L'héroïque Mère Chevrete. Le corps chargé d'un lourd fardeau, sans se douter de rien, elle se hâte de rentrer chez elle et de retrouver ses petits. Elle ne sait pas encore que le grand méchant loup s'est introduit chez elle, et qu'il a dévoré tous ses pauvres petits, à l'exception du plus jeune qui a réussi à se cacher. Mère Chevrete ne se décourage pas: elle découpe à son tour le gros ventre du méchant loup, et le film « Les 7 Petits Chevreteux » nous montre ces derniers qui en sortent sains et saufs



Photos Baumann

Rusé et insouciant, c'est le Hérissou, l'un des plus séduisants personnages sortis de l'atelier des frères Diehl. Il fume la pipe, sa bouche sourit, et sa tête se hérisse de piquants véritables, bien entendu. Quand on paye de mine et que, par surcroît, on a une petite femme délurée, il n'y a rien de miraculeux à battre à la course le lièvre le plus vain. Il suffit de mettre des culottes à sa compagne, et c'est votre sosie qui va se placer à l'autre bout de la piste; et le pari est gagné

Mais le Chat sait encore mieux y faire. Il arbore une merveilleuse fourrure blanche et une queue touffue; mais ce qu'il a de plus beau, ce sont ses bottes de cuir. Sa démarche est à la fois gracieuse et digne. Poussé par la seule reconnaissance, il procure à son maître, le fils du meunier, non seulement de l'argent, mais encore un palais, et une ravissante princesse tout de soie habillée. « Le Chat botté » est la dernière création de Diehl. Le carrosse à lui seul est une pièce de musée: il est tout en or, fait de velours bleu et laqué de blanc vernis. La mise en place de ce bijou a coûté 3.000 marks, et le film lui-même a demandé aux frères Diehl six mois d'efforts



**Voici le front
intérieur
de la Grande-
Allemagne,**

sujet de préoccu-
pation dans tant
de pays. S'il se
sait, ce n'est
point qu'il ait quel-
que chose à cacher,
mais tout simple-
ment parce que les
actes qu'il accom-
plit parlent d'eux-
mêmes

Cl. Dr. Paul Wolff



La gymnastique des yeux, l'un des exercices fondamentaux pratiqués dans une « école de la vue » berlinoise que fréquentent beaucoup de porteurs de lunettes désireux de s'en débarrasser. Le matériel est simple : un bâton, dont la pointe est recouverte de papier glacé. L'« élève de la vue » agit ce bâton dans toutes les directions et, sans bouger ni la tête ni le corps, suit des yeux la pointe brillante jusqu'à la « limite de possibilité visuelle », ce qui a pour effet de fortifier puissamment les muscles oculaires.

Peut-être se passerait-on de lunettes

Nombreux sont ceux qui portent lunettes sans en avoir besoin



En place de lunettes... le « pinceau de lecture ». Qu'un myope essaie de lire en plaçant entre les lignes un pinceau ou une mince baguette, et il aura la surprise d'un texte plus net, pourvu que la distance normale de l'œil au texte ne soit pas dépassée. Essayez !



La lumière colorée, elle aussi, est utilisée par l'« école de la vue » comme moyen d'exercice. La chromosensibilité de la rétine doit à cette « vision graduelle des couleurs » une pénétration et une finesse accrues. Clichés Dr Croy



L'entraînement de l'iris. Plus la quantité de lumière qui pénètre dans l'œil est réduite, plus la pupille se dilate. Une alternance systématique de puissances lumineuses, pratiquée en tant qu'exercice conscient, favorise cette faculté. Dans le cas ci-contre, une quantité réduite de lumière est en jeu, la pupille est dilatée. Un moment après...



on accroît la source de lumière. Aussitôt, le « diaphragme iris » s'adapte au changement, sans que, pour cela, la volonté du « voyant » ait à intervenir. Mais la réaction involontaire, — le réflexe, — elle aussi, doit être exercée, afin d'éviter ou de supprimer toute contraction convulsive et tout relâchement musculaire.



De nouveau, on accroît la lumière de plusieurs degrés, et la pupille touche au point extrême de sa faculté contractile. Néanmoins, l'élève est tenue de ne pas plisser l'œil, mais bien plutôt de laisser à la pupille le soin de régler elle-même la réception de la lumière.



Ce qui satisfait tous les yeux : « l'embaumement ». On applique ses deux mains tout contre les yeux, en veillant toutefois à ce qu'elles ne touchent pas les prunelles. L'obscurité ainsi obtenue provoque une sensation d'agréable détente. On laisse l'œil reproduire toute une série de couleurs et d'images, jusqu'à ce qu'il parvienne à l'état de « vue noire » : car telle est la cure qui lui est profitable. Exercice à répéter plusieurs fois dans la journée, et le plus longuement possible. L'œil ainsi soigné manifestera bientôt peut-être sa reconnaissance en renonçant aux lunettes.

ON ANNONCE...

Il y a des gens qui pensent

« Notre victoire viendra probablement plus vite que certains ne l'imaginent », disait dans un discours M. Ernest Brown, ministre anglais de la Santé Publique. Mais cette affirmation n'enchantait guère le « Daily Mail », du 3 juillet 1941. Au contraire, il supplie Monsieur Brown et ses collègues ministres de s'abstenir de telles stupidités dont le peuple anglais commence à être plus que las.

Le « Daily Mail » se montre très injuste envers son ministre de la Santé. Il doit y avoir encore en Angleterre un tas de gens qui pensent comme M. Brown. Du reste le « Daily Mail » lui-même en fournit la preuve, dans son numéro du 26 juin. Il relate qu'à Manchester trois ouvriers spécialisés d'un atelier de construction de bombardiers étaient cités devant le tribunal parce que, au lieu de travailler, ils avaient joué aux cartes à côté de leurs machines arrêtées.

Le « Daily Mail » est d'avis qu'il s'agissait, pour ces trois hommes, purement et simplement de paresse. Il se trompe certainement. Nous sommes plutôt d'avis que nos trois joueurs partagent l'opinion de leur ministre de la Santé et qu'ils croient à une vic-

toire plus rapide que certains l'imaginent ; et alors à quoi bon s'acharner à la fabrication d'avions de bombardement qui, de toute façon, dans cette guerre arriveront trop tard !

Tueries en série à l'abattoir

300.000 bœufs et vaches à lait doivent, en Angleterre, être tués faute de fourrage, rapporte le « Daily Express » du 7 juillet 1941. Et tout de suite, il fait le compte : Cela donnera un total de 260.000.000 de saucisses.

Voilà une dangereuse révélation, si l'on songe que chaque Anglais est maintenant à même de calculer sa part de la bénédiction. Rien ne lui garantit qu'il recevra son lot dans la répartition, car, en Angleterre, la viande avant d'être distribuée emprunte des chemins de plus en plus compliqués.

« On a pu constater une nouvelle catégorie de criminels » écrit le périodique américain « Time », dans son numéro du 2 juin. Cette catégorie s'étend de plus en plus. Ce sont les voleurs de produits alimentaires. Les transports de vivres disparaissent en grande partie et n'arrivent jamais à destination. Les paysans du Comté de Kent et d'autres régions agricoles doivent chaque nuit monter la garde sur

leurs terrains, arme au bras, parce que les gangsters abattent en masse porcs et moutons en plein champ et les enlèvent le plus rapidement possible dans leurs grands camions. Une armée de mercantis marrons opèrent la revente de la viande dérobée, et Londres est un bazar unique de restaurants « speakeasy » où l'on sert de la viande illicite à des prix très élevés...

On demande un inventeur

L'« American Magazine » présente régulièrement une colonne exposant des inventions pratiques. Chaque idée retenue reçoit un prix d'un dollar.

