

N° 23-24 F
NUMERO DE DECEMBRE 1941

Belgique 3 fr. / Bohême-Moravie 5 Kr. / Bulgarie 10 leva / Croatie 10 kounas / Danemark 80 øre / Finlande 6 mks / France 5 fr. / Grèce 15 drachmes / Hongrie 50 fillér / Italie 4 lire
Norvège 75 øre / Pays-Bas 30 cents / Portugal 2 esc. / Roumanie 2 lei / Serbie 10 dinars / Suède 90 öre / Suisse 90 centimes / Slovaquie 3,50 cour. / Espagne 2 pes. / Turquie 20 kurus
Luxembourg, Basse-Saxe, Ostéland 50 Pf.

Signal

Numéro spécial 5 fr.



« Maman
chérie . . . »

Une nuit, dans l'Est; une mai-
sonnette isolée. Au dehors la
tourmente de neige hurle; et la
lueur des bougies éveille dans le
cœur du soldat le souvenir des
jours de fête, en famille

Cliché
du reporter-photographe
Hans Hubmann PK

Signal

Lisez dans ce numéro spécial de décembre :

PAGES

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

- A l'est, les dés sont jetés ! ...
Un exposé du développement des opérations à l'est, illustré de nombreux croquis 4
- L'histoire ne se répète pas
Un parallèle difficile à établir : Le sort de Napoléon n'attend pas Adolf Hitler 25
- Un village, au hasard de la route
P. K. Pabel, notre reporter-photographe, présente, quelques scènes prises dans une localité délivrée du bolchevisme 12
- ... et la résistance fut brisée
Deux pages typiques montrant la tactique des stukas allemands. 15
- La première messe, après deux ans de domination soviétique
Les habitants d'une ville baltique célèbrent la messe après leur libération du despotisme des Soviets 16
- Baptême du feu
Trois pages en couleurs, encadrant le sensationnel reportage d'un jeune officier 17
- Vers le front
Artur Grimm, notre correspondant P. K. présente de sa randonnée vers les premières lignes, une série d'images variées 21
- Un cimetière de navires : Cronstadt
Quelques photos sensationnelles témoignant de l'action de la Luftwaffe sur le dernier port militaire des Soviets dans la Baltique. 26
- Devant les vieux châteaux, en Russie soviétique
Reportage photographique en couleurs, d'un grand attrait 27

EUROPE

L'Europe, centre du trafic aérien mondial

- Ludwig Kappeler expose le développement de l'aviation civile allemande depuis ses débuts jusqu'à l'époque actuelle 53

Allemagne

- Les ordres militaires de la Grande-Allemagne
Les nouvelles décorations allemandes (page en couleurs) 20
- Un grand maître de l'âme allemande
Double page en couleurs, représentant la « Nativité de l'autel d'Insheim », du célèbre peintre Matthias Grünewald 30
- La vie douloureuse de Wolfgang Amédée Mozart
Une courte et intéressante biographie, à l'occasion du cent cinquantième anniversaire de la mort du grand artiste 33
- Les mains qui créent
Les chefs-d'œuvre de l'artisanat allemand 46

Le conte de « Signal »

Mission spéciale

- Un officier du front raconte, dans un récit captivant, les péripéties d'une mission accomplie derrière les lignes ennemis 36

Pour vous instruire et vous distraire

- Uniformes d'hier et d'aujourd'hui
Petite histoire illustrée du costume militaire 40
- Eclats d'obus? ... Parachutes? ... Gargousses? ...
Premières photographies en couleurs de trois vitamines 44
- Rien qu'une seconde
Une expérience photographique, et ses résultats surprenants 52
- « Moser, encore une fois, le mouvement! ... »
Comment on tourne la petite scène d'un film 56
- et quantité d'illustrations d'intérêt primordial, soit en noir, soit en couleurs

COPYRIGHT 1941 BY DEUTSCHER VERLAG, BERLIN

ARADO
Ar 96B

ARADO FLUGZEUGWERKE · GMBH · POTSDAM



LA VOIX DES CANONS S'EST TUÉ. Les hommes, des artilleurs de la D.C.A., se sont groupés autour du feu de bivouac. On chante, on bavarde. Le feu lentement s'éteint, les derniers refrains meurent sur les lèvres... et la pensée s'envole là-bas, vers la patrie lointaine

Cliché du correspondant de guerre Mildner PK

A l'est, les dés sont jetés!...

«Signal» expose, dans une série de croquis, les différentes phases de la campagne contre l'U.R.S.S.



LE 22 juin 1941, les armées de l'Allemagne et de ses alliés partaient en guerre contre l'U.R.S.S. C'était la seule possibilité de sauvegarder l'Europe de la menace d'invasion des hordes bolchevistes. La concentration massive de troupes à la frontière allemande n'a laissé aucun doute sur les intentions du potentat moscovite : l'attaque immédiate. Les intrigues et les machinations politiques du Kremlin complétaient le tableau.

Le monde entier sait qu'une lutte gigantesque est engagée. On ignore quelle en sera la fin. Quel que soit le vainqueur, il en résultera inévitablement des bouleversements en Europe et en dehors du continent. En comparaison, l'issue des autres campagnes entreprises au cours de la guerre actuelle perd beaucoup de son importance.

Le fol espoir d'Albion

Tous les avantages matériels paraissaient être du côté soviétique. Depuis près d'un quart de siècle, la fédération des Républiques socialistes, dont les immenses territoires sont particulièrement riches en minéraux et en matières premières, avait mis sur pied la plus formidable puissance militaire du monde. En face d'elle se dressait le Reich. L'Allemagne n'avait recouvré son indépendance militaire que depuis six ans et, dans l'univers entier, les sources des produits bruts indispensables lui restaient interdites.

Des comptables impassibles additionnèrent froidement les tanks, les avions, les vaisseaux de guerre mis en ligne de chaque côté. Ils comparèrent les chiffres et ils arrivèrent à ce résultat qu'une victoire allemande sur les Soviets n'était pas dans le domaine du possible. Pour eux, les masses d'hommes et de matériel primaient le courage, l'intelligence et la volonté.

Et puis il y avait l'espace infini, les distances immenses ; cela suffisait pour qu'on ne pût pas comparer la lutte contre l'U.R.S.S. aux campagnes menées jusqu'alors. La guerre éclair s'avérait impossible : le commandement allemand n'était pas à même de mener ses opérations à bonne fin, car les divisions blindées et les unités motorisées ne pourraient pas manœuvrer efficacement sur les mauvaises routes et les chemins impraticables. En outre, comment pouvait-on organiser le ravitaillement dans un tel pays ? Les chemins de fer ne pouvaient même pas

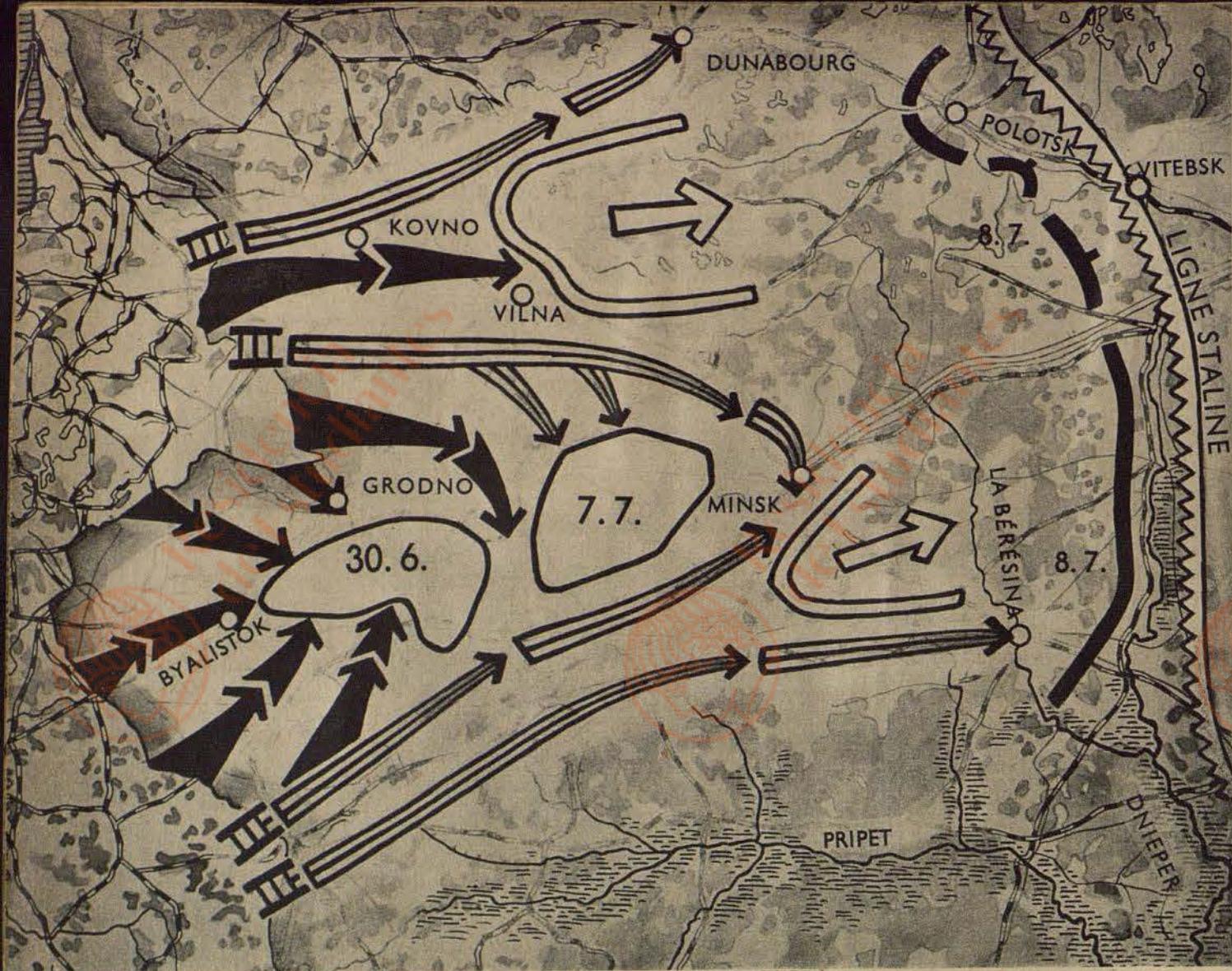
RÉSULTATS DE QUATRE MOIS ET DEMI DE CAMPAGNE. Une campagne d'une ampleur continentale. Depuis le 22 juin, date d'entrée en guerre de l'Allemagne contre l'Union Soviétique, l'importance de nos gains territoriaux dépasse largement tout l'espace antérieurement occupé au cours de cette guerre. En moins de quatre mois et demi, 1.250.000 km² de territoire sont tombés entre nos mains. A la suite de nos précédentes campagnes, 1.900.000 km² sont occupés en Pologne, 324.000 en Norvège, 34.000 aux Pays-Bas, 30.000 en Belgique et 311.000 en France ; dans les Balkans, nous occupons 377.000 km², Grèce et Crète comprises. Ces territoires sont indiqués avec précision sur la carte, chaque carré correspondant à 10.000 km².



LE « CIMETIERE » DE L'ARMEE SOVIETIQUE.
L'Union Soviétique a perdu ses meilleures armées ainsi que la
majeure partie de ses chars et de ses canons au cours de sept grandes
batailles d'anéantissement : Bialystok-Minsk, Smolensk, Uman,
Gomel, Kiev, la bataille de la Mer d'Azov et celle de Brjansk-
Viasma. — Le nombre de prisonniers capturés dans ces
diverses opérations représente la valeur d'environ 150 divisions
à plein effectif; le chiffre des tués est au moins égal, sinon su-
périeur. On pourrait équiper 335 régiments d'artillerie avec
les canons pris ou détruits; la quantité de chars tombés en
tre nos mains représente l'armement d'à peu près 40 régiments

blindés. — En dehors de ces opérations massives, l'ennemi a perdu
également des troupes de première valeur dans de nombreux combats isolés. — La quantité stupéfiante de matériel détruit ou tom-
bé entre nos mains à Bialystok, Minsk et Smolensk était une
preuve évidente de l'intention de l'ennemi d'utiliser ces régions
comme points de concentration et de départ d'une ruée sur l'Euro-
pe. Tout le matériel d'attaque se trouvait concentré là: des mil-
liers de chars, franchissant la Vistule, devaient se diriger vers
l'Europe centrale, puis pousser plus avant vers l'Ouest et, en lia-
ison avec les forces partant de Lemberg, porter un coup mortel au
Reich. C'eût été, pour l'Europe, la ruine irrémédiable et le chaos

Tous les récits de nos opé-
rations militaires s'ar-
tent à la fin d'octobre 1941



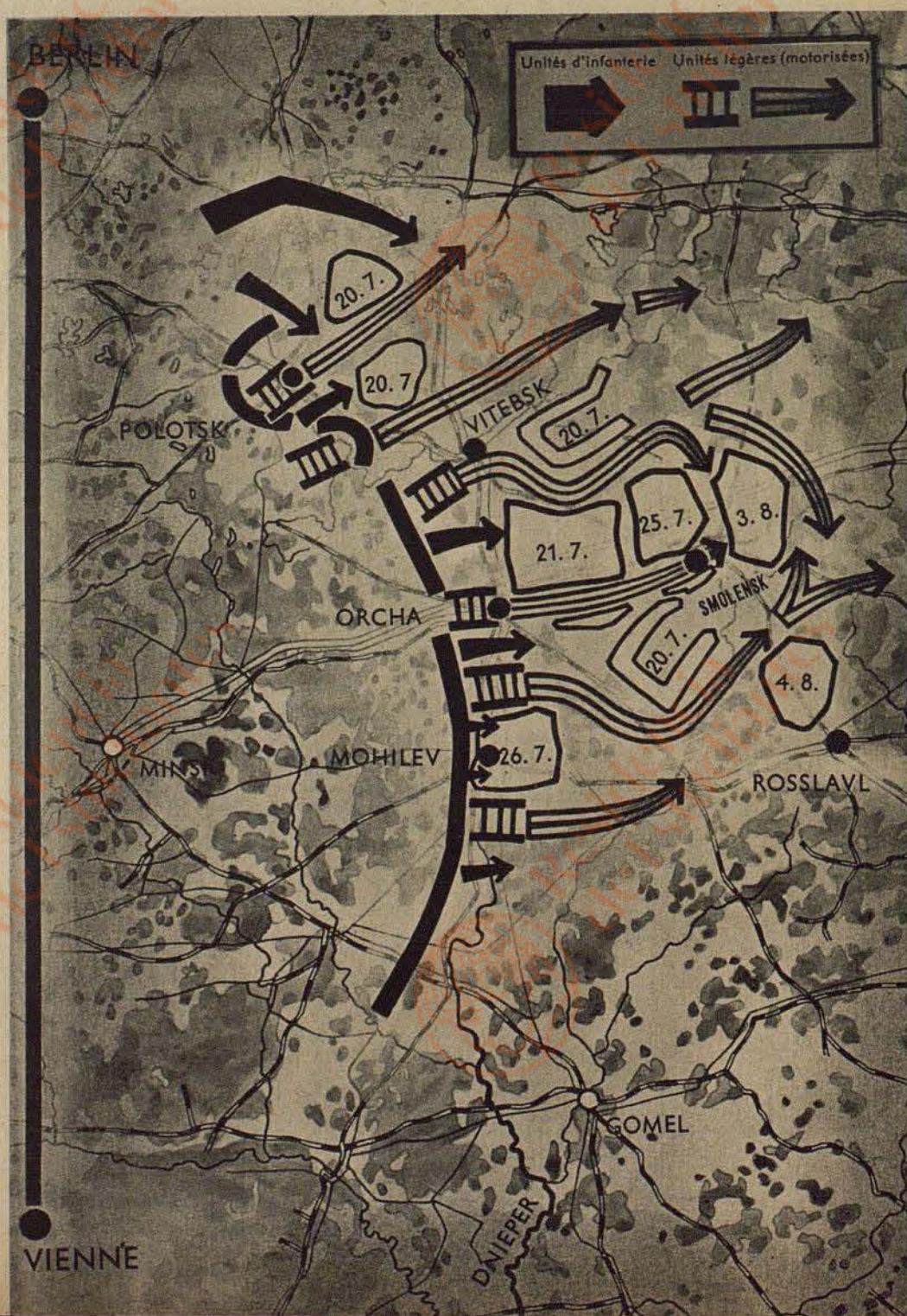
I. LA DOUBLE BATAILLE DE BIALYSTOK ET MINSK. Les armées du maréchal Timochenko constituaient le gros des forces devant donner l'assaut à l'Europe: c'est contre elles que fut livrée la première grande bataille. — Partant du cœur même de la Pologne allemande (Gouvernement Général), nos divisions blindées et motorisées prirent la direction nord-est, vers Minsk, et la direction sud. Les marais du Pripyat, impropre à toute action militaire, constituaient une protection naturelle pour le flanc droit de l'armée du maréchal von Bock. — D'autres divisions motorisées partirent de la Prusse-Orientale pour pousser en direction de l'est, et virent ensuite vers le sud, c'est-à-dire vers Minsk. — Notre flanc gauche était protégé par l'attaque de divisions d'infanterie dans la région de Vilna, et par celle des unités blindées à Kovno et Dunabourg. — Au cours de l'attaque sur Minsk, les colonnes motorisées étaient soutenues par l'action des divisions d'infanterie; après de durs combats, nos troupes réussirent à repousser l'ennemi et à poursuivre sans interruption leur marche en avant. — La réussite de l'opération s'avérait dès le 25 juin. Au cours de leur avance audacieuse, les unités rapides avaient couvert une étape de 250 km. — L'attaque se poursuivit alors méthodiquement grâce aux divisions d'infanterie et, le 28 juin, le cercle se refermait au sud de Minsk: l'anéantissement des divisions soviétiques était certain. — Toutes les tentatives de l'ennemi, même les plus désespérées pour rompre l'encerclement, échouèrent, et ses plus violentes contre-attaques, d'une profondeur de 8 à 12 rangs, vinrent se briser contre le mur de feu des mitrailleuses et de l'artillerie allemande. Jour et nuit, la Luftwaffe lâcha une pluie de bombes de tous calibres sur les troupes rouges en déroute. — Le 30 juin les troupes encerclées à l'est de Bialystok étaient anéanties; celles à l'ouest de Minsk étaient encerclées et anéanties à leur tour le 7 juillet. Tout Russe ayant échappé à la mort était fait prisonnier; chars, canons, munitions et armes jonchaient, sur des kilomètres, l'immense champ de bataille. — Le plus grand combat d'armement de l'histoire était terminé. Bilan: 324.000 prisonniers, 3.332 chars et 1.809 canons détruits ou capturés.

être utilisés, l'écartement des rails étant différent de celui des lignes allemandes. Et puis il y avait le Bolcheviste, depuis toujours spécialiste de la destruction et de l'anéantissement. On pouvait être assuré qu'il ne laisserait tomber aux mains des Allemands rien qui fût utilisable pour la nourriture et le ravitaillement de leurs troupes. C'étaient les nouveaux espoirs que l'on couvait à Londres. On disait: «Le Reich et ses alliés useront leurs forces dans une longue campagne qui deviendra bientôt une guerre de position. Pendant ce temps, la R.A.F. déclencherait la «non-stop offensive», réduira en cendres et en ferraille les centres industriels de la Rhénanie et de la Rhur, tandis que les bombardiers soviétiques, par milliers, attaqueront le centre et l'est de l'Allemagne. Des raids aériens, d'une violence inconnue jusqu'alors, démoliront la population civile, et les événements de 1918 se répéteront. Dans les régions occupées par l'Allemagne, les révoltes éclateront. Le débarquement des corps expéditionnaires britanniques en Norvège, en Hollande, en Belgique, en France n'est plus subordonné qu'à une question de temps.»

Chaque jour, chaque nuit, depuis le début de la guerre contre l'U.R.S.S., voilà ce que la radio et les journaux anglais annonçaient à tous les sujets de Sa Majesté britannique.

On évoquait à tout instant la campagne de Napoléon, en 1812, et on prédisait aux armées allemandes le sort de la Grande Armée.

Croquis de Heinisch



II. LA BATAILLE DE SMOLENSK. Ayant percé la ligne Staline de part et d'autre de Mohilev, près d'Orsha, ainsi que dans la région de Vitebsk, les divisions allemandes se heurtèrent partout à une résistance acharnée des armées Timochenko, encore intactes. L'ennemi, en opérant des contre-attaques répétées avec ses tanks les plus lourds, s'efforçait encore de sauver la situation; un tir d'artillerie d'une violence inouïe soutenait d'ailleurs ces attaques; mais, néanmoins, notre trouée fut élargie partout. Facteur décisif du développement de la bataille, la poussée des divisions motorisées, de chaque côté de la route Orsha-Smolensk, enfongait alors les lignes ennemis. — La ville était prise, dès le 16 Juillet, par une division d'infanterie motorisée, après un combat à l'arme blanche; par la suite, cette unité enrayait victorieusement toutes les contre-attaques les plus furieuses. Ses propres ailes d'unité de choc étaient sans cesse attaquées par les Soviets, tout comme celles des divisions blindées opérant au Nord et au Sud. En dépit de combats interrompus et de marches formidables à effectuer, les divisions d'infanterie qui suivaient en protégeant les flancs, encerclaient alors les troupes soviétiques déjà dispersées et en partie battues par les colonnes motorisées allemandes. — Sur un front large de 250 km et profond de 150 km, la bataille fit rage pendant quatre semaines. Le 28 juillet, le cercle à l'est de Smolensk était bouclé. Malgré des efforts désespérés, les tentatives de l'ennemi pour se dégager demeurèrent vaines; elles échouèrent successivement, et les poches furent nettoyées l'une après l'autre. Dirigeant ses attaques incessantes contre les divisions encerclées, la Luftwaffe anéantissait les renforts engagés par l'ennemi pour essayer de rompre l'encerclement: 126 trains, 6 convois de chars, des milliers de camions, des centaines de chars et 15 ponts furent détruits par l'aviation allemande au cours de cette bataille. L'aviation soviétique perdit 1.098 appareils. — Le 4 août, au sud-est de Smolensk, la dernière poche fut nettoyée; outre les pertes inouïes déjà subies, l'ennemi abandonnait encore 310.000 prisonniers, 3.205 chars et 3.120 canons. — Grâce aux pertes ennemis en hommes et en matériel cette seconde bataille d'anéantissement allait permettre l'offensive d'octobre, où l'armée soviétique devait recevoir le coup mortel

Pendant la semaine qui suivit le 22 juin, le silence du Haut Commandement allemand permit toutes sortes de supposition. Il suffisait à la propagande ennemie d'être sans nouvelles du front pour s'apprêter aux victoires et au triomphe.

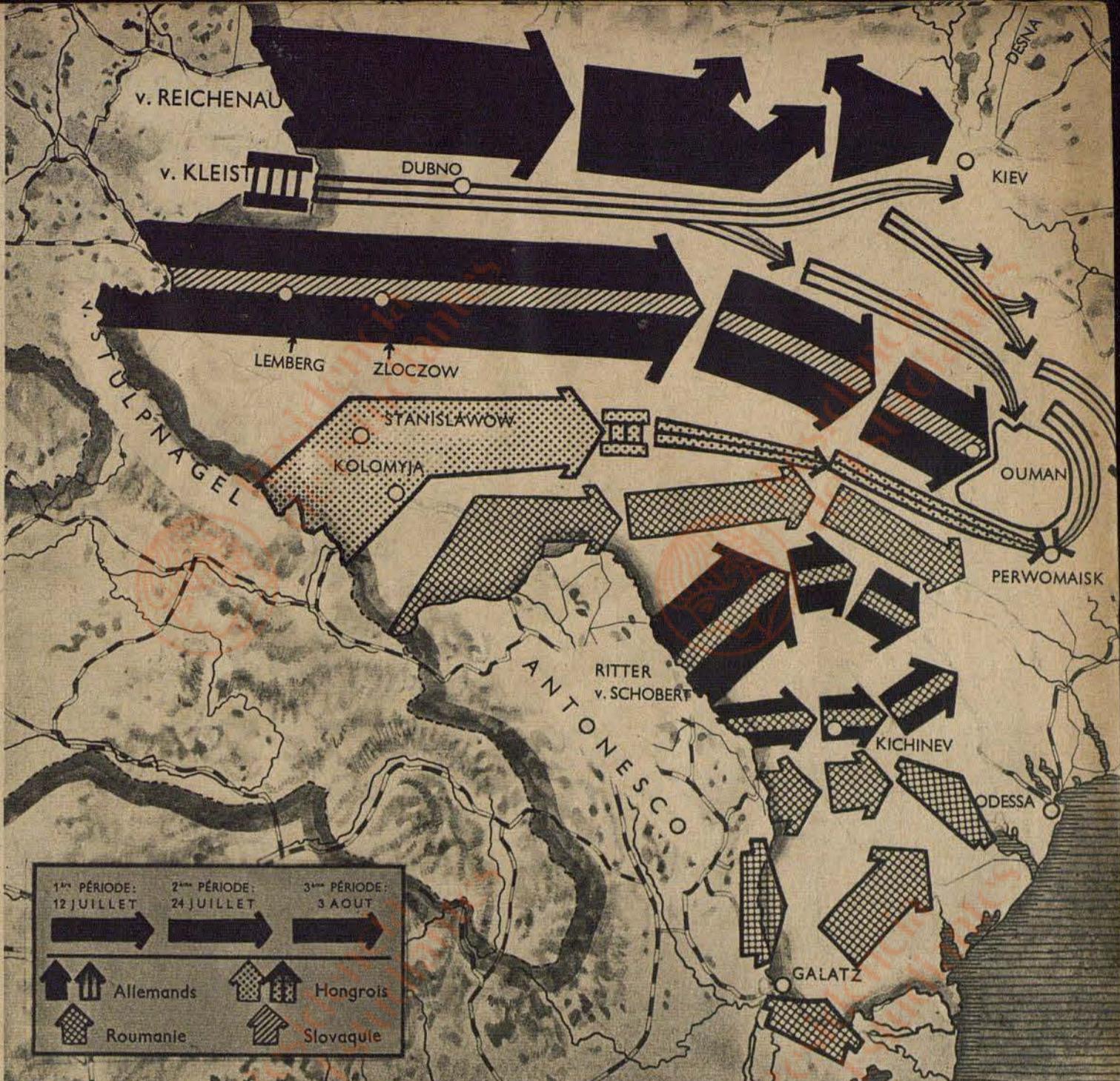
Fin des illusions

Puis la vérité éclata, et les faits irrécusables apportèrent à Londres une déception terrible : l'U.R.S.S. était perdue. Le Haut Commandement de l'armée allemande venait de publier, le 29 juin seulement, son premier communiqué. Surprenant le monde entier, il annonçait toute une série de victoires. Puis ce fut de nouveau le silence, jusqu'à la diffusion des gigantesques succès qui suivirent. On était resté des journées entières sans autre information que : « Les opérations se poursuivent normalement ». Londres clamait : « L'offensive allemande est arrêtée. Les Soviets passent, à leur tour, à l'attaque » ; et cela tandis que de nouvelles armées soviétiques étaient les unes anéanties, les autres cernées. La propagande anglaise baissa d'un ton : « L'ennemi ne

III. LES OPERATIONS JUSQU'A LA BATAILLE DE UMAN.

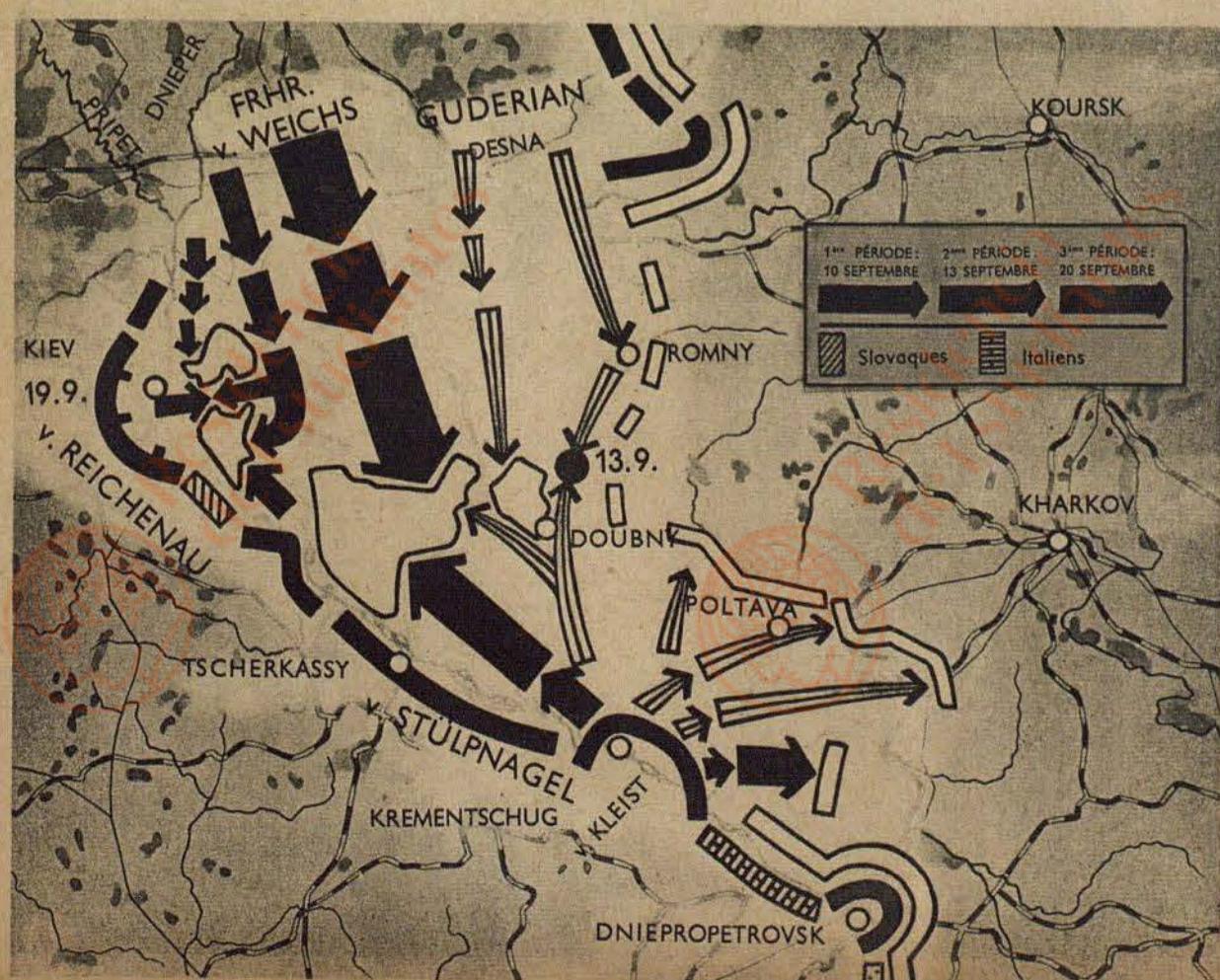
Dès le début de l'offensive, le groupe des armées allemandes réussit à percer partout les fortifications particulièrement modernes et puissantes, élèvées à l'ouest de Lemberg : cette ville même était prise le 30 juin.

— Au sud des marais du Pripet, près de Zloczov, eut lieu une grande bataille de chars, où s'affirma également la supériorité allemande. Des forces blindées soviétiques furent anéanties, dans la région de Dubno, après deux jours de combat. — Le 2 juillet, les troupes germano-roumaines, venant de la haute Moldavie, commencèrent l'attaque ; le 4 juillet, à la suite de violents combats, les divisions hongroises s'emparèrent de Koloméa et de Stanislav, dans les Carpates. Les escadrilles roumaines, hongroises et slovaques participaient aux opérations sur tout le front, appuyées par l'aviation allemande sous le commandement du colonel-général Löhr. Casemates et ouvrages fortifiés étaient bombardés sans répit, tandis que les renforts ennemis étaient dispersés sans avoir pu atteindre la ligne de feu. Dans d'innombrables combats aériens, l'aviation alliée triomphait. — La lutte prit sa tournure décisive quand les groupes d'unités motorisées du général von Kleist arrivèrent le 12 juillet devant Kier, après avoir enfoncé la ligne Staline. Les armées du colonel-général chevalier von Schöber et celles du général d'infanterie von Stülpnagel, auxquelles s'étaient jointes les divisions roumaines et hongroises, se dirigèrent alors vers le sud :



s'appuyant à droite sur le Dniéper, elles étaient protégées, à gauche, par les attaques des divisions blindées au sud et au sud-est de Kiev. L'armée du maréchal von Reichenau courrait par ses attaques l'avance en direction du nord. — Le 16 juillet, les troupes germano-roumaines occupaient Kichinev, capitale de la Bessarabie, et, douze jours plus tard, cette province même se trouvait entièrement libérée. — Les divisions bolchevistes étaient détruites l'une après l'autre ; partout, les troupes soviétiques subissaient d'énormes pertes en hommes. Plus de 150.000 prisonniers furent faits par les troupes allemandes qui détruisirent ou capturèrent plus de 1.970 chars et 2.190 canons. — Malgré ses efforts, Boudieny dut abandonner une grande partie de ses troupes. Poursuivant inlassablement

l'ennemi en retraite, les divisions allemandes parvinrent à encercler, dans le secteur entre Uman et Perwomaïsk, les 6^e et 12^e armées rouges ainsi que la plus grande partie de la 18^e. Le 3 août, l'encerclement complet est chose faite, lorsque les formations hongroises s'avancent de l'ouest, se joignant à Perwomaïsk, aux troupes blindées allemandes, attaquant du nord. — Le 8 août, 25 divisions de choc, soit blindées, soit de montagne, étaient anéanties. Plus de 200.000 cadavres de soldats soviétiques couvraient le champ de bataille. Les Allemands avaient fait plus de 103.000 prisonniers et détruit ou capturé 317 chars et 1.100 canons. En plus du matériel de guerre, les alliés s'étaient emparé également de 5.250 camions et de 12 trains complets.



IV. UNE GRANDE BATAILLE : KIEV. Le 10 septembre, dans le sud, tout est tranquille au bord du Dniéper. Au nord, l'armée Weichs a franchi la Desna sur un large front : elle se trouve engagée dans une attaque ininterrompue en direction du sud. Une partie de l'armée blindée Guderian s'est avancée presque jusqu'à Romny, à 70 km au delà de la Desna. Trois jours plus tard, sur un front de 120 km, le Dniéper est franchi de part et d'autre de Kremenchug. Les divisions blindées de l'armée Kleist ont opéré leur jonction, entre Lubny et Romny, avec les unités blindées venant du nord. La chance nous sourit. L'infanterie de l'armée Stülpnagel attaque au nord du fleuve, en direction nord-ouest, tandis que d'autres divisions se dirigent vers Poltava. — L'armée Reichenau, ayant brisé les lignes de défense à l'ouest de Kiev, s'empare de la ville le 19 septembre, franchit le Dniéper, et opère le jour suivant sa jonction avec les troupes venant du nord. — À la suite d'attaques concentrées au nord, à l'est et au sud-est, de nombreuses divisions soviétiques se trouvent alors encerclées au sud-est de Kiev : l'anéantissement de ces divisions est aussi certain que celui des troupes rouges dans la poche à l'est de Kiev. — Les opérations terrestres sont soutenues par les attaques incessantes des escadrilles du maréchal Kesselring et du colonel-général Löhr. Jusqu'au moment où elles se rendront, les troupes enfermées dans des cercles de plus en plus étroits, seront soumises jour et nuit au bombardement des avions, au tir de l'artillerie de tous calibres, aux assauts répétés des soldats allemands. Toutes les contre-attaques échouent ; nul n'échappe à cet enfer. — La bataille est terminée le 26 septembre, car l'opération hasardeuse du double encerclement a réussi. Le succès dépasse toutes les prévisions : 665.000 prisonniers, 3.178 canons et 884 chars capturés ou anéantis. L'ennemi a subi des pertes énormes : cinq armées soviétiques comprenant plus de cinquante divisions sont anéanties.

C'en est fait de la ligne de défense sur le Dniéper.

sait plus où il en est ; les Allemands comptent des millions de morts ; leurs troupes sont si exténuées et si affamées qu'elles ne pourront pas reprendre l'attaque avant le printemps de 1942 ». Mais, les unes après les autres, les armées rouges étaient complètement défaites. Et ainsi Londres continua à se bercer d'illusions jusqu'à ce qu'on apprit, après trois mois et demi d'opérations, que toutes les grandes unités du front soviétique avaient été sacrifiées.

