

Signal



*Sur mer . . .
un monoplace allemand
en pleine attaque*

PHOTO FILM

produits dans le monde entier!

Agfa films et plaques
Isochrom - Isopan - Isopan ISS

Agfa papiers
Lupex - Brovira - Portriga

Agfa appareils
Billy - Karat - Isolite

Agfa Karator
projecteur fixe pour petit format

Agfa Ciné-appareils de prises de vues et de projection

Agfa films et plaques pour photomécaniques

Agfacolor films

Agfa révélateurs, produits auxiliaires et écrans

Agfa accessoires photographiques

Agfa produits spéciaux pour laboratoires de photographie

COPYRIGHT 1940 BY DEUTSCHER VERLAG BERLIN

On ne fait pas cela, voyons...

«On ne fait pas cela, voyons!»

Dans les rapports des agents diplomatiques polonais, rapport découverts aux archives de Varsovie et publiés par les soins du Gouvernement allemand, deux noms reviennent sans cesse: ceux de M. Bill Bullitt-Paris et de M. Joe Kennedy-Londres.

En janvier 1939, c'est-à-dire au moins six mois avant le déchaînement de la guerre anglaise en Europe, MM. Bill Bullitt et Joe Kennedy assistaient à une séance secrète des commissions militaires du Congrès. Le «Times» écrivit à l'époque: «Des sessions secrètes ne restent pas longtemps secrètes.» Plutôt ennuyeuse, la divulgation immédiate de ces rapports selon lesquels MM. Kennedy et Bullitt prévoient la guerre en Europe pour le courant de l'année...»

Les paroles prononcées par les deux diplomates lors de cette séance secrète confirment les entretiens qu'ils eurent avec leurs collègues polonais. Au moment de la publication des archives polonaises, et de ces entretiens par conséquent, il se fit que M. Bill Bullitt séjournait précisément en Amérique. Une motion réclama sa présence à une séance secrète du Sénat; cette fois, M. Bill Bullitt n'avait pas de temps à perdre en séances secrètes — il préféra prendre le Clipper et rejoindre son poste de Paris.

«On ne fait pas cela, voyons!» (It's not done): tel est le titre du premier ouvrage qui fit connaître M. Bullitt au public américain. Il était encore étudiant quand il commença ce roman en quelque sorte à clef, tout rempli d'histoires de divorce et de scandales intimes, et qui voulait être un miroir des mœurs et des vices de la société américaine. M. Bullitt vient du journalisme. Dès le temps de ses études, il fit la connaissance de



Bill Bullitt



Joe Kennedy

l'Europe (sa famille est originaire du Midi de la France), et l'un de ses voyages européens fut entravé par la Grande Guerre qui venait d'éclater. M. Bullitt se révéla un pacifiste à tous crins, et ne cessa de l'être qu'au moment de l'intervention américaine. Le ministre des Affaires Etrangères le réclama comme expert pour l'Europe centrale, Versailles le vit au sein de la délégation américaine; en fin de compte, il se fit expédier à Moscou afin de sonder les perspectives du nouveau régime soviétique. Celui-ci l'enthousiasma au point de l'engager à se remarier avec la veuve du communiste américain John Reed. Aussi bien, dès l'élection de M. Roosevelt, il était tout désigné comme ambassadeur à Moscou. Seulement voilà, M. Bullitt a une nature changeante; une fois à Moscou, il prit son poste en grippe. M. Bullitt troqua Moscou contre Paris. Entre tous les ambassadeurs américains, M. Bullitt a une place à part à cause de l'amitié personnelle qui le lie au Président en personne. Plutôt que de rédiger un rapport diplomatique, vite, il donne un coup de téléphone au Président lui-même, et le tour est joué. Voici un jugement de la «Saturday Evening Post»: «Les rapports de Mr. Bullitt, mixture de faits concrets et de jugements personnels, ont pour notre politique européenne plus d'importance que n'importe quoi.»

Tout autre apparaît M. Joe Kennedy. C'est un homme qui ne tient pas longtemps en place et qui a essayé successivement un grand nombre de métiers à succès: on le voit déjà à 25 ans président d'une banque, à 28 directeur de la Bethlehem Shipbuilding Corporation, à 30 président de la grande société américaine de location de films, les Film Booking Officers of America, à 32 président du conseil d'administration d'une autre société cinématographique; il n'y reste que 6 mois, et six semaines seulement en tant que conseiller spécial à la First National Picture. M. Joe Kennedy, homme d'intérieur et père de 9 enfants, est plutôt pressé quant à la profession: après sa carrière de six semaines, il passe à la radio, ne lui consacrant que trois mois pour revenir au cinéma, mais en ne dépassant pas la limite de trois mois, toujours. Cette fois, il est mûr pour la vie publique. Au service de la NEP rooseveltienne, il réorganise, à partir de 1934, la spéculation boursière, puis construit une flotte de commerce, et les deux tâches accomplies avec son brio habituel, il ne lui reste plus qu'à tâter de la diplomatie: le voici occupant le poste d'ambassadeur le plus important que Washington soit en état d'attribuer: Londres — avec la mission de mettre sur pied un traité de commerce entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

Deux ambassadeurs américains — deux hommes, qui ne sont pas de la «carrière», deux hommes qui jouent un rôle de tout premier plan sur la scène du parti démocratique.