« Pourquoi, y lit-on, les compteurs de courant électrique ne marquent-ils pas également le prix du courant consommé ? »

Ou encore : « Pourquoi, n'invente-t-on pas un filtre à café qu'on pourrait jeter avec le marc, au lieu d'être obligé de nettoyer constamment ce filtre ? »

Pourquoi, demandons-nous, n'invente-t-on pas un appareil qui donnerait automatiquement une chiquenaude aux politiciens américains quand ils s'occupent des affaires d'Europe ?

Pas de place pour un jupon rouge !

Le ministre de la Guerre anglais, M. Margesson, est un conservateur avéré, tandis que sa petite fille Janet a un penchant pour le communisme ; et comme il doit y avoir un grand meeting communiste aux Etats-Unis, Miss Margesson s'est fait désigner comme déléguée. Mais elle ne pourra pas s'y rendre, les autorités compétentes tant en Angleterre qu'en Amérique lui ayant refusé l'autorisation de s'embarquer sur le « Clipper », à Lisbonne.

Ne serait-ce pas un peu la faute de

Monsieur son Papa ? Il ferait bien de ne pas trop agacer son nouvel allié, M. Staline, sans quoi c'en sera bientôt fait de son portefeuille !

Dirigeants vus d'en-dessous

Il existe une photo de Churchill qui montre le premier ministre anglais pendant une attaque aérienne allemande : L'air indifférent, du haut d'une tour, il contemple la ville de Londres en flammes. Il lui eût suffi, en outre, d'avoir une lyre dans ses bras ; il eût rappelé Nérone. Mais en l'occurrence on n'éprouve qu'un frisson d'admiration pour le photographe qui avait accompagné W. Churchill dans les régions élevées de son courage.

Mais les ministres britanniques vivent également des jours moins héroïques. Ceci, c'est le journal privé de James Templeton & Co, fabrique de tapis, à Glasgow, qui nous l'apprend. Il nous décrit ainsi un abri contre les dangers aériens : Profondeur de 100 pieds ; quelque part aux alentours de Londres ; construit exclusivement pour les séances du Cabinet britannique, « le cas échéant ». Ils doivent être au courant : ils ont eu l'occasion de fabriquer un tapis spécial pour cet abri

LE HOUBLON ALLEMAND

Les rois du houblon de première qualité poussent sur le sol de l'Allemagne. Leur nom est connu dans le monde entier. Leur arôme et leur goût garantissent la production des bières les plus fines.

Renseignements

seulement par

Ausfuhrgesellschaft
der Deutschen Brauwirtschaft m.b.H.
MÜNCHEN 27
Vilshofenerstraße 8

SCHMALFUSS

gouvernemental, foré vers le centre de la Terre.

Affermi en haut, et moelleux vers le bas, vraiment il n'y a rien à faire pour briser un tel gouvernement!

2 plus 20 égale 0

Le « Picture Post », de Londres fait une grosse publicité pour l'élevage domestique en tant que complément



alimentaire, et il prône surtout l'élevage du lapin, étant donné sa prolifération rapide! Mais la question a son point faible, un point faible psychologique, si l'on en juge d'après la lettre bien triste qu'adresse au « Picture Post », M. G. Carter de St-Albans. Il dit :

« L'an dernier j'ai acheté deux lapins qui m'ont donné 20 petits. Que de travail j'ai eu pour les nourrir et les élever! Puis vint le jour où je voulus transformer quelques lapins en pâté savoureux. Je trouve le chemin du clapier barré par toute ma famille. Les plus jeunes de mes enfants pleuraient à cœur fendre et les aînés m'accusaient de meurtre. Résultat final: pas de pâté!... »

Les Anglais ont le cœur tendre. Chaque fois qu'ils veulent donner du leur, leur cœur délicat et leur âme sensible se mettent en travers. D'ici peu les Carters seront obligés de laisser-là leur élevage miniature parce que les lapins étant arrivés au nombre de 220, ils ne pourront plus ni les nourrir, ni les consommer.

Dessins: Manfred Schmidt

Suite de la page 11

Voici l'heure H...

le feu de leurs propres obus, car la batterie est ponctuelle, jusqu'au dernier coup. Avec le pistolet de signalisation, nous lançons la fusée qui marque notre position. Au bout de quelques minutes nous continuons d'avancer. La ligne des tirailleurs se déploie pour occuper la cote 159.

Dans un petit village nous apprenons à connaître la manière dont les Soviétiques font la guerre. Des francs-tireurs, montés sur les arbres, laissent passer de forts détachements d'infanterie et leur tirent ensuite dans le dos. De violents combats se déroulent dans le village et de notre côté il y a des pertes. L'observateur avancé de l'artillerie, voyant que l'infanterie n'arrive pas à s'imposer, et que les lourdes pièces de lance-grenades, les canons anti-chars, les pièces d'accompagnement de l'infanterie n'ont pas encore pu suivre, dresse aussitôt son poste émetteur et réclame le feu de sa batterie. Il indique la distance, les points, et les obus de 105 font bientôt cesser toute résistance dans les maisons en flammes. C'est alors qu'on reconnaît toute l'aide que l'artillerie peut offrir à l'infanterie, aide ardemment désirée par elle et qui lui donne ce sentiment de sécurité qui l'attache à cette arme puissante.

Stukas et avions de rupture attaquent

Au ciel apparaissent maintenant des stukas et des avions de rupture qui

interviennent dans le combat à terre et détruisent les lignes de communications des Soviétiques avec l'arrière. De la coulisse que forme vers l'horizon la forêt, montent vers le ciel d'énormes nuages de fumée. Les Soviétiques se retirent après avoir détruit leurs réserves de carburant et de pétrole.

Nous avons bientôt atteint également la cote 159. Voici déjà les premières formations de motocyclettes et, sortant des vastes champs de blé, arrivent les chars de combat qui laissent derrière eux de clairs rubans de poussière. Les compagnies se reforment pour reprendre l'attaque.

On amène les premiers prisonniers. Leurs uniformes sont en lambeaux, leurs chaussures trouées, à leurs casquettes crasseuses est collée l'étoile rouge des soviétiques. Ce symbole du désordre et de la démoralisation convient bien à ces gens en guenilles. L'effroi et la stupeur ont fait place sur leur visage à une expression de servilité et de détente, maintenant qu'ils ont pu échapper à l'horreur de l'attaque allemande. Les soldats allemands contemplent les Soviétiques effarés comme des êtres d'un autre monde. L'opposition est trop forte. Ils savent qu'ils auront beau jeu de cet adversaire dont tout les sépare.

L'activité de l'observateur avancé d'artillerie se termine sur cette hauteur, car l'effet du tir ne dépasse pas ce secteur. Quand, vers midi, nous retournons vers le point où nous avons traversé le Bug, les sapeurs alpins ont

déjà établi un pont. Sans relâche, les voitures y roulent. La dépression de terrain est remplie d'unités motorisées qui se hâtent vers l'avant. Sur ce pont passera une colonne de troupes motorisées dont les machines mises bout à bout, couvriront la distance entre Breslau et Moscou.

Les sapeurs du corps de chasseurs alpins observent les péripéties des combats aériens. Jusqu'à midi, la chasse allemande a déjà abattu 9 avions soviétiques, rien que dans ce secteur. Sans répit, les aviateurs se jettent sur les appareils ennemis. Laissant un sillage de flammes rouges et de fumée noire, les machines s'écrasent au sol. « Le voilà qui saute en parachute! » disent les chasseurs qui se réjouissent.

Avec cette foi

Le passage du Bug a réussi. L'attaque de ce matin a créé les conditions qui décideront du succès des attaques suivantes. J'écris ces lignes assis sur un tronc d'arbre à la lisière d'un petit bois. Je suis heureux d'avoir trouvé ce coin tranquille. L'été bourdonne autour de moi, des libellules passent et repassent; un camarade m'a apporté des cigarettes russes de Brest-Litovsk. Pendant l'heure où j'ai tapé à la machine, j'ai été dérangé cinq fois. Chaque fois, c'étaient des avions allemands qui descendaient sous mes yeux un aviateur soviétique. Chaque fois, le sentiment de notre supériorité devenait plus fort en moi, le sentiment de la force allemande que tous portent ici dans le cœur, aussi naturellement que la grenade à la ceinture. Jamais la foi indestructible dans le Führer et le succès n'a été plus forte que maintenant. Avec cette foi et la force de nos armes, nous porterons nos drapeaux auxquels est attaché la victoire, vers le cœur de la Russie.