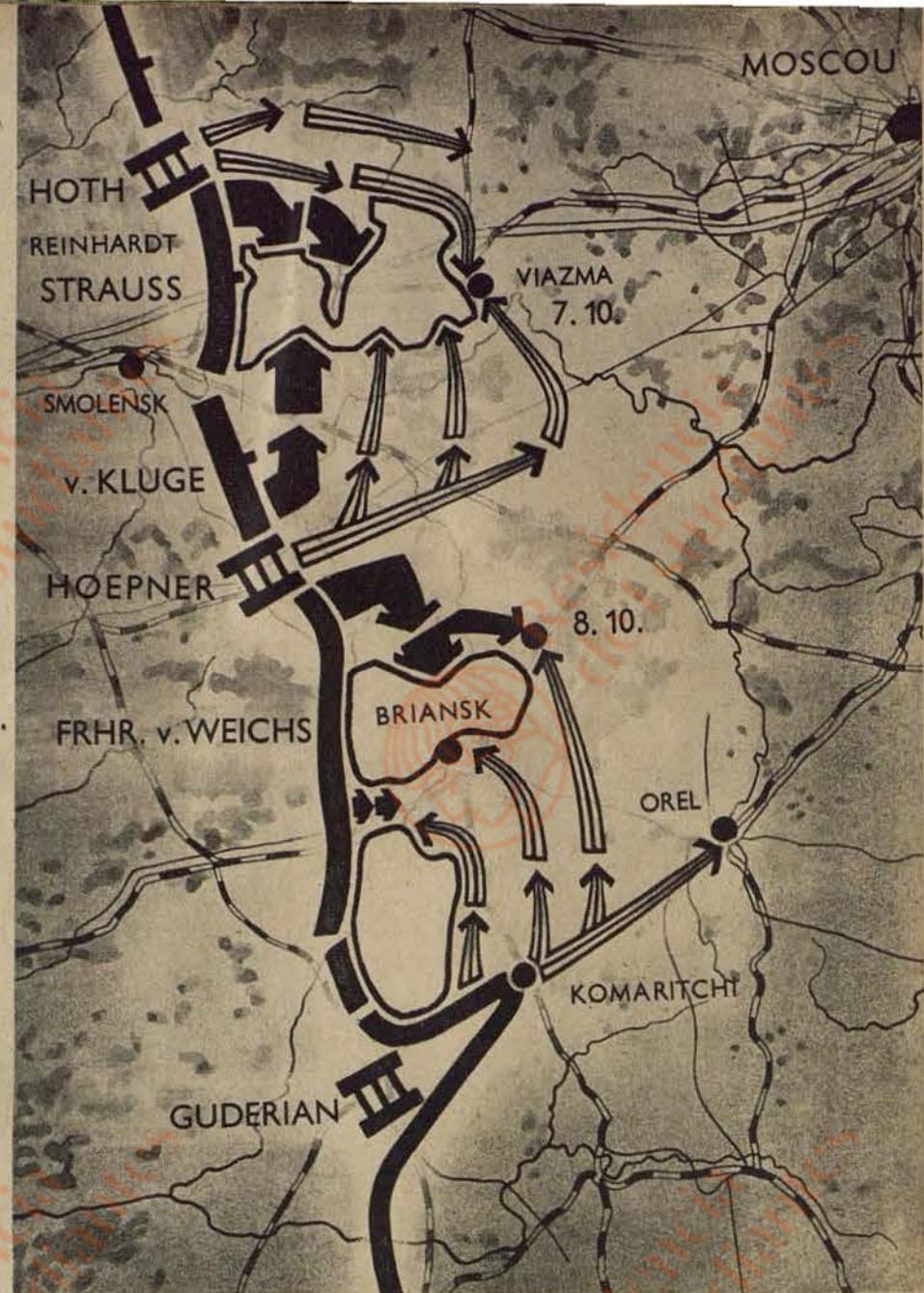
Une campagne — éclair

On s'est demandé : « Comment a-t-il été possible de mener cette guerre éclair avec une telle rapidité ? Comment un adversaire, disposant de moyens supérieurs en hommes et en matériel,

a-t-il pu être vaincu, sur une si vaste étendue, à l'encontre de toutes les règles stratégiques ? » Si l'on veut bien faire abstraction des nombreux combats, des nombreuses actions dont beaucoup mériteraient également le nom de batailles, et ne considérer que les grandes opérations d'encerclement et les batailles d'anéantissement, on verra que ces dernières sont causes de la défaite soviétique, des pertes inconcevables des troupes bolchevistes, du nombre impressionnant de prisonniers et de morts ennemis. Au cours de ces engagements, l'adversaire a sacrifié ses meilleures unités ; et il y a laissé la majeure partie de ses canons, de ses chars, de son armement, de son train. Chaque phase de cette campagne a différé des autres phases. Il n'y eut pas de formule générale.



V. LA BATAILLE DE LA MER D'AZOV. Après la bataille de Kiev, l'armée des divisions blindées du colonel-général von Kleist, appuyée par des unités italiennes, hongroises et slovaques, se rue en direction sud et sud-est, en partant de la tête de pont de Dniproprotsk. Dans la région de Saporoshje, les forces ennemis sont battues : les troupes allemandes, dépassant alors Pologi, attaquent vers Berdiansk. En même temps, les armées du général d'infanterie von Manstein et les armées roumaines du général Dumitresco attaquent en front la 9^e armée soviétique, entre le Dniéper et la mer d'Azov : cette 9^e armée est battue à Melitopol et au nord de cette localité. L'état-major est fait prisonnier et les débris des unités rouges fuient en désordre vers l'est, poursuivis par les divisions germano-roumaines. — Le 7 octobre, au nord de Berdiansk, une partie de nos divisions blindées opère sa jonction avec une unité motorisée de SS venant de Melitopol et longeant la côte en direction est. — De ce fait, les restes de la 9^e armée rouge battue et toute la 18^e armée se trouvent encerclés. Les divisions ainsi prises dans la nouvelle poche sont attaquées de tous côtés pendant trois jours : elles se rendent à leur tour ou sont anéanties. — Au cours de ces opérations, 107.000 prisonniers sont faits par les armées du maréchal von Rundstedt ; 212 chars et 672 canons sont capturés ou détruits. — Brisant les dernières lignes de défense du bassin du Donets, la bataille de la mer d'Azov ouvre ainsi l'accès de cette importante région industrielle. À la suite de durs combats locaux, l'ennemi doit encore abandonner, l'un près l'autre, tous ses points de résistance.



VI. LA DOUBLE BATAILLE DE BRJANSK ET VJASMA. En face des armées du maréchal von Bock, l'ennemi s'est retranché derrière des positions fortifiées. Voulant arrêter l'avance allemande qui menace Moscou, Timochenko a engagé ses meilleures troupes. Au moyen d'actions locales, les Soviots cherchent sans cesse à améliorer leurs positions. — C'est le 2 octobre que débute l'une des plus remarquables opérations stratégiques de l'histoire de la guerre. Au sud-est de Smolensk, une large rupture du front soviétique a séparé celui-ci en deux tronçons. Aussitôt, les divisions d'infanterie de l'armée Weichs contournent les positions sud ; les unités blindées de l'armée Hoepner et celles de l'armée Kluge attaquent simultanément avec leur aile droite au nord de Vjasma. — Au même moment, au nord de Smolensk, les divisions blindées des armées Hoth et Reinhardt parviennent à percer les lignes ennemis avec l'aide de l'armée Strauss. Une partie de nos troupes continue l'attaque en direction est, protégeant ainsi le flanc nord de la percée : la plus grande partie de l'armée, contourne au contraire les positions sud, et opère, le 7 octobre, sa jonction avec les unités blindées Hoepner et Hoth, aux environs de Vjasma. — À l'ouest de cette ville, plusieurs armées soviétiques sont encerclées. La pression allemande au sud, à l'ouest et à l'est se fait de plus en plus forte. Quiconque refuse de se rendre tombe immédiatement sous le feu de l'artillerie, de l'aviation, ou sous les grenades des troupes d'assaut. — Au sud de Brjansk, de fortes unités blindées de l'armée Guderian se trouvent, au début de l'offensive, près de Komaritchi. Le 3 octobre, elles s'assurent, par une action hardie, l'important noeud de communication d'Orel. Aussitôt, les divisions qui suivent se dirigent vers le nord ; elles obliqueront en partie vers l'ouest au cours de la bataille. Le 8 octobre, leur aile droite opérera sa jonction près de Shisdras avec des parties de l'armée Weichs, venant d'attaquer en direction nord-ouest. Plusieurs armées ennemis se trouveront ainsi enfermées dans deux cercles distincts dans le secteur de Brjansk et coupées en deux. Attaquées de tous côtés et continuellement bombardées par l'aviation, ces armées n'auront d'autre alternative que la capitulation ou la mort. — De leur côté, les escadrilles du maréchal Kesselring ne ménagent pas leurs efforts : les bombes pleuvent sur les troupes ennemis en déroute, les voies de communication sont détruites ; et les trains, sur lesquels l'ennemi comptait pour amener ses renforts, ne font plus qu'un amas de ferraille. L'armée de terre peut ainsi pousser son action et l'aviation soviétique, déjà affaiblie, enregistre de son côté de nouvelles défaites. — Sur un front large de 350 km et profond de 100, le maréchal Timochenko perd 67 divisions d'artillerie, 6 de cavalerie, 7 divisions blindées et 6 brigades de chars. Les Allemands font 663.000 prisonniers ; ils capturent ou détruisent 1.242 chars et 5.452 canons. — Les dernières armées soviétiques bien entraînées sont maintenant anéanties : le premier but de la grande offensive est atteint.

rale à respecter, de schéma-type à copier. Les états-majors, alliant le génie à la hardiesse, établissaient méthodiquement les plans et les ordres. Les commandants d'armées, de groupes d'armées et de flottes aériennes surent utiliser en maîtres les meilleurs combattants du monde.

Jamais encore on n'avait attaqué sur un front de cette envergure, et jamais on n'avait mis en œuvre de telles masses d'hommes, ni une telle quantité de matériel. Dix millions de soldats s'affrontaient !

L'Europe commença à comprendre ce dont il s'agissait. Dès le début de la campagne, la Finlande et la Roumanie se rangèrent aux côtés de l'Allemagne. L'Italie, la Hongrie, la Slovaquie, la Croatie suivirent bientôt l'exemple. En Norvège, au Danemark, en Hollande, en Belgique, en France, en Espagne, des légions de volontaires se constituaient.

Premiers succès dans les opérations

Les débuts de la plus vaste entreprise connue dans l'histoire militaire ont eu lieu à l'aube du 22 juin 1941, au moment où la lutte s'engageait de l'océan Arctique à la mer Noire.



VII. LA LIBÉRATION DES TERRITOIRES BALTIQUES. Venant de Prusse-Oriental, les armées du maréchal Ritter von Leeb attaquent sur un front d'à peu près 250 km. Le maréchal Vorochilov, qui préparait l'offensive soviétique contre l'Allemagne du Nord-Est, a concentré, dans les provinces baltes, d'énormes quantités d'hommes et de matériel. — Les escadrilles du général en chef Keller soutiennent l'armée de terre allemande. Notre aviation conquiert rapidement la maîtrise de l'air et porte des coups terribles à la marine soviétique, en mer Baltique et dans le golfe de Finlande. — Les 25 et 26 juin, l'armée blindée du colonel-général Hoepner écrase les divisions blindées des Soviets, au nord de Kovno; l'ennemi perd plusieurs divisions, plus de 200 chars et plus de 150 canons. Une attaque hardie, au delà de Dunabourg, assure à notre armée une nouvelle victoire de chars près d'Ostrowsk; le 5 juillet, l'ancienne frontière d'Estonie et de Lettonie, que longe la ligne Staline, est franchie. Les armées des généraux Busch et von Küchler continuent leur avance en effectuant des marches inouïes et, en combattant durement, arrivent sur la Duna au début de juillet et franchissent le fleuve sur un large front entre Dunabourg et Riga. — Soutenue par les divisions blindées Hoepner, l'armée Busch s'empare alors, au sud du lac Peipous, de fortes positions soviétiques : celles-ci sont défendues par les rouges avec acharnement. A travers des terrains boisés et marécageux, plus de 5.000 casemates sont prises d'assaut et plus de 80.000 mines sont détruites. — Au sud du lac Ilmen, en direction est, un autre groupe d'armées allemand attaque les 11ème, 27ème et 34ème armées soviétiques : il les anéantit après un combat de plusieurs semaines. La résistance acharnée de l'ennemi sur la Luga étant enfin brisée, l'attaque des fortifications de Leningrad peut commencer. — Le long de la côte nord, l'aile

gauche de l'armée Küchler attaque sur un large front et, le 7 août, ses avant-gardes arrivent à Wesenberg, sur le golfe de Finlande. De forts contingents de cette armée contournent le lac Peipous vers l'est ; ils opèrent leur jonction avec l'aile gauche de l'armée Busch et participent à l'encerclement de Leningrad. Dans la partie nord-ouest de l'ancienne Estonie, d'autres divisions procèdent aux opérations de nettoyage. A la suite de combats audacieux, les îles de Moon, Ösel et Dagö, dans la Baltique, sont conquises : c'est une lourde perte pour les Soviets, qui utilisaient ces îles comme bases aériennes. — Sous le commandement de l'amiral Carls, la marine allemande, appuyée par la marine finlandaise, participe de son côté à la conquête des îles de la Baltique en brisant dans le golfe de Finlande les attaques des vaisseaux de guerre soviétiques. Les mines allemandes causent de sérieux ravages dans la marine rouge : au cours de la retraite de Reval, 21 transports soviétiques (tonnage brut 50.000 tonnes), de nombreux destroyers, avisos et dragueurs de mines heurtent ces dernières et sombrent. — Le point culminant des opérations est atteint le 8 septembre : Schlusselbourg est pris et les Allemands sont sur la Néva pendant que les divisions finlandaises occupent l'isthme de Carelie. Coupée de toutes communications terrestres, la forteresse de Leningrad n'échappera pas à son destin. — Tandis qu'avait lieu, dans les secteurs du sud et du centre, les grandes batailles d'anéantissement, les armées du maréchal Ritter von Leeb réussissaient, en onze semaines, à repousser sur une profondeur de 700 km. un ennemi très supérieur en nombre. — La place forte de Leningrad se trouvait encerclée et les provinces baltes libérées du joug soviétique. Au cours des opérations, les Allemands avaient fait 400.000 prisonniers environ ; ils avaient détruit ou capturé 2.000 chars et 5.000 canons.

Les présages du succès apparurent dès le premier jour : frontières franchies sur un large front, organisations fortifiées enlevées, résistances brisées après des luttes acharnées.

L'aviation soviétique était anéantie : des milliers d'appareils étaient détruits, soit au cours de combats aériens, soit au sol ; les installations mêmes étaient gravement endommagées. Lorsque les premiers résultats furent connus, la stupéfaction du monde entier ne connut pas de bornes. On ne pouvait imaginer que les Allemands eussent atteint de tels objectifs, quand, le 29 juin, leur Grand Quartier Général fit savoir que

deux armées ennemis étaient cernées à l'est de Bialystok, et que des tanks et des divisions motorisées avaient atteint Minsk.

La première bataille d'anéantissement engagée au cours de la campagne — la double bataille de Bialystok et de Minsk — débutait. Elle visait à l'extermination du groupe d'armées du maréchal soviétique Timoschenko. (Croquis n° 1.)

Timoschenko battu pour la seconde fois
Elle durait encore lorsque des divisions motorisées allemandes, débordant les ailes de la formation de combat,

poursuivirent la marche en avant, en direction de l'est. Le 3 juillet, ces éléments avaient déjà atteint le Dniéper. Les forces soviétiques qu'on leur opposa furent soit anéanties, soit capturées, soit rejetées au-delà du fleuve. Sur l'autre rive du Dniéper, aux environs de Smolensk, le maréchal Timoschenko avait concentré de nouvelles armées, renforcées par des unités rescapées des combats précédents ; elles devaient arrêter l'offensive allemande le long de la « ligne Staline », espoir suprême et suprême pensée de Londres et de Moscou. On s'attendait à un renversement radical de la situa-

tion. La « ligne Staline » répondait aux conceptions de la guerre moderne ; construite derrière des fleuves, des rivières, des lacs et des marais, elle était formée d'innombrables casemates et de points d'appui organisés ; les accès en étaient défendus par des obstacles et des barrages de toutes sortes. On la considérait, à juste titre, comme une forteresse d'une remarquable résistance. Elle passait au milieu du front occidental, sur les rives est du Dniéper et de la Haute-Duna. Mohilev, Orcha, Vitebsk et Polotsk étaient des camps retranchés d'une valeur défensive de premier ordre.

Le 8 juillet, de nombreux éléments du groupe d'armées von Bock arrivaient devant la ligne Staline. A la suite de combats furieux, ils réussirent à établir des têtes de pont sur la Duna, des deux côtés de Polotsk ; le 11 juillet, ils s'emparaient de Vitebsk, défendu avec l'acharnement du désespoir. Après des préparatifs méthodiques, le Dniéper était franchi. De part et d'autre de Mohilev et au sud d'Orcha, les nids de résistance étaient emportés : les troupes de choc nettoyaient les abris, les fortifications. La ligne Staline était brisée. Sur un front de deux cent cinquante kilomètres, la bataille de Smolensk commençait. (Croquis n° II.)

Victoires nouvelles au sud

Dans le secteur sud du front oriental, le groupe d'armées von Rundstedt s'était trouvé aux prises avec des difficultés extrêmes. La lutte contre le bolchevisme avait groupé des contingents roumains, hongrois, slovaques, et les divisions germano-roumaines du maréchal Antonesco.

Les particularités du pays — au sud la mer Noire, au centre les marais du Pripet et la chaîne des Carpates — ne permettaient pas l'attaque de front dans la région de Lemberg contre les armées rouges du maréchal Boudienny. La conformation montagneuse de la contrée, principalement à la frontière nord de la Roumanie, à la frontière hongroise et dans le sud-est du Gouvernement Général de Pologne, compliquait la tâche. L'ennemi avait en outre organisé et fortifié le terrain aux cols et aux principaux points de passage.

Pendant que se déroulait une partie des opérations, les intempéries rendaient presque impraticables les chemins à l'accès déjà pénible. Et les armées bolchevistes, supérieures en nombre, avaient été, en vue de leur mouvement offensif, largement pourvues d'engins blindés et d'artillerie, même de gros calibre. Malgré ces conditions défavorables, les opérations dans le secteur débutèrent heureusement et furent couronnées de succès à la bataille d'Ouman. (Croquis n° III.)

Dans l'Ukraine occidentale, la résistance adverse s'effondrait. La poursuite de l'ennemi continua ; les troupes italiennes y prirent part. Le 14 août, la région de Kriew-Rog était occupée. C'était une contrée productrice de minéraux et d'importance vitale pour l'industrie d'armement de l'U.R.S.S. Quatre jours plus tard, les armées du Reich et de ses alliés avaient conquis toute la zone à l'ouest du Dniéper. Odessa, seule, restait aux mains des Bolchevistes.

Avant la plus grande des batailles d'anéantissement

L'Ukraine occidentale étant perdue pour les Soviets, leur commandement eut alors l'idée de reporter sur le Dniéper, au sud de la Desna, la résistance à la poussée allemande en direction du Donetz. Le Dniéper, large et profond, constituait une base de choix pour la défense. Le maréchal Boudienny concentra la majeure partie de ses troupes dans la grande boucle à l'est de Kiev. C'était là, en outre, une position idéale pour risquer une offensive vers le sud et le sud-ouest, dès que l'attaque allemande aurait été arrêtée et dès que les divisions du Reich auraient été massacrées sur la rive, devant les fortifications du Dniéper réputé infranchissable. Désespérément, avec ténacité, les Bolchevistes

défendaient encore quelques têtes de pont sur la rive ouest du fleuve, aux abords de Kherson, notamment à Dniepropetrovsk, à Tscherkassy et à Kiev. Toutes ces positions leur furent successivement arrachées, après des attaques audacieuses. Le 20 août, les formations militaires de la SS s'emparaient de Kherson, cité industrielle et port important à l'embouchure du Dniéper. Trois jours plus tard, c'était la prise de Tscherkassy. Le 25 août, après une lutte acharnée, les unités blindées du général von Kleist enlevaient la tête de pont que l'ennemi avait constituée à Dniepropetrovsk, et occupaient la ville. Dans les jours qui suivirent, des éléments de l'armée von Stülpnagel réussissaient à établir des têtes de pont près de Dniepropetrovsk et de Kremenschug, à les défendre contre les attaques des troupes rouges, supérieures en nombre, et même à fortifier leurs installations. Le 20 août, au nord de la Desna, la bataille de Gomel se terminait par une victoire allemande. L'armée von Reichenau avait obligé les divisions ennemis qui tenaient les secteurs au nord-ouest de Kiev, à battre en retraite le long du Dniéper, vers le nord-est. Ces unités ennemis furent anéanties à Gomel, avec les éléments bolcheviks défendant principalement le nord et le nord-est de la ville. Des troupes soviétiques, amenées de toute urgence par la voie des airs, renforçaient la défense. Elles furent exterminées ou faites prisonnières. L'ennemi perdit dix-sept divisions d'artillerie, cinq divisions de cavalerie, deux divisions de chars et d'autres divisions d'engins motorisés. Plus de quatre-vingt-quatre mille hommes furent pris. Huit cent quarante-huit canons, cent quarante-quatre tanks et deux trains blindés furent soit capturés, soit détruits.

Les divisions d'infanterie de l'armée du Baron von Weichs, les divisions de chars et les divisions motorisées de l'armée Guderian, poursuivirent l'exploitation de ces succès. Après la bataille, elles s'avancèrent immédiatement en direction de la haute et de la basse Desna. Elles engagèrent une lutte ardente et traversèrent la rivière.

Avec l'établissement de têtes de pont sur le Dniéper, au sud, et la traversée de la Desna, au nord, les conditions étaient réalisées pour mener à bien la bataille d'anéantissement de Kiev, la plus grande qu'ait connue l'Histoire. (Croquis n° IV.)

Le 2 octobre

La dernière bataille décisive de l'année s'engagea. Elle visait, avant l'entrée de l'hiver, à l'anéantissement des armées soviétiques encore en état de combattre et à l'occupation de centres d'importance primordiale pour l'économie soviétique.

Les armées von Rundstedt et von Bock se disposèrent à attaquer sur un large front. Dans le même temps, les escadres des flottes aériennes de Lohr et Kesselring s'apprêtaient à l'action. Aux premières heures du matin, après une courte mais violente préparation d'artillerie, l'infanterie et les pionniers montèrent à l'assaut, surprenant l'ennemi ; les unités blindées, les unités motorisées envahirent les positions ennemis et les brisèrent. Dans tous les secteurs, les objectifs à atteindre dans la journée étaient conquis ; parfois même, l'attaque fut menée bien au delà.

La grande offensive, soigneusement préparée, se déroulait selon le plan prévu. Elle allait frapper du même

coup les armées soviétiques du maréchal Boudienny, groupées au nord de la mer d'Azov pour protéger le bassin du Don, et celles du maréchal Timochenko, qui, concentrées à l'est de Smolensk, servaient de bouclier à la région industrielle de Moscou.

Les opérations menées avec audace amenaient au sud la destruction des 9e et 18 armées bolchevistes (croquis V) et au milieu du front, après une double et gigantesque bataille, l'extermination des huit armées du groupe Timochenko. (Croquis n° VI.)

Les combats héroïques des Finlandais

La nature de la contrée accidentée et coupée de lacs ne permit pas, sur le front de Finlande, les manœuvres d'encerclement capables d'entraîner la bataille d'anéantissement. Les circonstances étaient des plus dures pour le soldat. Le combattant montra encore plus de courage, de ténacité, de persévérance. Le terrain, désespérément défendu par les troupes soviétiques, leur fut arraché mètre par mètre. Au sud combattaient l'armée finnoise, en liaison avec les divisions alpines et l'infanterie allemande engagées au nord.

Entre le golfe de Finlande et le lac Ladoga, dans l'isthme de Carélie, les divisions finnoises attaquèrent en direction du sud-est. Le 30 août, elles s'emparèrent de Vilpuri. Elles délivrèrent, sur une profondeur de cent kilomètres, les provinces que les Soviets avaient volées à leur pays au cours de l'hiver 1939-1940. Elles poussèrent l'attaque au-delà de leur ancienne frontière et investirent, au nord, le camp retranché de Leningrad.

Entre le lac Ladoga et le lac Onéga, d'autres unités finnoises pénétrèrent jusqu'au Svir, à une profondeur de deux cent cinquante kilomètres en territoire soviétique, appuyant leur aile gauche aux rives ouest et nord du lac Onéga. Le 1er octobre, Petrozadovsk, capitale de la Carélie orientale, était occupée. Les Finnois avaient mis la main sur un important nœud ferroviaire de la ligne Moscou-Mourmansk.

Bien des victoires remportées au cours de la campagne revenaient aux troupes finnoises, sous le haut commandement du maréchal Mannerheim. Secouées par leur aviation, en liaison avec la Luftwaffe, elles détruisirent d'innombrables divisions soviétiques et immobilisèrent, par leurs attaques audacieuses, des forces ennemis considérables, forces qui firent défaut aux Bolchevistes en d'autres lieux.

Les armées finnoises capturèrent plus de cinquante mille hommes, plus de mille canons, cent vingt chars, sans compter des quantités élevées d'autre matériel de guerre. Les pertes sanglantes infligées à l'ennemi étaient particulièrement lourdes dans ce secteur ; elles furent parfois supérieures au triple et même au quadruple du nombre des prisonniers.

Le voile se déchire

L'U.R.S.S. avait été entourée d'un mur infranchissable que les soldats allemands et leurs alliés ont démolie. Le tableau qui se présente maintenant dépasse en horreur et en atrocité tout ce que l'imagination humaine aurait pu concevoir.

Dans des villes sans gaieté, dans des villages sans joie, vit une multitude d'êtres atones, ahuris, incapables de réagir contre une dictature impitoyable. Il est impossible à cette popu-

lation miserable de faire une comparaison, d'imaginer la vie en dehors de l'U.R.S.S. Les générations qui vécurent en d'autres temps ont disparu ; elles ont été anéanties, corps et âmes brisés. Les jeunes ne connaissent rien d'autre que le bolchevisme, lequel, chaque année, les berçait de l'illusion d'un meilleur avenir.

Tout ce qui aurait été nécessaire au peuple pour vivre était sacrifié à l'édition du plus formidable appareil militaire de tous les temps, instrument devant permettre de propager, en premier lieu dans toute l'Europe, la révolution internationale. A côté de misérables cabanes, d'immeubles délabrés, on vit surgir d'immenses usines d'armement, s'édifier des docks, se construire des aérodromes, des casernes, des camps d'instruction pour les soldats. Depuis des années, on avait persuadé le « camarade » du sort qui l'attendait s'il se laissait faire prisonnier ; il serait cruellement torturé, mis à mort ; ses amis, ses parents seraient, en outre, exécutés par le Guépou. On comprend mieux maintenant pourquoi tous ces soldats rouges, sourdement irrités, luttaient perfidement, avec le courage né du suprême désespoir. Ce n'est pas la vaillance qui les guidait, mais l'instinct de conservation, l'espérance de sauver leur vie, à n'importe quel prix. Pauvres hères, d'une indigence culturelle inimaginable, sans une trace d'éducation, ils avaient été élevés à mépriser et à haïr les autres hommes.

Les dés sont jetés

La double victoire de Brjansk et de Viazma a décidé de la campagne contre l'U.R.S.S. L'Etat bolcheviste, sphinx menaçant posté aux portes de l'Europe, a été dompté. Impuissant, ses armées anéanties, il est contraint à la défensive. Il n'existe plus d'armées soviétiques capables d'envahir le continent ; il n'existe plus de lourds bombardiers rouges capables de détruire les cités et les villages paisibles. Les centres producteurs de matières premières et les principales usines d'armement de l'U.R.S.S. qui ne se trouvent encore ni aux mains des Allemands, ni à portée des bombardiers ou de l'artillerie lourde sont donc appelés à tomber au pouvoir des forces militaires du Reich dans les mois à venir.

Actuellement déjà les Soviets ne disposent plus des territoires indispensables à l'économie de guerre, pour compenser, même d'une manière relative, leurs pertes énormes en avions, en tanks, en artillerie et autre matériel militaire. Le seul fait que plus de deux cent quarante divisions ennemis ont été capturées démontre les difficultés que l'U.R.S.S. éprouvera à recruter une nouvelle armée, capable de combattre. Le nombre des morts doit s'avérer également très élevé. Ces prisonniers et ces morts étaient les soldats les mieux instruits de l'armée rouge. Pendant des années, ils avaient été dressés et entraînés à la guerre actuelle. Le commandement bolcheviste jettera dans la bataille des enfants, des vieillards, des hommes inexpérimentés et insuffisamment préparés à la guerre ; mais pour les gens de Moscou, qu'est-ce que la vie d'un homme ?

La campagne n'est pas encore terminée ; cependant, malgré toutes les luttes, tous les combats à venir, le sort de l'U.R.S.S. est décidé. Le monstre bolcheviste est abattu. Sur le continent, le dernier allié de l'Angleterre a déjà cessé d'exister.

Harald Weberstedt, Capitaine dans le Haut Commandement de l'Armée allemande



Devant Marioupol, les réservoirs de pétrol flambent. Un voile de nuages épais s'étend sur le pays. Un char soviétique en fuite tente d'échapper à ses poursuivants. Il va disparaître dans les tourbillons de fumée

Fuite vers le feu

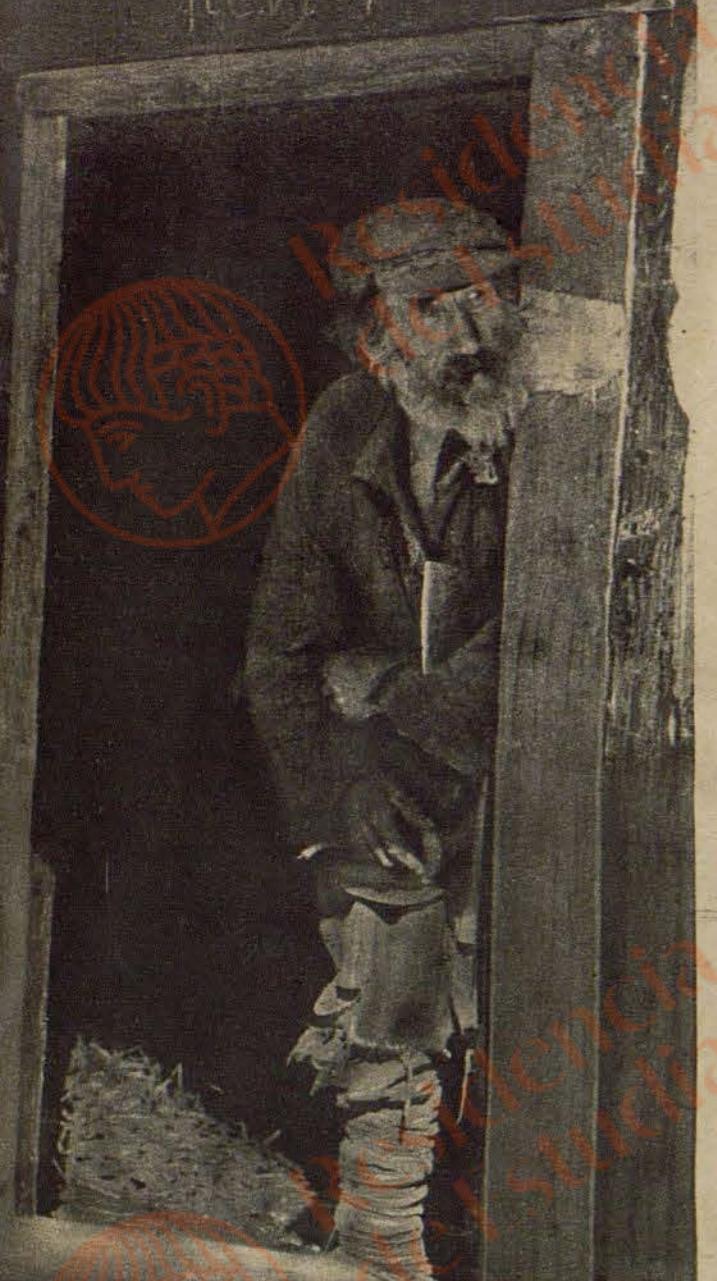
Clichés
du correspondant de guerre SS Roth

Son dessein semble vouloir se réaliser heureusement. Le char a échappé à la mer de flammes; et il traverse des mares de pétrole qui n'ont pas encore pris feu. Mais, soudain, l'incendie se propage et le tank fuyard flambe à son tour. La voie qu'il croit celle du salut l'a conduit à la mort



Un village au hasard de la route...

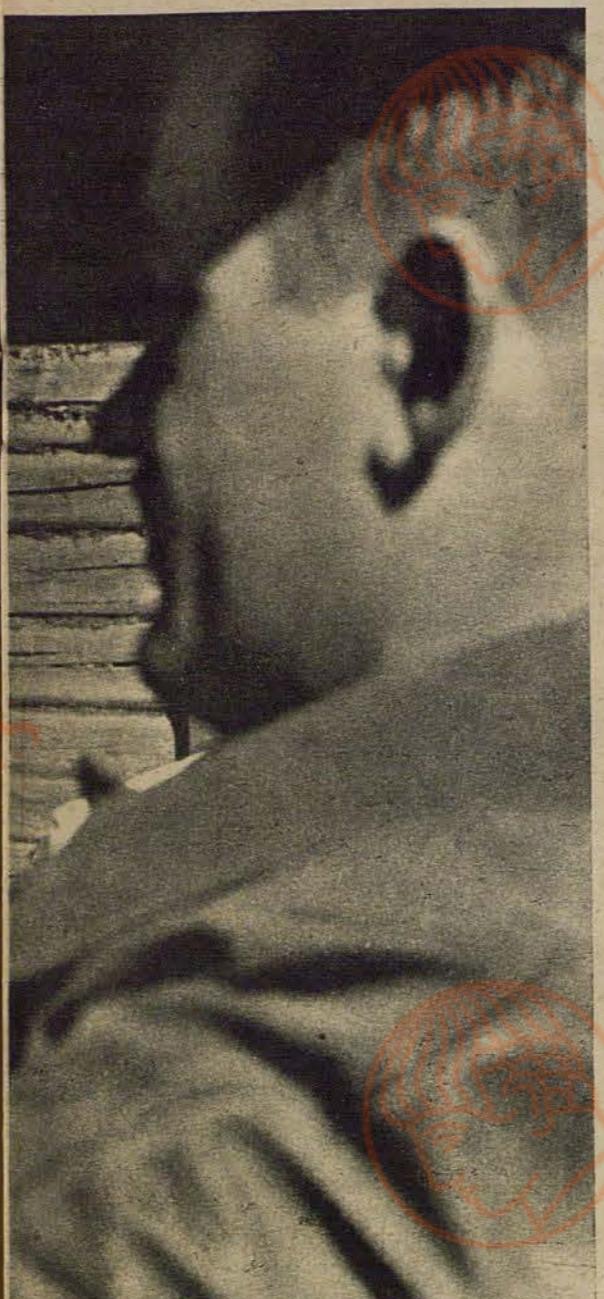
Notre reporter-photographe s'est arrêté quelques instants dans un petit village, entre Smolensk et Briansk



UN VIEUX PAYSAN RUSSE, accoté contre le chambranle de la porte, dans une ferme laissée à l'abandon, fixe curieusement la route du village. Qu'est-ce qui captive son attention ?



A QUELQUES MAISONS DE LA, un homme de la compagnie de propagande cloue sur une porte de grange une affiche illustrée. Encore quelques coups de marteau, puis il s'en ira un peu plus loin continuer sa besogne.



Clichés du correspondant de guerre Pavel PK

L'HOMME DE LA COMPAGNIE DE PROPAGANDE est à peine parti que les villageois sortent de leur demeure et s'assemblent devant l'affiche. C'est un grand document représentant des scènes récentes de la lutte antibolcheviste. Le vieux paysan est arrivé un des premiers. Méditatif, il contemple les photos des lourdes machines de guerre allemandes, et le défilé ininterrompu des prisonniers. Ce qu'on lit, ce qu'on voit, est si nouveau, si intruisemblable, que l'interprète, surenu par hasard, est assailli de questions

CHACUN RACONTE SES SOUCIS, SA MISERE. Au cours des journées qui précéderont l'occupation allemande, les paysans eurent à subir de dures épreuves. Les fuyards bolcheviks détruisaient les récoltes et obligaient l'époux, le père de famille, à les suivre sur-le-champ. Aider et conseiller sont choses bien difficiles. Mais malgré tout, ces gens espèrent que les mauvais jours sont passés



LES AVIS A LA POPULATION SONT REDIGÉS EN ALLEMAND ET EN RUSSE. Les illustrations montrent ce qu'est la vie dans cette Allemagne lointaine et inconnue : le paysan au labour, l'ouvrier à la tâche. Les affiches invitent la population à conserver le calme, à respecter l'ordre et à reprendre le travail. Une foule de notions nouvelles surprennent les villageois. Les unes après les autres, les photographies, les lignes imprimées sont attentivement étudiées, et les vieux essayent de faire entendre aux jeunes ce qui échappe au jugement de ces derniers.



LES HABITANTS DU VILLAGE se groupent autour de la voiture du reporter. La timidité des premiers jours s'est depuis longtemps dissipée. Un paysan présente, en riant, un bout de papier. C'est un sauf-conduit qui lui a permis de passer chez les Allemands. Le bonhomme est maintenant tout heureux : il est libre et peut travailler sa terre.