Le Palais Brühl — pillé en douce

«Et maintenant, jetons un coup d'œil à l'intérieur du Palais Brühl.»

Le jeune employé au ministère des Affaires Etrangères, qui, en compagnie de ses collègues, sort de l'hôtel Europeiski, montre l'autre côté de la Place Pilsudski, où se trouve le palais du ministre polonais, de M. Beck, qui est actuellement en fuite. C'est un palais dont le toit de cuivre est enfonce, et dont les statues baroques montrent leurs têtes chiquetées par des éclats d'obus. La façade de gauche est complètement démolie.

On est le 4 octobre 1934, deux jours après l'entrée des troupes allemandes à Varsovie. La Place Pilsudski n'a pas encore été déblayée. L'hôtel «Europeiski», l'hôtel modèle de Varsovie d'un style de luxe international, ne peut être atteint ni quitté que par maints détours compliqués. Le pavé qui avait été composé avec tamis de sable, a disparu. Un petit comité de gens du ministère allemand des Affaires Etrangères vient d'arriver à l'instant même; ils doivent s'occuper des diplomates étrangers et inspecter le lieu où travaillait M. Beck. Un poste allemand garde l'entrée du Palais Brühl. Mais à l'intérieur du building et dans la cour, rien que des Polonais — en salopettes bleues. Par la porte d'entrée, les employés allemands passent au bâtiment central. Encore quelques Polonais avec des caisses d'outils. «Qu'est-ce que vous faites là? — «On travaille, on travaille sans arrêt», telle est la réponse incessante.

On traverse les pièces du ministère des Affaires Etrangères. Partout, les tiroirs ont été ouverts ou enlevés. Les armoires sont grand ouvertes. Impression générale: le tout pillé en douce.

Continuons par l'aile gauche du bâtiment. Ici, il n'est pas facile de se frayer un chemin. L'entrée est enterrée sous les obus. Le toit et les combles se sont écroulés au plus profond du bâtiment. Des rayons boursés de dossier — les archives probablement.

Soigneusement, les dossiers sont entassés les uns sur les autres. Les employés suivent le long des rayons. Ah, ah, voici les dossiers concernant Danzig. Et puis, voilà, l'ambassade à Londres. Et ainsi de suite. Mais, on le voit du premier coup d'œil, une partie des dossiers a dû être enlevée.

Continuons, descendons à la cave. Il y a des caisses par ici, soigneusement clouées. Sur le plancher, c'est un chaos déchaîné de lettres, de dossiers, de serviettes d'enregistrement. Dans une autre cave, de grandes malles couleur marron, fermées et ficelées de courroies.

Scellons le tout d'abord, pour éviter que les soi-disants «ouvriers» polonais ne puissent continuer leur pillage.

Mais il y a plus important encore que de trier des dossiers, de les mettre en ordre, de les transporter en lieu sûr, car ici, dans cette ville qui vient de vivre des heures de guerre, on ne peut guère tirer profit de cette documentation incommensurable.

Quelques mois plus tard, le monde verra les premiers résultats du triage des dossiers; des rapports des ambassadeurs polonais à Paris, à Londres et — à Washington.

Si l'on fermait les Portes de Fer...

Le 1er avril 1940, le «Daily Mail» recevait le premier télégramme de son envoyé spécial à Bucarest, M. Gordon Beckles. «Si la totalité du Danube ou les pays riverains devaient allemands, — oh, alors, la résistance de l'Allemagne n'aurait plus de limites, » s'écriait M. Gordon Beckles en conclusion de sa première enquête.

Le 2 avril, M. Beckles envoyait au Daily Mail une nouvelle dépêche, datée cette fois de Giurgiu: «Tout autour du port fluvial de Giurgiu, point terminus de la ligne du pétrole, l'activité est fiévreuse. 8 lignes de chemin de fer, pas une de moins, ont été placées afin de faciliter l'arrivée des trains-citernes, partis à 80 milles des puits de Ploesti. En automne dernier, un incroyable désordre régnait dans la région. Des centaines de péniches



Le Palais Brühl —



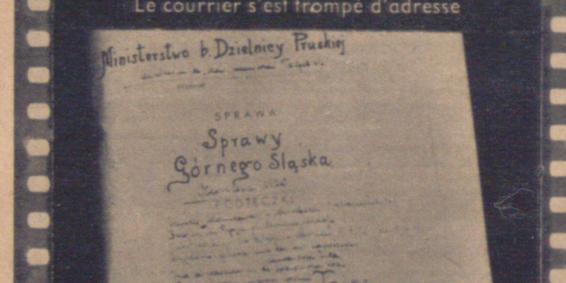
pillé en douce



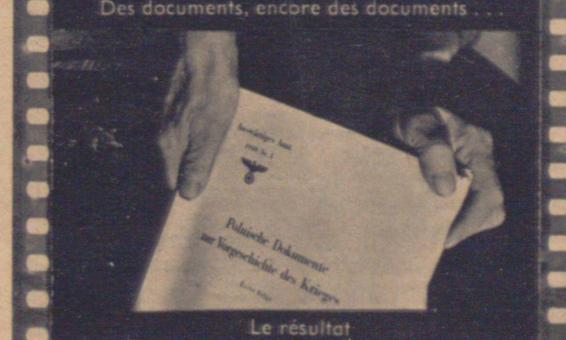
Tres prudemment, afin que rien ne s'abime



Le courrier s'est trompé d'adresse



Des documents, encore des documents...