KÖHNE

Signal vous enseigne encore . . . 10 minutes de stratégie. Le sujet d'aujourd'hui:

L'attaque de flanc, « matière essentielle de toute l'histoire militaire »

Aujourd'hui plus que jamais, l'individu reste suffoqué par les péripéties saisissantes de la guerre; mais lorsqu'il cherche à comprendre l'enchaînement des grands combats, à en saisir les détails, il se heurte à un gros obstacle. Cela s'appelle « La science de la guerre ». Les Allemands seraient-ils des magiciens, ou auraient-ils la connaissance de quelque secret? Dans leur article de tête, les quotidiens racontent à leurs lecteurs que la stratégie

et la tactique des Allemands diffèrent de celles de leurs adversaires, mais les lecteurs ne savent pas en quoi consiste cette différence et on ne leur explique même pas ce que veulent dire ces termes mystérieux de stratégie et de tactique. Parfois on parle aussi en première colonne du Plan Schlieffen. De quoi s'agit-il? « Signal » dévoilera dans une série d'articles les prétendus secrets de la stratégie allemande qui semble à beaucoup lettre close

DEPUIS qu'il y a des guerres, les hommes se sont demandé comment on pourrait les supprimer et comment les gagner. Il est facile de répondre à la première question.

La guerre a commencé lorsqu'Abel fut tué par Caïn. La conquête de la Crète et les opérations contre l'armée des Soviets forment les plus récents chapitres de cette longue histoire. Ce ne seront pas les derniers si l'on n'arrive pas à détruire les passions humaines. Tant que l'envie et le sentiment de l'honneur, la haine et l'amour, la gloire et la honte, la misère et la richesse existeront, tant qu'il y aura des hommes, nés de la femme, le registre de la guerre ne sera jamais clos.

La guerre est donc un phénomène élémentaire et naturel. Il faut se faire à cette idée avant de se poser la deuxième question: Comment gagner la guerre; comment s'y prendre pour que cette force naturelle nous épargne et écrase l'ennemi?

On demeure surpris en voyant combien cette question a suscité de réponses. Heureusement pour nous, on peut les classer en deux groupes, celles des théoriciens et celles des praticiens. Un nombre infini de gens se sont occupés théoriquement de la conduite de la guerre, il y en a beaucoup moins qui l'aient pratiquement exercée. C'est qu'il a été donné à bien peu d'hommes de diriger des combats, alors que beaucoup ont, en imagination, tenu le bâton de commandement. Les rêveurs tiennent la conduite de la guerre pour une science que l'on peut apprendre, mais les hommes d'action disent que c'est un art.

Voyons ce que certains de ces hommes ont pensé de sa véritable nature et nous en apprendrons beaucoup sur les secrets de la guerre que les traités nous en pourraient dire.

Xénophon, écrivain de la Grèce antique, est le premier — on le sait pertinemment — qui se soit occupé à la fois de la théorie et de la pratique de la guerre. De nos jours, nous dirions qu'il était journaliste. Il a dirigé avec succès l'une des plus difficiles retraites de l'armée grecque, bien qu'il ne se fût tout d'abord mis en route que pour observer les péripéties de la guerre. « Le grand capitaine, dit-il, doit être une personnalité douée à un degré supérieur des qualités de chef et possédant la science militaire aussi sûrement que le peintre a la maîtrise des couleurs et le sculpteur celle de la pierre ou du bronze ». « L'énergie, la présence d'esprit, l'habileté à tromper l'ennemi, la force de décision, la brutalité opportune, la

confiance en soi, telles sont les qualités indispensables au chef militaire ».

Le roi de Prusse, Frédéric le Grand, était également d'avis que la guerre est un art. C'est après avoir terminé victorieusement une guerre qu'il formula, en 1759, ce jugement, alors que, tourmenté par un accès de goutte, il essayait en écrivant d'oublier ses souffrances. Il publia alors une étude sur Charles XII, roi de Suède, infortuné capitaine, mais brillant génie,

Un philosophe de la guerre

Le général allemand von Clausewitz est celui qui a le plus profondément pénétré la nature de la guerre. Son œuvre « De la guerre » est la Bible moderne de tous les généraux. Clausewitz a participé à quelques guerres et il a étudié 180 campagnes avant de porter son jugement et de dire que la guerre était réellement un art. Il a écrit que le meilleur chef de guerre est celui qui aux dons divinateurs de

Ainsi se présentent à nos yeux les victorieux capitaines, les grands artistes de la guerre. Il n'est pas nécessaire qu'ils soient beaux et forts comme Agamemnon et Alcibiade. Ils doivent avoir l'étincelle et la volonté qui font le génie. Voyons maintenant de quelle nature était l'art de ces artistes.

« La guerre est le domaine de l'incertitude »

C'est par cette peu agréable constatation que le général von Clausewitz fait débiter son étude de la guerre. Rien n'effraye davantage l'homme que l'incertitude. Tout notre effort consiste à nous faire une idée nette des choses qui nous entourent ou nous menacent. C'est ce qui a donné naissance à notre volonté d'avoir une conception philosophique de l'univers. L'homme veut se faire une idée nette des choses afin de pouvoir agir en conséquence. Mais comment apprécier justement une chose dont Clausewitz, celui qui la connaissait le mieux, a dit qu'elle est le domaine de la complète incertitude?

Écoutons ce que dit à ce propos un disciple du philosophe, le glorieux général-feldmaréchal Helmuth von Moltke, le vainqueur de Königsgrätz (1856) et de Sedan (1870): « L'art de la guerre n'est rien que l'emploi du simple bon sens ». Cette remarque pourrait n'être qu'ironique, elle est seulement l'expression de sa modestie. « L'art de la guerre est un système d'expédients », a-t-il dit autre part. Ce qui signifie au fond que le capitaine doit avoir une claire conception de toutes les éventualités qui peuvent se présenter pendant la guerre. Il doit en connaître tous les expédients, c'est-à-dire les possibilités, afin de pouvoir les employer sagement le cas échéant. Mais où le futur général trouvera-t-il la connaissance de ces expédients dont il doit pénétrer sa mémoire pour les appliquer le moment venu? Il ne pourra les trouver que dans l'histoire militaire. C'est elle qui enseigne à faire la guerre; par conséquent, seul un homme instruit pourra être un général victorieux.

L'intelligence l'emporte

Nous savons déjà suffisamment quelle est la nature de la guerre pour pouvoir affirmer que des hommes instruits vaincront plus aisément que ceux qui ne le sont pas. Ils devront vaincre plus facilement si leur talent, leur volonté sont aussi grands que ceux de leur adversaire. Gengis-Khan et Tamerlan n'étaient que de grands chefs de guerre à la tête de peuplades sau-



L'idée d'Épaminondas, principe de toutes les batailles d'extermination. Épaminondas, général des Thébains, devait faire la guerre aux Spartiates qui étaient aussi forts que lui. La décision restait donc douteuse. Dans la bataille décisive, Épaminondas disposa les lignes de son armée autrement que celles des Spartiates. Il savait que la bataille ne serait gagnée que s'il pouvait attaquer l'aile droite de l'adversaire avec des forces supérieures. C'est pourquoi il renforça son aile gauche et lança, au début de l'action, sa cavalerie dans le dos de l'ennemi. A droite, les Spartiates, à gauche les Thébains avec Épaminondas

qui ne sut pas utiliser toute une série de victoires et trouva la mort sur le champ de bataille avant d'avoir pu reconnaître que la bravoure n'est rien sans la réflexion et la prudence. Frédéric le Grand exige du parfait chef de guerre le courage et la persévérance d'un Charles XII, le coup d'œil sûr d'un Marlborough, les idées, les ressources, l'habileté d'un prince Eugène, l'astuce d'un Luxembourg, l'intelligence, la méthode et la circonspection d'un Montecuculi doivent s'allier en lui à l'art d'un Turenne de savoir saisir le juste moment. « Mais, dit-il, je ne crois pas que ce glorieux phénix apparaisse jamais ».