... et la résistance fut brisée



LES LIGNES SUCCESSIVES DE BARRAGES ANTICHIARS, organisées par les Bolchevistes postés dans l'île Oesel, ne firent pas gagner aux troupes soviétiques tout le temps qu'elles en attendaient. Avec une précision remarquable les Stukas brisèrent les obstacles. Peu de temps après, comme le prouvent les traces de chenilles, les tanks allemands franchissaient les barrages

Clichés des correspondants de guerre Marten et Schubert

BIENTOT LA TERRE N'EN MONTRERA PLUS QUE LES CICATRICES. Dans un champ, devant Odessa, les Bolchevistes avaient organisé le terrain. Les positions qu'ils avaient fortifiées devaient arrêter les troupes allemandes et roumaines dans leur attaque sur le port. Mais un audacieux mouvement tournant de la première vague de chars neutralisa le système de tranchées





Rien ne les détourne de leur route

Clichés des correspondants de guerre Jütte et Bayer

LE SORT D'UN AVION DE CHASSE SOVIETIQUE qui voulait attaquer un Me 109 allemand. Sous une grêle de projectiles, l'appareil allemand l'a précipité sur le sol. Au téléobjectif notre reporter-photographe a saisi l'instant de la chute

LES OBUS DE LA D.C.A. ENNEMIE, explosant au-dessus de la mer, parsèment le ciel de flocons de nuages. Mais sans s'écartez de sa route, l'avion de combat allemand se dirige vers l'objectif auquel est destiné son chargement de bombes



La première messe après deux ans de domination soviétique

A Płycza, près de Dubno, dans la zone occupée par les Bolchevistes après la guerre contre la Pologne, la population a pu de nouveau entendre la messe après la libération de son pays par les troupes allemandes

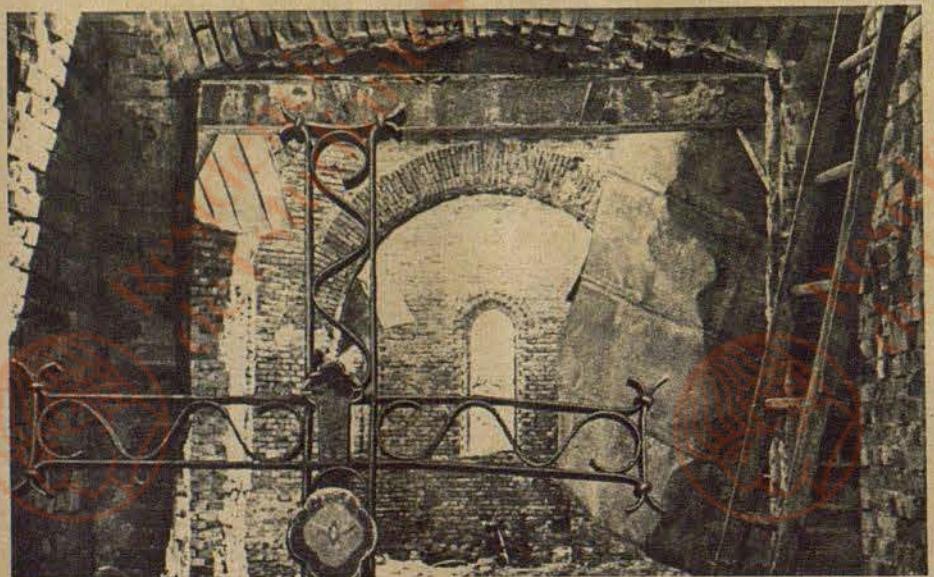
Clichés du correspondant de guerre Wagner PK



Tous sont venus pour faire bénir comme autrefois les fruits des champs. Le bolchévisme, qui leur a tout pris, n'a pu leur ravir la foi. Maintenant est venue l'heure qu'ils attendaient avec confiance, l'heure de remercier Dieu qui les a délivrés de la domination des Soviets



L'un des rares prêtres qui ont pu échapper aux bourreaux soviétiques récite les prières devant une image sainte. C'est une simple reproduction à l'huile, que l'on a vite fait venir de Varsovie. Les ornements sacerdotaux sont ceux que l'on avait cachés lorsque sont arrivées les troupes soviétiques. L'église elle-même a beaucoup souffert durant les derniers combats, mais les fidèles ne voient pas son dénuement



De ce qui fut une église ne restent plus que les murs entièrement nus. Le toit manque, la pluie et le vent pénètrent par les fenêtres brisées.

Telle fut la première cérémonie religieuse. Beaucoup sont venus avec de simples pots chercher un peu d'eau bénite. Tous savent que l'église ne tardera pas à être reconstruite, plus belle que jamais





Pont construit par le génie allemand. Les premières compagnies traversent le fleuve et avancent en pays soviétique

Baptême du feu!

Pour la première fois, un jeune sous-lieutenant mène sa section à l'attaque. Il va recevoir le « baptême du feu ». Tout son esprit est tendu vers cette pensée ; mais cela ne le trouble pas. Il a songé à prendre un appareil photographique pour fixer les péripéties de cette mémorable circonstance dont « Signal » présente le reportage

Nous sommes là depuis 7 heures. Au loin le canon gronde sans arrêt. Le génie nous a précédés, et nous attendons que les sapeurs aient achevé le pont de secours qu'ils lancent sur le fleuve, quelque part dans l'est. Enfin, ça y est ! Devant nous, les deux compagnies qui doivent mener l'attaque se mettent en marche. Nous suivons à bonne distance. Nous arrivons au pont dont la teinte claire se détache sur le fond vert des prés. Les pionniers diligents posent le parapet. Nous longeons les prairies qui bordent le fleuve, et l'inspiration vient me visiter. Je note l'air — il vaut un peu mieux que le précédent.

C'est pour la nouvelle chanson de marche de la compagnie.

Mais une autre chanson vient troubler la mélodie. Une rafale de mitrailleuse claque à nos oreilles. C'est la guerre !...

Le baptême du feu !
Nous avons parcouru quelques centaines de mètres. L'ennemi déclenche ses premiers tirs. Ma section s'abrite en attendant l'ordre d'attaquer



Point à atteindre : les cabanes en lisière du bois. Les compagnies, en ligne déployée, partent à l'attaque





Le tir de barrage soviétique. Par un hasard heureux le photographe a réussi à fixer sur la pellicule un obus explosant en l'air, après avoir rebondi (tache jaune).

— Couchez-vous !

Nous nous aplatissons dans l'herbe. J'observe les compagnies de tête et j'examine le terrain. Les prés conduisent en pente douce à un petit bois. Devant le bois, ça et là, quelques misérables bicoques. Je reçois l'ordre du commandant de compagnie : «En tirailleurs ! Objectif à atteindre : les cabanes en lisière du bois.»

Mes hommes se déplient. Les autres sections progressent rapidement. Le spectacle est impressionnant. Le feu des mitrailleuses ennemis se fait plus intense. Un hurlement formidable, un fracas terrifiant. La terre éventrée jaillit de tous côtés ; les éclats d'obus sifflent

aux oreilles : le barrage d'artillerie soviétique vient de se déclencher.

Nous franchissons la zone meurtrière, calmes et en ordre, comme à l'exercice. Etrange sensation. J'avais souvent songé à ce «baptême du feu» et aux impressions que j'éprouverais. Maintenant que l'instant est venu, j'en ai à peine conscience. Les événements me dominent. Les nerfs tendus, je n'ai pas le loisir de réfléchir.

Nous voici devant le «village». Dans la grisaille des toits de chaume, des casques soviétiques en mouvement.

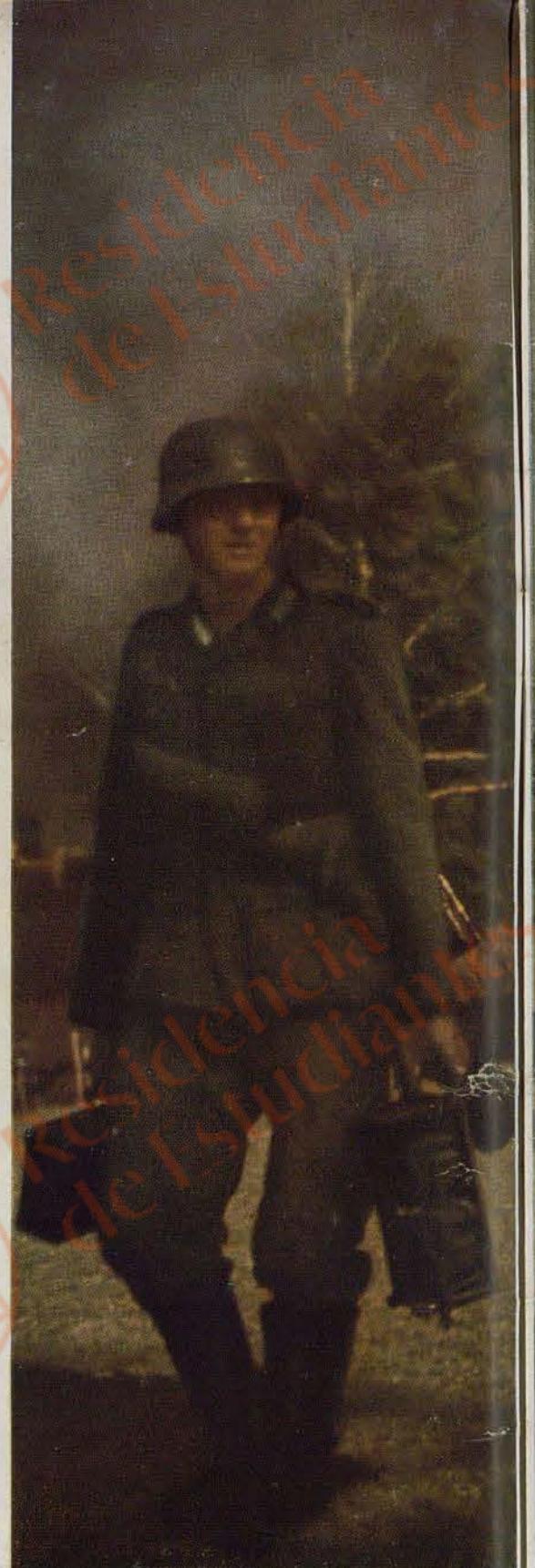
— Mettez le feu à la cabane de droite !

La mitrailleuse lâche une rafale de bal-

les incendiaires. Cela a suffi. Les flammes jaillissent du toit. Le tir ennemi s'arrête.

— Les voilà qui s'enfuient ! me crie le tireur rayonnant de joie. Je vois en effet des silhouettes d'un vert bizarre se précipiter vers le bois. Nous nous élancons à leur poursuite ; nous arrivons au sommet de la butte. La section se regroupe. Nous fouillons le bois, nous cherchons derrière les arbres et les cabanes. Notre attention est attirée par un vrombissement particulier. Une escadrille d'avions soviétiques paraît au-dessus du bois. Nous cherchent-ils ? Non ; ils disparaissent à l'ouest.

Le commandant de compagnie envoie une grosse patrouille battre le bois.



L'incendie vient à bout d'un nid de résistance. Comme position de tir, les soldats soviétiques choisissent de préférence les cabanes des paysans. Quelques balles incendiaires les délogent bien vite



A travers le rideau de fumée, des cabanes en feu. Un sous-officier observe le vol d'une escadrille d'avions soviétiques. Un soldat (à gauche) se met à l'abri

Nous avons cerné toutes les bicoques. Sur un toit quelque chose a remué. Nous n'avons pas le temps de fouiller ; deux grenades par la fenêtre. Après la détonation une fumée épaisse se dégage de l'intérieur. Encore une cabane d'où on ne tirera plus ! Les éclaireurs reviennent. Ils ont repéré un mortier d'infanterie et fait quelques prisonniers. La forêt encerclée a été «balayée» avant la tombée de la nuit. Le lendemain nous l'avons laissée bien loin ; elle était déjà à l'arrière du front, du front sans cesse en marche vers l'est.

Le combat a pris fin. Le second échelon de la compagnie organise la défense du terrain conquis. Encore une photo, en souvenir...
Clichés du lieutenant Brendel



Sous-officier en tête, une patrouille traverse le village. Une mitrailleuse (à droite) assure la protection.





Les ordres militaires de la Grande-Allemagne.

Le premier des ordres militaires allemands, l'ordre traditionnel, c'est la Croix de Fer. Elle récompense le courage, ainsi que les actions spéciales dans la conduite des troupes. La plus haute distinction de cet ordre, attribuée pour des actions individuelles et uniques, maintes fois répétées, et d'une vaillance remarquable et personnelle devant l'ennemi, est la Croix de Chevalier de la Croix de Fer, avec feuilles de chêne, sabres et brillants (ci-dessus, au milieu). Le mérite exceptionnel dans l'armée, et d'un effet décisif pour la conduite de la guerre, est récompensé par la Croix de Chevalier de l'Ordre du Mérite Militaire, avec sabres. (ci-dessous, au milieu). Sans les sabres, cette décoration est réservée au mérite éminent et d'un effet décisif dans l'exécution des missions militaires. La Croix du Mérite Militaire de première classe, avec sabres (au milieu), récompense ou des

mérites spéciaux prouvés sous le feu de l'ennemi et décisifs pour la conduite de la guerre, ou des mérites spéciaux dans le commandement. Sans les sabres, elle indique des mérites exceptionnels, d'un effet considérable dans l'exécution de missions militaires. La Croix du Mérite Militaire de deuxième classe (ci-dessous, à droite), est attribuée, avec sabres, pour le mérite dans l'exécution de missions militaires. La Médaille du Mérite Militaire (ci-dessous, à gauche) récompense la conduite méritoire dans l'exécution de missions militaires correspondant à un travail de six mois. La Croix Allemande, nouvel ordre récemment créé par le Führer, Chef suprême des armées, est un ordre militaire. En or (ci-dessus, à droite), elle récompense des actes d'une bravoure exceptionnelle et répétée, ou des mérites supérieurs et fréquents dans le commandement des troupes; en argent, (ci-dessus à gauche), elle récompense des mérites répétés et extraordinaires dans le commandement militaire.

Cliché Deutscher Verlag



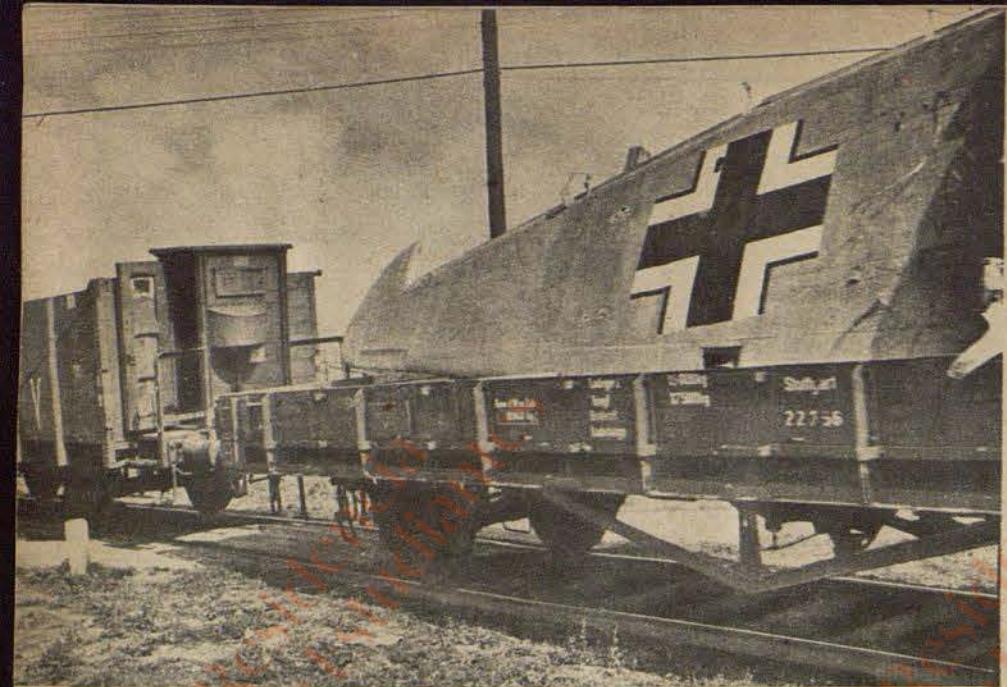
Sur la plaine infinie qui s'ouvre à la frontière sud-est du Gouvernement Général de Pologne, nous roulons à 90 à l'heure. Les routes ont déjà été réparées par les pionniers allemands. El-

les sont en parfait état d'entretien. Après avoir franchi le Styr à Luck, nous nous engageons dans un désert immense, dans un pays inconnu. Quelles surprises nous attendent?

Vers le front

A la frontière du Gouvernement Général de Pologne commence, en direction du front est, le voyage où nous accompagnerons notre correspondant de guerre Artur Grimm. La route est longue qui mène des paisibles régions fron-

tières aux premières lignes. Pour avancer sur cette voie glorieuse, les soldats allemands ont dû, pendant des semaines, livrer des combats acharnés. Notre randonnée ne durera que trois jours; mais elle nous révèlera bien des scènes étranges



1. Sans arrêt nous avons roulé sur la piste déserte. Soudain, halte ! Traversant la route, tout un train de matériel d'aviation défile devant nous. Dans la région on a déjà posé la voie ferrée allemande. Les convois de ravitaillement sillonnent nuit et jour, en direction du front, la route et le rail



2. Avant Klevan, un groupe de jeunes Ukrainiens nous croise. Ce sont des volontaires qui assurent la police du pays. Nous les regardons s'éloigner, sveltes, droits, symboles de la nouvelle vie qui commence



3. Jutomir ! La voiture cahote, traverse la place du marché et s'arrête devant « l'arbre de Noël », où des dispositifs de signalisation indiquent les routes à suivre



4. C'est jour de marché. La vie d'autrefois a repris. En direction de Kier, à la sortie sud de la ville, nous dépassons d'innombrables carrioles de paysans



5. Kier ! Nous y voilà tout de même. Les larges rues sont inondées de soleil. Partout on répare les désastres de la guerre



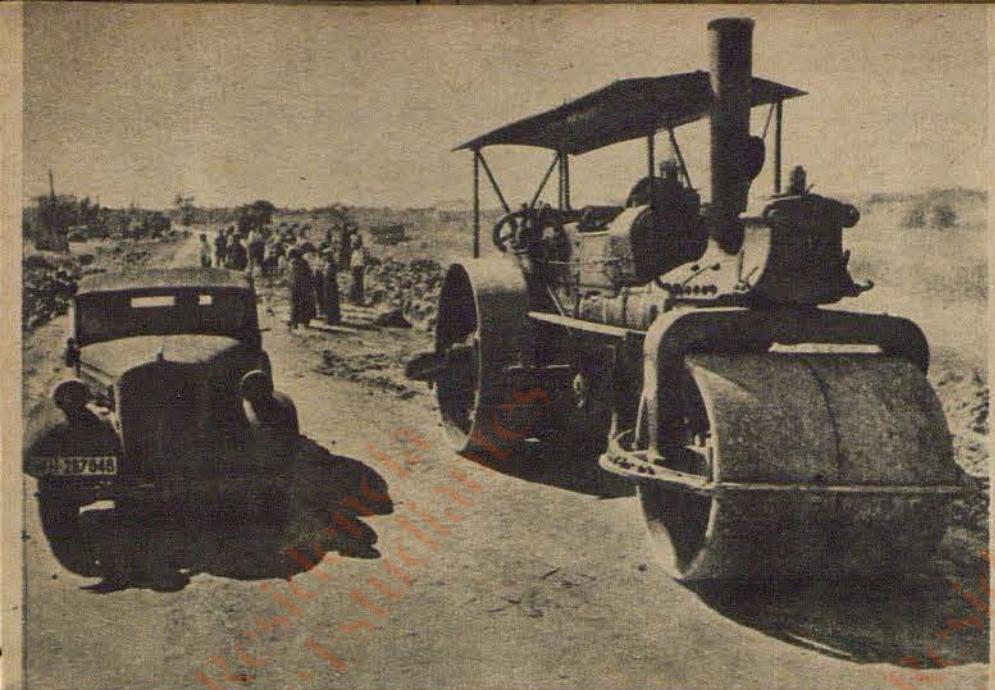
6. Voilà un cinéma pour les soldats allemands. Il est près de cinq heures. La représentation va bientôt commencer. Derrière le front, pour les combattants, à qui les distractions sont indispensables, on a installé rapidement cinéma et théâtre



7. Nous aurions certes oublié que c'était dimanche, si les cloches du village ne nous l'avaient rappelé. Femmes et enfants se dirigent vers l'église. C'est une scène du temps de paix



8. Sur le Dniéper, à côté d'un pont de chemin de fer détruit, on a établi un pont de bateaux. Il est, pour l'instant, interdit d'y circuler : une voiture le franchit à vive allure. Nous reconnaissions le fanion du général qui commande la région



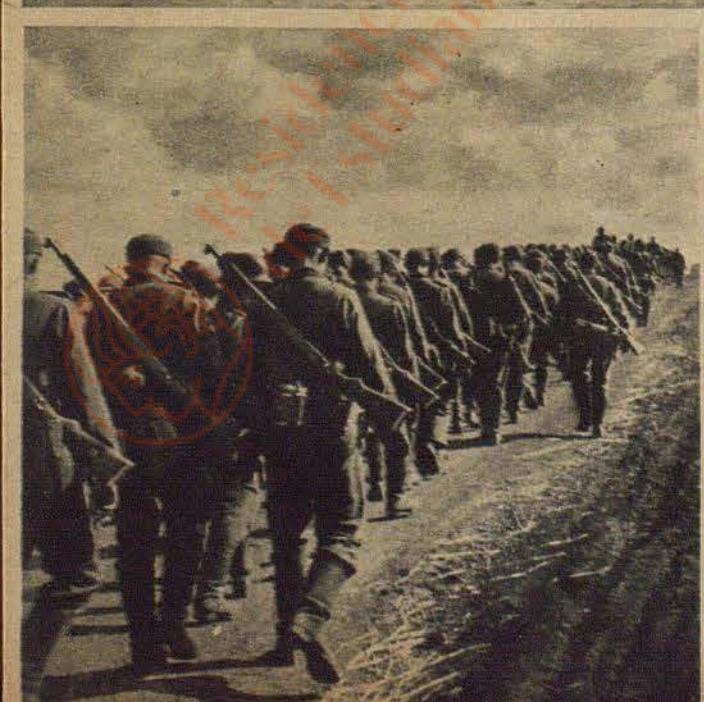
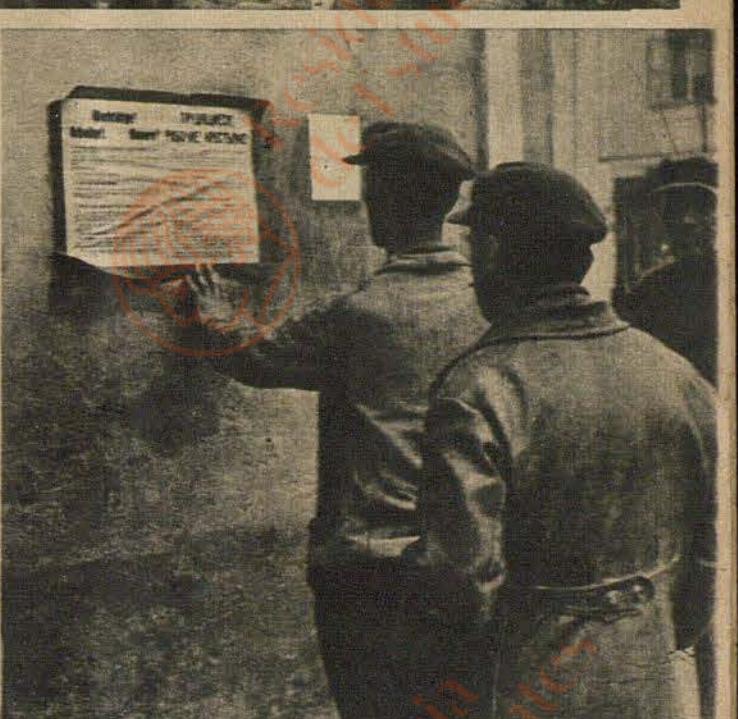
3. Nous sommes obligés de ralentir. La chaussée n'est libre que d'un seul côté. Des ouvriers ukrainiens réparent, sur des kilomètres, les mauvaises routes soviétiques



7. Nous nous arrêtons dans un petit village pour dormir. Le monotone voyage en plaine durant des heures est harassant. Avant notre départ, au matin, les curieux sont déjà en cercle autour de notre voiture



11. Un peu plus loin, on publie le journal «Ost Front», destiné aux soldats des premières lignes. Nous passons la nuit à Kiev



15. L'après-midi, nous croisons des colonnes allemandes en marche. Les fantassins, nos camarades, ont déjà parcouru 42 kilomètres depuis le matin : mais cela ne les empêche pas de continuer gaiement la route



16. Pendant plusieurs kilomètres, nous rencontrons des convois de prisonniers se rendant à l'arrière. Ils viennent de Priluki. Nous nous demandons quand nous allons en voir la fin



17. Enfin, une surprise agréable! Dans une petite localité, la boulangerie roulante de la division est au travail. On vient de nous passer un pain tout chaud, sortant du four



18. En avant!... En avant!... Soir et matin, sous le soleil, sous la pluie, partout, nous dépassons des colonnes d'infanterie qui vont, en dépit des mauvaises routes. Chaque fois, à notre intention, les soldats ont aux lèvres une plaisanterie joyeuse



19. Nous approchons du front. Le long de la route, sur un aérodrome, un ME 109 fait le plein d'essence. On entend la voix sourde du canon



20. Il n'y a pas très longtemps, un combat acharné s'est déroulé ici. L'artillerie bolcheviste a mis le feu aux fermes. Les habitants, ayant à grand peine sauvé leur vie, engagent avec des moyens primitifs la lutte contre l'incendie. On distingue nettement les coups de départ de l'artillerie. Encore quelques kilomètres...



21. ... et nous sommes au front. Le barrage ennemi interdit la route. De la vallée montent flammes et fumée. Nous devons quitter la voiture. Notre voyage a duré trois jours et la randonnée est maintenant terminée. Nous marchons jusqu'à un petit bois et nous nous présentons à l'état-major. Nous voici à destination

« L'histoire ne se répète pas »

Un parallèle difficile à établir: Le sort de Napoléon n'attend pas Adolf Hitler

NAPOLÉON, a-t-on dit, fut vaincu par l'immensité du pays et par l'hiver. C'est une conception qu'on a érigée en dogme; mais elle manque de précision. En premier lieu, un grand espace ne constitue pas un péril; ce serait peut-être un avantage, comme nous le démontrerons. L'étendue d'une contrée est dangereuse pour le seul stratège qui ne sait pas y adapter ses plans ou qui ne possède pas assez de moyens pour la vaincre. Le cas de Napoléon, dont l'échec fut provoqué par une difficulté de ravitaillement, nous en fournit l'exemple.

Le sort de l'Empereur fut d'autant plus lamentable qu'il avait en main tous les moyens pour préparer sa campagne. Lors des opérations de Pologne, en 1807, il avait éprouvé tous les aléas de l'approvisionnement d'une grande armée, dans un pays insuffisamment exploité. Quand il établit son plan de campagne, en 1812, il installa donc deux grandes bases de ravitaillement: l'une sur la Vistule, l'autre sur le Niémen; mais la Grande Armée fut défaite, parce que, de ces centres, les munitions ne parvenaient pas aux troupes. Napoléon avait dit du reste: « Mes plans aboutiront à la réunion de quatre cents mille hommes sur un seul point, dans un pays dont on n'a rien à attendre. Il faudra tout emporter avec soi. »

L'Empereur savait parfaitement où il allait quand, avant de les engager, il ordonna aux troupes d'emporter avec elles vingt-quatre jours de vivres de réserve. Les hommes devaient bientôt supporter les conséquences d'un fait que leur chef avait considéré comme négligeable.

Quand le cheval rêve d'avoine ...

Afin de faciliter les opérations de ravitaillement, Napoléon avait fait construire de vastes fourgons; mais ces voitures étaient surchargées à un tel point qu'il devint impossible d'y mettre l'avoine destinée aux chevaux. Ceci, dit-on, décida Napoléon à fixer les opérations au mois de juin, époque où l'on devait trouver dans les champs du foin frais en quantité suffisante. Mais, ce qu'on n'avait pas prévu, c'est que les chevaux ne supporteraient pas le fourrage vert. Et ce fut la catastrophe. Les animaux succombèrent aux coliques. La marche rapide des troupes fut entravée. On ne pouvait pas demander au troupeau de loger dans son havresac plus de quatre jours de vivres; les vingt autres rations étaient transportées par le train des équipages.

Quand les chevaux commencèrent à crever, les soldats se tinrent naturellement à proximité des voitures. Ils avaient même une fâcheuse tendance à disparaître dans la traversée des localités, ce qui obligea les chefs à les tenir en vue, car la moindre liberté se traduisait par le pillage et la désertion. Après la perte des chevaux, les lourds fourgons de ravitaillement devinrent inutilisables. On les remplaça donc par des charrettes légères, du modèle utilisé dans les pays qu'on traversait; mais, en conséquence, tous les plans d'opérations s'en trouvèrent modifiés. Aucune unité ne parvint à faire plus de vingt-quatre kilomètres par jour.

Depuis le 22 Juin 1941, les adversaires de l'Allemagne ont trouvé, pour leurs soirs d'oisiveté, un excellent sujet de conversation: ils établissent un parallèle entre Adolf Hitler et Napoléon. L'un, disent-ils, finira comme l'autre a fini. Le premier terme de leur comparaison est une date: Napoléon, selon eux, a pénétré en Russie le 22 juin pour échouer lamentablement quelques mois plus tard. Voilà déjà une première erreur. L'invasion de la Russie par les armées impériales a commencé le 24 juin 1812. Supposons — et ceci fera la joie de tous les diseurs de bonne aventure — qu'il y ait corrélation entre la date discutée et celle où l'armée allemande a pris en mains le glaive justicier pour châtier Moscou. Ce sera le seul point commun pour justifier le parallèle. Car les deux campagnes diffèrent totalement, ne serait-ce que par la façon dont elles ont été concues et préparées; mais nos beaux parleurs de salon ne connaissent sans doute pas les raisons qui ont motivé, en 1812, l'échec de Napoléon. Pour leur venir en aide, « Signal » exposera objectivement la question. Ainsi le lecteur pourra juger impartiallement à leur valeur les mots que Winston Churchill prononça à l'époque où les armées allemandes entrèrent en lutte contre l'U.R.S.S., et qui sont à la base des comparaisons à la mode: « Napoléon disparut; ce seul fait me donne confiance... »

Pendant les quatre jours où la troupe consomma les vivres qu'elle portait, on put entreprendre des marches forcées qui menèrent la Grande Armée à Vilna. Là, on établit le bivouac jusqu'au 9 juillet. Quelques unités furent même obligées d'y attendre les voitures de ravitaillement, qui n'arrivèrent qu'à la fin juillet.

...et quand l'armée ne veut pas se battre

Au début d'août 1812, à la suite d'épidémies et de nombreuses défections, les effectifs avaient diminué de 150.000 hommes. Napoléon poussa en avant sur Witebsk et de là sur Smolensk. Quand de Smolensk il se dirigea sur Moscou, il ne disposait plus que de 150.000 hommes, mais cette armée ne voulait pas combattre; et ce fut la seconde cause de l'échec de Napoléon.

Avant de se mettre en campagne, Napoléon avait réuni ses généraux à Dantzig. Il était agité de sombres pressentiments et disait: « Je me rends parfaitement compte, Messieurs, que vous êtes las de nous battre; et les brillants maréchaux, effectivement, l'étaient autant que les simples grenadiers. Napoléon avait distribué duchés et royaumes à ses seconds, et ceux-ci songeaient bien plus à se retirer dans leurs domaines qu'à prolonger leur vie incertaine dans le tumulte du combat et la fumée acre des champs de bataille.

A cette époque, les lieutenants de Napoléon étaient, pour la plupart, des hommes de second plan, à l'exception de Murat, Davout, Ney et Jomini. Mais ces quatre grands généraux n'avaient pas grande confiance dans l'entreprise hasardée en Russie. Ils étaient soit fatigués comme Murat, soit inquiets comme Jomini, qui estimait insuffisantes les liaisons avec l'arrière.

Napoléon, lui-même, était malade, et il aurait volontiers abandonné l'aventure si le Tsar lui avait fait la moindre offre de paix. A cette époque, l'Empereur souffrait d'ictère et il avait perdu le « cran » qu'il montrait jadis. Il passait une partie des nuits devant sa tente, buvait du vin chaud pour se tenir debout, en maudissant l'art de la guerre.

Grande Armée et, en se dérobant, retardait chaque jour une issue qu'il considérait comme fatale à son pays.

Mais, en appelant le peuple russe aux armes, Alexandre avait déclaré la « Guerre Sainte »; il dut se battre devant Moscou. Napoléon sortit, sans doute, vainqueur de la rencontre; mais ce succès n'eut pas d'autre signification que la supériorité de ses troupes. La décision avait glissé dans les mains du chef. On ne fit presque pas de prisonniers, ni de butin; 30.000 Français et 60.000 Russes restèrent sur le champ de bataille. Si le Tsar perdit la majeure partie de ses troupes, ce ne fut pas au cours des combats, mais pendant la retraite, sous le feu de l'artillerie.

Les loups guettent déjà...

Au moment d'entrer dans Moscou, Napoléon sentit peser sur ses épaules tout le poids des années. « On vieillit vite sur les champs de bataille », disait-il. La ville était déserte, lorsque la Grande Armée défila joyeusement devant les coupole d'or de la ville sainte. Le lendemain, le premier incendie éclatait, amenant la catastrophe que redoutait le général Jomini. Au lieu d'évacuer Moscou, Napoléon restait sur place, espérant que le Tsar demanderait la paix. Ce fut en vain.

Au nord de Moscou, l'armée russe guettait. Elle attendait la retraite du Corse afin de pouvoir se jeter sur les restes de l'armée impériale, comme des loups affamés s'attaquent au voyageur affaibli et isolé.

Finalement, Napoléon s'enfuit en traîneau. La Grande Armée fut décimée et bien peu des soldats de l'Empire revirent leur patrie.

Peut-on comparer ces sombres tableaux avec ceux qui s'offrent à nos yeux depuis le 22 juin 1941? Adolf Hitler a choisi cette date, non pas pour des questions de fourrage, mais pour profiter de l'avantage que donne la surprise. La tactique qu'il emploie pour pénétrer dans le pays bolcheviste est tout à fait différente de la tactique napoléonienne. L'armée française était une immense colonne flanquée d'éléments de sûreté. Adolf Hitler a attaqué sur un large front, des côtes glacées du Nord aux bords ensoleillés de la mer Noire.

Napoléon dut, pendant des mois, rechercher le contact de l'ennemi avant de pouvoir combattre à Borodine, près de Moscou; la bataille ne fut que le choc de deux armées. Adolf Hitler commença par une attaque de front; mais, au bout d'une semaine, il avait déjà réussi à rompre le dispositif ennemi et à engager plusieurs batailles d'encerclement.

La rage d'incendier est la même

Aux frontières de son empire, le tsar Alexandre avait placé des arrières-gardes qui évitèrent tout engagement sérieux avec la Grande Armée. Staline, au contraire, avait massé à la frontière allemande des effectifs considérables. Dès les premiers jours, les divisions soviétiques prirent part au combat et, au bout de six semaines, la plupart avaient été anéanties.

Suite page 48

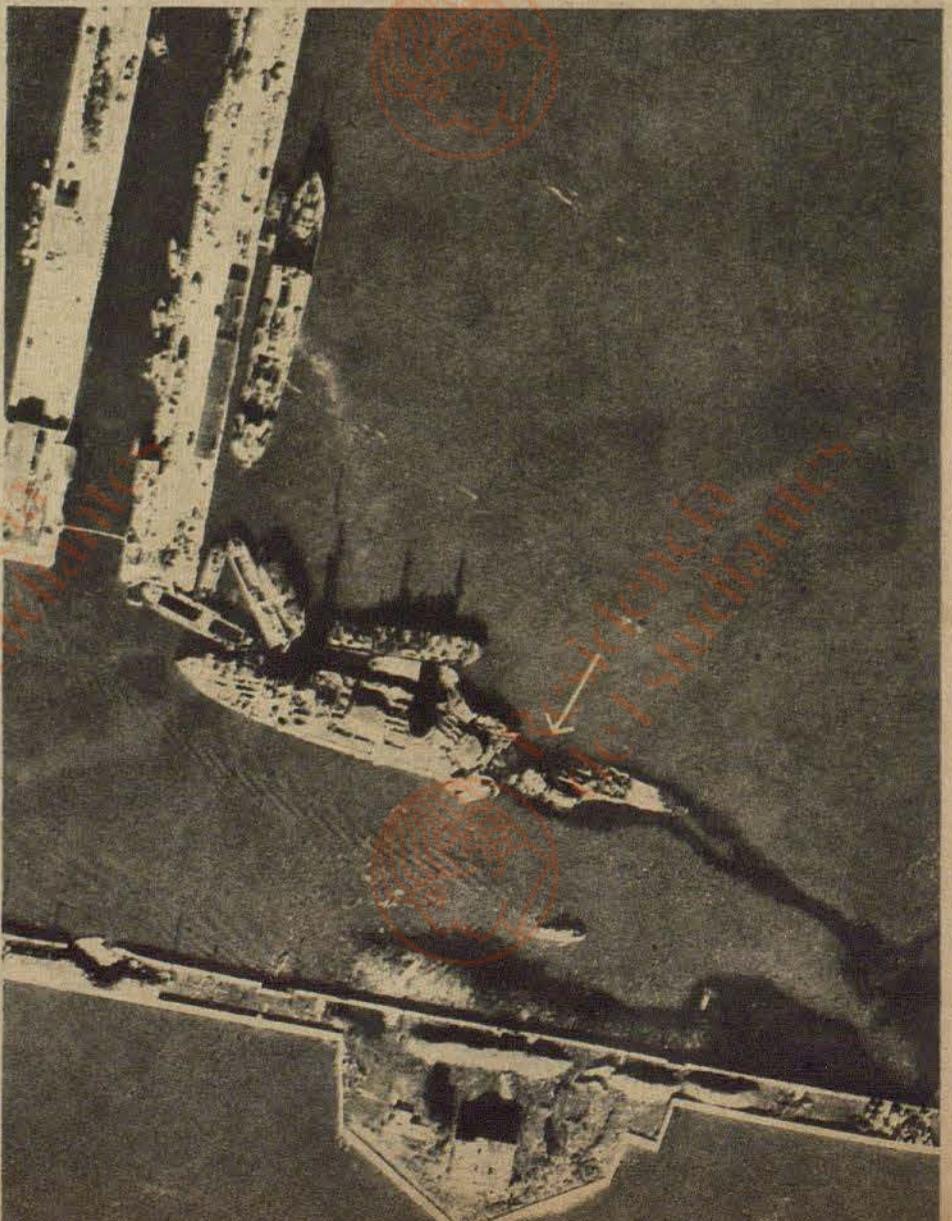
Un cimetière de navires: Cronstadt

À près la chute de Libau, de Windau, de Riga, de Port-Baltique, de Pernau et de Reval, Cronstadt restait, dans la mer Baltique, le seul port militaire des Soviets. L'action efficace de la Luftwaffe vient d'en détruire les aménagements —

docks, chantiers navals, entrepôts, arsenaux, casernes — endommageant en outre les navires de guerre ancrés au port. Les documents photographiques des correspondants de guerre de la P. K. nous en apportent le témoignage

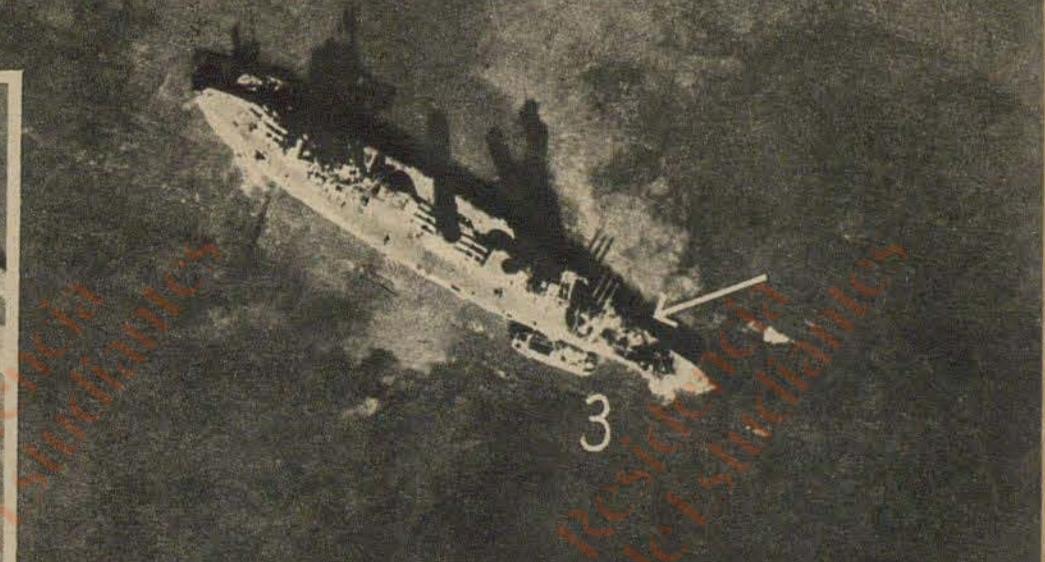
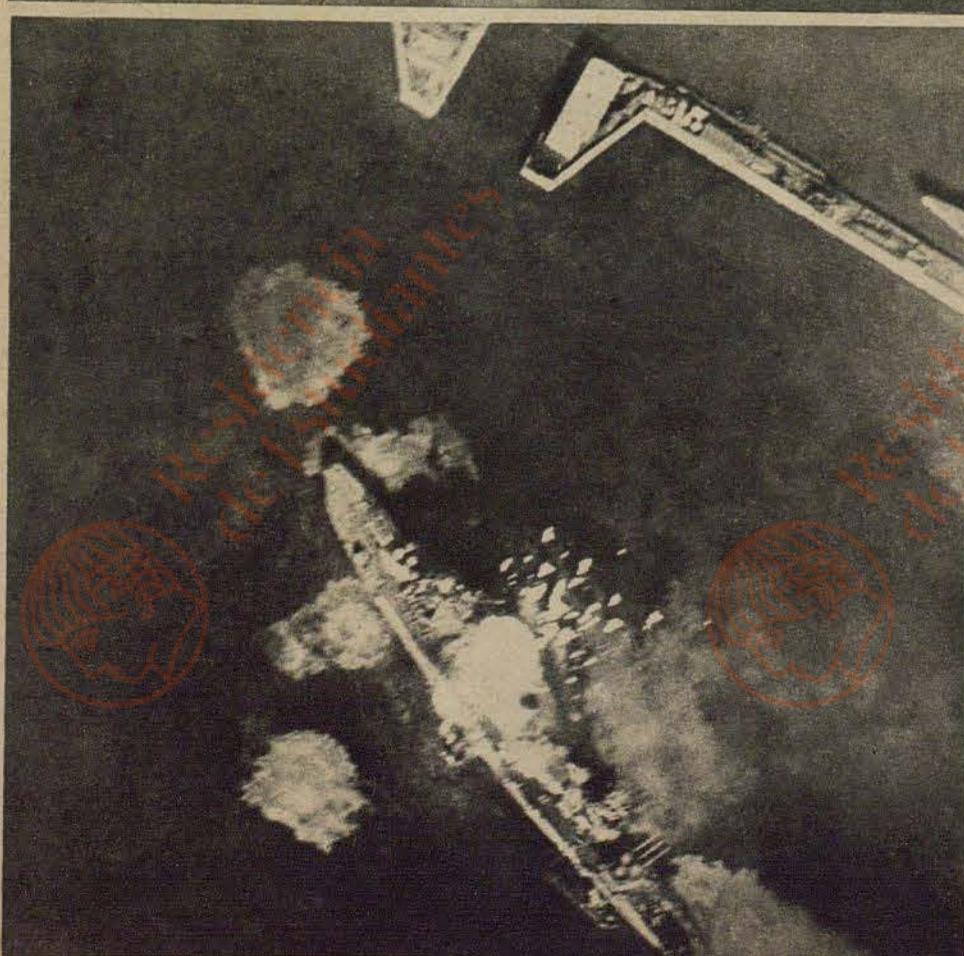


LA FIN DU « MARAT » Une escadrille de Stukas a détruit le cuirassé « Marat », dans le port de Cronstadt. La photo ci-dessus représente le vaisseau avant l'attaque. Peu de temps après fut pris le cliché ci-dessous. L'avant du bâtiment a été arraché par les bombes d'aviions. Une nappe d'huile s'étend autour du navire. Le Marat, long de 181 mètres, jaugeait 23.606 tonnes. Lancé en 1911, il avait été modernisé en 1931. Il était armé de douze pièces de 305, seize pièces de 120, six pièces antiaériennes de 75 et huit mitrailleuses contre avions. L'état-major et l'équipage comprenaient 1230 hommes



TRAINEE D'HUILE, TRAINEE DE MORT. Comme une bête frappée mortellement ensanglantée la route de son repaire, un destroyer soviétique de la classe du « Leningrad » laisse sur l'onde amère la longue trainée d'huile qui annonce son trépas. Touché dans ses œuvres vives, incapable de continuer le combat, le bâtiment a été remorqué jusqu'à l'entrée du port de Cronstadt

Clichés : Luftwaffe



«REVOLUTION D'OCTOBRE» FRAPPE À MORT. Les unités de la marine de guerre des Soviets à la merci des escadres allemandes : 1) un grand contre-torpilleur remorqué à l'entrée du port. 2) un croiseur lourd de la classe du «Kirow». 3) le cuirassé «Révolution d'Octobre», avant le combat. La vue de gauche montre «Révolution d'Octobre» à l'instant pathétique où une bombe atteint de plein fouet le bateau et le met en pièces. «Révolution d'Octobre», tout comme le «Marat», était un des bâtiments les plus redoutables de la marine bolcheviste. Il jaugeait 23.256 tonnes. Il était muni de dispositifs pour le lancement des hydravions. En 1931 il avait été modernisé; et on l'avait doté de grues à grande puissance pour la mise à l'eau des vedettes lance-torpilles. Le cuirassé était armé de douze pièces de 305, seize pièces de 120, plusieurs canons légers de 75 et quatre tubes lance-torpilles. L'état-major et l'équipage comprenaient 1.230 hommes

La première lettre de «maman»...

Dans un avant-poste du front de l'est le courrier vient d'être distribué, et Charles a enfin reçu la lettre tant attendue. L'objectif indiscret de notre correspondant de guerre le photographie à son insu



Lettre mystérieuse, et où il doit être question de choses bien importantes. Charles s'est en effet retiré dans un coin tranquille, et y poursuit sa lecture tout en continuant son repas interrompu



Peut-être est-ce une lettre de sa femme, qui habite une petite ville de Thuringe... Ou de son frère Paul, aviateur aux escadrilles de la Manche, et dont les aventures sensationnelles ne se comptent plus...



Clichés
du correspondant de guerre
Artur Grimm PK

Mais le voici qui prend un air grave. Il s'arrête même de manger... Serait-ce une lettre de son ancien patron...?



Et voici l'épilogue de l'histoire. D'une claque retentissante, Charles se frappe le genou. Puis il bondit en brandissant sa lettre, et hurle à la ronde : «C'est un garçon, mes amis ! Un garçon !!»



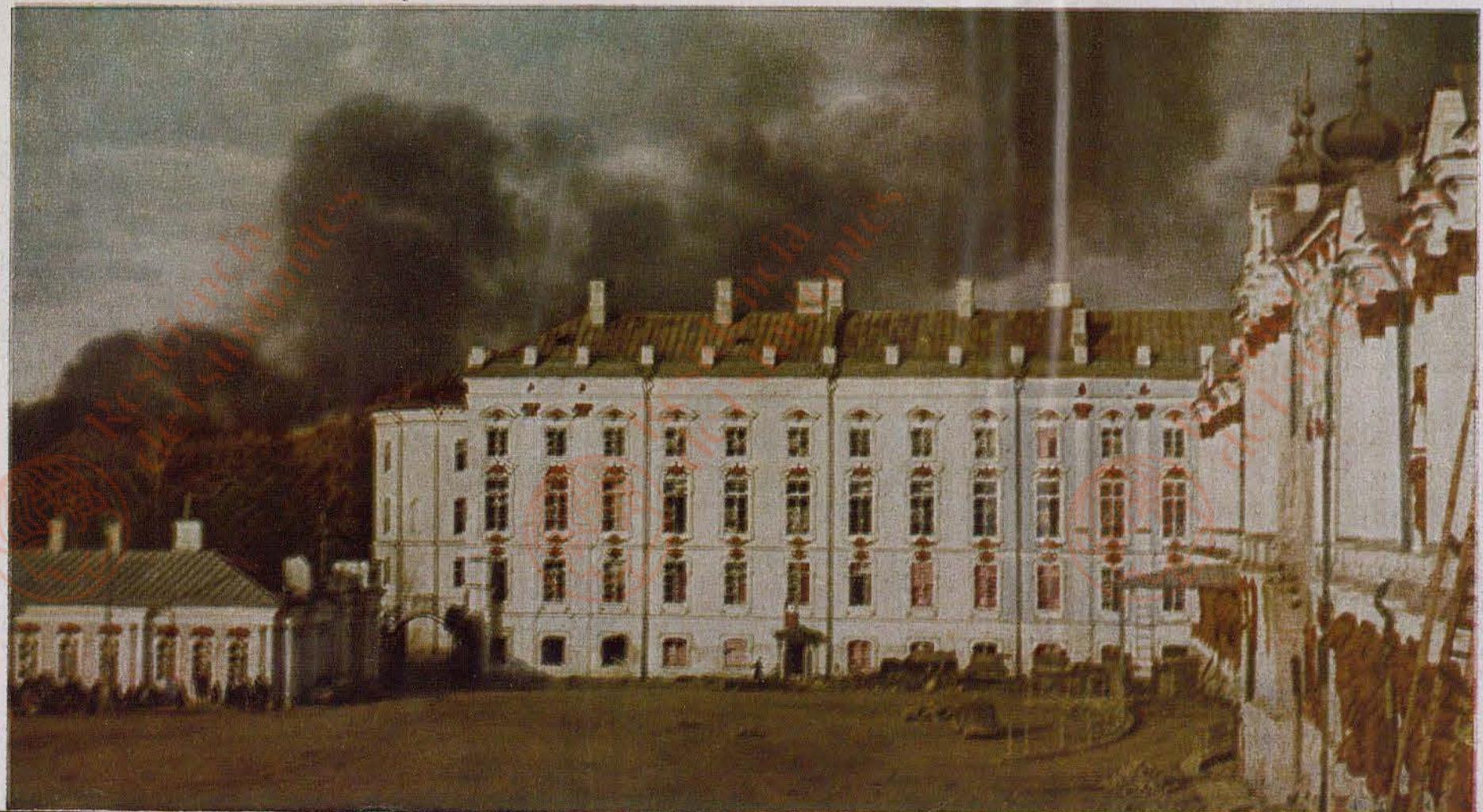
A Pavlosk, devant l'ancienne résidence d'été du tsar Paul Ier, des hommes sont rassemblés. L'administration allemande les recense. Il faut rentrer les récoltes et réparer les dommages que la guerre a causés. Tous doivent se mettre à la tâche !

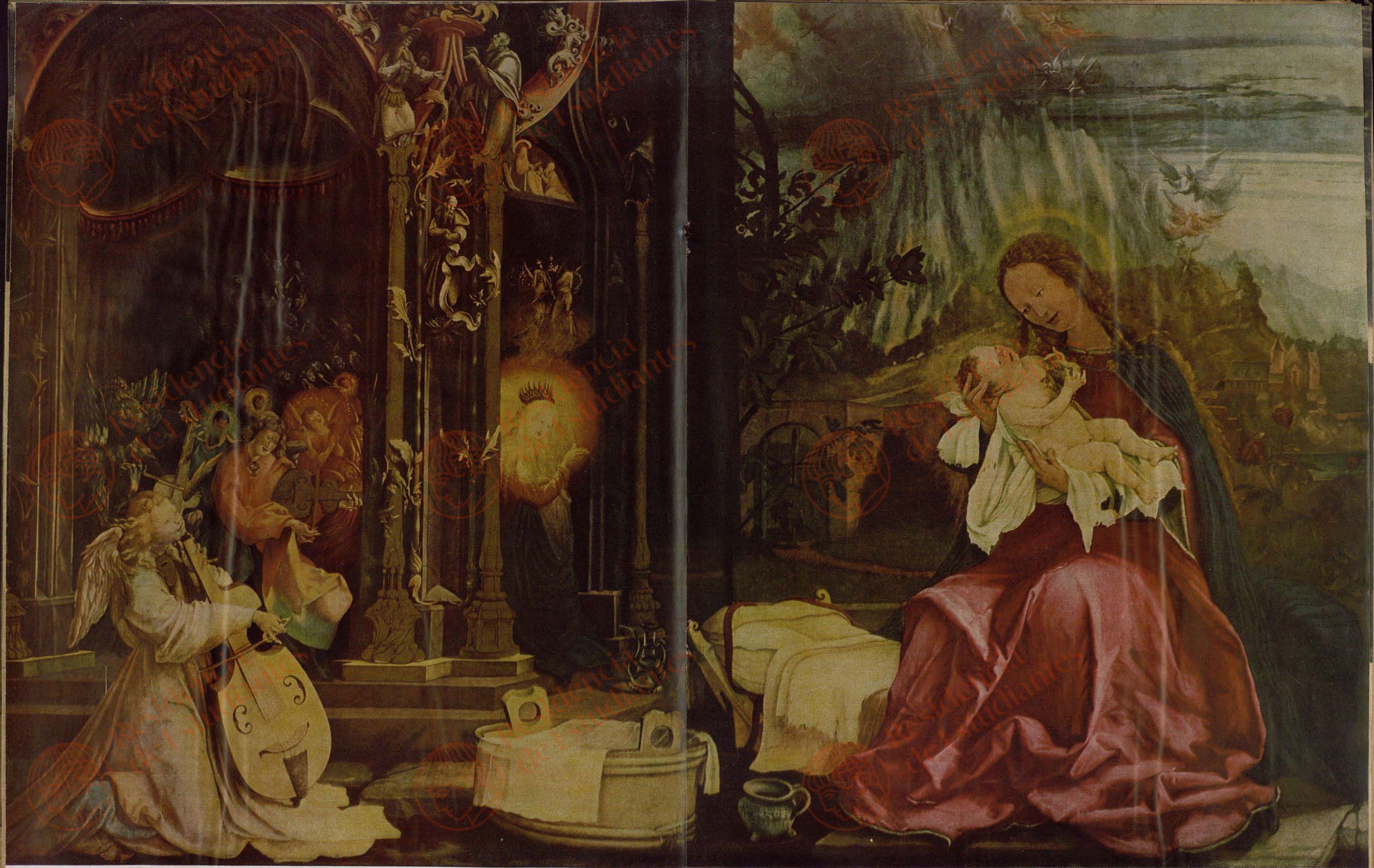
Clichés du correspondant de guerre Hanns Hubmann

Devant les vieux châteaux, en Russie soviétique

Deux ouvriers soviétiques — un mécanicien spécialiste et un journalier agricole — se présentent à l'interprète allemand, qui examine leurs papiers et enregistre leur identité

Le Palais Alexandre, à Diétskoïé-Sélo (jadis Tsarskoïé Sélo), tombé intact aux mains des troupes allemandes, a été stupidement bombardé par les Soviets en retraite





Un grand maître de l'âme allemande

La Nativité, des Antonins d'Isenheim. Tableau de Matthias Grünewald

Comme une étoile étincelante, l'art de Matthias Grünewald monte au firmament de la peinture allemande du début du XVI^e siècle. Le ciel de l'époque est splendidement illuminé de grands et petits astres : ce sont les Dürer, Holbein, Altdorfer, Baldung-Grien, et combien d'autres. Mais ce maître unique les dépasse tous par l'intensité de la passion et la sensibilité de son

art. Son sentiment est d'une tendresse infinie... infinie comme la force d'expression qu'il lui donne. Sa peinture est celle d'un poète qui éveille à une vie plus ardente tout ce qu'il touche de sa baguette enchantée : la souffrance profonde et la joie céleste, la tempête tout comme le calme. Cela prend forme

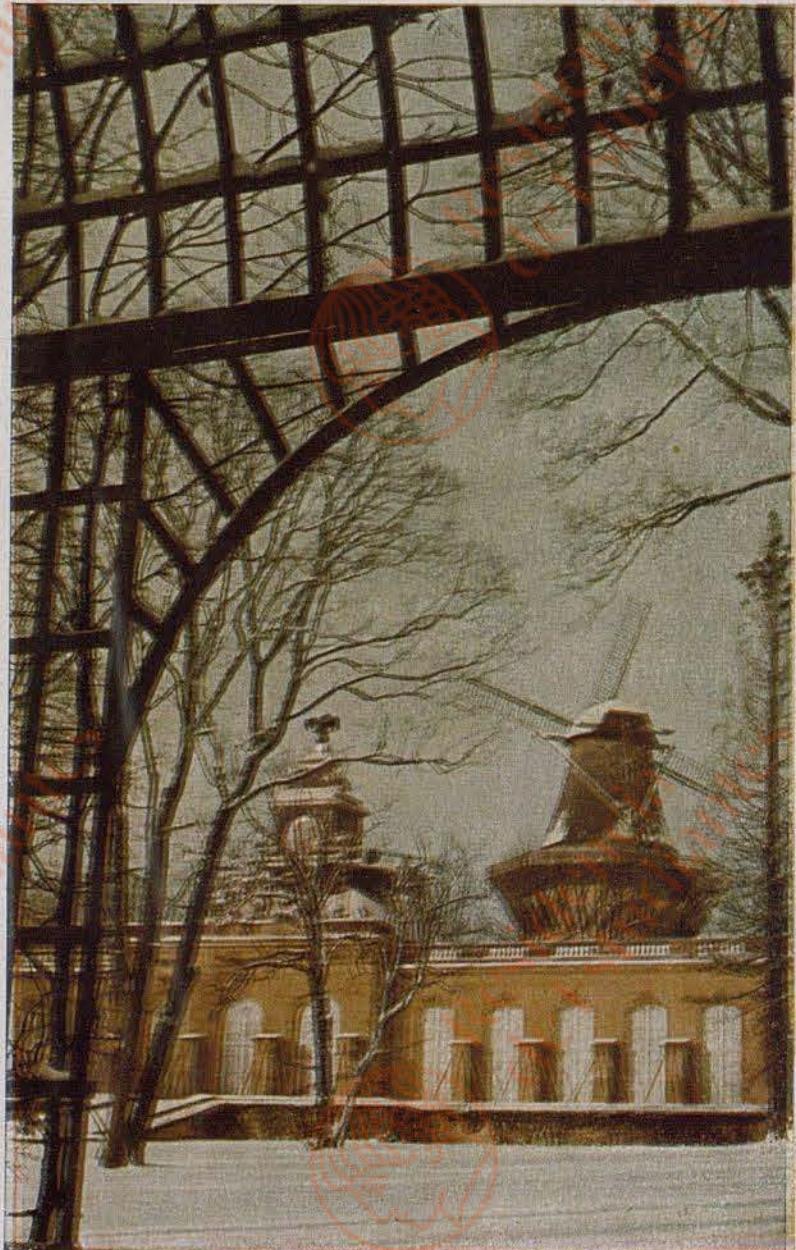
délicieusement, éclate sous les mains du pieux magicien, en tonalités puissantes que l'art n'avait jamais connues auparavant, et qu'il n'a jamais retrouvées depuis. L'art de Grünewald est le miroir de l'âme allemande : tendre et pleine de musique, vigoureuse et capable des actions les plus sublimes



La nuit tombe sur la lande de Lunebourg

Clichés: Scherl

Hiver d'Allemagne, de la mer aux neiges éternelles



Matin ensoleillé
en
haute montagne

Midi d'hiver au célèbre moulin de Sans-Souci, près de Potsdam



En hommage à Mozart, l'un des génies de la musique allemande. La pieuse réénération qu'on roue au grand maître fait que souvent ses œuvres sont interprétées dans le cadre où elles furent présentées pour la première fois. Ainsi en a-t-il été encore pour ce "Concert aux chandelles", donné à la résidence de Bamberg, dans la Salle de l'Empereur.

Il y a cent-cinquante ans, le 5 décembre 1791, aux premières heures du matin, mourait, à trente-six ans, l'illustre compositeur Wolfgang Amédée Mozart, celui que Joseph Haydn a appelé "le plus grand compositeur de tous les temps".

Cliché : Hilda Walther

La vie douloureuse de Wolfgang Amédée Mozart

MOZART n'avait que dix ans lorsqu'il répondit à un gentilhomme de son pays, qui s'obstinait à le considérer comme un enfant : « Monsieur, je n'ai pas souvenir de vous avoir vu ailleurs qu'à Salzbourg ! » Le jeune prodige venait de visiter différentes villes

d'Europe, entre autres Vienne, Munich, Paris et Londres. Il avait connu un succès triomphal au cours des concerts qu'il y avait donnés. Il n'était donc pas surprenant que ce jeune génie, choyé par l'impératrice Marie-Thérèse, admiré de la Pompadour et reçu à la cour

d'Angleterre, eût déjà conscience de sa valeur et ne voulut plus être traité en petit garçon...

On imagine, à l'audace d'une réponse si mordante, ce que doit être l'humour d'un enfant que tant d'impressions ont prématûrement mûri. C'est que,

à cet âge-là, Mozart n'est même plus un adolescent. Il aime jouer, certes ; il est gai et turbulent ; mais il le doit à son tempérament ; toute sa vie il aimera le jeu et goûtera la plaisanterie.

Par contre, dès l'âge de cinq ans, il apporte au travail une gravité qui étonne et surprend jusqu'à son père, musicien de grand talent. Le jeune Amédée se donne entièrement à tout ce qui l'intéresse : musique, calcul, lecture. Il ne se ménage point, bien que sa santé soit précaire. Les voyages, à l'époque, manquent de tout confort. Ils sont, pour lui, dès sa sixième année, une source de fatigues auxquelles un enfant ne peut être impunément soumis. Les nombreuses journées passées en route, les visites qu'il doit faire ou recevoir, le sentiment d'être le point de mire du public, d'être exposé à ses critiques comme à son adulation, le fait d'être mêlé au monde des hommes sans en avoir atteint l'âge, l'ambition de son père et la sienne propre qui le poussent sans relâche, tout cela épouse les forces de Mozart avant qu'elles aient eu le temps de se développer.

Gloire et soucis

En réalité, Mozart mène une existence misérable. Ses contemporains, quelques années plus tard, prétendent que ses échecs sont dus à son ambition. Un beau jour même, son père, si calme et si ponderé, s'éloignera de lui, le cœur ulcére. C'est que les hommes ont été incapables de procurer au grand artiste la seule chose qui eût pu lui être de quelque secours : la tranquillité. Tant que son père, soucieux de sa propre vieillesse, a eu de l'autorité sur lui, il a contraint le jeune Amédée aux plus grands efforts, dans le but de le voir pourvu d'un emploi à quelque cour princière. La mère du prodige était d'un caractère trop faible pour refréner les ardeurs du tempérament de son fils, et elle était incapable de le guider. Quand il sera marié, Mozart ne trouvera pas près de l'aimable et nonchalante Constance, le repos qu'il désirait tant. La jeune femme aura besoin d'une forte main pour la guider, et elle sera, pour son époux, une source nouvelle de préoccupations.

Mozart, de très bonne heure, devient d'une nervosité maladive. Ses doigts sont perpétuellement agités ; il taquine sa chaîne de montre, tambourine sur la table quand il n'a pas de clavier devant lui. Fréquemment, avec des amis, au cours d'une conversation animée, il tire un livre de sa poche et se met à lire. Quand il a des élèves, il donne ses leçons à contre-cœur ; il converse pour esquiver la tâche, joue au billard avec les jeunes hommes, flirte avec les jeunes filles. Pourtant, il se soumet toujours strictement à ses nombreuses obligations mondaines, et cela surprend quelque peu. Il est, comme Haydn, toujours tiré à quatre épingle. Et il est possible que sa mise impeccable ait aidé le compositeur à conserver son calme et à dominer ses nerfs surexcités. Jamais, dans les cours où il est reçu, à Vienne ou ailleurs, on n'a critiqué sa tenue, ni son maintien. Le seul grand personnage à qui il ait été antipathique fut l'archevêque de Salzbourg, homme grave et compassé, dont le caractère austère, et uniquement préoccupé de devoirs, détonnait dans un siècle où la gaité était de mode à la Cour.

Amours, tourments, douleurs

La famille de Mozart, en particulier, n'a aucune raison de se plaindre, car il lui est attaché autant qu'un homme peut l'être ; avant de songer à lui, il pense d'abord aux siens ; il n'est pas seulement un grand génie, mais un être exceptionnel par son désintéressement. Il a témoigné à sa mère le plus tendre amour ; et à vingt-deux ans, quand il a la profonde douleur de la voir mourir, loin d'Allemagne, à Paris, dans un hôtel meublé, il se tourmente à l'idée du coup terrible que cet événement va porter à son père et à sa sœur. Les lettres qu'il écrit alors à Bullinger, ami de la famille, pour lui demander de préparer les siens avec ménagement à la triste nouvelle, témoignent d'un amour filial comme on en rencontre peu. L'affection que Mozart voue à un père trop intéressé est presque incroyable. Il redouble de tendresse et n'est payé en retour que d'un sentiment attiédi. Le vieillard reste sourd aux prières d'un fils qui, sans hésiter, lui accorderait tout ce qu'il demanderait. Il critique, plus que jamais, le genre de vie du compositeur. Mozart doit lutter pour conserver son indépendance d'artiste, en dépit des remontrances du vieux musicien. Ce dernier ne cesse de plaire en faveur du goût de l'époque et voudrait détourner Amédée de ses projets. L'auteur de *La Flûte enchantée* insiste pour que son père lui permette de demeurer à Vienne. Rien ne l'appelle à Salzbourg, et il s'y sentirait isolé.

Pour obtenir le consentement paternel à son mariage il doit faire montre d'une patience remarquable. Mozart écrit lettre sur lettre, il imploré, il expose qu'il y va de sa tranquillité d'esprit, de sa vie. Finalement, et presque à regret, le père se décide à autoriser l'hymen. Voilà l'existence que menait l'homme admiré depuis une vingtaine d'années par l'Europe entière.

Quand il s'agit de conquérir Constance, il n'épargne aucun effort et se constraint à subir toutes les exigences. Il est résigné à tout supporter d'elle, ses sautes d'humeur, son esprit superficiel, sa vanité naïve. Il témoigne le plus profond respect à sa belle-mère hargneuse et âgée, malgré les mille difficultés qu'elle lui suscite par son esprit mesquin et chicanier. Il a pour ses belles-sœurs les mêmes attentions touchantes qu'il témoigne à sa sœur, avec laquelle il a toujours vécu en bonne intelligence. Il est incapable de diriger son ménage ; sa femme ne sait rien faire et il n'exige même pas qu'elle devienne, tout au moins, une bonne maîtresse de maison. Constance est exigeante. Elle veut des robes d'un prix exorbitant. Elle simule la maladie pour que son époux lui permette de se rendre aux eaux. Elle oblige Mozart à courir après l'argent, dût-il l'emprunter à son ami Puchberg. Le compositeur souffre moralement quand il doit quémander, comme en témoignent ses lettres : « Excusez-moi de vous importuner pareillement... mais je suis si malheureux !... »

Quand son épouse tombe réellement malade, il lui prodigue ses soins. Il compose à son chevet les grandes symphonies et la musique de chambre qu'il produit dans ses dernières années. Pour soigner Constance, il est toujours prêt à interrompre l'effort intellectuel que nécessite son travail. Mais après

un court veuvage, Constance épousera un Danois, le conseiller d'Etat Nissen.

Un grand ami

Mozart n'a guère connu le bonheur. Sa vie fut assombrie par les soucis domestiques et remplie par les obligations mondaines. Il fut tourmenté par la gêne, harassé par une continue tension d'esprit. Mais il eut le réconfort d'une profonde amitié, celle de Haydn, son ainé de vingt-quatre ans, et qu'il appelait familièrement « papa ». Haydn aimait et admirait le sublime artiste. Il le considérait comme le plus grand compositeur de son époque, et ne manquait pas de le proclamer chaque fois que l'occasion s'en présentait. Il l'a écrit au père de Mozart, qui paraît ne jamais avoir soupçonné le génie de son fils.

De son côté, le jeune compositeur vénérait son ainé. A l'époque où Mozart avait déjà écrit la majeure partie de sa musique de chambre, il se plaît à dire : « C'est Haydn qui m'a appris à composer des quatuors ». Certain jour, Kozeluch, musicien à la mode de Vienne et esprit intrigant, critiquait une œuvre de Haydn, prétendant qu'il ne l'aurait pas composée ainsi. Mozart lui répond : « Moi non plus. Et savez-vous pourquoi ? Parce que ni vous ni moi n'aurions su développer une si belle pensée. »

Mozart est l'un des plus grands caractères que l'on connaisse. Il y a peu d'exemples d'une conscience qui montre autant de délicatesse. Les efforts qu'il a fournis eussent épousé une constitution bien plus robuste que la sienne. Il a dû surmonter les obstacles d'une santé fragile, pour réaliser l'œuvre d'un génie qui se manifeste brillamment dès sa première jeunesse et dans une mesure alors insoupçonnée...

La mission allemande de Mozart

Mozart fut un bon Allemand, ce qui à son siècle n'était pas aussi naturel qu'aujourd'hui. Il est, en réalité, le premier compositeur allemand qui se soit délibérément appliqué à éveiller la conscience du peuple, à une époque où l'on était bien loin de soupçonner toute l'importance du sentiment national. Les victoires de Frédéric le Grand, pendant la Guerre de Sept Ans, avaient révélé au compositeur le glorieux avenir auquel pouvait prétendre la race germanique. Ce ne fut pas par pur hasard que Mozart écrivit, sur des textes allemands, la musique de deux opéras : *L'Enlèvement au sérial* et *La Flûte enchantée*. Ce n'était pas le simple désir de traiter un nouveau sujet qui l'avait attiré, comme l'eussent été tant d'autres artistes. Il y avait longtemps qu'il souhaitait exposer, dans ses ouvrages, le problème de l'âme allemande, et qu'il luttait pour y parvenir.

S'il n'a composé que deux opéras de cette facture, la faute en incombe à la cour de Vienne, qui n'a pas compris ses aspirations. Et *La Flûte enchantée* aurait rapidement sombré dans l'oubli, sans les Schikaneder, petits bourgeois des faubourgs de Vienne qui, après avoir patronné l'ouvrage, en firent sentir toute la resplendissante beauté à l'empereur d'Autriche et au monde entier. La voie était désormais ouverte à Beethoven, à Richard Wagner et à Richard Strauss.

Mozart dut, bien souvent, se sentir offensé. On lui préférait les compositeurs étrangers. A eux allaient gloire, succès, subventions. Mozart supportait ces affronts en silence ; mais il restait lui-même, soutenu par la foi inébranlable qu'il avait dans l'avenir de la musique allemande. Le temps finit par lui donner raison ; mais il mourut avant d'avoir pu assister à la réalisation triomphale de ses rêves.

Un génie au travail

On s'est demandé, avec surprise, comment, en menant une vie si agitée, Mozart avait trouvé le temps et l'énergie nécessaires pour écrire son œuvre immense. C'est qu'il avait l'instinct du travail. Sans oublier ni négliger les obligations de chaque jour, son esprit ne cessa de créer. De cinq heures du matin à une heure fort avancée de la nuit, quoi qu'il fit, sa pensée s'appliquait à la tâche. Sa mémoire remarquable le dispensa d'écrire ses idées dès qu'elles se présentaient. Il nourrissait du reste une telle aversion pour les travaux d'écriture, qu'il attendait le dernier moment pour couper sur le papier les fruits de son inspiration. Voilà qui explique les anecdotes sur la prodigieuse rapidité de sa production. Les notes n'étaient pas encore sur les portées que déjà dans son cerveau l'œuvre était terminée. Mozart a toujours dit que composer lui coûtait des efforts durs et pénibles.

En présence de la mort

Cependant la volonté opiniâtre de l'artiste, son naturel optimiste et enjoué, la vigueur de son tempérament, ne suffisent pas à expliquer comment, pendant trente ans, il a pu supporter sans défaillance le lourd fardeau de son existence. Sa foi inébranlable dans un idéal y a sans doute aidé ; mais très tôt Mozart a dû se familiariser avec l'idée de la mort. Il savait que ses jours étaient comptés et il avait fait la paix avec le monde. La mort, pour lui, ne pouvait rien avoir d'effrayant. Au cours de son existence il avait tant souffert, que son âme était déjà pénétrée d'une sérénité surhumaine.

Dans les derniers mois de son existence, et inspiré en quelque sorte par la Mort, Mozart commença à composer son « Requiem ». C'est à cette époque qu'il écrivit : « L'heure sonne... Tout s'achève avant que j'aie pu jouir de mon talent. La vie, si radieuse au début de ma carrière, s'était présentée sous une constellation favorable ; mais on ne peut rien changer à son destin... »

Il rivalise de vitesse avec la mort pour achever l'œuvre qu'il lui dédie. Après avoir été tourmenté par la vie, c'est maintenant le trépas qui le harcèle. Il sent la fin qui approche ; il craint que son *Requiem* ne demeure inachevé, et, à son chevet, il appelle un de ses élèves pour lui dicter les dernières portées. Avec ce qui lui reste de souffle, il lutte en désespéré contre la faiblesse, les évanouissements. Le 4 décembre, vers midi, on se rassemble autour de son lit. Il chante et dirige la première exécution de sa *Messe de Requiem*. Au *Lacrymosa*, les larmes lui viennent aux yeux. Il est deux heures de l'après-midi. Il entre dans le coma, et son esprit sombre dans la nuit. Douze heures plus tard, il avait rendu l'âme.

E. r. d. Null

40108

三





... La force de l'explosion a projeté et culbuté les chars en travers de la route. Un camion a également touché une mine. Tout l'avant du châssis a été arraché, entraînant le moteur et le volant, et les enchevêtrant dans un chaos inextricable. La voiture est en feu..."

MISSION SPÉCIALE

Le capitaine Félix pousse la porte du wagon de commandement et pénètre dans le compartiment principal. Penché sur une vaste table où s'étale une carte militaire, un officier d'état-major, le chef du 1^{er} bureau, semble méditer. A l'entrée du capitaine, il tourne la tête, reconnaît le commandant des pionniers et se lève :

— Je vous attendais... fait-il en lui tendant la main. J'avais un ordre important à vous communiquer. C'est pourquoi je vous ai fait venir.

Le capitaine Félix s'incline. Il comprend qu'il s'agit d'une chose sérieuse. Vivant depuis des semaines en contact quasi permanent avec son chef, il sait ce que peut signifier un tel préambule.

Mais déjà, d'un geste de la main, l'officier lui montre le plan des opérations :

— Je viens d'y reporter les indications relatives à nos positions. Examinez-les tout d'abord à votre aise. Ensuite je vous dirai...

Le capitaine Félix s'approche de la table et, sans un mot, se met à étudier la carte. Mais les traits crayonnés qu'il y voit ne représentent pas, à ses yeux, de simples « indications relatives aux positions ». C'est là, en effet, toute l'histoire des derniers combats contre les Bolchevistes, l'évocation précise des exploits de son bataillon, le résumé édifiant de cette lutte âpre et tenace

Il est rare qu'un homme possède une maîtrise suffisante pour dépeindre, presque aussitôt après les avoir vécus, des faits d'importance capitale qui, comme ceux de la guerre, empoignent l'être tout entier. Ainsi, les meilleurs ouvrages sur la Grande Guerre ont été publiés longtemps après l'armistice de 1918. C'est pour cette raison que les exceptions à cette règle apparaissent plus frappantes et impressionnent davantage. Parmi celles-ci peut être rangé le sensationnel récit d'une mission spéciale en U.R.S.S., dont nous publions ci-dessous la première partie et dont la fin paraîtra dans notre prochain numéro. Un officier allemand inconnu, relate les impressions que lui ont laissées des événements récents auxquels il a pris une part active

que l'officier d'état-major et lui ont mené dans une étroite et cordiale collaboration.

Là, tout au sud, le long du fleuve, les lignes allemandes s'étendent sur un large front et, après une courbe, montent droit vers le nord. A l'ouest, le tracé des positions est complété par des dates et la mention des troupes qui ont participé aux combats.