Pourtant il vint en la personne de Napoléon qui, lui aussi, a émis l'opinion que la guerre est un art: « Les trois quarts du succès sont dus à des facteurs psychologiques », écrivait-il,

l'artiste joint une sage raison. Il accorde les plus grandes chances de succès à un général intelligent, tout en faisant remarquer qu'un chef de guerre doit s'endurcir et se rendre insensible aux fatigues. « C'est là, dit-il, une excellente école pour l'esprit, parce qu'elle rend l'homme capable de demeurer maître de son jugement, même dans les circonstances les plus désagréables. L'homme endurci aux fatigues pourra conserver toute sa présence d'esprit pour prendre les décisions dans une situation où d'autres seront abattus et découragés par la faim, la fatigue et la douleur ».

L'exemple du prince Eugène, de Frédéric le Grand, de Moltke et de César, confirme ce que disait Clausewitz! tous les quatre, en effet, ont eu à surmonter des désavantages physiques, le désagrément d'une faible constitution.

vages. La « brume de l'incertitude », dont Clausewitz disait qu'elle voile les trois quarts des bases de l'action, dans la guerre, ne peut être pénétrée que par une intelligence déliée. On la trouvera souvent chez les peuples cultivés, rarement ou presque jamais chez les peuples barbares.

Le destin a donné au grand écrivain Xénophon un enseignement pratique sur la valeur décisive de l'intelligence dans la conduite de la guerre. Banni par ses compatriotes, l'écrivain vivait chez les Spartiates qu'il aimait à cause de leurs hautes vertus militaires. En 380, éclata entre Thébains et Spartiates une guerre dont la bataille de Leuctres décida l'issue.

Le même homme, général et simple soldat

Les Thébains furent vainqueurs. Ils étaient conduits par Epaminondas, homme singulier qui avait passé par toutes les conditions que peut connaître un soldat. Devenu chef suprême des armées, il avait été comblé d'honneurs, mais, à la suite d'une campagne malheureuse, il fut destitué.

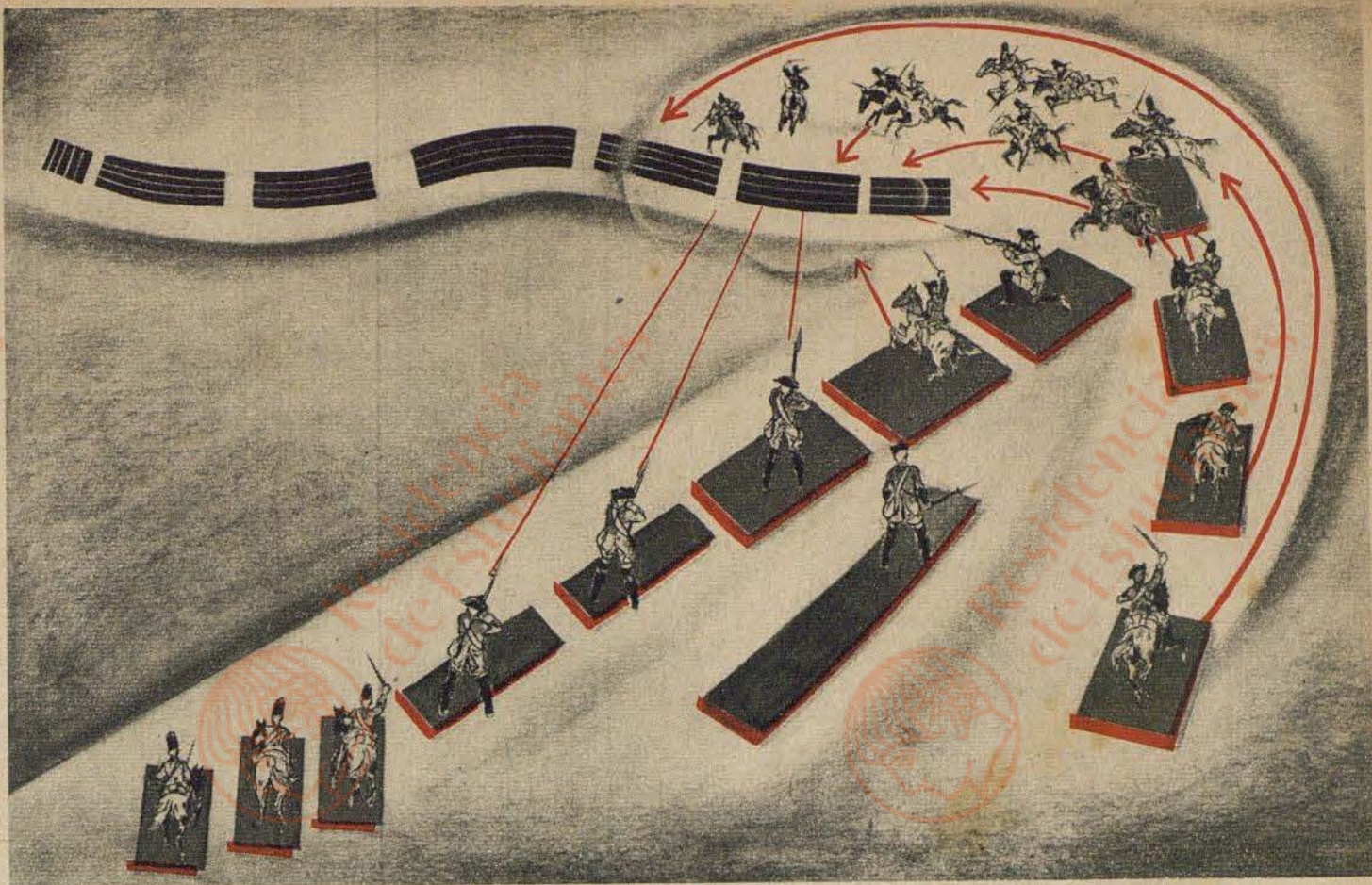
Il combattit dans la guerre suivante comme simple soldat et fut de nouveau proclamé général par ses camarades sur le champ de bataille. Ce même Epaminondas eut une idée, qui vit encore, l'idée primordiale de toute guerre. Il s'était dit soudain que la supériorité numérique à l'endroit décisif de la bataille, devait apporter la victoire à qui possédait cet avantage. Cela apparaît fort simple et l'est en effet, mais nous allons voir l'énorme portée de cette idée. Si l'assaillant est plus fort que l'adversaire, tout va bien ; mais s'il est seulement aussi fort que lui ou même inférieur en nombre l'entreprise est déjà plus risquée, car, comment amener, dans ce cas, des forces supérieures à l'endroit où se décidera la bataille. C'est chose impossible, se diront la plupart des gens, mieux vaut ne pas attaquer ; il est même préférable de rentrer dans ses foyers. Mais ce serait se déclarer vaincu et l'on aurait à supporter les frais de la guerre : captivité, humiliation, perte de biens.

Le général prophète

Epaminondas devait combattre non pas contre un ennemi supérieur en nombre, mais de force égale, contre un ennemi qui, dans le monde antique, était renommé pour la gloire de ses armes. Or, il put l'anéantir et dire de sa victoire qu'elle n'était pas due uniquement au hasard ou à la fortune. Du reste, l'Allemand von Moltke, ce grand génie militaire, a dit que « la chance ne favorise à la longue que les hommes capables ». La victoire d'Epaminondas a été le fruit de ses réflexions. Il savait, avant la bataille déjà, à quelle place se déciderait le combat et il y concentra la majeure partie de ses troupes. Il se contenta de faire défendre le reste du front par des forces inférieures en nombre à celles en présence desquelles elles se trouvaient. Mais elles n'avaient pour tâche que d'arrêter l'ennemi et de lier ses forces.