Emu, le capitaine Félix se souvient de ces heures infernales. Les nuages de poussière des colonnes en marche, le tonnerre des canons, le claquement irritant des mitrailleuses, les villages en flammes traversés par ses soldats, les innombrables ponts construits par ses pionniers, les barrages de mines et les obstacles amoncelés par l'adversaire pour retarder la progression allemande, tout cela lui revient à la

mémoire, tandis que ses yeux suivent les caprices du tracé.

De jour en jour, le front s'est étendu du sud au nord. A présent, l'ennemi est pris entre deux murs d'acier : l'un à l'est, l'autre à l'ouest. Ce sont ces détails-là que l'officier d'état-major a notés sur la carte. Dans son ensemble, la ligne y dessine la coupe d'un vase pansu, ouvert à sa partie supérieure, et à l'intérieur duquel trois fines raies rouges verticales représentent une chaussée et deux lignes de chemin de fer : trois voies de communication dont l'ennemi dispose encore.

Le capitaine Félix imagine ce que sont ces trois voies de communication. Du sud au nord et du nord au sud, de longues colonnes de véhicules doivent sillonna la route. Et, par les voies ferrées, d'interminables trains amènent soldats, munitions et vivres.

Ce sont donc là les artères vitales de l'armée soviétique. Sur la carte, l'immeuble goulot ouvert représente une cinquantaine de centimètres. Ce goulot peut-il être fermé ? Et, si oui, quand tentera-t-on la suprême attaque ? Son regard s'immobilise ; la carte lui a répondu. Deux flèches autoritaires indiquent, en effet, les deux points de départ des positions du nord, traduisant clairement la décision que viennent de prendre les chefs.

Le capitaine Félix a compris. Il se redresse et se tourne vers son supérieur. Celui-ci lui sourit :

— Alors, quand commencez-vous ?

Sans seulement s'étonner, le capitaine Félix jette un coup d'œil à sa montre. Huit heures du matin. Pendant quelques instants, il demeure songeur. Puis, sans autre transition :

— Cette nuit... conclut-il, très calme.

Tout en repliant soigneusement la carte, comme s'il craignait qu'elle révélât son secret à des indiscrets, l'officier supérieur précise :

— Le général vous laisse carte blanche pour la conduite des opérations. Faites-moi simplement connaître votre plan. Et n'oubliez surtout pas de me préciser l'endroit où aura lieu l'attaque, de manière que je puisse prévenir notre artillerie. Il ne faudrait pas que les nôtres vous canardent !...

Puis, pour mettre fin à l'entrevue, il ajoute presque aussitôt :

— Bonne chance, capitaine Félix !

En quittant le wagon de commandement, le capitaine se rend au poste téléphonique, se fait mettre en communication avec son lieutenant et, lorsqu'il l'a enfin au bout du fil, lui demande de convoquer pour 10 heures les commandants des trois compagnies.

PUIS il revient vers sa voiture et, s'adressant à son chauffeur qui discute avec quelques camarades d'un détachement motorisé, il le rappelle aux nécessités urgentes du moment :

— En vitesse, Röseman ! Nous rejoignons le bataillon... Et à fond de train !...

Quelques secondes plus tard, l'auto démarre. Mais il n'est pas question de rouler à fond de train. La route est presque impraticable, comme toutes celles du pays, et le trajet n'est qu'une longue suite de cahots.

L'officier est toutefois trop préoccupé pour s'arrêter à de tels détails. Assis au fond de la voiture, il revoit en pensée le fameux plan directeur, avec ses lignes pointillées, la route, les voies ferrées, et surtout le goulot ouvert. Il imagine, comme s'il le vivait, le carnage dont cette région va être le théâtre. Sans plus se rendre compte de ce qui se passe autour de lui, il se met à réfléchir aux dispositions qu'il doit prendre. Et ce n'est qu'au moment où l'auto stoppe qu'il reprend soudain contact avec la réalité.

En descendant, il se trouve nez à nez avec Dehnert :

— Alors, interroge le capitaine Félix, vous avez transmis mes ordres ?

— Les commandants de compagnie seront ici à 10 heures, réplique le lieutenant.

— C'est bien...

Et, sans rien ajouter, repris déjà par le problème qui l'occupe, il se dirige vers sa tente. Intrigué, le lieutenant le regarde s'éloigner. Il connaît son commandant. Doucement, il siffle entre les dents :

— Un grand coup se prépare. Il y aura du nouveau d'ici peu...

UNE heure plus tard, devant les trois commandants de compagnie réunis, le capitaine expose la situation. Avec pondération et logique, il s'applique à faire comprendre son projet audacieux à ces hommes accoutumés à ne reculer devant rien. Il leur relate son entrevue à la division, leur explique les détails topographiques et leur signifie qu'on va tenter l'ultime trouée. Chaque compagnie reçoit ensuite un ordre précis et tout est organisé en vue d'une action méthodique.

L'après-midi, quelques instants avant le départ, le capitaine Félix se met en communication avec la voiture de commandement et confie au chef du 1^{er} bureau le plan auquel il s'est arrêté. Comme il refuse l'appui de l'artillerie, l'officier supérieur s'étonne :

— Vous ne voulez pas que nos canons vous ouvrent la voie ? La réussite de votre entreprise dépend peut-être de leur intervention...

— Sans doute, répond le capitaine. Mais je ne veux pas donner l'éveil à l'ennemi. C'est la condition essentielle du succès...

— Comme vous voudrez, conclut l'officier d'état-major. Je vous l'ai dit, vous avez carte blanche...

Vers trois heures, le bataillon se met en marche, groupe de commandement en tête, et accompagné des véhicules automobiles indispensables. Un orage torrentiel a crevé subitement et le ciel est demeuré couvert. Une fine pluie

tombe encore. On circule sur un terrain marécageux ; mais ce sera un avantage et l'on n'aura pas à redouter la longue traînée de poussière qui signale de loin les convois. La route a été soigneusement étudiée. Le soir tombe. Le bataillon, dissimulé aux vues terrestres et aériennes, est arrivé dans un bois, à proximité immédiate des troupes allemandes à l'échelon du feu. De temps à autre, on entend des tirs

gnie. Nous devrions déjà avoir son compte rendu.

Le commandant de la 3^e compagnie motorisée répond :

— Ils ont presque atteint leur objectif.

L'adjudant chef Herbert fait partie de la 3^e compagnie. Il commande la 1^{re} section de chars. C'est un chef sur qui on peut compter. Il l'a prouvé.

Le capitaine Félix pousse un soupir de soulagement.

— Faites venir les chefs des groupes de choc.

Un appel prudent de Dehnert ; puis quatre hommes, deux officiers et deux sous-officiers, se présentent. Les commandants de compagnie et l'officier des liaisons se sont joints à eux. Le capitaine Félix, d'un coup d'œil, s'assure que tout son monde est là.



... Le mouvement continue. Dans les véhicules, les hommes, attentifs, la main sur leurs armes, scrutent la nuit sombre ...

Dessin: Liska

d'artillerie. De part et d'autre, on perçoit l'abolement des coups de départ, puis le siflement des projectiles qui se perdent quelque part dans le lointain.

Derrière un fourré, à la lisière du bois, le capitaine Félix s'entretient à voix basse avec les commandants de compagnie et l'adjudant-major. Devant eux se déroulent des kilomètres de terrain, des champs de blé déjà haut. Un sentier serpente, puis se perd au flanc de la colline. Il doit mener au village qui se cache là-haut sous les frondaisons. Des panaches de fumée légère, de-ci de-là, signalent des incendies. Des patrouilles envoyées dès le matin ont trouvé la localité occupée par l'ennemi. Quelques obus, tirés par notre artillerie, ont mis le feu aux misérables chaumières de bois, déjà brûlées par le soleil d'été. Elles ont flambé comme des torches. Seule leur cheminée de pierre reste debout.

Depuis ce moment-là, aucun coup de feu n'a plus été tiré du village.

— Herbert et les éléments de reconnaissance sont-ils arrivés à la piste ? demande le commandant de la compa-

Il y a trois heures qu'il est parti en patrouille, vers la route, à dix kilomètres d'ici. Nos premières lignes sont à la lisière du bois. L'itinéraire, dès le début, mène Herbert sur un terrain que le soldat allemand n'a pas encore foulé. L'adjudant-chef doit reconnaître la route qui conduit vers le village incendié. Si l'ennemi a évacué la localité, il doit choisir les emplacements pour garer les voitures du bataillon, puis trouver les observatoires qui permettront de surveiller la route en avant. Il doit rendre compte immédiatement de tous les faits et gestes de l'ennemi. Il lui est interdit d'ouvrir le feu, même dans les occasions les plus favorables.

Le capitaine Félix s'adresse à son adjudant-major :

— Dehnert, dites aux lieutenants Münzer et Wahrenfels et à l'adjudant, chef Engerling de se préparer au départ. Je voudrais leur parler dès que j'aurai le premier compte rendu d'Herbert. On vient d'apercevoir quatre camions se dirigeant à toute allure vers le sud.

— Tant mieux !

Dans l'obscurité, il distingue à peine les silhouettes ; seuls les visages se détachent en clair sur le fond obscur. La respiration contenue des hommes décèle leur attention. Puis le commandant prend la parole :

— Je viens de recevoir le premier sans-fil d'Herbert. Pour le moment, le terrain jusqu'au chemin de terre est inoccupé. Dans un quart d'heure, la patrouille sera de retour... Je répète ce que j'ai dit précédemment : Le bataillon doit, au cours de la nuit, rendre la grande route impraticable et détruire les voies ferrées situées à l'est. La destruction doit être complète et rendre, pendant plusieurs jours, tout trafic impossible. Vous emploierez la dynamite. Les deux premières compagnies aborderont la route conformément à mes ordres précédents. Elles en interdiront l'accès au sud et au nord ; puis, dans la mesure du possible, elles feront sauter les ponts et les passages à niveau. La 3^e compagnie et ses sections de chars pousseront en avant, vers l'est. Mission : former une tête de pont d'où partiront les quatre groupes de choc, sous les ordres des lieutenants Münzer et Wahrenfels,

de l'adjudant-chef Engerling et de l'adjoint Runge. Les éléments restants de la 3^e compagnie assureront la sécurité des voitures du bataillon à Saretsche et protégeront la route en arrière. Le bataillon doit rester sur ses positions à la grande route, jusqu'au retour des groupes de choc.

Puis le capitaine Félix s'adresse aux chefs de ces dernières formations et il élève un peu la voix :

— Vous avez été choisis, vous et vos vingt hommes, parmi trois cents volontaires du bataillon, pour mener à bien une mission périlleuse. Les groupes de choc 1 et 2, Münzer et Runge, ont, à partir de la route, cinq kilomètres à parcourir. Les groupes de choc 3 et 4, Wahrenfels et Engerling, ont 14 kilomètres à faire pour atteindre leur objectif. Dès que vous aurez traversé la grande route, vous ne dépendrez que de vous-mêmes. Maintenant, je ne vous donne plus d'instructions. Vous savez que les deux lignes de chemin de fer doivent sauter. Bonne chance !

LE commandant serre chaleureusement la main des chefs des groupes de choc. Puis il commande : « Formation de route, départ dans cinq minutes. Je marche derrière les chars et la 3^e compagnie. »

Mais voici que le télégraphiste saute du camion-radio de la 3^e compagnie, un nouveau message à la main. Les officiers qui se dispersaient reviennent sur leurs pas.

— Que se passe-t-il ?

— Un second compte rendu d'Herbert, dit le commandant de la 3^e compagnie, qui lit :

« Capturé sur la route deux camions ennemis, équipés, en bon état. Fait prisonniers les hommes. Avons échappé à l'observation ennemie. »

— Ça alors !... continue l'officier. Ne pourrait-on pas...

Les chefs des groupes de choc entourent le capitaine Félix. La voix rauque, tant il est ému, le lieutenant Wahrenfels interroge :

— Mon capitaine, pourrais-je avoir les camions soviétiques ?

Le commandant y a déjà songé. Cela multiplierait avantageusement les moyens de ces hommes valeureux ; et, surtout, les groupes de choc 3 et 4 ont un si long chemin à parcourir, en portant les caisses de dynamite ! Le brouillard et la pluie aidant, le stratagème réussirait.

Les chefs des groupes de choc, hommes résolus et courageux, sont de l'avis du commandant.

— D'accord, Wahrenfels. Pour votre groupe et celui d'Engerling, vous prendrez un des camions capturés. Vous suivrez le même itinéraire. Marchez carrément, cela ira. Münzer et Runge, vous ferez vos cinq kilomètres à pied ; et, maintenant, filez !

LA colonne motorisée du bataillon pousse en avant, en direction de la grande route. La nuit est brumeuse ; la pluie est prête à tomber. Conformément aux ordres, les véhicules se tiennent à cinquante mètres de distance. Impossible de se tromper de chemin. La route serpente entre des champs de blé.

— Vivement Saretsche ! dit le capitaine Félix à son adjoint. Les voitures font un bruit du diable, malgré la pluie et le sol détrempe ; et je ne suis pas sûr qu'à cette distance... Sept kilomètres encore !... Si les colonnes bolchevistes circulent sur la piste empierre, cela va ; l'ennemi ne nous entendra pas. Mais si, par hasard, il a la malencontreuse idée d'envoyer de l'infanterie vers Saretsche, tout notre plan tombe à l'eau. Avez-vous fait savoir

à la division que nous sommes en marche ?

— Oui, mon capitaine. Depuis un quart d'heure.

Le mouvement continue. Dans les véhicules, les hommes attentifs, la main sur leur arme, scrutent la nuit sombre.

Cela avait été un bel enthousiasme, à midi, quand les trois commandants de compagnie, après avoir conféré avec leur chef, avaient fait connaître à la troupe la mission du bataillon : rendre la route impraticable et faire sauter les voies ferrées chez l'ennemi, à vingt kilomètres. Du beau travail en perspective pour les pionniers ! Les yeux avaient brillé, les poings s'étaient serrés, les traits s'étaient durcis, quand les officiers avaient souligné toute l'importance de ces artères pour le trafic ennemi, quand ils avaient montré que, par ces routes, les Bolchevistes amenaient des renforts et ravitaillaient leurs hommes en munitions, que ces voies de communication permettaient à l'adversaire de consolider sa résistance, qu'elles apportaient la mort à des camarades postés là-bas, au sud.

Quand on avait demandé des volontaires pour les groupes de choc, tous les officiers, tous les adjudants, tous les sous-officiers et plus de trois cents hommes s'étaient mis sur les rangs. Sur l'ordre du commandant, on avait choisi deux officiers, deux adjudants et vingt soldats. Les groupes de choc, encadrés, étaient maintenant constitués. En tête du bataillon, les voitures blindées des trois compagnies attendaient d'arriver à la piste pour disparaître dans les bois, de l'autre côté. Sous la pluie qui s'était mise à tomber, en pleine nuit, les groupes de choc devaient atteindre les voies de communications ennemis et les dynamiter. Dans l'après-midi, les chefs et leurs hommes avaient étudié attentivement le terrain sur la carte et envisagé les mesures à prendre.

La perspective d'une marche à la boussole, en pleine nuit, n'avait rien de particulièrement réjouissant. Les armes étaient lourdes et les caisses de dynamite pesantes ; mais il y avait la mission à remplir et elle serait menée à bien. Pas de doute à ce propos.

Entre-temps, le lieutenant Wahrenfels et l'adjudant Engerling avaient mis au point les questions de détail, concernant l'utilisation des camions ennemis. Les deux groupes de choc resteront ensemble. À partir de la piste, sur la route qui conduit vers l'est, il faudra accélérer le plus possible. Les hommes s'allongeront dans la voiture. Les deux chefs, le buste dissimulé dans une toile de tente, occuperont le siège avant. L'adjudant Engerling conduira. On maculera de boue les vitres de la voiture.

— Le plus dangereux, dit le lieutenant Wahrenfels à l'adjudant, ce sera de dépasser ou de croiser des colonnes ennemis, après avoir franchi la première route. C'est alors qu'il faudra appuyer sur l'accélérateur.

— D'accord, mon lieutenant, dit l'adjudant impassible. Le mot d'ordre sera : Champignon à fond !

Le lieutenant Wahrenfels esquisse un geste de satisfaction. Engerling et lui sont d'accord. « Champignon à fond », cela veut dire avancer sans se soucier des trous de la route, des pneus qui crèvent, des pionniers se couvant dans la voiture.

Un agent de transmission, en moto, se rendant en queue de colonne, croise les hommes qui s'interrogent :

— On est arrivé ?

Le motocycliste s'est arrêté à la voiture du commandant et tend à l'adjudant-major un pli trempé par l'averse.

« La 3^e compagnie a traversé Saretsche sans rencontrer l'ennemi. Son commandant a pris contact avec Herbert. Conformément aux ordres donnés,

les voitures du bataillon sont garées à Saretsche. »

— Très bien, dit le commandant. Et il dicte l'ordre que l'agent de transmission va emporter :

« La première et la seconde compagnies se dirigeront à pied le long de la piste. Les sections motorisées de la 3^e compagnie traverseront la route sur toute l'étendue de leur front et, dans cette direction, constitueront une tête de pont sur une profondeur de cinq cents mètres au moins. Le commandant de la 3^e compagnie déterminera les emplacements précis et rendra compte dès exécution. »

A la lumière de sa lampe de poche, malgré les cahots de la voiture, l'officier adjoint a rédigé l'ordre et le tend au motocycliste.

— Au commandant de la 3^e compagnie, rapidement !

La voix du commandant se fait encore entendre :

— Dehnert, vous installerez le bataillon à la sortie est de Saretsche. Vous garderez les transmissions avec vous. Signalez à la division que nous progressons comme convenu. Je pars en voiture à la 3^e compagnie. Il est possible, si la situation se modifie, que je vous fasse avancer jusqu'à la grande route. Vous vous tiendrez à la sortie est de Saretsche et vous arrêterez, au passage, les trains de combat des unités. Les première et dernière compagnies doivent agir rapidement. »

LE capitaine Félix s'est accroupi à côté du commandant de la 3^e compagnie, dont le poste de commandement est installé à la grande route, dans un abri soviétique inachevé. Il y a une demi-heure que les voitures blindées ont traversé la chaussée, sans avoir été aperçues de l'ennemi. Elles se sont déployées sur un large front et se sont avancées vers l'est. Elles ont pénétré dans un petit bois dont les hautes futaies ressemblaient aux frondaisons d'un parc. Les deux ailes rabattues vers la route, elles ont pris position à moins d'un kilomètre. Elles ont occupé un groupe de fermes, dissimulé sous les arbres épais, l'emplacement idéal. Et c'est, encore une fois, l'adjudant Herbert et ses tanks qui veillent. Dans la nuit profonde, ses chars sont aveugles. Il a reçu en renfort, pour l'éclairer, un groupe de pionniers de la 3^e compagnie. La compagnie tout entière constitue une tête de pont, un immense arc de cercle dont la grande route forme la corde.

— Les Bolchevistes ne se doutent pas de nos intentions. Ils n'ont pas d'éléments de surveillance dans les parages. Ils nous supposent plus à l'ouest, à dix kilomètres. Quand nous aurons coupé la route, ce sera du beau travail.

Le commandant de la 3^e compagnie se tourne vers l'arrière :

— Ah ! voilà la 2^e compagnie !

Sans bruit, l'arme à la bretelle, les outils soigneusement enveloppés et arrimés, les hommes de la seconde compagnie arrivent en colonne, les uns après les autres.

— De vrais Peaux-Rouges !

Le capitaine Félix approuve de la tête. Il est heureux. Parfaitement calmes, les cent quatre-vingt hommes se faufilent à pas de loup. La tête vient d'aborder la grande route et se dirige vers le sud. La compagnie se scinde : un peloton dans le fossé de droite, un peloton dans celui de gauche. Le lieutenant qui commande la 2^e compagnie arrive parmi ses hommes. C'est un géant ; il mesure près de deux mètres. Il porte un pistolet mitrailleur suspendu à l'épaule droite par une courroie. Le commandant l'appelle. Il s'approche rapidement et dit :

— Moins d'un kilomètre vers le sud,

les pionniers viennent de découvrir un pont de bois, long d'une trentaine de mètres. Je vais faire enlever les traverses du tablier. J'ai l'intention d'y tendre un piège pour camions.

— D'accord ! Vous savez qu'aucun véhicule, ni aucun soldat ennemi ne doivent passer du sud au nord.

— Entendu !

La voix claire a résonné avant que l'officier se soit enfonce dans la nuit.

— Bonne idée ! dit le chef de bataillon au commandant de la 3^e compagnie. Si jamais un convoi se présente, les Bolchevistes vont donner dans le piège ; la route sera obstruée. Cela aura l'air d'un accident. Les occupants des camions suivants descendront pour examiner les dégâts...

— ...Et la seconde compagnie n'aura pas beaucoup à faire pour les cueillir...

Le commandant de la 3^e compagnie n'a pas pu s'empêcher d'interrompre son chef.

Le capitaine Félix incline la tête affirmativement.

— Ce serait une veine ! Mais l'essentiel est de dissimuler à l'ennemi, autant que possible, votre va-et-vient sur la route. Il faut que tout le monde en soit pénétré, conclut-il rudement, en soulignant sa phrase d'un geste de la main.

A l'extérieur, dans le clair obscur de la porte, se tient un soldat. A tâtons, il essaye d'avancer dans l'abri.

— Mon capitaine, dit la silhouette, c'est le lieutenant Dehnert qui m'envoie. La division a demandé par radio si nous étions arrivés à la route. Le lieutenant Dehnert voudrait savoir s'il peut avancer.

Le capitaine Félix sourit :

— En voilà encore qui s'impatientent !... On va essayer d'allumer. Bouchez donc la porte et les embrasures de créneau. Je voudrais rédiger mon compte rendu.

Le commandant écrit à la lueur d'une lampe de poche. En mots brefs et concis, il relate le développement de l'opération. La dernière phrase lui est agréable à écrire, il sait qu'elle fera son petit effet : « Les groupes de choc ont traversé la grande route à 0 h. 15. Les deux détachements chargés de détruire à l'est les voies ferrées ont utilisé pour leur mission un camion soviétique capturé. »

Il lit encore une fois et signe.

— Dites au lieutenant Dehnert de faire partir le message par un motocycliste des transmissions. Informez-le qu'il doit encore rester à Saretsche. Je n'ai pas besoin de la voiture pour le moment. Je voudrais, dit-il au commandant de la 3^e compagnie, que nous allions, en premier lieu, faire un tour aux petits postes de votre unité ; puis nous rendrons compte de ce qui se passe au nord. Faites équiper le groupe qui nous accompagnera.

Les officiers se préparent dans l'obscurité. On entend soudain trois coups sourds qui retentissent dans la nuit. Les deux hommes, sans parler, se sont immobilisés. Le commandant de la 3^e compagnie arrache la toile de tente qui masque la porte :

— Trois détonations au nord. Des mines, à ce qu'il paraît !

— Peut-être bien ! C'est tout près de la 1^e compagnie. J'y vais tout de suite. Votre groupe de protection m'accompagnera.

LA 1^e compagnie s'est déplacée à pied, comme la seconde. Les missions des deux unités diffèrent cependant un peu. La 2^e compagnie barre la grande route au sud. La 1^e compagnie a plus de liberté pour mener à bien sa tâche. Elle doit barrer également la même voie, mais au nord, et, en même temps, capturer tous les véhicules qui se pré-

Suite page 51

Pas des mots, des faits!!! Une production qui s'impose:



Le Président Kruger
Opérette
Les frontaliers
On a volé un Homme
Miroir de la Vie
Le Cœur Immortel

TOBIS



Malgré leur variété, tous les films que nous présentons portent le cachet de la qualité du cinéma allemand. Nos productions traitent une infinité de sujets dans bien des domaines. Les films TOBIS ont obtenu les plus hautes récompenses aux concours internationaux, et le public leur a réservé un accueil des plus chaleureux.

LES FILMS TOBIS SONT DE CLASSE INTERNATIONALE. L'ENTHOUSIASME QU'ILS SUSCITENT PARTOUT TEMOIGNE DE LEUR VALEUR.

Uniformes d'hier et d'aujourd'hui

PETITE HISTOIRE DU COSTUME MILITAIRE

L'UNIFORME a une triple signification. Il indique, en premier lieu, l'état militaire ; il fait ensuite connaître l'arme et le corps de celui qui le porte ; il symbolise enfin une tradition de l'armée. Le mot, d'origine française, tire sa racine du latin. Les contingents de troupes allemandes qui combattaient dans les rangs de l'armée française furent les premiers à porter une tenue « uniforme ». Dans l'ancien Empire germanique, les Etats étaient tenus de recruter et d'entretenir à leurs propres frais les soldats que l'Empereur menait en guerre. Ainsi, au début du XVI^e siècle et comme contribution au ban impérial, la riche cité de Nuremberg équipa un régiment de lansquenets, tout de rouge vêtus. Certains historiens prétendent que les patriciens bavarois avaient choisi cette couleur pour des raisons de sentiment, craignant, disent-ils, que les traces sanglantes sur les uniformes eussent privé les jeunes recrues de tout courage. La vérité semble bien différente. La pourpre constituait un hommage à l'Empereur ; et le contingent que la cité franche avait levé fut présenté à Sa Majesté dans le ton qui lui seyait le mieux. Rouge et pourpre sont couleurs souveraines. Les sénateurs romains portaient bandes pourprées à leurs chlamydes et agrafes rouges à leurs sandales. A l'exemple de Nuremberg, rois et empereurs habillèrent de rouge la troupe chargée de leur service personnel, leur garde du corps. Aujourd'hui encore, on retrouve la pourpre impériale dans les uniformes de parade de la garde anglaise.

L'habit bourgeois, premier uniforme

Il faut atteindre la fin du XVI^e siècle pour voir l'uniforme adopté généralement. Depuis cette époque, les couleurs de l'habit militaire ont été le bleu, le blanc, le rouge. Blanc et rouge étaient les teintes préférées de la maison de France ; les blanches fleurs de lis décorent alors ses armoiries royales. Mais c'est au Grand Electeur de Brandebourg, à Frédéric-Guillaume, que l'on doit le bleu des uniformes. Le bleu était, en Allemagne, la couleur des citoyens libres. En dotant les soldats d'un habit bourgeois, en les coiffant d'un chapeau de feutre, en leur donnant des bas de laine et des culottes, le Grand Electeur les mettait bien au-dessus des lansquenets, qui, au dire d'un observateur de l'époque, « montraient souvent nues leur poitrine, leurs cuisses et jusqu'à leurs fesses ». Frédéric-Guillaume mettait ses troupes sur le même pied que les bourgeois.

Au XVII^e siècle, tant que les uniformes réguliers n'eurent pas été adoptés, les militaires portèrent différents signes distinctifs. C'étaient, en général, les couleurs des maisons qu'ils servaient. Les mercenaires à la solde de la Suède montraient des écharpes bleues aux franges resplendissantes ;

les Hollandais arboraient les couleurs d'or de la maison d'Orange, venue du midi de la France ; et les troupes de Wallenstein combattaient sous les habits rouges des soldats impériaux.

Dans les premiers temps, les uniformes avaient une signification purement morale. Les écussons, les passe-poil, les galons indiquaient la maison à laquelle appartenait les soldats et la considération qu'on leur témoignait devait s'en trouver accrue. Ce fut à la bataille de Pavie, le 25 février 1525, que, pour la première fois, Georges de Frundsberg, chef des lansquenets, donna à l'uniforme un caractère d'utilité militaire. Il ordonna à ses hommes de revêtir des casques blancs par-dessus leurs armures, ce qui rendit la troupe aisément visible, à la pointe du jour, dans le brouillard, au clair de lune et lui permit de se regrouper pour combattre. Frundsberg s'affubla du froc blanc d'un moine, afin d'être facilement reconnu de ses soldats. Et l'on se demande si le capitaine n'usa pas de ce stratagème pour arriver plus facilement au ciel, dans le cas où il trouverait la mort sur le champ de bataille.

L'infanterie française était vêtue de blanc, couleur du lis royal ; et l'on put apprécier toute la valeur tactique de cette teinte. Les fantassins étaient, dans la fumée noire de la poudre, bien mieux reconnus que les soldats habillés de bleu ou de rouge.

Après Eylau, Napoléon, parcourant « le champ couvert de morts sur qui tombait la nuit », fut effrayé à la vue de tous ces cadavres vêtus de blanc et qui gisaient, sanglants, sur la neige immaculée. Il ordonna que l'infanterie fût vêtue de drap bleu, et la garde de drap rouge. A l'époque, la teinture bleue était assez coûteuse et assez rare. L'exécution de l'ordre fut donc différée. Par contre, la teinture rouge était d'un prix modique : l'Alsace, terre alors française, produisait la garance en grande quantité.

L'élegance du grenadier de Prusse

Les rois de Prusse s'en tenaient toujours au drap bleu, que leur aïeul, le Grand Electeur de Brandebourg, avait choisi pour ses soldats. Il n'y avait alors qu'un seul régiment prussien vêtu de rouge : celui de la Grande Electrice Dorothée. Bien que le coût de l'uniforme pourpre fût plus avantageux et malgré leur désir d'économie, les deux grands souverains de Prusse, le Roi-Soldat, Frédéric-Guillaume I^r, et le « Vieux Fritz », Frédéric II le Grand, conservèrent le drap bleu. Cette tenue, dont la doublure rouge n'était visible qu'aux parements, donnait aux hommes une silhouette plus svelte, plus élégante ; et la teinte bleue assurait aux soldats la considération dont jouissaient les bourgeois aisés.

Une tenue d'officier coûtait alors trente-cinq thalers, et celle d'un simple soldat huit thalers. L'habillement

des troupes entraînait donc des dépenses considérables, puisque tout militaire avait droit, chaque année, à un uniforme neuf. Les habits à la prussienne étaient alors particulièrement courts : la tunique avait la forme de l'actuel « cutaway » anglais. On portait les culottes blanches et collantes aux cuisses ; les guêtres étaient étroites et courtes. Les ennemis du Roi-Soldat lui reprochèrent d'habiller ainsi ses troupes par esprit d'avarice ; reproche qui, d'ailleurs, ne se justifiait pas, étant donné que l'uniforme de l'armée prussienne était deux fois plus cher qu'un uniforme étranger. Du reste, en adoptant cette tenue, Frédéric-Guillaume I^r avait songé à l'élegance et à la présence plutôt qu'à l'économie.

La garde-robe du grenadier

On imagine tout ce que pensait un compagnon ou un artisan du XVIII^e siècle, à qui le sergent recruteur énumérait l'habillement d'un grenadier : deux paires de chaussures, deux paires de semelles en réserve, deux camisoles, une chemise, une paire de guêtres en toile, deux cravates rouges, deux rubans de perruque, un chapeau et un bonnet, une tunique, deux culottes, trois paires de bas et trois paires de gants. Chaque soldat recevait, en outre, aux frais du roi de Prusse, des boucles postiches, ainsi que la tresse et la poudre nécessaires à sa coiffure. Les uniformes étaient coupés sur mesure par un maître-tailleur ; et cela, bien plus que les ors et les galons, donnait au grenadier prussien un maintien élégant. Les souverains d'Europe eurent bien vite l'idée de copier l'uniforme des armées frédériciennes pour la prestance autant que pour la belle tenue de ceux qui le portaient. L'esprit d'imitation est chose courante dans l'histoire, même dans l'histoire militaire. L'adversaire battu cherche à découvrir le secret du vainqueur. Il étudie l'organisation de l'armée victorieuse ; mais ce qui est plus facile à surprendre, ce sont ses attributs extérieurs. Ceci explique pourquoi, dans bien des pays européens, on a adopté pour la tenue militaire des accessoires étrangers. Des Polonois vient l'oulanka, courte veste pincée à la taille ; les Croates, — ce fut le nom des premiers hussards, qu'ils fussent du pays ou d'ailleurs, — nous ont donné la tunique à brandebourgs. Les panaches des casques viennent, sans doute, des bouchons de paille que les Suédois mettaient à leur chapeau pour se reconnaître les uns les autres dans la bataille.

Le frac, invention militaire

Le soldat contribue largement à la mode de son temps. La coupe ajustée des uniformes, l'élegance des différentes combinaisons du bleu, du blanc, du rouge, incitèrent les bourgeois à se vêtir comme les militaires.

Suite page 59

QUATRE SIECLES D'UNIFORMES

Voici, en haut, quatre soldats de la période transitionnelle, du XVII^e au XVIII^e siècle : Hollandais, Suédois, Brandebourgeois, Prussiens. La tunique et la coiffure appartiennent à l'habit bourgeois. Les bords du chapeau sont relevés, pour ne point gêner au combat. L'écharpe n'est tout d'abord qu'un signe de reconnaissance. Quelques années plus tard on y attachera l'épée. Les grands revers de manches, à la suédoise, ne sont plus qu'un ornement chez le soldat prussien de 1703, qui préfère son bonnet à pointe au chapeau relevé. La pointe est maintenue par une armature métallique. La cravate est en tissu empesé. La gravure de la seconde rangée, au milieu, représente un fantassin prussien. Comme la redingote bourgeoise qu'il portait le gênait pour la marche et durant l'assaut, il en a retroussé les basques. Il porte donc la tunique demi-ronde (vue du dessous), le « cutaway » des Anglais

Le frac est de transition entre la tunique demi-ronde, que les Anglais et les Autrichiens (deuxième rangée à droite) ont empruntée aux Prussiens, et l'oulanka polonoise (deuxième rangée à gauche). Les cavaliers de France sont avec les uhlans polonois, les premiers à le porter. Dans les combats au sabre, le casque polonais, la chapska, protège la tête beaucoup mieux que le chapeau de feutre

La chapska, le bonnet de grenadier qu'une casque métallique renforçait, le heaume du chevalier moyenâgeux, donnèrent le casque à pointe prussien du XIX^e siècle ; mais la pointe élancée est un objectif de choix pour les tireurs ennemis. Pendant la Grande Guerre elle disparaît, dissimulée tout d'abord sous une housse ; puis le casque de cuir fait place au casque d'acier

Nous voici au XIX^e siècle (troisième rangée à gauche), où la mode militaire combine tous les uniformes créés jusqu'alors. Le pantalon destiné jadis à la protection de la culotte de parade est partout adopté. L'oulanka, la vareuse des hussards, la veste à une rangée de boutons du fantassin — et dont les pans ont totalement disparu — ont fait place à la nouvelle tunique militaire. La seule chose peu pratique mais seyante, est le col aiglon qui, au XX^e siècle, se substitue au col rabattu. L'officier bulgare (troisième rangée, le second à partir de la droite) porte la tenue de campagne de la Grande Guerre, tandis que le garde anglais a conservé le rouge royal, cause de tant de pertes pendant la campagne du Transvaal

Le casque d'acier est partout en service. Le bonnet russe, à rabat, est généralement adopté comme bonnet de police. La tenue de campagne a été conçue pratiquement, pour rendre le combattant moins visible. Seules, sur les grandes tenues, sur les uniformes de parade, on trouve, vivants symboles resplendissant encore, les ornements multicolores, les couleurs d'autrefois, les revers à la suédoise et la fourragère de tradition



«Quatre siècles d'uniformes»

Dessins de J. C Schmitz



Parade à Potsdam

(Galerie nationale, Berlin) Sur ce fragment d'un tableau datant de 1849, et dû au pinceau de Franz Krüger, peintre berlinois attaché à la Cour, figurent tous les uniformes de l'armée prussienne du second empire. On remarquera plus particulièrement les pantalons d'officier, dont la mode d'aujourd'hui cherche à copier encore la sobre et discrète élégance

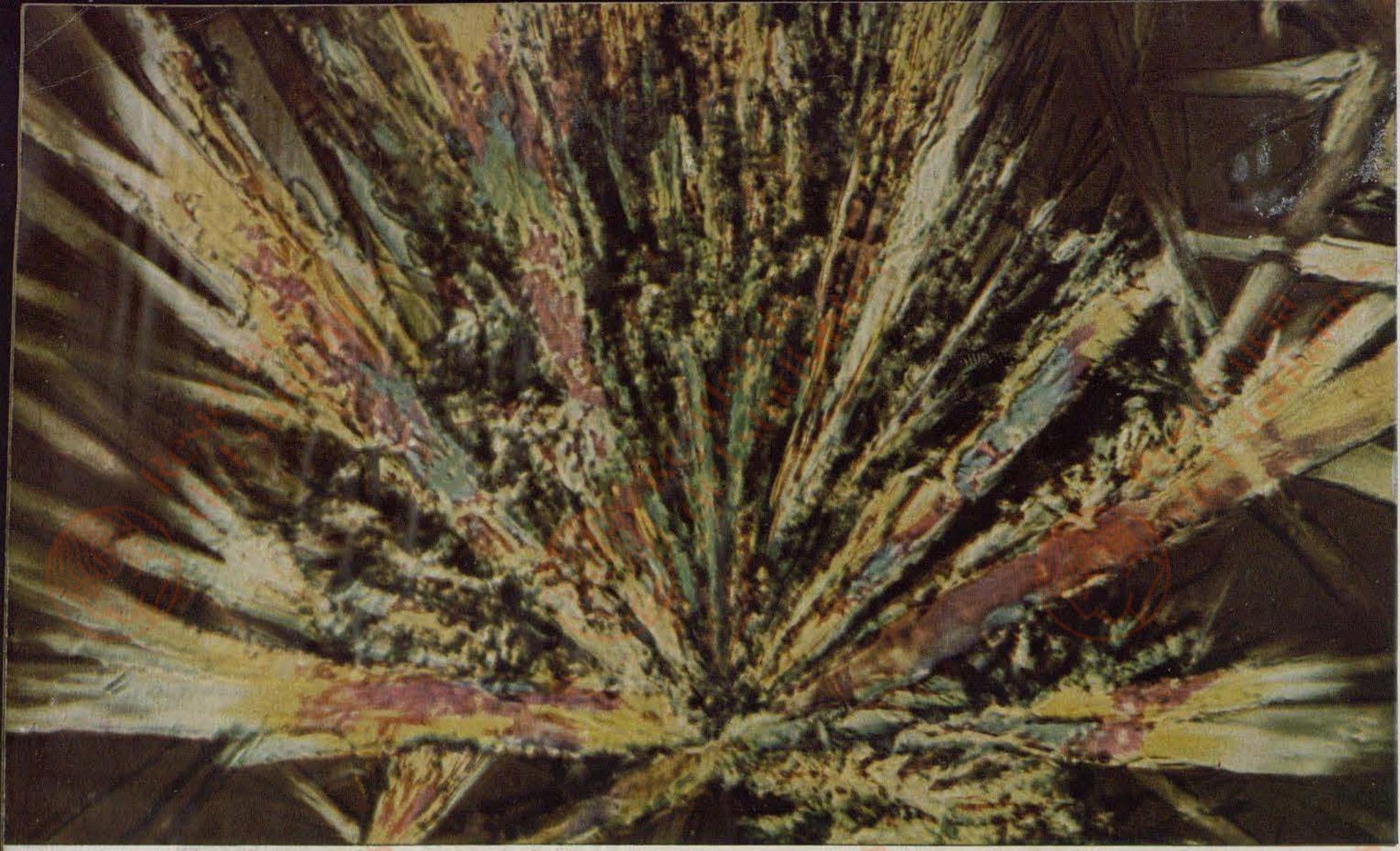
Cliché Deutscher Verlag

Colombine et Pierrot

L'Opéra de Berlin, fondé il y a deux cents ans environ, perpétue les traditions nationales de la grâce et reste le temple de la danse. Liselotte Michaelis et Gustav Blank, deux étoiles du corps de ballet, y répètent aujourd'hui une adaptation chorégraphique des savoureuses pantomimes de Colombine et de Pierrot

Cliché Studio Rex-Photo





La vitamine B. (grossissement de 750) On trouve cette vitamine antibéribéri dans le levain, le blé et l'enveloppe du grain de riz

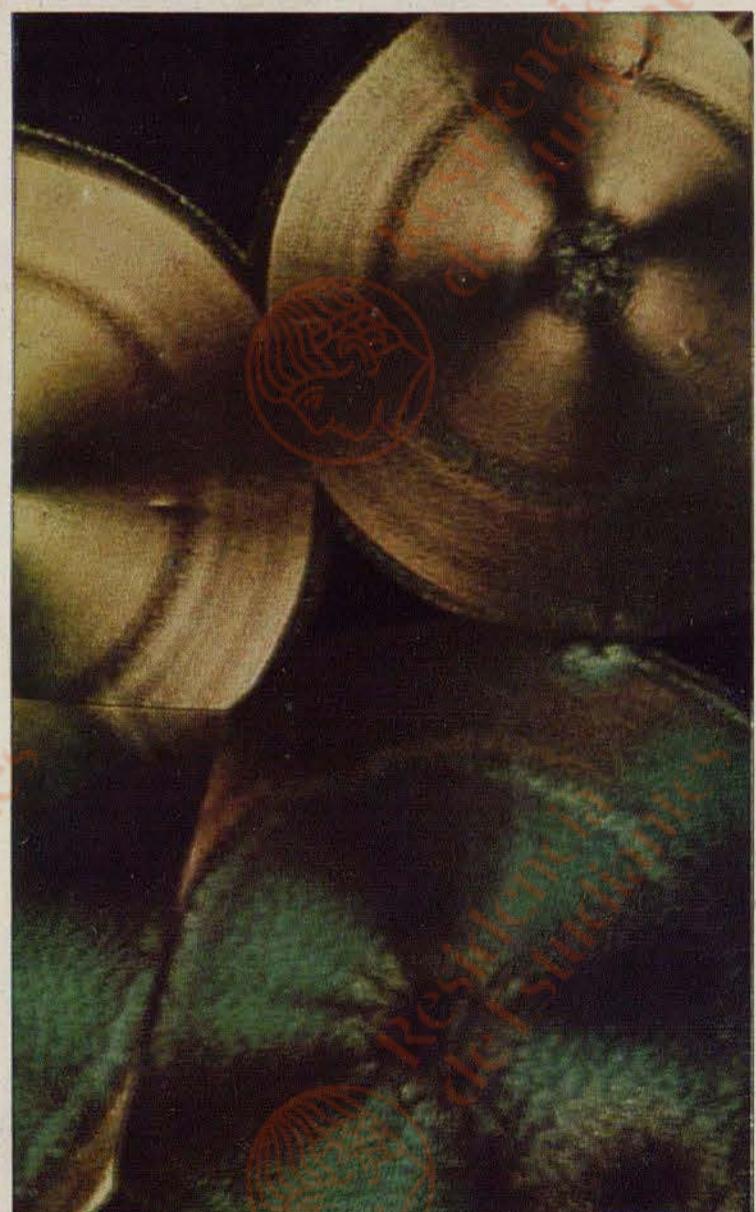
Eclats d'obus?... Parachutes?... Gargousses?...