Voici ce qui lui avait inspiré cette idée :

Dans l'antiquité, les Grecs combattaient en phalanges, formation de 8 à 16 hommes en profondeur et qui était, en tout cas, plus longue que profonde. La phalange était formée par les hoplites, c'est-à-dire par les citoyens en état de porter les armes et qui combattaient à pied. Ils devaient fournir eux-mêmes leur équipement : la cuirasse, le casque, des brassards et des cuissards, une épée courte, un bouclier et une lance. Les hommes marchaient



« Jetez un coup d'œil sur ce plan. » C'est avec ces paroles que Frédéric le Grand remit à ses généraux, avant la Guerre de Sept Ans, un croquis de sa main et d'après lequel « Signal » a fait exécuter ce dessin. Le plan dévoilait le secret des victoires du roi de Prusse. Bien qu'il eût toujours dû combattre contre des ennemis supérieurs en nombre, il est resté vainqueur. Il en donnait ainsi la raison à ses généraux : « Vous voyez comment je renforce ma droite avec laquelle je veux exécuter l'attaque principale. Mon aile gauche sert seulement à maintenir l'ennemi en échec pendant que toutes mes forces combattent à l'aile droite. A leur tête je place l'infanterie qui doit déborder l'armée de l'ennemi et tirer obliquement sur sa cavalerie ; mes cavaliers passent ensuite à l'attaque. La victoire sera décidée avant même que l'infanterie en vienne au corps à corps. Tout le système repose sur la rapidité des mouvements et sur l'attaque à tout prix. Les flancs, on ne saurait trop le répéter, sont le point faible d'une armée. » (A la partie supérieure du croquis : l'adversaire supposé. De gauche en bas, à droite en haut, les troupes de Frédéric le Grand)

au combat, rangés les uns derrière les autres. Il n'y avait généralement que les premiers rangs à combattre, aussi considérait-on comme un honneur d'être en première ligne. Les phalanges ennemies se heurtaient, telles des murs d'airain, et généralement la bataille était gagnée par celui qui réussissait à enfoncer la muraille ennemie.

La lance et le bouclier que portait la phalange, l'obligeaient à exécuter un mouvement caractéristique. Instinctivement, l'homme qui porte une lance et un bouclier opère en s'avancant une légère conversion à droite. Comme tous les hommes de la phalange faisaient ce mouvement, son aile droite dépassait un peu l'alignement de l'aile gauche. Mais comme la phalange ennemie exécutait absolument le même mouvement, aucun des deux adversaires n'en tirait avantage. On considérait ce déplacement de la phalange sur son axe comme une chose voulue par les Dieux et l'on ne se demandait pas si cette circonstance ne pouvait pas devenir un facteur décisif de la bataille. Epaminondas fut le premier à faire cette réflexion.

Battez l'aile droite et vous vaincrez

L'ennemi attaquerait certainement avec une phalange. Les hoplites de Sparte, comme les milices, ne pouvaient s'exercer chaque année au service militaire que durant quelques semaines, ce qui suffisait tout juste à leur inculquer les simples principes de manœuvre en ordre de phalange : marcher au pas, couvrir son chef de file, avancer en rang. Epaminondas savait donc que les Spartiates choisiraient la phalange comme ordre de bataille, parce que c'était le plus simple. Au début de la bataille, la phalange spartiate exécuterait une légère conversion sur son axe, son aile droite dépassant légèrement son aile gauche qui resterait en arrière. Si l'on pouvait donc attaquer cette aile droite avec des forces

supérieures au moment où elle entretrait la première dans le combat, la bataille serait décidée avant que l'aile gauche puisse lui venir en aide. Epaminondas résolut donc de doubler l'effectif de son aile gauche par rapport à son aile droite. Il commanda aux hommes de l'aile droite de n'avancer que lentement et lança violemment son aile gauche contre l'aile droite de l'ennemi qui venait d'elle-même à sa rencontre. Il appuya, en outre, cette ruée de l'aile gauche par sa cavalerie bien entraînée.

Jusqu'à Epaminondas, la cavalerie grecque n'avait eu qu'une faible valeur de combat. En premier lieu, il y avait peu de cavaliers, ceux-ci devant eux-mêmes fournir monture et équipement ; ensuite, ils n'étaient pas accoutumés à combattre en rangs serrés. Epaminondas avait appris aux siens une manœuvre consistant à appuyer son aile gauche dès le début de la rencontre, en se lançant sur les derrières de l'aile droite ennemie. Au bout de dix minutes la bataille était gagnée. Le désordre se mit dans l'aile droite de l'ennemi et elle entraîna tout le reste de la phalange dans sa déroute.

Mort et résurrection d'une idée

L'idée d'Epaminondas est connue dans l'histoire militaire sous le nom d'ordre oblique. Il serait erroné de croire que son succès n'a été dû qu'à des calculs mathématiques. Sans doute, l'inspiration avait assuré à Epaminondas un grand avantage sur son adversaire, mais si cet avantage avait pu lui assurer le succès complet, c'est que ses guerriers avaient bien exécuté ce qu'il avait exigé d'eux. Et ce qu'il leur avait demandé n'était rien moins que d'agir contre leur propre instinct qui leur commandait de faire une légère conversion à droite. Mais il les dressa jusqu'à ce qu'ils eussent surmonté cet instinct. En outre, l'ordre

oblique de bataille exigeait que chaque soldat maintint exactement sa direction et son pas, ce qui assurait le succès de l'attaque de flanc.

D'autres généraux qui ont essayé cette manœuvre sans avoir de troupes bien exercées, ont été piteusement battus.

Les adversaires de Frédéric le Grand eurent à éprouver cette vérité. Avant de commencer la deuxième guerre de Silésie, Frédéric avait rédigé, à l'usage de ses généraux, un petit traité accompagné de croquis de sa main et en avait fait imprimer quelques rares exemplaires. Il y décrivait une attaque de flanc qu'il recommandait à ses généraux. L'ordre leur était donné de ne pas emporter avec eux l'opuscule, pendant la campagne. Deux généraux, cependant, n'obéirent pas à cet ordre, ils furent faits prisonniers et l'on trouva sur eux le plan du roi. Aussitôt on fit imprimer un grand nombre d'exemplaires du traité et son contenu fut diffusé dans le monde entier. Tous maintenant savaient comment le vieux Fritz s'y prenait, et pourtant personne ne fut capable de l'imiter. Tous connaissaient son secret et cependant il réussit encore plusieurs fois à battre l'ennemi avec son attaque de flanc. Avec 35.000 Prussiens seulement contre 65.000 Autrichiens, il remporta à Leuthen une victoire écrasante parce que ses troupes étaient mieux exercées et parce que cet entraînement permettait au roi de mieux réaliser ce qu'il se proposait.

Un nouvel Epaminondas

On trouve dans quelques ouvrages d'histoire militaire la remarque que l'on ignore comment l'idée de l'attaque de flanc est venue à Frédéric II. La vérité c'est qu'il a eu cette idée-là en étudiant les batailles d'Epaminondas. Pendant la première guerre de Silésie, il lui était arrivé à plusieurs reprises de trouver son ordre de bataille, par hasard, déployé obliquement vers l'aile gauche de l'ennemi. Le roi

chercha des analogies et les trouva chez Epaminondas.

En réalité, l'ordre oblique de bataille n'existait plus depuis l'antiquité grecque. Les Romains, en effet, avaient une autre manière de combattre que les Grecs. Ils avançaient en colonnes profondes et non en longues phalanges. Ces courtes colonnes avaient une toute autre force de résistance. Elles ne se déplaçaient pas si facilement sur leur axe que les formations grecques. L'art d'Epaminondas tomba finalement dans l'oubli. A l'époque de Frédéric le Grand on combattait de nouveau en phalanges. Elles étaient même plus allongées et plus minces, mais elles n'opéraient plus de conversion sur leur axe, comme la phalange grecque, parce qu'elles n'étaient plus armées de lances et de boucliers et que leurs rangs s'affrontaient avec des armes à feu. Si Frédéric le Grand entendait renouveler l'idée d'Epaminondas, il lui fallait partir de la conception fondamentale que celui-là doit vaincre qui, au point décisif de la bataille, possède la supériorité numérique. Prenant comme point vulnérable l'aile gauche de l'adversaire, Frédéric disposa sa propre phalange en ligne oblique dont tout le poids se concentrait à l'aile droite. De plus, il exerça ses gens à tirer d'abord en direction demi-oblique sur la cavalerie qui se trouvait placée à l'aile gauche de l'adversaire. A sa propre aile gauche, il avait enseigné à lutter dans la défensive, réservant toute la fougue de son attaque à son aile droite renforcée. De même qu'Epaminondas, Frédéric était convaincu de la valeur extraordinaire des troupes de cavalerie, bien entraînées. Il les utilisait à deux fins, tout d'abord la cavalerie lourde avait à appuyer l'attaque de flanc de l'aile droite, puis elle devait aussitôt essayer de tomber dans le dos de l'ennemi.

Importance de la connaissance du terrain

C'était à la cavalerie légère qu'incombait la préparation proprement dite de la bataille.

Dans l'antiquité grecque, un petit nombre de combattants seulement se trouvaient en présence. Quatre mille hommes constituaient alors une armée. A l'époque de Frédéric, une armée était au moins dix fois plus forte. Il fallait donc bien connaître le terrain et les mouvements de l'ennemi pour conduire en ordre à la bataille une telle masse d'hommes et pour battre un ennemi le plus souvent supérieur en nombre. C'était l'affaire de la cavalerie légère de se renseigner sur ces deux points. Après avoir rempli cette tâche, elle devait encore exécuter les manœuvres destinées à tromper l'ennemi ou à protéger l'avance de sa propre armée.

Schlieffen et son plan

Un Allemand, le comte von Schlieffen, fut l'un des soldats les plus remarquables de l'époque moderne. Quand, au cours d'opérations militaires, quelque part, un flanc se trouve menacé, aussitôt les journalistes du monde entier citent son nom. « S'agit-il d'un plan Schlieffen ? » se demandent-ils. Le comte Schlieffen était, à la fin du siècle dernier, chef d'état-major général de l'armée allemande. C'est à lui que l'on doit les idées fondamentales du plan d'opérations d'après lequel les Allemands ont manœuvré à l'ouest en août 1914. Le plan Schlieffen prévoyait une gigantesque attaque de flanc. Avec son plan, le comte Schlieffen voulait réaliser une autre bataille de Leuthen, mais de proportions gigantesques.

Elle déciderait du sort de la France. Dans ses ouvrages sur l'art de la guerre, le comte Schlieffen appelait l'attaque de flanc « la matière essentielle de toute l'histoire de la guerre ».

Mais avant de continuer à parler du plan Schlieffen, arrêtons-nous un instant pour considérer ceci : Les exemples d'Epaminondas et du vieux Fritz nous ont permis de nous renseigner sur les détails et les idées fondamentales d'un plan de bataille. Nous avons appris comment on peut gagner un combat, même avec des forces inférieures, lorsqu'on abandonne les formules rigides et consacrées pour se jeter dans la bataille de mouvement. Frédéric le Grand l'a dit textuellement : « Les flancs, on ne saurait trop le répéter, sont le point faible d'une armée. Attaqué en partie de front, en partie de flanc ; sur ces entrefaites, les derrières coupés par la deuxième vague de cavalerie, l'ennemi tombera entre vos mains, presque homme par homme. Ce ne sera plus alors une bataille, mais l'anéantissement complet de l'ennemi. »

Stratégie et tactique, leur différence

Quelle est donc cette science étrange que nous enseignent les deux exemples d'Epaminondas et de Frédéric ? C'est la tactique, mais ce peut être aussi la stratégie dans certains cas. Pour expliquer cette apparente contradiction, disons tout de suite que, parfois, les limites de la tactique et celles de la stratégie se confondent.

On appelle tactique le judicieux emploi des troupes en vue de gagner la bataille.

La stratégie, par contre, est la science qui permet d'établir les plans d'opération, de prendre les dispositions qu'ils exigent et d'utiliser au mieux les résultats des batailles et des combats pour amener l'issue victorieuse de la guerre.

Les opérations, enfin, sont constituées par l'ensemble des ordres et de leur exécution, selon la conception des plans stratégiques.

Le plan d'Epaminondas rentre dans le domaine de la stratégie parce que la bataille de Leuctres décida de toute la guerre entre Thèbes et Sparte.

Frédéric n'a jamais réussi à faire de l'ordre oblique la base de tout un plan de campagne. Il n'a pu par cette disposition que décider de l'issue de quelques batailles.

Le roi de Prusse combattait avec 4 millions de Prussiens contre 90 millions d'adversaires. Il n'a donc jamais disposé d'effectifs suffisants pour contraindre l'ennemi à accepter une décision permettant de l'écraser définitivement, et de poursuivre les débris de ses armées avec de telles forces qu'il n'aurait plus eu d'autre alternative que de capituler. De plus, Frédéric fut obligé de diviser souvent ses forces parce qu'il devait presque toujours combattre sur plusieurs fronts, ou parce qu'il lui fallait employer une partie de son armée pour se protéger contre toute surprise. C'était la lutte d'un nain contre des géants et il les a presque toujours battus. Le génie du stratège, en effet, se révèle dans l'art de vaincre des forces supérieures avec des effectifs relativement faibles. Quand ses ennemis croyaient l'avoir abattu, le « vieux Fritz » se relevait, comme galvanisé par une puissance magique, et se jetait de nouveau dans la bataille. Il a défait tant de fois ses ennemis que les 90 millions d'adversaires n'ont pu, en sept années, vaincre les quatre millions de Prussiens. Bien au contraire, ils ont même dû lui

reconnaître les avantages pour la conquête desquels il avait commencé la lutte.

Au vingtième siècle on retrouve la phalange

Les idées d'Epaminondas étaient depuis longtemps sorties des mémoires et seul le roi de Prusse les avait fait revivre. Mais son ordre oblique était lui-même oublié lorsqu'il ferma les yeux et que Napoléon, ce glorieux phénix, présenta aux peuples d'Europe sa nouvelle tactique de formations en colonnes. Il semblait que les phalanges du XVIII^e siècle fussent à jamais disparues, cependant le XIX^e siècle s'en souvint à nouveau.

L'état-major général prussien fit revivre les idées des grands capitaines du passé. Moltke était un disciple de Frédéric le Grand et connaissait à fond l'art de Napoléon. Lorsque le comte Schlieffen fut placé à la tête de l'état-major allemand, les armées européennes avaient atteint des proportions jadis inconcevables. On opérait avec des armées comptant des millions d'hommes. La nature des choses fit renaître la phalange, l'ordre de bataille allongé.

C'est sur la phalange que le comte Schlieffen échafauda son plan. Il existait bien avant la Grande Guerre et avait été conçu d'après l'idée qu'en cas de guerre l'Allemagne pourrait être attaquée de plusieurs côtés. Elle se trouvait donc dans la situation où avait été la Prusse sous Frédéric le Grand. La suite des événements a donné raison à Schlieffen : l'Allemagne fut menacée à la fois par la Russie, la France et l'Angleterre. Etant donnés les effectifs de l'armée allemande, il était impossible d'opposer sur tous les fronts à l'ennemi, de beaucoup supérieur en nombre, des forces équivalentes. Il était donc nécessaire, dans cette lutte inégale, d'employer l'art de la guerre du vieux Fritz.