Non! Les vitamines A, B et C — « Signal » publie les premières photos en couleurs de vitamines

Quelques minuscules cristaux, quelques infimes particules de matière... Considérablement agrandies, les photos de ces microcosmes nous en révèlent l'étrange splendeur. Et pourtant, insignifiants en apparence, ces infiniment petits ont le pouvoir de décider

du sort d'un être vivant. Ils font osciller son destin entre la santé et la maladie, la vie et la mort! Ce sont des vitamines... Des chimistes ont réussi à isoler complètement, pour les photographier ensuite dans un microscope de polarisation, quelques milligrammes de cette matière dont l'abondance ou l'insuffisance dans l'organisme métamorphosent toute l'économie de l'individu. Les vitamines donnent un exemple curieux des longs détours que doit parfois suivre la science pour arriver à l'explication d'une vérité expérimentalement constatée. Durant plusieurs siècles on avait remarqué chez les marins que la consommation de viande fumée et de conserves suscitait la gingivite, le scorbut, l'asthénie musculaire ou l'apathie générale. En 1536 déjà, les Indiens de Québec recommandaient le suc des aiguilles du cèdre comme remède contre ces troubles divers. Plus tard on découvrit, pour l'oublier ensuite, que le jus de citron et de l'oignon avaient les mêmes propriétés curatives. Vers la fin du siècle passé, on observa que le béribéri, maladie propre à l'Extrême-Orient et à l'Amérique Sud,

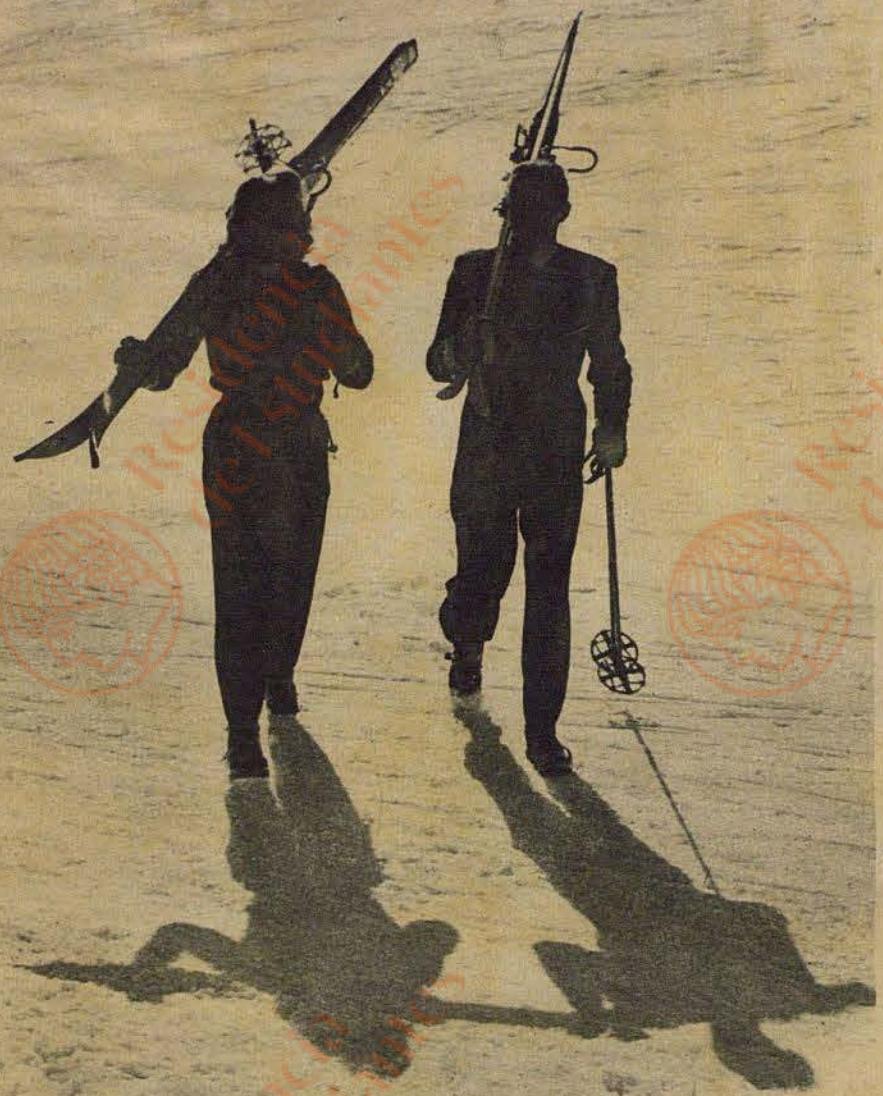
La vitamine A. (grossissement de 1.000). L'abondance de vitamines A supprime les troubles de la croissance et les maladies ophthalmitiques



La vitamine C. (grossissement de 350). La vitamine C est la plus importante des trois. Considérée comme remède antiscorbutique idéal, elle nous est fournie par les fruits crus et les primeurs

semblait frapper ceux qui se nourrissaient presque exclusivement de riz décortiqué. On en déduisit que l'enveloppe du grain de riz renfermait une substance immunisante. C'était la vitamine

Sur les pentes neigeuses

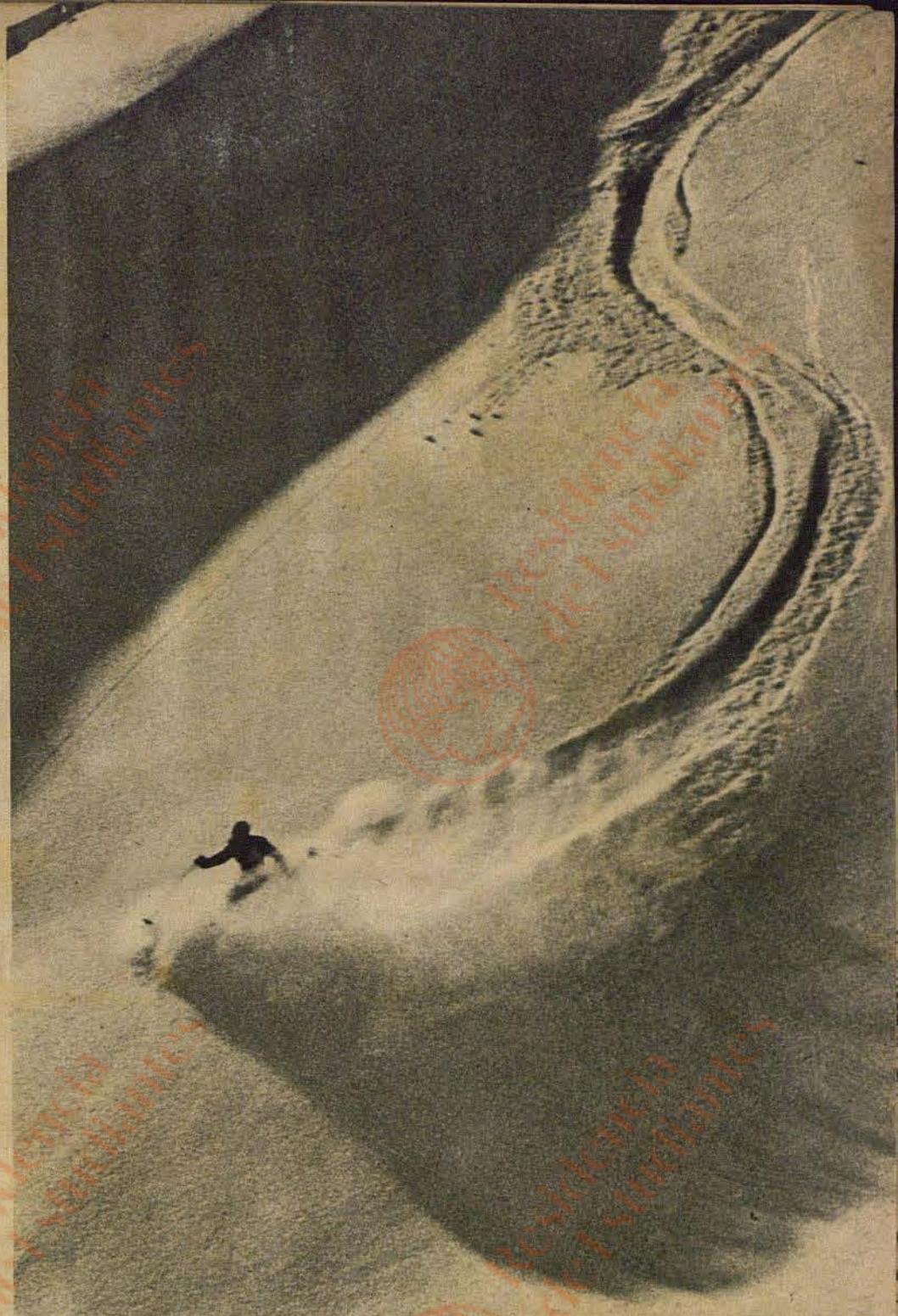


LE SOLEIL DECOUPE LES SILHOUETTES; la journée s'annonce radieuse. La neige craque sous les bottes, graissées de la veille. L'amateur de ski n'a qu'une idée en tête : grimper au sommet le plus élevé, et puis, à folle allure, plonger dans la vallée

Clichés: Hein Gorny

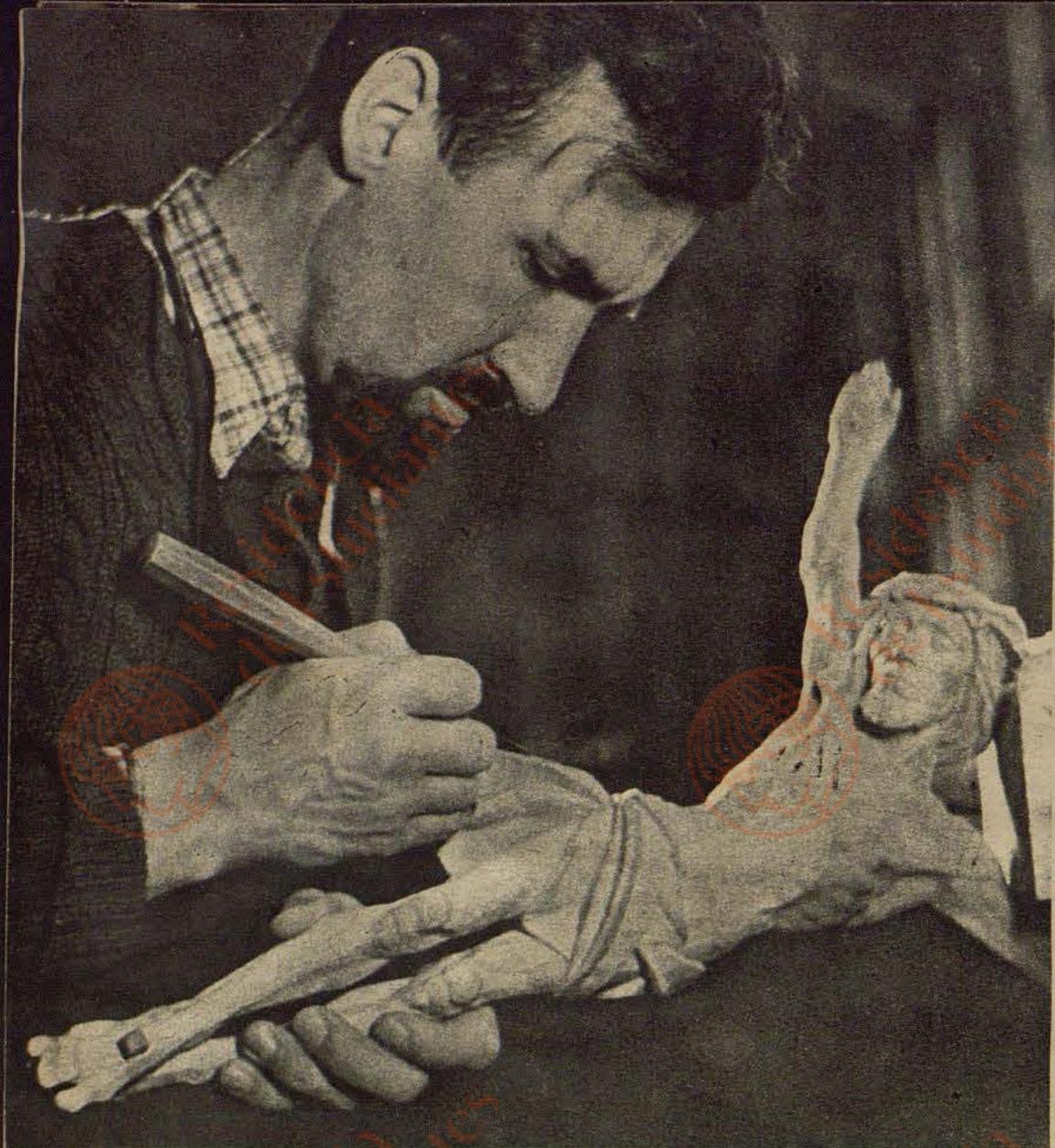
FANTAISIE GEOMETRIQUE. Les skieurs décrivent sur la pente douce des virages en stemm, traçant sur la neige immaculée une natte impeccable

LA NEIGE POUDRE A FRIMAS le coureur de descente, glissant et volant à grands bonds sur la pente vertigineuse



Les mains qui créent...

LES CHEFS-D'ŒUVRE DE
L'ARTISANAT ALLEMAND

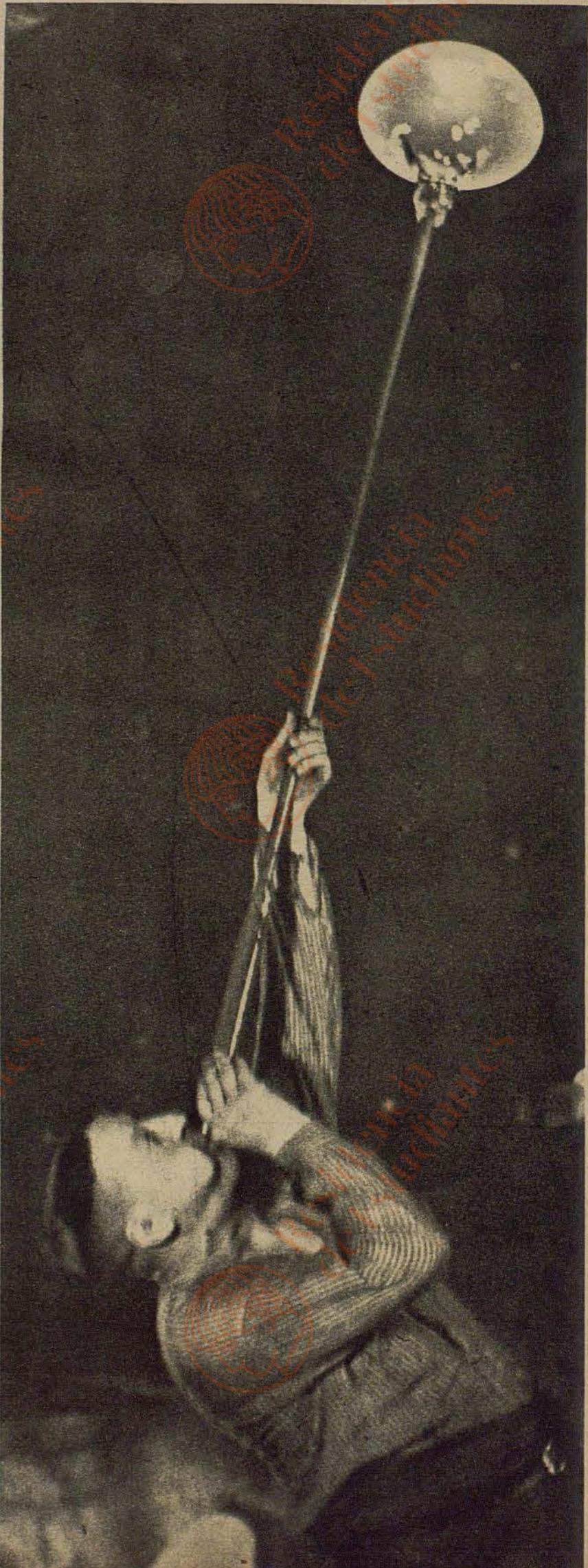


LES SCULPTEURS SUR BOIS, D'OBERAMMERGAU. Dans cette cité, célèbre par ses « Jeux de la Passion », la sculpture religieuse est en quelque sorte devenue héréditaire. Le plus ancien document où il est fait mention de cet art local, remonte à l'an 1111. Et une chronique, datant de 1520, rapporte qu'à cette époque les habitants d'Ammergau parraient à sculpter toutes les scènes de la Passion sur une simple coquille de noix



LES LUTHIERS DE MITTENWALD. Mathias Klotz, élève d'Amati et contemporain de Stradivarius, introduisit en Bavière l'industrie des fameux luthiers de Crémone. A Mittenwald, depuis cette époque, chaque maison du village n'est plus qu'un atelier

LA LONGUE PIPE... Le souffleur de Lauscha plonge son chalumeau dans le verre en fusion, éprouve la pureté de la pâte, et souffle ensuite une ébauche qu'il métamorphosera finalement en une petite merveille



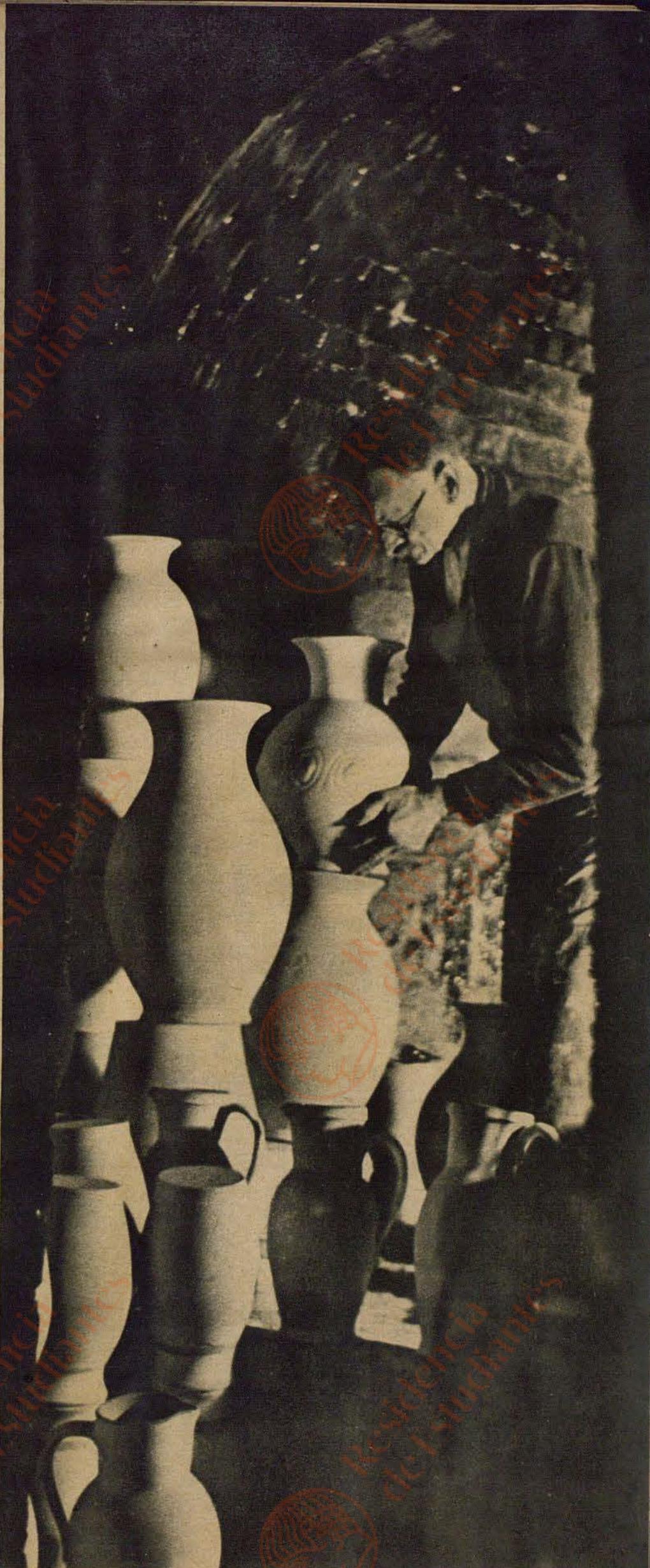
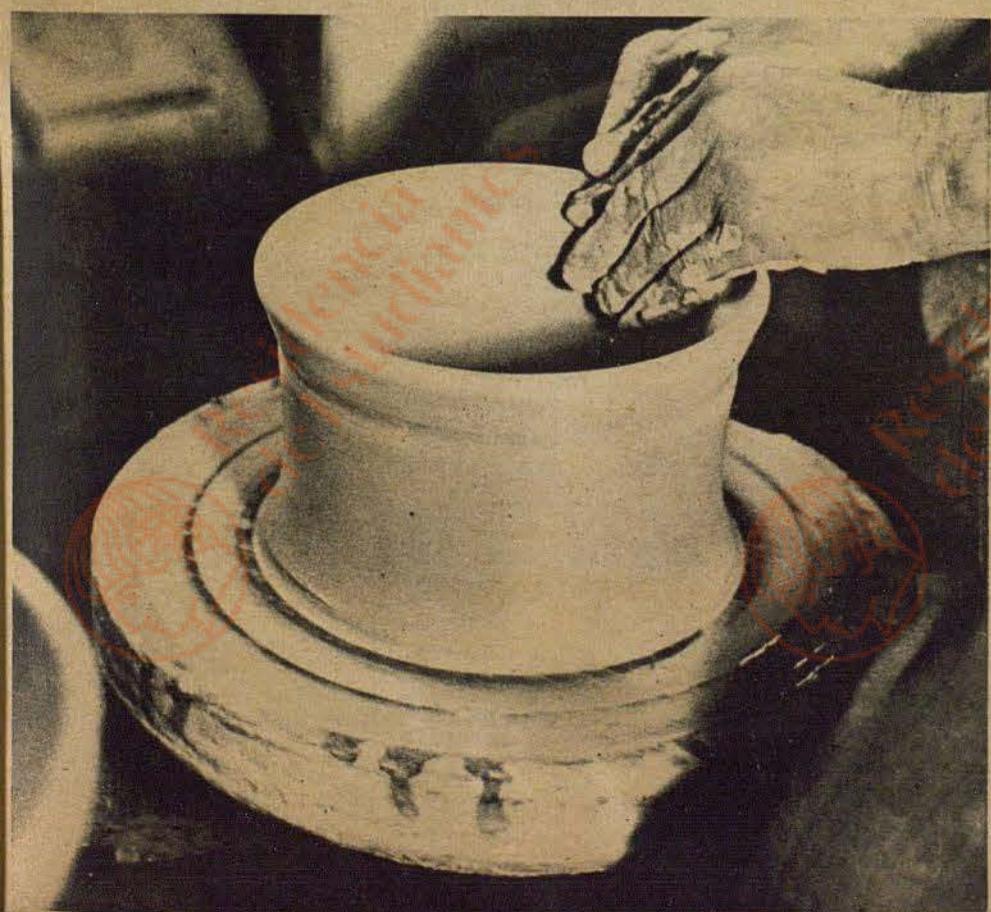


... ET LA COURTE... Procédé identique au précédent, mais appliqué cette fois à un plus petit objet. Le soufflage et le rinçage alterneront jusqu'au moment où la masse de verre aura atteint sa forme définitive



TRAVAIL DE PRECISION. Tandis que la flamme du brûleur rend malléable l'épiderme de ce petit cheval en verre, le stylet de l'artiste y grave les derniers détails

Clichés: Jochen Grossmann



TOURNANT A UNE VITESSE FOLLE, LA POTERIE RONRONNE. Une fois terminé, et après un séchage à l'air, le vase sera décoré et laqué

PENDANT 15 HEURES AU FOUR, A UNE TEMPERATURE DE 1.100° CENTIGRADES! Tel est le «supplice» que subiront les objets de céramique, jusqu'au moment où la glaise sera pétrifiée et le vernis vitrifié. Arant d'avoir atteint ce stade, les poteries d'art sont extrêmement fragiles

«L'histoire ne se répète pas»

Le parallèle qu'on tente de faire entre Adolf Hitler et Napoléon I^e s'avère déjà difficile, si l'on s'en tient aux seules analogies chronologiques ; mais si l'on examine les résultats obtenus par les deux chefs d'Etat, on ne trouve plus au bout de six semaines qu'un seul point commun : les sbires de Staline, comme les soldats du Tsar, livrent leurs localités aux flammes. Chaque ville, chaque village que les Allemands occupent est déjà en feu. Les Bolchevistes ne se préoccupent pas des populations misérables laissées affamées, dans la détresse et sans logis.

Les Anglais implorent : « Pourquoi, Seigneur, Staline n'a-t-il imité l'empereur Alexandre que sur un seul point ? Pourquoi n'a-t-il pas attendu que les Allemands se soient perdus dans les steppes sans fin du pays russe ? » Ils prouvent ainsi leur ignorance totale du danger bolcheviste. Staline, en massant ses troupes à la frontière, ne les destinait pas particulièrement aux camps de prisonniers du Reich. Il voulait anéantir les armées allemandes. Le bolchevisme montre un caractère agressif. Depuis plus de vingt ans, Moscou ne rêve et ne parle que de la « Révolution mondiale ». La conquête de l'Europe devait en être la première grande phase. C'est ce qu'on a enseigné aux jeunesse soviétiques, c'est dans cette voie qu'on a instruit les soldats.

Staline voulait attaquer et envahir l'Allemagne. Il concentrat dans ce but ses armées et restait ainsi fidèle à l'idéologie bolcheviste ; cette idéologie est aggressive par principe, et si elle ne l'était plus il n'y aurait plus de bolchevisme ; mais autant dire que noir n'est plus noir, ou que les fleuves remontent vers leur source. Staline avait donc réuni des moyens formidables aux frontières du Reich, conformément à ses intérêts et à sa doctrine. Et il faudrait être bien naïf pour supposer que les événements de 1812 se répéteront. Mais sur les bords de la Tamise on persiste à croire aux miracles.

«L'espoir fleurit, même au bord de la tombe»

Le proverbe de Schiller semble avoir inspiré les bavards anglo-saxons, continuant devant l'être leur comparaison impossible : « Les Allemands seront vaincus par la plaine russe ; on les attirera de plus en plus loin et ils périront dans l'immensité des steppes. »

Mais les Allemands n'ont pas besoin qu'on les « attire ». C'est de leur propre initiative qu'ils envahissent la Russie. Il n'en est plus aujourd'hui comme au temps de Napoléon, où le pays restait désert après le passage des troupes. Les territoires conquis sont maintenant peuplés des armées qui faisaient jadis défaut à l'Empereur. Ces armées enferment dans un cercle d'acier les forces soviétiques éparses, qui doivent ou se rendre ou périr. Les batailles d'extermination se succèdent. Les Allemands ne craignent pas l'espace ; au contraire, c'est une arme de plus contre le bolchevisme.

Le général «Espace» abandonne les Soviets

Les stratèges de salon et les astrologues, fervents du parallèle Hitler-

Napoléon, ont oublié de faire entrer dans leurs calculs un facteur essentiel : les Allemands se sont déjà battus à l'est durant la Grande Guerre. Ils sont sortis vainqueurs des combats engagés, dont la célèbre bataille de Tannenberg, bataille d'extermination, marqua le début. La victoire de Tannenberg n'a pas été décisive pour l'issue de la guerre 1914-1918, mais elle a permis aux armées allemandes d'acquérir une expérience de grande valeur. Les généraux du Reich ont constaté que les espaces infinis, les vastes plaines à molles ondulations, réalisent les conditions idéales pour une guerre d'anéantissement. Le général « Espace » s'est rangé aux côtés des Allemands et devient l'auxiliaire de leur stratégie.

Mais l'espace ne réserve-t-il pas malgré tout un désavantage et les Allemands ne doivent-ils pas redouter la misère et la famine qui causèrent l'échec de Napoléon ? Le général « Espace » n'est-il pas un allié incertain et même perfide, un compère qui n'attend que l'occasion pour nuire à ceux qu'il sert ?

— Non !

La deuxième armée

On ne peut comparer les formations militaires d'autrefois aux armées allemandes modernes. C'est un fait que les adversaires du Reich victorieux ont pu constater au cours des campagnes antérieures. Accompagnant les combattants, parfois même à leurs côtés, marche une seconde armée : une armée d'ouvriers commandés par leurs ingénieurs. Elle comprend l'Organisation Todt, les formations du Service du Travail du Reich, les groupes de pionniers et de nombreuses équipes de spécialistes. Cette seconde armée, l'armée du travail, sonde rapidement chaque kilomètre de terrain conquis et examine les possibilités d'exploitation qu'il offre au ravitaillement.

Pendant les trois premiers mois de guerre contre l'U.R.S.S., elle a, entre autres travaux, posé 15.000 kilomètres de voie ferrée normale, en remplacement de la voie russe. Son activité ne se borne pas à la réfection des voies de chemins de fer et à la construction de routes ; elle lance des ponts sur les fleuves, elle endigue les marais. Elle assure la liaison permanente entre les combattants et la patrie.

Mais cette liaison ne sera-t-elle pas un jour interrompue ? Et, bien qu'elle ait fonctionné et qu'elle fonctionne encore de façon parfaite, n'est-il pas à craindre que l'hiver s'oppose à sa bonne marche et réserve aux armées allemandes d'aujourd'hui le sort de la Grande Armée ? — Non ! Les soldats du Reich, il y a près de vingt-cinq ans, ont passé trois hivers consécutifs en Russie sans en être morts de froid. A l'heure actuelle, leurs cadets continuent la lutte ; par la route et par le rail, des convois de camions et des trains sont, chaque jour, dirigés sur les centres de ravitaillement des troupes allemandes en U.R.S.S. ; ils pourront fournir aux armées tout ce qui leur sera nécessaire pour

L'Europe entière connaît

K H A S A N A

L'Europe entière apprécie

K H A S A N A

**KHASANA
DULMIN
PERI**

aussi bien que toutes les autres créations KHASANA doivent leur haute renommée uniquement à la constance de leurs vertus. Son nom garantissant déjà la qualité, KHASANA vous apporte un succès mérité.

ARTIMA S.P.R.L.
52, Boulevard Charlemagne
BRUXELLES



passer la mauvaise saison. Mais avant de prendre ses quartiers d'hiver, le soldat allemand a fait son bilan.

Il a brisé, en quatre mois, la puissance militaire la plus forte du monde, en tirant parti du facteur que ses adversaires considéraient comme le plus défavorable pour lui : les espaces immenses du pays. La façon dont les opérations se sont déroulées en offre le témoignage. Le Bolcheviste n'a pas attiré le soldat allemand ; c'est ce dernier qui a contraint l'adversaire à se placer là où il pouvait le vaincre plus aisément. Les Allemands ont disposé de l'espace comme ils l'ont voulu ; ils en ont fait un moyen asservi à leur stratégie. Les faits sont là et prouvent que les généraux du Reich n'attachaient aucun prix à des succès de prestige. Jamais ils n'ont conquis des villes ou des places fortes pour jouir d'un bénéfice moral. En renonçant aux victoires publicitaires, la stratégie allemande épargnait aussi bien la vie des soldats du Reich que celle de leurs adversaires, indiquait nettement l'orientation de la politique d'Adolf Hitler : détruire la domination bolcheviste et, dans ce but, anéantir les armées de Staline. Il faut se rendre maître de grandes villes, de camps retranchés, dans la mesure où cela sert les desseins projetés, quand il s'agit d'une fortification d'importance capitale, de positions clés par exemple. Le reste est secondaire. Le Führer veut briser la puissance militaire des Soviets. Déjà, dès les premières semaines de la guerre, il l'avait gravement ébranlée.

Napoléon n'a pas réussi à anéantir le « colosse russe ». Il a dû se contenter d'un succès de prestige à Moscou.

La distance qui séparait la capitale des tsars de ses bases de ravitaillement était infranchissable pour lui et fut cause de son échec.

Les maréchaux de l'Empire et les généraux allemands

La Grande Armée, composée d'éléments hétérogènes et las de guerroyer, ne peut pas soutenir la comparaison avec l'armée allemande de 1941 ; il est difficile d'établir un rapport entre les maréchaux de l'Empire et les généraux allemands.

Bonaparte est né de la Révolution française, dont il fit siens les principes. Mais dès qu'il s'empara du pouvoir, le Premier Consul fit litière des opinions du général d'artillerie. Il devint empereur et il fut l'usurpateur ; il ne tolérait plus d'autre volonté que la sienne. S'il a su réunir des héros autour de lui, il n'a pas fondé d'école, il n'a pas eu d'élève. A la tête et dans ses armées, il y avait des braves, mais aucun stratège de haute valeur. Napoléon se considérait comme le dieu de la stratégie et sa nature jalouse n'aurait pas souffert de demi-dieux à côté de lui. Un seul de ses seconds possédait un sens génial de la tactique : le général Jomini. Mais il n'eut jamais de grands commandements à exercer et on lui confia des postes de gouverneur militaire ou de chef d'état-major. Comment les maréchaux de l'Empire, vaillants soldats certes, mais médiocres stratèges, pourraient-ils être comparés aux généraux du Reich ayant eu la gloire de mener à bien les opérations qu'ils dirigeaient et dont les noms émaillent les communiqués de l'armée allemande.