La stratégie de Schlieffen avait donc pour but de battre et d'écraser d'abord l'ennemi à l'ouest. Avec les forces devenues libres, on pourrait ensuite se retourner contre l'est.

« Laissez donc entrer les Russes ! »

Si l'on voulait écraser l'ennemi à l'ouest, il fallait exécuter une attaque de flanc à l'exemple de Frédéric. Le front de l'ennemi à l'ouest se terminait, d'une part au pied des montagnes de Suisse, de l'autre, à la frontière belge. L'attaque de flanc contre l'aile gauche était la plus facile à réaliser parce que l'aile droite de l'armée française s'appuyait aux montagnes suisses ; à cette fin, il était nécessaire de tourner l'ennemi en direction de la mer. Son flanc gauche serait enfoncé latéralement et bousculé. Ce grandiose mouvement permettrait d'encercler et d'anéantir le reste des forces de l'adversaire.

Schlieffen était trop bon élève de Frédéric le Grand pour ne pas savoir que son plan n'avait chance de réussir que si l'aile droite des Allemands était assez forte pour conserver la supériorité numérique absolue au point décisif de la bataille et, par conséquent, sur l'ennemi. Schlieffen n'avait pas peur d'aller jusqu'au bout de ses pensées. Il voulait à tout prix obtenir la supériorité de l'aile droite, même si, passagèrement, on ne pouvait protéger qu'insuffisamment les frontières orientales de l'Empire allemand ; le plan Schlieffen comportait l'aléa d'un envahissement du territoire par l'armée russe au début de la guerre.

Le général-feldmaréchal von Schlieffen mourut au début de 1913. Il ne

put surveiller l'application de son plan. Il aurait dit dans ses derniers moments : « Renforcez-moi l'aile droite ! » Un an plus tard, la Grande Guerre éclatait et le plan Schlieffen fut exécuté mais Schlieffen n'était plus là. Les hommes qui l'appliquèrent n'avaient pas l'âme ardente du maréchal défunt. L'entreprise leur sembla trop audacieuse. Schlieffen avait même envisagé l'éventualité que l'ennemi pourrait enfoncer à l'ouest le centre ou l'aile gauche de la phalange allemande.

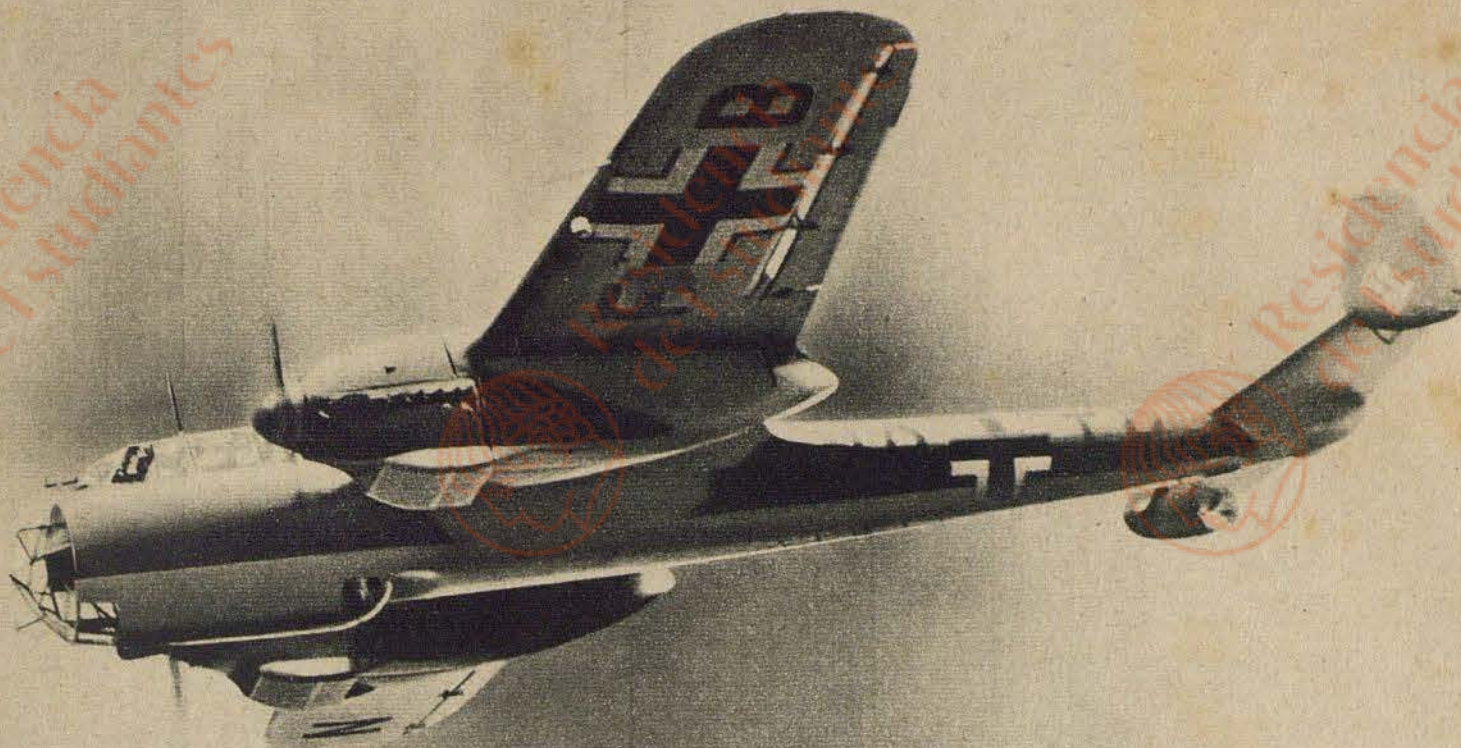
Le grand plan échoue

Schlieffen avait recommandé d'accepter tranquillement cette éventualité, et de concentrer toutes les forces sur l'attaque contre le flanc droit, de manière à pouvoir réaliser le mouvement tournant mortel, portant le coup dans le dos de l'ennemi et par là le frappant droit au cœur. Les successeurs de Schlieffen ne crurent pas pouvoir assumer la responsabilité d'une percée de l'ennemi à travers les lignes allemandes. Afin d'assurer la sécurité de la population civile allemande, ils organisèrent la phalange plus fortement que ne l'avait projeté Schlieffen, mais aux dépens de l'aile droite. Lorsque la grande bataille commença et que les Russes, comme Schlieffen l'avait prévu, pénétrèrent en Prusse orientale, on enleva encore quatre divisions à notre aile droite pour les jeter à l'est.

On connaît le sort qu'eut ensuite le plan Schlieffen. Certes, les Allemands réussirent à battre l'ennemi à l'est et à maintenir, durant quatre années et demie, le front sur le sol de la France. Mais cet anéantissement de l'armée ennemie que Schlieffen avait rêvé et qui ne doit cesser d'inspirer les pensées d'un général allemand, ne put réussir et ne le pouvait pas parce que la moitié du monde s'élançait à l'assaut du front allemand immobilisé en Flandre. L'idéal de Schlieffen, l'impétueux mouvement de bataille, ne sembla vouloir se réaliser que pendant les premières journées de la guerre ; puis le grand plan s'enlisa dans la boue et la vase des tranchées, et se perdit dans la rigidité de la guerre de position.