Napoléon vaincu par son génie

Peut-on de même établir un parallèle entre Adolf Hitler et Napoléon, entre Staline et Alexandre ? Les deux premiers, il est vrai, étaient inconnus. Adolf Hitler et Napoléon ont surpris leur siècle par une série de victoires, non pas des victoires partielles, mais des victoires d'anéantissement. Mais, dans ce point commun, on trouve déjà le facteur qui les distingue. Bonaparte, soldat de métier, lançait les colonnes de soldats de l'an II à l'assaut des armées étrangères, parce que le Directoire lui avait ordonné de tout soumettre à son pouvoir. Quand il eut dépassé le stade révolutionnaire de son ascension, Napoléon prit à son compte les idées de conquête des gouvernements précédents et réva de monarchie universelle. Le génie de l'Empereur fut la cause même de son échec ; il lui interdisait d'être heureux dans sa Corse natale, de chercher à réaliser l'union des Français à l'intérieur d'une patrie divisée.

Les Allemands n'engagent pas de guerre d'extermination sous l'influence d'un génie étranger. Ils veulent tout simplement conserver au Reich le droit de vivre au sein de l'Europe. Et, dans cette lutte pour la vie d'une nation, un homme, un Allemand comme eux, les guide ; un homme que le peuple a chargé d'une mission sacrée et dont la tâche est légitimée par la succession des événements.

Ces faits éclairent d'une lumière crue les deux hommes et soulignent leurs contrastes. C'est la volonté autocratique de Napoléon, et elle seule, qui a décidé la campagne de Russie, bien que, dans le mémorial de Sainte-

Hélène, il ait voulu, en adoptant une conception irréelle, donner le change et déguiser le caractère personnel de sa funeste entreprise. Adolf Hitler a engagé la campagne contre les Soviets en vertu d'une mission précise dont l'a chargé non seulement l'Allemagne, mais l'Europe tout entière.

Anéantir le bolchevisme pour que l'Europe puisse vivre

Leur rapide accession au pouvoir est sans doute le seul point commun entre Adolf Hitler et Napoléon Bonaparte. L'Empereur a dit : « La France est une maîtresse à qui je puis tout demander » ; mais cette servile amante eût tout aussi bien pu être l'Italie ou l'Espagne. Il est, par contre, impossible d'imaginer Adolf Hitler, engagé volontaire de la Grande Guerre, dans un autre pays que l'Allemagne. Bien des nations ont, comme le Reich, remis leur destinée entre les mains d'un seul homme, en lui confiant les pouvoirs du dictateur. Mais établir la comparaison entre Napoléon et un seul de ces chefs d'Etat, c'est ignorer les enseignements de l'histoire du XIX^e siècle et nier la lutte des peuples pour leur existence.

Reprendons notre parallèle entre Adolf Hitler et Napoléon, et examinons un passage du discours prononcé par Winston Churchill à la Chambre des Communes : « Il faut se rappeler qu'en 1812, la liberté marchait à la tête des armées impériales, alors que l'Empire d'Hitler gémit sous la botte militaire de la Prusse ». Mais, pendant vingt ans, c'est l'Angleterre qui a mené la lutte contre l'esprit de liberté » des armées napoléoniennes.

Pour tous les usages

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

Olympia

Les machines à écrire OLYMPIA sont fabriquées par Olympia Büromaschinenwerke A.G., Erfurt.

En vente en France :

OLYMPIA, 29, Rue de Berri, Paris-8^e



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

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

En vente à : Amsterdam, Belgrade, Budapest, Bucarest, Copenhague, Madrid, Rio de Janeiro, Stockholm, Zagreb.

Représentants OLYMPIA dans toutes les capitales du monde.

dorland

17-112

Qui chausse les « bottes militaires » ?

A propos de bottes, le parallèle entre le Führer et l'Empereur nous conduit tout naturellement à une autre comparaison. Adolf Hitler a vaincu définitivement les ennemis de sa patrie.

Il n'est pas besoin de pousser les études historiques pour constater que la « botte militaire » est née sous l'Empire. Par cette expression, on faisait allusion au pouvoir irrésistible de Napoléon, qui avait eu le génie d'opposer à l'antique guerre de manœuvres la guerre d'anéantissement total. Il y aurait, là encore, matière à un intéressant parallèle. Mais revenons au sujet. Sous Adolf Hitler, les Allemands ont battu leurs ennemis, même l'U.R.S.S., en gagnant des batailles d'anéantissement ; ils ne le doivent toutefois pas à une éducation militaire spécifiquement prussienne. L'Allemagne prussienne a engagé beaucoup moins de guerres que d'autres Etats. Mais, dès l'instant où Napoléon l'a foulée de sa botte, elle a cherché à s'en libérer. Elle a tout d'abord battu l'Empereur en employant les méthodes qu'il avait inaugurées ; puis, jeune nation en évolution, elle s'est rendu compte que des victoires partielles n'amèneraient pas la solution des conflits éventuels avec des puissances étrangères. La stratégie des guerres d'extermination était née en Allemagne. Elle avait été cimentée du sang et de la cendre des défaites. Après Iéna, la pensée prussienne se concentra sur cette idée : briser Napoléon. Sa défaite dans la

Grande Guerre fit envisager à l'Allemagne les batailles actuelles d'anéantissement. Si l'adversaire veut bien se souvenir que le Führer a combattu de 1914 à 1918, il verra sous son vrai jour la mission historique d'Adolf Hitler. Les compatriotes du Führer le savent ; mais considérer du point de vue allemand le rôle joué par le Führer, ce serait sortir du cadre de notre article et manquer de modestie.

Au cours de leurs discussions, nos bavards de salons ont une fâcheuse tendance à trouver une supériorité à leur façon de voir le monde ; ils doivent revenir de leur erreur. La conception d'un problème de cet ordre ne peut pas se comparer à une machine à coudre ou à une voiture dont on décèle rapidement les avantages et les inconvénients. Il n'est pas donné à une nation de se forger spontanément une idée claire et précise sur un sujet aussi complexe que les questions politiques actuelles ; c'est le destin des peuples qui se charge de la lui faire comprendre.

Anéantissement et Réconciliation

L'Allemagne a brisé les forces ennemis qui ont affronté les siennes, mais de telle sorte que l'adversaire peut devenir l'ami de demain. Dans cette voie, le Reich a été guidé par le sentiment de la réconciliation des peuples. Depuis le mois de septembre 1939, les armées allemandes ont fait plus de six millions cinq cent mille prisonniers. Si l'Allemagne avait voulu fouler de sa

botte les autres nations, elle ne se serait pas encombrée de cette gigantesque masse de captifs ; elle aurait pu laisser le sang couler encore. Pendant la Grande Guerre, le chiffre des prisonniers ennemis s'était élevé à deux millions cinq cent mille, dont un million quatre cent mille Russes. Au cours des derniers mois, l'Allemagne a interné plus de trois millions six cent mille Bolchevistes ; durant la campagne des Balkans, elle avait fait cinq cent quatre-vingt-douze mille prisonniers. La France lui a livré un million neuf cent mille hommes, la Pologne six cent quatre-vingt-quatorze mille.

Nous avons écrit un peu plus haut qu'un parallèle entre Adolf Hitler et Napoléon était aussi difficile à établir qu'une comparaison entre Staline et le tsar Alexandre I^r. Examinons la question. Peut-on, sans parti pris, établir une relation entre le cruel potentat bolcheviste et le pieux tsar, soucieux d'épargner le sang de son peuple.

Si l'Allemagne avait voulu courber les peuples sous son joug, trois millions cinq cent mille Bolchevistes ne se trouveraient pas dans ses camps de prisonniers, trois millions cinq cent mille hommes à qui l'on distribue des vivres chaque jour. Il y a là matière à réflexion si l'on songe que nos discoureurs des heures creuses prétendaient, il y a quatre mois, que les Allemands mourraient de faim et de froid s'ils avaient l'audace d'affronter l'immensité des steppes russes. Cependant les soldats du Reich

ont conquis toute cette vaste étendue. Elle leur a servi de terrain de manœuvres pour réaliser l'anéantissement du bolchevisme. C'est de cela que nos prophètes anglo-saxons devraient se rendre compte. Les territoires où les Allemands devaient périr sont tout autres que jadis. En 1812, ces régions n'étaient peuplées que de paysans craintifs et de cosaques, troubadours à leurs heures ; on trouvait quelques mines en exploitation. Aujourd'hui, dans cet immense espace ont été créés des centres industriels importants ; la zone occupée, la contrée « mortelle » pour les troupes du Reich, englobe les deux tiers de l'industrie soviétique.

Et, maintenant, ce n'est plus dans le Reich qu'on plisse le front avec anxiété en considérant l'immensité des plaines slaves ; les soucis que les beaux messieurs de Londres prédisaient aux Allemands sont devenus les leurs. Nos bavards anglo-saxons sont déjà partis à la recherche de nouvelles consolations ; certain « Lindley-Frazer » déclarait déjà au micro de la B.B.C., le 21 octobre : « Dans le Sud de l'U.R.S.S., il y a des artistes pour lancer le couteau et, la nuit, les partisans se rallient au cri de la chouette. »

Et tous ces vestiges de la déroute ennemie, tout ce que le vainqueur laisse sans appréhension derrière lui — les appels nocturnes des gens délaissés, les couteaux qu'on lance après la bataille — symbolise effroyablement la lamentable défaite des alliés de l'Angleterre

Faites donc de la photo, c'est si facile !

Rares sont les gens qui, portant en bandoulière des appareils compliqués, partent à la chasse du cliché d'art sensationnel, car on préfère photographier, en passant, une des nombreuses scènes que la vie de tous les jours offre à l'objectif. Mais ces photos impromptues doivent être réussies ; or, vous n'êtes assuré du succès qu'en employant les Tenax 24 · 24 de Zeiss Ikon. Ce sont des appareils de poche qui mettent toutes les chances de votre côté. Les Tenax sont pourvus d'un objectif à court foyer qui permet de fouiller le sujet et, pour la plus petite exposition, reproduisent



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

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

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

Mission spéciale

senteront. Des convois de munitions, des colonnes de ravitaillement, venant de l'arrière et chargés du trafic vers le front, en direction du sud, ne manqueront pas de passer. On s'attend à faire des prisonniers, à saisir du matériel et des approvisionnements.

Le commandant de la 1^{re} compagnie a bien organisé son affaire. Il pousse au nord, sur la grande route, deux petits postes reliés par téléphone à l'unité, et qui ont pour mission d'observer et de rendre compte. A droite et à gauche de la chaussée, dans les fossés, la compagnie tient des explosifs tout prêts.

On agira suivant les renseignements fournis par l'échelon de surveillance. Si seuls quelques véhicules sont signalés, la compagnie les arrêtera et fera les hommes prisonniers. S'il s'agit de toute une colonne, on la laissera s'engager dans les lignes successives de mines, où elle sautera ; la route sera définitivement barrée au nord.

On fait des vœux pour capturer le plus grand nombre de voitures isolées.

— Vous rendez-vous compte du succès, si l'on pouvait montrer aux autres compagnies tout un parc de voitures !

Jusqu'à présent tout s'est bien passé ; mais des complications paraissent se dessiner du côté de la 1^{re} compagnie.

Sans que l'ennemi ait réagi, l'unité a pu occuper ses emplacements. Le téléphone fonctionne. Il y a deux petits postes en position et chacun prie pour que tous les quarts d'heure un camion se présente avec une cargaison de choix.

Trente minutes s'écoulent. Du P.C., on a entendu un cri étouffé : « Attention ! » Le mot circule de bouche en bouche avec la rapidité de l'éclair. Le commandant de compagnie est à l'appareil. Il presse le récepteur contre son oreille. C'est le chef du petit poste n° 1 qui parle :

— Un bruit croissant vient du nord... Ce sont des voitures automobiles... des camions... On distingue le bruit des chenilles... Il y a des tanks...

Au bout du fil, l'officier a juré entre ses dents. Il reprend l'écoute ; la voix de son interlocuteur est toute basse, comme s'il voulait éviter d'attirer l'attention de l'ennemi :

— ...Deux tanks viennent de nous dépasser, très lentement... Quatre, non, six camions suivent...

Au mot « tank », le commandant de la 1^{re} compagnie a couvert de sa main le micro de l'appareil et, tout en écoutant, il a donné l'alerte :

— Tanks signalés ! Posez les mines et amorcez les dispositifs d'explosion !

Il a ensuite transmis ses ordres au téléphone :

— J'ai tout compris. Faites sauter la route au nord. Une charge de pétards suffira ; puis jetez-vous sur les derniers camions.

On entend, venant du nord, un bruit de moteurs. Une colonne avance, tanks en tête. La compagnie sait déjà qu'il s'agit de deux chars. Les chenilles grincent dans la nuit.

Les hommes, le cœur battant, se tiennent cachés. Le premier tank arrive, précédant le convoi. Il passe. Le second suit ses traces. Le barrage de mines est sensiblement au sud de l'emplacement où se trouve la compagnie, à plus de cinquante mètres des premiers hommes.

Les camions sont déjà à hauteur de ceux-ci. Le troisième véhicule est tout près de nos sapeurs, quand une détonation assourdissante déchire le silence de la nuit ; suit une deuxième, puis une autre. Des cris humains se

mêlent au fracas de la dynamite. On entend, strident, le bruit des freins qu'on serre. En avant, autre vacarme : les voitures rentrent les unes dans les autres. Ce doit être un bel embouteillage.

— En avant !

Les sapeurs se sont élancés ; leur chef a tout juste le temps de leur crier : « Aux tanks, tout d'abord ! »

Le convoi ennemi est cerné. La force de l'explosion a projeté et culbuté les chars en travers de la route. Un camion a également touché une mine. Tout l'avant du châssis a été arraché, entraînant le moteur et le volant et les enchevêtrant dans un chaos inextricable. Les roues d'un autre véhicule pendent au-dessus du fossé. La dernière voiture s'est renversée au milieu de la chaussée. Les équipages du convoi sont affolés. Ils n'ont pas encore songé à se défendre qu'ils sont déjà mis en joue par les pionniers.

— Rassemblez les prisonniers autour des chars ! commande le chef à haute voix.

Les deux détachements postés au nord viennent d'arriver. Ils repartent aussitôt.

— Continuez votre mission de surveillance ! Le troisième peloton triera le butin et mènera les prisonniers au bataillon.

— Halte-là ! Qui vive ?

On intercale d'un ton rude quelque chose qui bouge, venant du sud. Des pas se précipitent sur la grande route. La réponse vient vite :

— Capitaine Félix. Votre chef est-il là ?

Le voici. Le commandant de la 1^{re} compagnie s'approche rapidement.

— Félicitations ! Ça a bien marché... Mais nous venons de faire un bruit du diable et les Bolchevistes seraient idiots s'ils n'en cherchaient pas la raison ! Vous pouvez vous attendre à des patrouilles ennemis. Pour que vous puissiez conserver avec vous le plus d'hommes, le groupe qui m'accompagne se chargera des prisonniers... Tâchez d'éteindre l'incendie du camion... De quoi se compose le chargement ?

Le chef du 3^e peloton s'est joint aux deux autres officiers. Il a entendu la question du commandant et répond :

— Deux hommes des tanks sont morts ; les autres paraissent désemparés, mais ils sont sains et saufs. Le conducteur et le convoyeur du camion en feu ont été tués. Il y a en tout quinze prisonniers. Les voitures transportent du matériel de construction. Le camion incendié est chargé de fer. En jetant de la terre sur les flammes, nous viendrons rapidement à bout du sinistre.

— Faites le nécessaire, dit le capitaine Félix au commandant de compagnie... Le meilleur moyen de barrer la route serait d'augmenter l'embouteillage. Faites démonter les roues des voitures. Si nous partons d'ici, l'obstacle doit rester en place au moins deux jours.

Il jette un coup d'œil sur les pionniers au travail.

— Bien, mes gars, leur dit-il. Puis il prend congé des officiers.

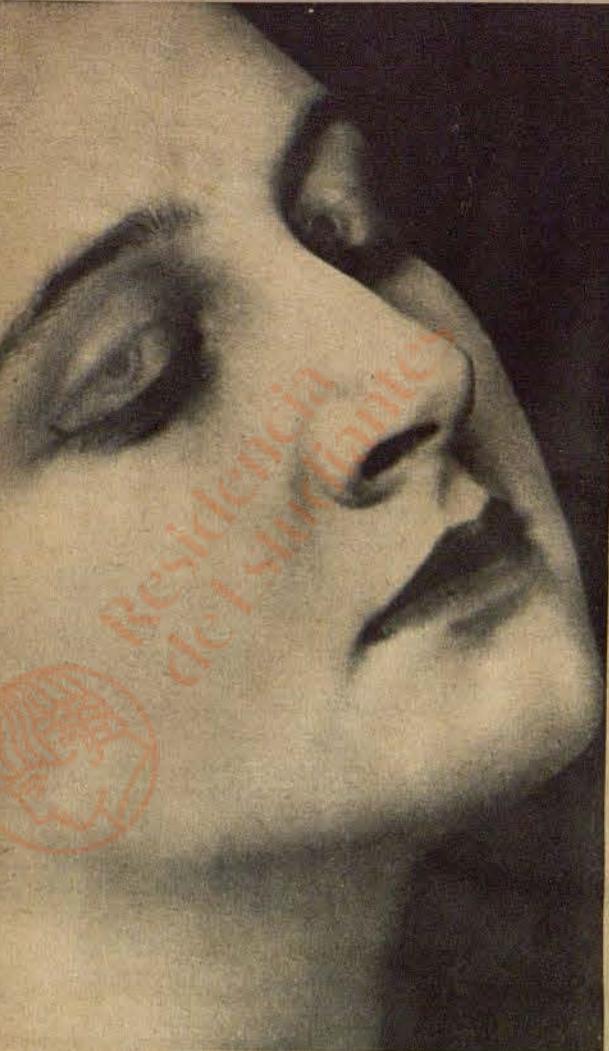
— Je retourne à mon P.C. J'emmène les prisonniers et je les ferai diriger sur la division.

— Non, répond-il encore à une question posée à voix basse ; rien encore des groupes de choc. Il est maintenant plus de deux heures du matin. Münzer et Runge auraient dû donner de leurs nouvelles. Au revoir... et je vous recommande encore une fois la plus grande vigilance.

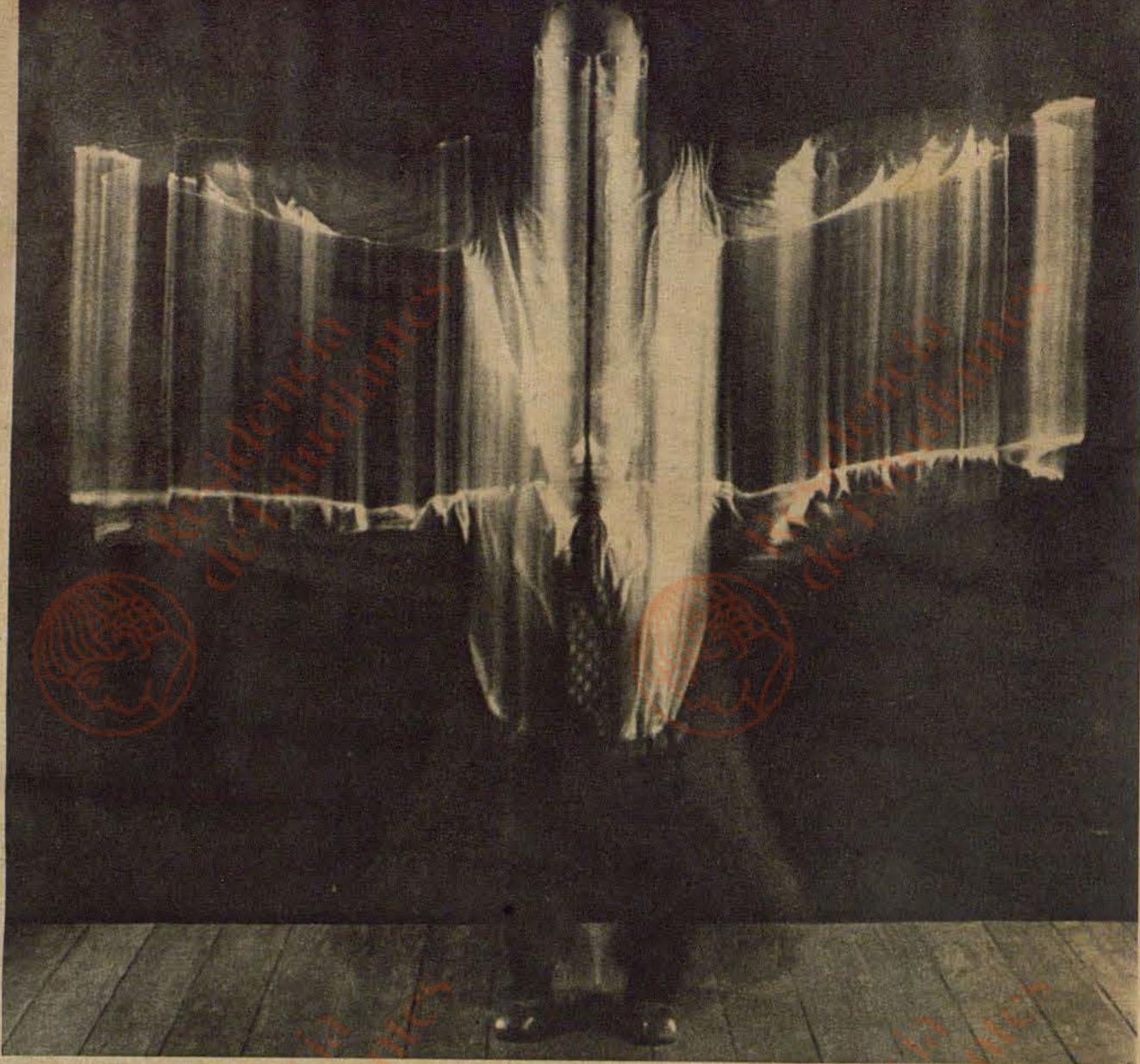
Suite au prochain numéro

M. HENSOLDT & SOEHNE

Opt. Werke A-G, Wetzlar (Allemagne)



Une jeune fille aux paupières diaphanes. Courez les paupières supérieures, vous verrez le sujet baisser le regard, les yeux presque clos. Masquez maintenant les paupières inférieures; la demoiselle vous apparaîtra les yeux ouverts. Pourquoi? — Mais, parce que dans la seconde où elle fut photographiée, la jeune fille a cligné de l'œil!...



Un étrange magicien, au corps plein d'ardeur... et bras ballants? Dans la réalité, ce n'est qu'une flexion des jambes, exécutée pendant une seule seconde

Rien qu'une seconde...

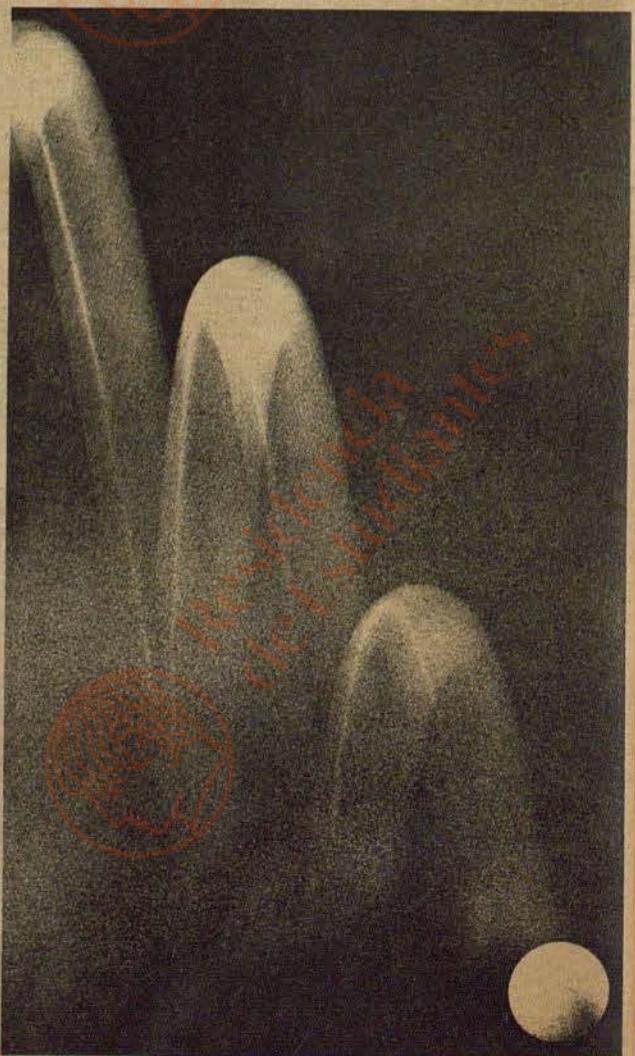
Une seconde, cela passe vite et sans retour. Mais on peut tout de même photographier ce qui se déroule pendant ce court intervalle. Chaque appareil, équi-

pé d'un déclencheur précis, en est capable. Le nôtre est resté ouvert une seconde et voici les résultats que l'on a obtenus en enregistrant différents mouvements:



←
Quelle main aux doigts multiples touche ainsi du banjo? Ce n'est que la main d'un musicien; mais en une seconde elle est passée quatre fois de droite à gauche

→
Une merveilleuse balle de ping-pong. En une seconde elle a décrit de gracieuses courbes jusqu'au moment où elle s'est abattue. On constate nettement que le mouvement s'est ralenti chaque fois que la balle arrivait aux plus hauts points de sa trajectoire. La trace est plus accusée à cet endroit et l'on peut y distinguer une sphère brillante. Cela prouve que, après son ascension, le projectile demeure immobile un temps infime, jusqu'à ce qu'il entame sa chute. Il ne s'est écoulé qu'une seconde...



Le « train aérien », express de l'avenir

L'EUROPE – centre du trafic aérien mondial

AVEC un rien d'imagination, on peut assez facilement se représenter le futur concurrent de nos rapides, — le train aérien, — qui, peut-être, dans un proche avenir, sillonnnera le ciel de l'Europe.

Prêtons à ce géant des airs six, dix ou douze moteurs. Dotons-le d'un tender, énorme cylindre renfermant le carburant. Ajoutons-y enfin des « voitures » sans moteur, confortables et spacieuses, et reliées par des couloirs à soufflet. Plaçons sur chacune d'elles une plaque indicatrice, portant le nom du lieu de destination : Leipzig, Munich, Venise, Le Caire ou Tombouctou. Et nous aurons ainsi créé, en pensée, un « train aérien » assez présentable.

Supposons un passager qui, d'un regard hâtif, examine, l'une après l'autre, les plaques indicatrices, il veut se rendre à Schwarzbourg, en Thuringe, mais ne trouve pas sa cabine. Un aimable employé le conduira immédiatement à une voiture spécialement réservée aux voyageurs qui doivent descendre entre les stations principales.

Un signal est donné. Un mugissement de sirène retentit et, dans un vrombissement formidable, le train s'ébranle. De l'arrière de chaque voiture s'échappe des sifflements sinistres accompagnés d'épais nuages de fumée. Ce sont les fusées de propulsion, destinées à faciliter le décollage. L'express nouveau modèle parcourt quelques kilomètres ; puis l'avion se détache du sol, le tender l'imité, et les voitures, à la fois poussées et tirées, suivent docilement l'exemple. Le « train aérien » est parti...

Mille... trois mille... cinq mille mètres ! La terre, vue à cette distance, paraît n'être plus qu'un monde désert et inhabité. Mais tandis que les voyageurs regardent défiler forêts, champs, agglomérations, lacs et cours d'eau, la dernière voiture se détache déjà du convoi. Le contrôleur a, en effet, actionné la manette de découplage ; et le dernier aéronef, abandonnant le train aérien, descend doucement vers le sol. Les maisons se rapprochent. On distingue déjà des êtres humains. Enfin, une légère secousse, un arrêt en glissé, et une voix annonce : « Aérodrome de Halle-Leipzig... ! Tout le monde descend... ! »

Le « train des airs » a poursuivi sa route. Il survole à présent les montagnes de Thuringe. De là-haut, elles ne sont plus que des monticules de verdure. Le voyageur qui doit se rendre à Schwarzbourg renonce à découvrir, d'une telle altitude, la ville où il devra atterrir. Mais le contrôleur survient ; il déboucle la sangle qui maintient le passager sur son siège. Le moment est venu ! Dans la cabine du pilote, un membre de l'équipage a dirigé le viseur sur Schwarzbourg. Puis, à l'instant voulu, une trappe s'ouvre. Le voyageur plonge dans le vide. En un clin d'œil, ce n'est plus qu'une petite chose oblongue, au-dessus de laquelle se déploie tout à coup la soie claire du parachute. Tandis que le point noir continue à descendre, en oscillant comme un pendule, là-bas, au sol, sur une molle prairie, des employés attendent l'arrivée du parachutiste et s'appretent à lui faciliter l'atterrissement.

Entre-temps, après avoir lâché l'aéronef destiné à cette charmante cité, le train des airs a dépassé Nuremberg.

Dans quelques instants, on décrochera la voiture de Munich, et toute une famille qui se rend à Garmisch-Partenkirchen se prépare au départ en parachute...

Enfin, à Rome, à Naples, à Palerme, au Caire ou à Tombouctou, voire même au Cap, le géant des airs descendra à son tour vers le sol et terminera avec ses derniers passagers son vol sans escale. Si l'itinéraire se prolonge jusqu'au sud de l'Afrique, un avion ravitaillera en route notre train aérien, qui effectuera son plein d'essence sans interrompre son voyage.

Objections ...

Mais le technicien, lui, ne se nourrit pas de chimères. Il a tôt fait de ruiner nos illusions. À coups de chiffres et de formules, il va démolir, en effet, nos hypothèses trop audacieuses.

Tout d'abord, le ravitaillement en plein vol implique de grosses difficultés. C'est une opération très délicate, à laquelle on a depuis longtemps renoncé. Par ailleurs, le décollage d'un train de voitures pesant plusieurs centaines de tonnes nécessiterait de telles forces de traction et de telles vitesses que les aérodromes répondant à ces conditions devraient avoir plusieurs lieues de diamètre. En outre, tous les moteurs n'étant utilisés qu'au moment du départ, ceux qui ne fonctionneraient pas pendant le vol constituerait donc un poids mort. Vient enfin la question de la force motrice effective ; problème plus épique encore, si l'on songe qu'un train aérien exigerait plus d'énergie qu'il n'en faut, par exemple, à notre ordinaire express sur rails. Dans ce dernier cas, la motrice ne doit effectuer qu'une traction horizontale ; tandis que pour le train aérien, la traction horizontale se combine à une traction verticale. « Point ne suffit de tirer, aurait dit La Fontaine, il faut voler aussi ! ... »

Les hommes s'adaptent, évidemment, à toutes les situations. Nous nous sommes accoutumés à voyager en avion. Les statistiques de la Lufthansa sont d'ailleurs là pour nous en convaincre : en 1926, cette Compagnie a transporté 37.000 passagers, rien que pour l'Europe ; mais en 1937 et 1938, le total s'est élevé à 300.000 environ. Le trafic aérien est donc considérable, et il est hors de doute que les passagers s'habitueront rapidement à descendre en parachute.

LA PREMIÈRE LIGNE AÉRIENNE POSSESSANT D'EUROPE CENTRALE : VIENNE — KIEV. En Mai 1918, fut inaugurée la ligne aérienne Vienne—Kiev, longue de 1200 kilomètres. Elle franchissait les monts Beskides à une altitude voisine de 2000 mètres. On changeait d'appareil à Cracovie et le voyage continuait vers Lemberg. Là, nouveau relais. Un biplan assurait le service par Proskurow et poursuivait son vol au-dessus de la plaine ukrainienne jusqu'au Dniéper. Le trajet durait dix heures, alors que le parcours, de Vienne à Kiev, par train rapide, demandait quarante heures. La randonnée que nous relatons fut interrompue par deux atterrissages fortuits : la première fois, avant Cracovie, le pilote ayant perdu la route au milieu des nuages ; la seconde fois près de Rzeszow, en Galicie, par suite d'une avarie aux cylindres du vieux "roucou". Le convoyeur postal dut poursuivre, par le rapide, sa route vers Lemberg. Malgré tous ces avatars, le courrier aérien gagna six heures sur le courrier normal



Mais ici se pose une question, qui dissipe tous nos rêves : Comment concevoir le retour ?

Car si le train ordinaire peut prendre des voyageurs à toutes les stations du parcours, le train aérien ne pourra jamais embarquer, en plein vol, les passagers des stations intermédiaires. Et les aéronefs qui auraient été lâchés au cours du voyage d'aller devraient être eux-mêmes ramenés au point de départ, soit par un autre avion, soit par voie ferrée.

En voici assez pour nous faire méditer sur la témérité de nos rêves ! Mais ne nous décourageons cependant pas. Les Grecs de l'antiquité, pour qui le navire de guerre de l'avenir n'était autre qu'un bateau à mille ou deux mille rameurs, ne pouvaient, eux non plus, prévoir que Diesel, un jour, inventerait son moteur. Notre raison suit les ornières de la routine. Notre imagination n'entrevoit l'évolution que sous l'aspect d'un développement des formules actuelles. Les génies seuls, stimulés par des pensées créatrices, arrivent parfois à concevoir de nouvelles réalisations et à découvrir de nouveaux principes.

Nous ne savons donc pas ce que sera demain le trafic aérien. Mais nous pouvons jeter néanmoins un coup d'œil rétrospectif sur ce qu'il était hier encore. Et nous constaterons ainsi que le passé était loin de laisser présager les progrès réalisés depuis.

Comment j'ai assuré le service de la première ligne postale aérienne en Europe centrale

C'était un matin de mai 1918. A l'ouest, la bataille faisait rage. A l'est les troupes des puissances centrales se portaient au secours de l'Ukraine, afin de la protéger contre le bolche-

visme moscovite. Il avait donc fallu établir, sans retard, des communications rapides et sûres avec Kiev, capitale de l'Ukraine. C'est à cette nécessité militaire qu'on doit la création de la première ligne aérienne postale régulière en Europe centrale. Mais le principe même n'était pas neuf, puisque le Haut-Commandement allemand l'avait appliqué déjà un an plus tôt, en établissant une liaison aérienne postale entre Dunabourg et la presqu'île de Crimée.

Chaque matin, à 5 heures, un avion quittait donc l'aérodrome d'Aspern, près de Vienne ; à Cracovie, ses sacs de dépêches étaient transférés à bord d'un autre appareil ; à Lemberg avait lieu le second et dernier relais. Le ravitaillement en essence nécessitait une escale à Proskourov ; et le courrier arrivait enfin à Kiev dans le courant de l'après-midi. A cette époque, on n'osait pas exiger du moteur et du pilote plus de 300 ou 400 kilomètres de vol. De sorte que, lorsque tout allait bien, il fallait environ dix heures pour aller de Vienne à Kiev.

Ce matin de mai, après avoir fait mes adieux aux miens, j'arrivai à l'aérodrome d'Aspern. Mais les conditions météorologiques n'étaient guère favorables. Elles ne l'étaient même pas du tout, et il fallut différer le départ. Le lendemain seulement, il fut possible de tenter l'aventure...

Le « zinc » dont nous disposions était un biplan monomoteur à deux places. C'était aussi un invalide de guerre, car les mitrailleuses ennemis l'avaient transformé en passoire. Mais les innombrables trous avaient été soigneusement bouchés ; et, repeint des ailes à la queue, l'avion semblait sortir d'usine. Pour nous, toutefois, qui ne nous embarrassions pas d'apparences, ce n'était encore et toujours qu'un « zinc ».

L'écharpe au cou, la tête casquée de cuir, les lunettes sur les yeux, j'étais méconnaissable. Mal à l'aise dans mes vêtements fourrés, je tournais gauchement autour de l'appareil, l'inspectant comme on inspecterait son cercueil. Les sacs plombés venaient d'être déposés dans les coffres du bord. Comme j'étais non seulement observateur mais aussi agent postal, j'avais consigné ce chargement sur mon registre : 12 kgs 650 de courrier.»

Après que j'eusse pris place sur un strapontin, derrière le pilote, on me boucla sur le ventre une large sangle. J'entendis presque aussitôt une pétarde formidable. On eût dit qu'une centaine d'autos démarraient simultanément. Par bonds allongés, la machine traversa la piste. Une légère sensation de vertige s'empara de moi. Puis mon cerveau enregistra avec étonnement : « Tiens ! nous volons... » J'étendis le bras hors de la carlingue, pour un dernier signe d'adieu. Mais je le retins précipitamment, car j'eus l'impression que le vent allait me l'arracher.

Je songeai alors à mes obligations d'observateur. Examinant tour à tour la carte et le sol, je me mis à comparer le tracé aux configurations du terrain. Mais une couche de nuages s'interposa brusquement entre l'avion et la terre. Celle-ci ne m'apparut plus qu'à intervalles irréguliers, au hasard des nombreux trous du « plafond ». Finalement j'y renonçai. Hurlant de toutes mes forces, je cherchai à me faire entendre du pilote. Mais le bruit de l'hélice couvrait ma voix. Je griffonnai alors sur un bout de papier : « Quelle est notre position ? » Malgré le vent, je réussis à passer ce message à mon compagnon de route. La réponse fut on ne peut plus laconique : un haussement d'épaules et un hochement de tête ; d'où je déduisis qu'il n'en savait

pas plus que moi. Comme nous ne pouvions toutefois continuer ainsi sous peine de nous égarer, le pilote coupa court à notre ignorance en atterrissant quelques minutes plus tard.

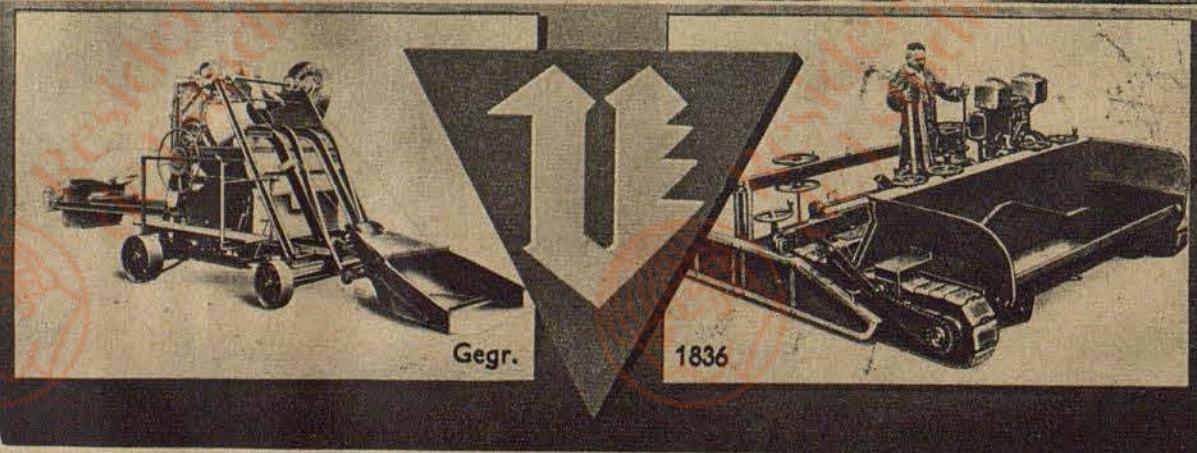
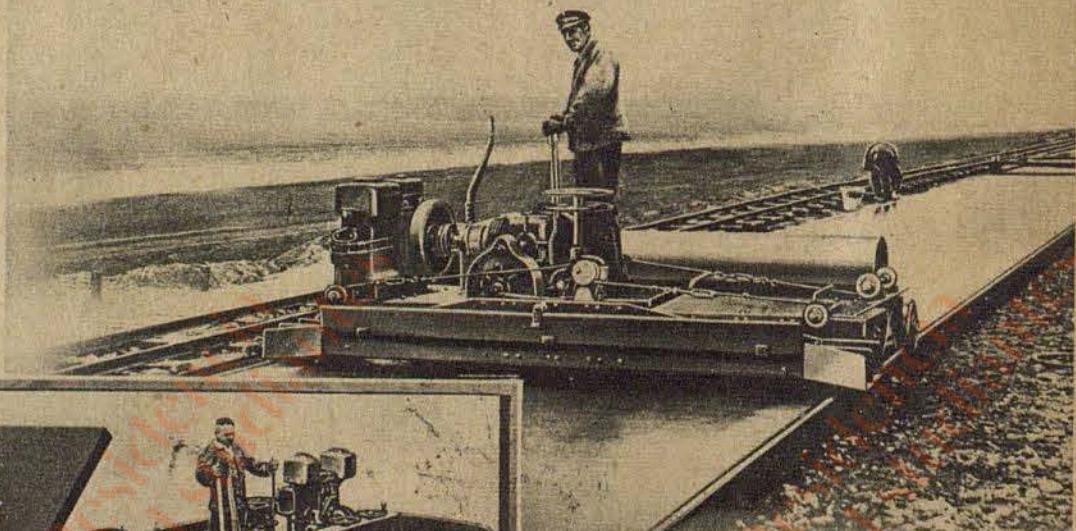
Nous primes contact avec le sol entre une petite gare de campagne et un champ de blé. Le nom de la station nous permit de fixer immédiatement notre position. Nous repartimes aussitôt. Et nous volâmes sans escale jusqu'à Cracovie.

Dès que nous eûmes quitté l'appareil, on nous entoura. Quelqu'un me demanda en souriant si le voyage m'avait plu. Je trouvai la question plutôt ironique. Mais comme je répondais — en souriant aussi, — je fus sur tous les visages une sorte d'inexplicable stupeur. J'appris alors que le ronflement assourdissait d'habitude les passagers d'un avion et que le phénomène se prolongeait assez longtemps après l'atterrissement. Mais personne ne sut m'expliquer pourquoi je faisais exception à cette règle.

Un autre appareil, — un autre « zinc », — était prêt à décoller. Une poignée de main au pilote fit de nous deux amis. Et nous quittâmes aussitôt l'aérodrome pour nous éléver vers le soleil, un soleil pâle, masqué par la brume. Après avoir franchi un banc de nuages immaculés, nous atteignîmes une altitude de 3.000 mètres. Le vent et le froid perçaient nos plus épaisse fourrures. Puis des rafales traitrasses nous attaquèrent ; durant deux heures, il nous fallut lutter contre la tempête. Soudain, le moteur cala et nous piquâmes vers le sol. Une forêt nous apparut, hérissée de menaçantes cimes d'arbres. Très heureusement, le moteur put reprendre pendant quelques instants, ce qui nous évita une catastrophe. Une secousse assez forte, cent mètres d'erre, et nous nous arrêtâmes

VÖGELE

Machines pour construction de rues



JOSEPH VÖGELE
A.G. MANNHEIM

Téléphone: 45 241 · Adresse chiffrée: Bahnfabrik

à proximité d'un champ de blé. A vingt mètres de nous, la tempête brisait un bouleau...

C'était la panne en rase campagne. Mais le hasard nous servit. Avisant une carriole qui passait sur la route, je pus, moi, l'observateur, gagner à 10 à l'heure, la gare la plus proche ! Un train me conduisit à Lemberg, où je trouvai ce qui nous était nécessaire. Et sept heures plus tard, nous reprenions l'air.

A l'est de Lemberg le temps fut plus favorable. La route de Tarnopol, droite et blanche, resplendissait sous le soleil. Puis elle disparut subitement à la frontière. Au delà s'étendait l'Ukraine, l'immense plaine du Dniéper, avec ses vastes forêts, ses champs à perte de vue, ses steppes mornes, ses lacs et ses marais.

Au loin, dans le crépuscule, j'aperçus un train qui semblait se traîner comme une limace et qu'empanachait une fumée blanche. C'était le fameux express Vienne-Kiev qui, quand tout allait bien, mettait quarante heures à effectuer son parcours ! En observant pendant un court moment ce tortillard qui rampait misérablement au travers de la forêt, je sentis, physiquement pourrais-je dire, que dans ces immenses étendues de l'Est l'avion seul était capable de résoudre le problème des distances.

Peu de temps après, les surfaces d'eau stagnante s'élargirent insensiblement, comme pour former un lac. Des coupoles dorées scintillèrent au loin sous les rayons du soleil couchant. Nous étions à Kiev...

Modestes débuts

Une telle randonnée était propre à faire travailler l'imagination d'un homme qui entrevoyait une Europe

future où l'avion réduirait toutes les distances, franchirait les océans et les montagnes les plus élevées.

Mais les précurseurs, en cela comme en toute chose, se heurtaient aux objections de gens soi-disant pondérés. On prétendait d'abord que les oreilles délicates ne supporterait pas le vrombissement de l'hélice et que, d'autre part, le pilote ne parviendrait jamais à s'orienter dès qu'une couche de nuages lui masquerait la terre. Cette dernière hypothèse se rattachait à vrai dire à une légende, celle qui voulait que la boussole fût influencée par les charges électriques de l'atmosphère. On prétendait, en effet, que la boussole, obéissant à ces influx magnétiques, s'affolait durant la traversée des masses nuageuses, supprimant ainsi, par temps couvert, toute possibilité d'orientation. Cette remarquable erreur fut discutée à Brême au cours d'un congrès où s'étaient rencontrées toutes les personnalités éminentes de l'aviation. On présenta même, à cette occasion, un type spécial de compas : grâce à un nouveau système de suspension, cette boussole idéale se trouvait immunisée, du moins l'affirmait-on, contre les influences magnétiques parasites ; pratiquement, elle devait donc éliminer, même par temps bouché, toutes les erreurs de calcul qu'on imputait à la boussole ordinaire.

Il est bon de préciser qu'à cette époque, certains spécialistes dénonçaient obstinément cette erreur. Ceux-là soutenaient qu'environné de nuages et victime des effets physiologiques de l'équilibre instable, le pilote perdait le sens de la direction ; virant sur une aile, puis sur l'autre, tournant parfois en rond dans la masse nébuleuse, il accusait bien à tort une boussole qui, implacablement et avec une fidélité d'appareil enregistreur, traduisait en oscillations désordonnées les

boucles que décrivait l'appareil dans sa prison de nuages.

La radio existait pourtant déjà. On s'en était même fréquemment servi au cours des hostilités. Mais on hésitait à adopter définitivement l'équipement radiotélégraphique, car on redoutait par-dessus tout l'étincelle traîtresse qui eût transformé l'avion en torche. Dans toutes ces considérations, le brouillard restait à vrai dire le seul obstacle véritable, redoutable pendant le vol, il rendait l'atterrissement impossible. Certains techniciens proposèrent alors d'installer sur les aérodromes d'énormes projecteurs, capables de percer le brouillard. Mieux encore : d'autres tentèrent de le dissiper au moyen de décharges électriques produites par des générateurs à potentiel vertigineux ! Que dire de ces expériences et de ces tâtonnements, sinon qu'ils aboutirent à de piteux échecs...

La radiogoniométrie n'était pas encore née. On ne supposait même pas qu'il serait possible un jour de voler en aveugle, d'atterrir en pleine nuit et de voyager en plein brouillard aussi facilement qu'en plein soleil. L'aviation n'en était encore qu'à ses débuts ; on ne connaissait ni les gigantesques appareils en tôle d'aluminium, ni les moteurs à huile lourde ; personne n'aurait osé imaginer qu'un jour les avions seraient tout simplement catapultés en pleine mer par des navires équipés à cet effet. Il n'était pas davantage question d'explorer la stratosphère et de s'élever à des altitudes fantastiques. On se contentait de voler suivant les anciennes formules...

La première carte des lignes aériennes d'Europe centrale

Mais on volait avec optimisme, avec passion, et tout en caressant d'ambitieux projets. A peine le Dictat de Versailles était-il signé que déjà l'Alle-

magne, pourtant affamée et meurtrie, établissait la première ligne aérienne. Le 5 février 1919, le premier avion quittait Berlin à destination de Weimar, où siégeait l'assemblée nationale qui se proposait de donner au peuple une nouvelle constitution. On ne tarda pas à inaugurer une autre ligne, de Berlin à Hambourg, et qui fut prolongée ensuite, via Hanovre, jusqu'aux régions industrielles de l'Ouest.

Dès le début, l'Allemagne s'efforça d'amener les nations européennes à une collaboration dans le développement des transports aériens. En 1919 déjà, un service Copenhague-Hambourg-Amsterdam fut organisé, associant dans une même entreprise des sociétés allemandes, danoises et hollandaises.

Entre-temps, en Allemagne même, une demi-douzaine de lignes intérieures régulières avaient été établies. Sur ces lignes, le trafic était assuré par de vieux biplans de guerre : des monomoteurs ouverts, à deux places, qui furent bientôt remplacés par de gros avions du type « Gotha ». Ces nouveaux appareils, dotés de deux moteurs, pouvaient transporter, assez inconfortablement d'ailleurs, quatre passagers. Mais au mois de juin de la même année apparut le premier avion de transport vraiment digne du nom : le Junker F 13. Ce monomoteur, prévu pour deux hommes d'équipage et quatre voyageurs, était un monoplan surbaissé, entièrement métallique. Bien qu'on l'appelât « l'Ane de tôle », il n'en était pas moins le premier avion à cabine. Ce Junker fit d'ailleurs la conquête du monde, et on l'utilise encore assez couramment aujourd'hui.

Appauvrie et exténuée, l'Allemagne avait donc su créer le premier avion de transport. Tour de force qui allait lui porter chance...

Suite page 58



Quand il s'agit de protéger des objets de valeur, la serrure de sûreté Zeiss Ikon est indispensable pour toutes sortes de fermetures, soit comme serrure à mortaiser ou à appliquer, soit comme cadenas ou serrure de meuble.

Une installation à passe-partout Zeiss Ikon comprend un nombre de différentes serrures et les réunit à un système de sûreté de haute valeur.

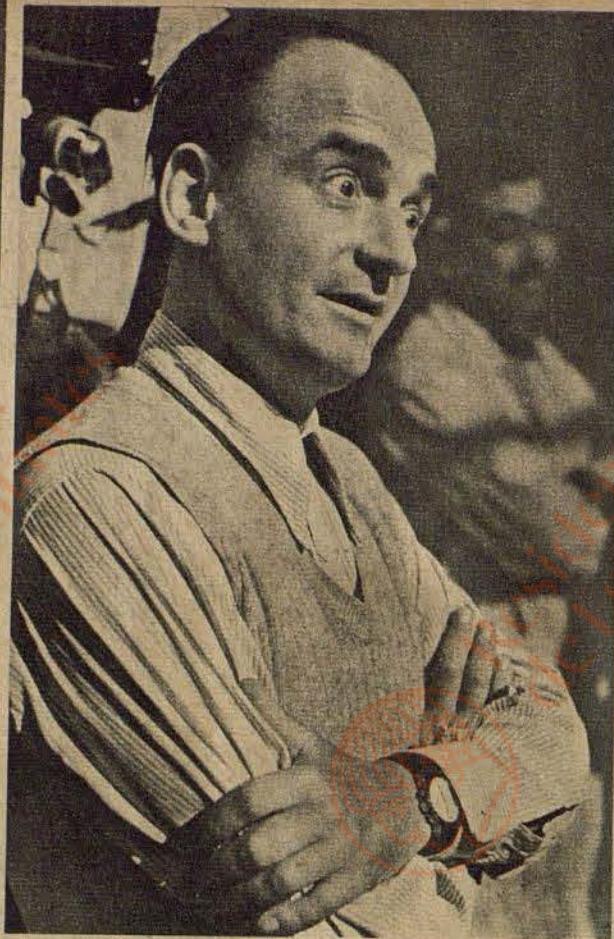


Clé
grandeur réduite aux 3/5

ZEISS IKON AG GOERZWERK BERLIN



Le premier ouvrage de Willi Forst, «Leise flehen meine Lieder» — Mes chansons doucement supplient — a classé brusquement son auteur en tête des maîtres du film musical. Ses productions ultérieures — «Mazurka», «Allotria», «Sérénade» et «Opérette» — marquent les étapes successives qu'il a franchies pour arriver à la perfection de sa dernière création : «Tempérament viennois», œuvre dont la musique constitue le premier attrait



Un peu d'anxiété se lit dans les yeux écarquillés de Willi Forst, suivant avec attention la scène que l'on tourne. On l'a recommandée bien des fois avant qu'elle fût au goût du producteur. Cela va-t-il aller maintenant? Est-ce que toutes les nuances du jeu des artistes ont bien été mises en valeur devant l'appareil? On a répété tant de fois. Forst attend anxieusement et sur ses traits se peignent les tourments de l'auteur dramatique à une première de gala



Et l'on arrive à l'endroit fatal où cela cloche toujours. Un geste, une mimique des lèvres tendues et prêtes à parler, c'est le seul secours que les acteurs peuvent attendre de Willi Forst, pendant les prises de vue. Espérons que cela suffira pour prévenir les protagonistes du danger qui les menace

«Moser, encore une fois, le mouvement!»

On tourne la scène divertissante d'un nouveau film «Tempérament viennois»

«Bonjour!... Venez parmi nous. Apportez-nous le bonheur, la gaieté et la joie. Soyez la bienvenue dans Vienne, notre ville aimée...» chantent les domestiques de la Princesse d'Auersbach, en l'étant l'heureuse arrivée de la jeune comtesse Wolkersheim. Knöpfl, le laquais, est très fier de cette assemblée à qu'il a si péniblement enseigné le chœur. Mais, comme bien des fois, lorsqu'on prépare une surprise, rien ne va! Première alerte; on croit que c'est le comte Wolkersheim, mais ce n'est que Jean, le valet, qui précède ses maîtres. Et puis, au bon moment, quand le comte et son

épouse se présentent, Knöpfl n'est pas là. Les choristes, dans le plus grand désordre, attaquent l'épithalame. Tous chantent faux. Knöpfl arrive, tout de même, au dernier moment, et met fin à la scène catastrophique en fermant de sa main la bouche de Cilli, la cuisinière, qui poussait les accords les plus aigus et les plus discordants. Et c'est ici que se place le passage qui cause tant d'anxiété à Willi Forst. Patiemment, il a fait répéter, répéter encore, jusqu'au moment où tous les acteurs, et Moser surtout, ont atteint la précision demandée pour que la scène comique prît toute sa valeur.



Dieu merci! Cela a bien marché! Pourvu qu'il n'y ait plus d'anicroches! Quand on leur sourit les acteurs prennent confiance et s'en tirent comme il faut



« Moser!... Tu dois agir beaucoup plus vite, pour lui fermer la bouche!... Exerce-toi sur la mienne. Tu verras!... » Au cours d'innombrables répétitions Willi Forst a joué le rôle de Cilli, la cuisinière, celle qui chante le plus haut et le plus faux. Moser, le valet Knöpf'l, doit, d'après le scénario, se précipiter sur le cordon bleu et, de toute urgence, lui imposer silence

Et voici la scène telle qu'on la verra dans le film. Le public en rira à gorge déployée, sans se douter du travail énorme qu'elle a coûté. Et ce n'est là qu'un petit épisode du grand film « Tempérament viennois », tiré de la célèbre opérette de Johann Strauss

Tous les clichés sont de Vienne-Film-Wesel



L'EUROPE - centre du trafic aérien mondial

En dépit de toutes les oppositions

Mais cet esprit d'initiative et cette volonté obstinée de résoudre le problème du transport aérien émurent les états ennemis. Et à Johannisthal, là où avaient été expédiées les premières lettres de la poste aérienne et où les premiers passagers s'étaient embarqués pour Weimar à bord d'appareils fragiles et démodés, on entendit, quelques mois plus tard, retentir les marteaux qui démolissaient les nouveaux appareils. On vit monter dans le ciel les flammes de ces autodafés humiliants, où s'achevait la destruction imposée des avions allemands. Et ceux qui, la rage au cœur, durent ainsi anéantir leur œuvre, crurent alors que l'avenir de l'aviation du Reich était définitivement compromis.

La jalousie et la haine de l'adversaire ne s'en tinrent pas là. Suivant les prescriptions de l'ultimatum de Londres, les avions de transport que l'Allemagne construirait dorénavant ne devraient plus dépasser une vitesse horaire de 160 kilomètres ; la charge, y compris le pilote et les instruments de bord, ne pourrait plus excéder 600 kilos ; et l'équipement radiotélégraphique n'était plus toléré. C'était là un coup terrible pour l'industrie allemande et les pionniers de l'aviation commerciale. Mais ce coup ne fut pas mortel et il ne fit que développer, chez ceux dont ces prescriptions paralyaient les efforts, la volonté opiniâtre de triompher malgré tout.

En 1921, et avec 150 appareils démodés, d'un rendement plutôt douteux, ils assurèrent un parcours quotidien de 8.000 kilomètres. Entre-temps, l'étranger travaillait fiévreusement à la mise au point de gros avions, rapides, confortables, et dotés de plusieurs moteurs ; le Hollandais Fokker construisit alors des appareils à cabine, prévus pour dix passagers ; au Salon de l'aviation, à Paris, on exposa peu après un géant à vingt places, capable d'atteindre la vitesse de 200 kilomètres à l'heure. Pendant ce temps, à Brême et à Hambourg, les Allemands assistaient aux atterrissages des appareils étrangers de la ligne Copenhague-Hambourg-Amsterdam, une idée allemande réalisée et exploitée par d'autres...

Cependant, malgré toutes les difficultés qu'on lui avait suscitées, ce fut néanmoins l'Allemagne qui finit par posséder le réseau aérien le plus étendu. A cette époque, les avions du Reich couvraient quotidiennement 10.000 kilomètres. De son côté, l'administration appuyait et favorisait le développement du trafic aérien ; elle fut, en effet, la première en Europe à ordonner à ses départements postaux d'accepter tous les envois par avion ; elle alla même jusqu'à instituer un service de prise et de remise à domicile, assuré par des employés motocyclistes.

En 1922, un éditeur de Berlin publia la première carte des lignes de transport aérien en Europe centrale. Ce fut une révélation. Car le profane put alors constater que si tous les pays européens ne comptaient ensemble qu'onze lignes, le Reich, à lui seul, en possédait déjà douze. Plusieurs d'entre elles franchissaient même les frontières, aboutissaient à Copenhague, Prague, Dantzig, Kovno et Moscou. On les eût volontiers prolongées également vers l'Ouest, si l'injuste méfiance étrangère n'eût limité l'expansion de l'aviation commerciale. Mais les ailes allemandes, qui avaient pu franchir les Alpes, n'étaient pas autorisées à dépas-

ser la frontière provisoire formée par la zone occupée. Et l'appareil qui eût dû normalement se rendre à Cologne était forcé d'atterrir à Dortmund.

L'Allemagne cependant s'obstina. Vers 1925, Berlin était relié, par courrier aérien régulier, à quelques grandes villes étrangères : Londres, Amsterdam, Copenhague, Malmö, Stockholm, Helsingfors, Bâle, Zurich et Budapest. Le réseau allemand était devenu très important ; les avions ne faisaient pas seulement escale dans les grandes localités, mais ils desservaient également les villes balnéaires de la mer du Nord et de la Baltique, ainsi que des villes d'eaux et des stations climatiques.

Puis, le 6 janvier 1926, les trente sociétés allemandes d'aviation fusionnèrent pour former la « Lufthansa ». Alors commença, pour le trafic aérien européen, une nouvelle ère de pros-

à Athènes et à Stamboul étant de quelque 2.000 kilomètres, un avion pouvait la couvrir en une seule journée. L'organisation du réseau européen était très satisfaisante. Mais il s'agissait cependant de faire bénéficier des avantages du transport aérien tous les pays du monde ; il restait, en somme, à franchir régulièrement montagnes et océans, et à imposer aux rapides et aux paquebots ce concurrent imbattable : l'avion. Les faits prouvaient d'ailleurs que c'était là la formule de l'avenir ; ainsi, en 1922, alors qu'il fallait, par chemin de fer ou par bateau, dix ou douze heures pour se rendre de Berlin à Westerland, il en fallait à peine quatre pour effectuer ce même trajet par voie aérienne, ce qui permettait de gagner environ huit heures. De même, par liaison aérienne, la durée du voyage Berlin-Zürich était réduite de quatorze heures ! Berlin-Rome eût donné des différences plus sensibles encore, mais il n'était pas question alors de survoler régulièrement les Alpes ; ce fut seulement le 1^{er} mai 1932 que la Lufthansa inaugura la ligne

navire en aérodrome flottant. Mais là encore, la technique allemande triompha. Un vapeur de fort tonnage, le « Westfalen », fut équipé d'une « rampe de hissage » et d'une catapulte. Ainsi transformé, cet étrange navire apparailla un beau jour de Warnermunde et gagna le point qui lui avait été désigné, un point situé au beau milieu de l'Océan. Quelques semaines plus tard, le premier avion à croix gammée inaugura la ligne ; il amerrit sous le vent, dans les eaux du « Westfalen », fut hissé au cabestan sur la rampe, fit son plein d'essence sur la plage arrière et, deux heures plus tard, catapulté par le navire, continua sa route.

Expérience décisive, qui eut comme conséquence pratique la création d'une ligne transocéanique régulière, décomposée en trois étapes : de Berlin à Séville, via Stuttgart et Marseille, la liaison était assurée par un Heinkel He 70 ; le courrier était pris à Séville par un trimoteur Junker Ju 52 et transporté sur la côte de la Gambie anglaise, via Las Palmas ; au large de la Gambie, un hydravion Dornier-Val le relayait et, après l'obligatoire escale au « Westfalen », déposait finalement les sacs de courrier à Natal, sur la côte du Brésil. Les lettres et colis postaux étaient alors acheminés vers leur destination par les soins du syndicat allemand « Condor ».

Cette ligne transocéanique de 13.500 kilomètres était la plus longue ligne du monde. Les avions qui la desservait volaient à une moyenne horaire de 153 kilomètres, autre record dans un record. Et les statistiques nous apprennent qu'en septembre 1939, cinq cents avions de la Lufthansa avaient couvert, sur cette ligne transatlantique, un total de deux millions de kilomètres ; le trafic postal se traduisait, lui, par 30 millions d'envois. Pour ceux qui aiment les précisions, ajoutons que le gain de temps ainsi réalisé se chiffrait par deux millions d'années, étant donné que, comparativement à l'ordinaire acheminement par voie ferrée et par navire, le courrier arrivait trois semaines plus tôt à Rio de Janeiro et six semaines plus tôt à Santiago de Chili.

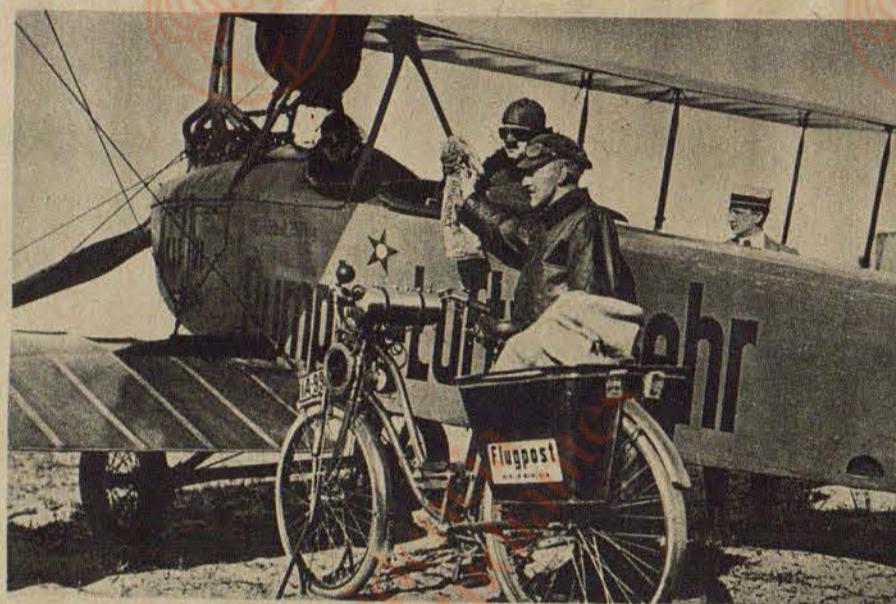
Il est donc juste de dire que l'esprit d'entreprise et le génie inventif des pionniers de l'aviation allemande avaient fini par résoudre le problème des liaisons transatlantiques.

Restait celui des continents...

Un Allemand, Walter Bruns, ancien commandant de dirigeable, avait élaboré, dès 1922, un projet de liaison par zeppelins entre l'Europe centrale et le Japon. La ligne proposée passait par le Spitzberg et le Pôle ; ce qui eût réduit de sept jours les communications postales avec l'Extrême-Orient, et de douze jours la liaison Berlin-San-Francisco. Mais l'Allemagne de 1922 n'était pas ce qu'elle redévoit plus tard ; on recula devant un projet d'une telle envergure et l'idée fut abandonnée. Quatre ans après, toutefois, deux Junkers de la Lufthansa arrivèrent sans encombre en Chine, par la Russie et la Sibérie. Il semblait donc que cette nouvelle question fut résolue ; mais les Soviets, qui s'étaient eux-mêmes désintéressés du problème, s'oposèrent au survol de leurs frontières orientales. Ce fut alors que le directeur de la Lufthansa, le baron von Gablenz, accomplit sa randonnée mémorable par-dessus le « toit du monde », survolant les trois plus hauts massifs du globe : ceux du Pamir, du Karakorum et de l'Indoukoutch. A cela vint s'ajouter enfin la prolongation des lignes de l'est, qui relièrent désormais Berlin à Téhéran, à Caboul et à Bangkok. L'Europe était en passe de devenir le centre du trafic aérien mondial. Le réseau de ses lignes s'étendait déjà sur tout le globe...

Ludwig Kapeller

Le sujet sera repris dans un prochain numéro



UN DES PREMIERS COURRIERS AERIENS, A L'AEROPORT DE BERLIN, EN 1919. L'appareil est un biplan équipé d'un moteur permettant une vitesse maximum de 120 kilomètres à l'heure. L'avion mettait six heures pour se rendre de Berlin à Munich, soit une heure de moins que les rapides actuellement en service sur les chemins de fer du Reich. Y compris le pilote et le convoyeur, le chargement total ne dépassait pas 250 kilogrammes. On pouvait donc, tout au plus, transporter 100 kilos de courrier aérien. Un cyclecar amenait les sacs postaux du bureau central Berlin C^o à l'aéroport de Staaken

Clichés : Lufthansa

périty. La ligne Berlin-Moscou fut inaugurée. Et on se mit à étudier l'établissement d'une liaison Allemagne-Chine. Par ailleurs, un hydravion Dornier-Val partait en mission officielle au Brésil, afin d'y étudier les possibilités d'un service transocéanique.

Vers cette époque, les restrictions intolérantes furent enfin levées. La Lufthansa prit dès lors de l'extension. Quelques mois plus tard, elle disposait de cent vingt appareils, dont quarante et un de grand modèle ; treize stations de T.S.F. assuraient le service de sécurité, mais dix avions seulement avaient la radio à bord.

Expériences et recherches furent poursuivies. On élabora quantité de projets, à tel point que l'Europe parut bientôt trop petite à ceux qui rêvaient de réalisations formidables. Car les pionniers de l'aviation commerciale ne comprenaient pas qu'avec leur pays, leurs conceptions osées embrassaient tout le continent et leur but suprême était de faire de l'Europe le centre du trafic aérien mondial...

Premières réalisations

A cette époque, la vitesse horaire moyenne ne dépassait pas encore 150 kilomètres. Le plus long parcours, celui de Paris à Varsovie, via Nuremberg et Prague, demandait dix ou douze heures de vol. La distance de Berlin régulière Berlin-Munich-Venise-Rome.

Il s'agissait là d'une performance ; le parcours était, en effet, de 1.400 kilomètres et la durée du voyage comprenait dix heures de vol. Mais les mois se succéderont sans que se produisit le moindre accident. Et on considéra donc que la question des liaisons aériennes entre le nord et le sud de l'Europe était enfin résolue.

Les spécialistes allemands examinèrent alors le fameux problème du vol transatlantique. Mais ils surent sagement se contenter d'abord d'une solution hybride. Le 22 juillet 1929, un hydravion Heinkel décollait en effet du « Bremen », à 400 kilomètres de la côte américaine, et atterrissait à New-York deux heures et demie plus tard. Au retour, le « Bremen » catapulta le même avion à cinq milles de Cherbourg, et le Heinkel arriva à Bremerhaven quatre heures après, ayant couvert une distance de 800 kilomètres.

Ce n'était évidemment qu'un début ; mais ce système ingénieux réduisait déjà de quarante-huit heures la liaison postale Berlin-New-York.

Un aérodrome au milieu de l'Atlantique !

Cette première expérience couronnée de succès devait tout naturellement conduire à l'idée d'utiliser une base flottante, mouillée en plein Atlantique, entre l'Afrique et l'Amérique du Sud. La grosse difficulté était de gréer un

Uniformes d'hier et d'aujourd'hui

Les cavaliers s'aperçurent bien vite que la vareuse fermée les gênait pour monter à cheval ; elle se plissait aux basques. Ils coupèrent donc les parties embarrassantes et ainsi naquit le frac. Certains historiographes de l'art du vêtement ont prétendu qu'une monnaie française, se plaisant à voir aux hommes les hanches libres, aurait inventé l'habit ; c'est donc une erreur.

La cravate nous vient des hussards croates ; et la mode du pantalon, vieille déjà de cent cinquante ans, a été lancée par les militaires. Les cavaliers prussiens, vers la fin du XVIII^e siècle, furent dotés de braies de toile, destinées à protéger leur culotte de grande tenue. Or, à cheval, le nouveau vêtement remontait sans cesse ; on prit l'habitude de le fixer par un système de sous-pieds. Le vêtement fut burlesquement adopté par un sujet de la comédie italienne, Pantalon, qui lui donna son nom. On commença à porter ce pantalon sans la culotte ; vingt ans plus tard, on ne le fit plus en toile, mais en drap. Avec le nouveau vêtement, on chaussa des brodequins à courte tige ; le pli, souci de tout homme élégant, s'imposa. Il en a été de l'origine des coiffures comme de celle des vêtements. Tricorne et bicorne sont des formes exclusivement militaires. Le feutre mou aux larges bords gênait les soldats dans le corps à corps. On trouva donc pratique de le relever, sur le devant tout d'abord, puis de plusieurs côtés. Cependant le chapeau ainsi porté se montrait bien peu pratique pour l'infanterie. Il était encombrant à l'exercice, dans les combats à

la baïonnette, si bien qu'à la bataille les fantassins prirent petit à petit l'habitude de se coiffer de leur bonnet de nuit. Pour l'empêcher de retomber sur le visage, on munit la mèche du bonnet d'une carcasse métallique. C'est là l'origine du bonnet à pointe du XVIII^e siècle.

La tactique moderne a tué les couleurs

Les uniformes multicolores étaient condamnés à disparaître, au XIX^e siècle, après la découverte de la poudre sans fumée. Afin de pouvoir distinguer les combattants dans les péripeties de la bataille, il avait été nécessaire de différencier les couleurs selon les armes. Les fantassins étaient blancs, les dragons bleu de ciel ; les régiments de la garde montraient leurs tuniques rouges ; les cuirassiers portaient des cols blancs et jaunes.

Mais la tenue noire des artilleurs et des sapeurs a une origine pratique : la fumée des engins qu'ils maniaient salissait rapidement leurs vêtements et leur col. La poudre sans fumée amena une plus grande visibilité sur les champs de bataille ; mais les combattants vêtus de couleurs voyantes constituaient d'excellentes cibles pour les tireurs. Les Anglais furent les premiers à le constater, au cours de leurs engagements avec les montagnards rebelles des Indes. Les fusiliers hindous abattaient les jaquettes rouges et blanches à grande distance. Les soldats eurent alors l'idée de teindre leurs uniformes. Le seul produit qu'ils purent trouver

sur place était le thé. Telle est l'origine de la couleur kaki. La guerre terminée, la couleur disparut ; mais dans la campagne du Transvaal, les Anglais se retrouvèrent en présence du même danger.

Le camouflage des uniformes

On adopta donc officiellement dans l'armée anglaise la couleur kaki ; dans les états-majors des autres pays, on s'efforça de trouver, pour la tenue de campagne, une teinte qui répondît aux nouvelles exigences tactiques. Il fallait rendre le soldat moins visible. Les Français adoptèrent le bleu horizon, qui constitue le fond du paysage de leur pays, et les Allemands le « feldgrau ».

L'uniforme, né de l'habit bourgeois, a retrouvé aujourd'hui ses origines ; nul ne contestera le caractère « civil » de la tenue militaire moderne, intermédiaire entre le complet-veston du citadin et le costume sport du tourist. Il est un fait étrange également, que l'histoire du costume semble presque ignorer, une coïncidence pour le moins curieuse : dès que les uniformes eurent perdu leurs brillantes couleurs, les bourgeois abandonnèrent les tissus aux teintes éclatantes dont ils se vêtaient. Les hommes d'aujourd'hui choisissent des teintes neutres, entre le gris et le noir ; et Dandy, attristé, pourrait s'écrier en parodiant la ballade de Villon : « Mais où sont les neiges d'antan ? » : « Où sont les fracs bleu clair, les jaquettes vert amande du siècle dernier, le gilet rouge de Théophile Gautier ? »

Seuls, en été, quelques sportifs égaient de tons joyeux la morne couleur des modes masculines, mais c'est tout, c'est bien tout !

On a prétendu que le soldat vivait en dehors du peuple. L'analogie entre

les uniformes de jadis et l'habit bourgeois apporte à cette affirmation un dément flagrant. Dès que le service militaire s'établissait dans un pays, les relations se nouaient entre les civils et les soldats, et les vêtements finissaient par se ressembler étrangement. Des différences de détail étaient cependant nécessaires, conformément au droit des gens, pour discerner l'uniforme d'un coup d'œil et pour distinguer les troupes régulières des bandes de partisans.

Le profane se demande ce que signifient les passepoils de toutes couleurs qui bordent l'uniforme actuel. Mais le lecteur sage a déjà deviné : les passementeries et les ornements des manches sont un rappel des tenues d'autrefois, les couleurs marquent les différents corps de l'armée.

Donc l'uniforme n'indique pas uniquement l'état militaire, mais il perpétue également les traditions. Il est des accessoires auxquels le soldat d'aujourd'hui ne renoncerait pas, bien qu'ils aient perdu toute valeur pratique ; par exemple les aiguillettes ou la fourragère que l'officier allemand porte en grande tenue. L'origine de la fourragère est assez piquante. Elle viendrait de l'ancienne armée de Brandebourg, de là aurait passé à l'armée prussienne et finalement aux armées du Reich. Primitivement, cela aurait été un ruban qui attachait à l'épaule le chapeau du combattant, de façon à éviter la perte de la coiffure au cours des combats ; mais l'origine est contestée. Certains la font remonter aux guerres civiles de Hollande. Le duc d'Albe avait, à l'époque, menacé les nobles néerlandais de la hart pour leurs opinions religieuses. Les « Volontaires de la Liberté », narguant le gouverneur espagnol, se mirent la corde au cou de leur plein gré, et ainsi affublés se réfugièrent dans le Brandebourg protestant.



Signal



Première chute!

Cela allait si bien...! Mais tout s'en est mêlé: la jupe si courte, la neige si perfide...et le photographe si indiscret...

Cliché Peter Ludwig