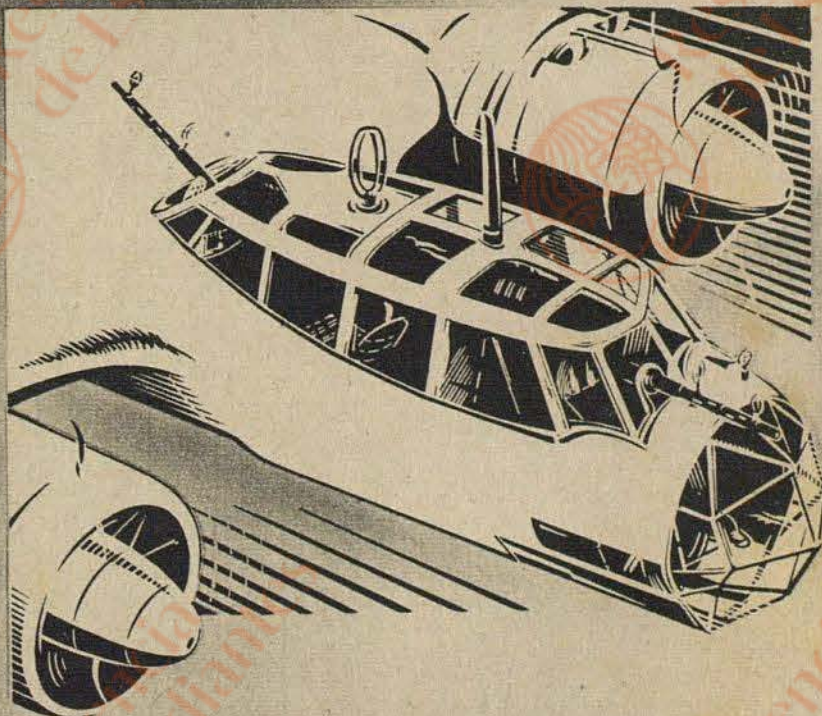
Mais l'idée ne meurt pas

Deux hommes qui avaient subi l'influence de Schlieffen, Hindenburg et Ludendorff, montrèrent que ses pensées audacieuses étaient justes. Ils réussirent, dans la bataille de Tannenberg, à encercler l'adversaire russe beaucoup plus fort et à l'anéantir. A travers toutes les vicissitudes de la défaite, cette bataille est restée symbolique pour tous les soldats allemands. Alors que les stratèges des autres peuples avaient cru, des expériences de la Grande Guerre, pouvoir tirer l'enseignement que l'idée d'Epaminondas était à jamais morte avec l'échec du plan Schlieffen et qu'il n'y aurait à l'avenir que des guerres de position (ligne Maginot), en Allemagne, les maîtres de l'art militaire restaient fidèles au but de l'écrasement des forces militaires adverses. Le mot d'ordre pour ceux qui pensaient ainsi, avait été donné par Schlieffen lui-même et c'était : Cannes, encore le nom d'une bataille de l'Antiquité. Dans cette bataille, Annibal, qui disposait de forces inférieures à celles des Romains les avait écrasés en opérant un magnifique mouvement d'encercllement dirigé contre leurs deux flancs. Partant de l'étude de cette bataille, les Allemands ont développé leur art de la guerre et en ont fait un système de conception militaire dont la haute supériorité ne se manifeste qu'aujourd'hui. (A suivre.)



L'avion de combat **DORNIER DO 215**

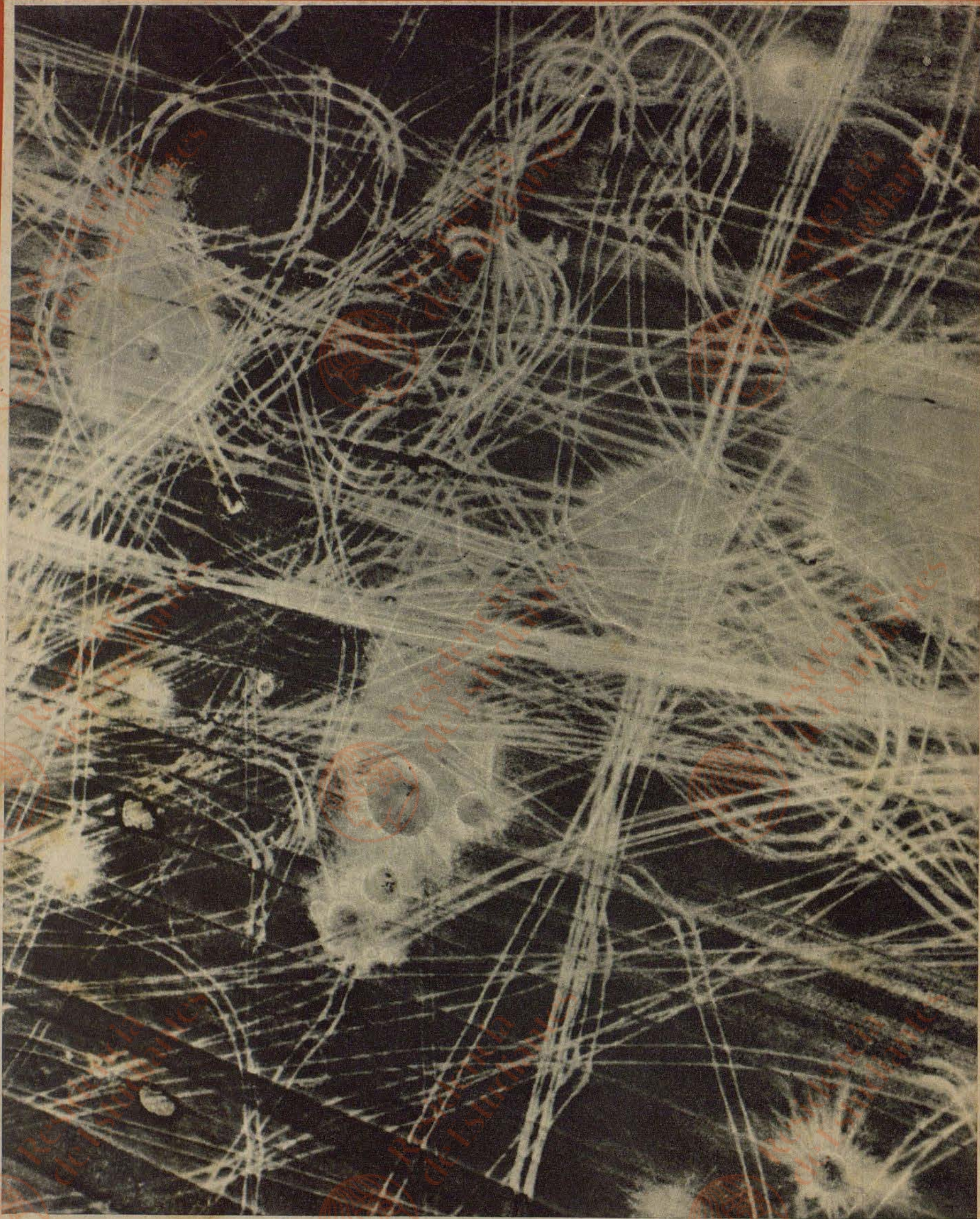
unit d'incomparables qualités de vol à une puissance de combat élevée. — La disposition des armes garantit les meilleurs champs de tir dans toutes les directions.



Le spacieux poste avant à large vue peut contenir tout l'équipage, soit 4 hommes, ce qui permet une collaboration idéale en plein vol et en plein combat.

DORNIER - WERKE

G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N



Le champ de bataille des tanks

Vue aérienne du champ de bataille des tanks d'Indura, à 60 kilomètres au nord-est de Biélostok. Avant la bataille on n'y aurait vu qu'un champ parfaitement vert, traversé par un chemin étroit carrossable (au milieu). Mais la bataille a fait rage, et les chenilles des tanks ont laissé des traces faisant apparaître le fond calcaire blanc du sol. Des bombes d'avions ont creusé ce sol de cratères profonds. D'étranges courbes, des ronds et des rectangles montrent le chemin qu'ont suivi les chars. Ces traces sont un véritable livre ouvert où se relit chaque phase tactique de la bataille. Quant aux différents tanks, ou ils ont faussé compagnie à l'adversaire pour ne pas lui livrer une cible favorable, ou bien ils ont opéré un mouvement tournant autour de ce même adversaire afin de le frapper à son point faible et de l'anéantir. Cliché Bayer (PK).