Le résultat

chainant, se livre à de brèves considérations sur la question de savoir si la neutralité de la Roumanie est compatible avec l'expédition, par cette voie, du pétrole roumain à destination de l'Allemagne, et il pousse un étrange soupir: «Comme je visitais hier les Portes de Fer, une pensée m'envalait: qu'arriverait-il si ce passage était par malheur bloqué pour la navigation danubienne? Mais, continue l'envoyé spécial du Daily Mail, c'est là chose impossible dans un pays neutre.»

Le «Daily Mail» publia cette correspondance le 2 avril; le 8 avril, Bucarest annonça que les autorités roumaines venaient, quelques jours auparavant, de confisquer, à Giurgiu, une petite flotte de bateaux rapides anglais — des péniches armées aussi. Ceux-ci devaient remonter le Danube à partir de Giurgiu, et à bord on découvrit des munitions et des explosifs.

Curieuse coïncidence entre les réflexions de l'envoyé du «Daily Mail» et l'apparition de la flotte anglaise à Giurgiu.

Au bord de l'Europe

Depuis le temps des Vikings, les Norvégiens se sont tenus à l'écart de l'histoire mondiale. Il est vrai qu'à cette époque ils occupaient l'Angleterre et la côte française de la Manche, et que leurs flottes faisaient des incursions en Méditerranée et jusqu'à Constantinople.

Mais ceci se passait il y a douze siècles. Depuis, les Norvégiens se sont cantonnés dans la navigation, ils ont renoncé à toute ambition politique ou guerrière. Ce furent des Norvégiens qui découvrirent l'Islande, et qui la colonisèrent; des Norvégiens qui découvrirent l'Amérique, bien avant Christophe Colomb, et de nos jours, c'est un Norvégien, Amundsen, qui a découvert le Pôle Nord et le Pôle Sud.

Parlons politique: lorsque le Prince Charles du Danemark fut élu roi de Norvège — voici 35 ans —, il prit le nom de Haakon VII. Son prédécesseur, Haakon VI, était mort 525 ans plus tôt. Pendant les siècles qui suivirent, ce furent des rois danois — pendant un siècle des rois suédois —, qui régnaient sur la Norvège. Et même au moment où la Norvège, après tant de siècles, était redevenue état autoritaire, ce changement effectué sans la moindre guerre, sans préparation militaire, ce qui n'aurait, sans doute, pas été possible dans les autres pays. Le roi suédois renonce au trône par décision du Parlement et par voie de référendum populaire.

Il est vrai, que cinq siècles durant, le danois fut la langue officielle et que le norvégien lui-même dut se réfugier dans quelques petites vallées, où il passa à l'état de patois des campagnes. Ce vieux norvégien à moitié oublié, et symbole de l'indépendance nationale, suscita l'un des débats principaux de la politique norvégienne des dernières décades. Presque chaque année vit une nouvelle réforme de la langue, des mots à demi nouveaux, à demi anciens, et qui étaient inconnus aux neuf dixièmes des Norvégiens. Et ces réformes se succéderont à une telle vitesse que les journaux, les livres de classe n'arrivaient pas à les suivre, et que les enfants, à leur entrée à l'école, recevaient des feuilles imprimées en lieu et place de bouquins. De même pour les guides de voyage: les lieux et les villes changeaient de nom à une telle vitesse qu'il leur était impossible de s'y adapter à chaque fois. Et ce litige au sujet de la langue représentait un problème actuel de la vie norvégienne, ce qui n'empêche nullement, au reste, les multiples réalisations dans les domaines différents de l'existence, et celui de la navigation. Un pays de trois millions d'habitants — il y en a quatre autres millions qui vivent à l'étranger — et qui tient la quatrième place dans le monde pour la flotte de commerce: c'est là, sans aucun doute, une performance.

Et les Norvégiens voyaient eux-mêmes la raison de leur succès dans le fait que leur pays était «le coin le plus tranquille de toute l'Europe». Mais la guerre anglaise et les ambitions destructives de l'Angleterre n'ont évidemment pas reculé devant ce coin de l'Europe.

Un mur de poitrines et d'acier

Notre envoyé spécial, M. Diedrich Kenneweg, et notre dessinateur, M. Hans Liska, qui partagent la vie des soldats du front ouest, racontent pour notre revue leurs impressions du grand ouvrage défensif.

LA LIGNE SIEGFRIED

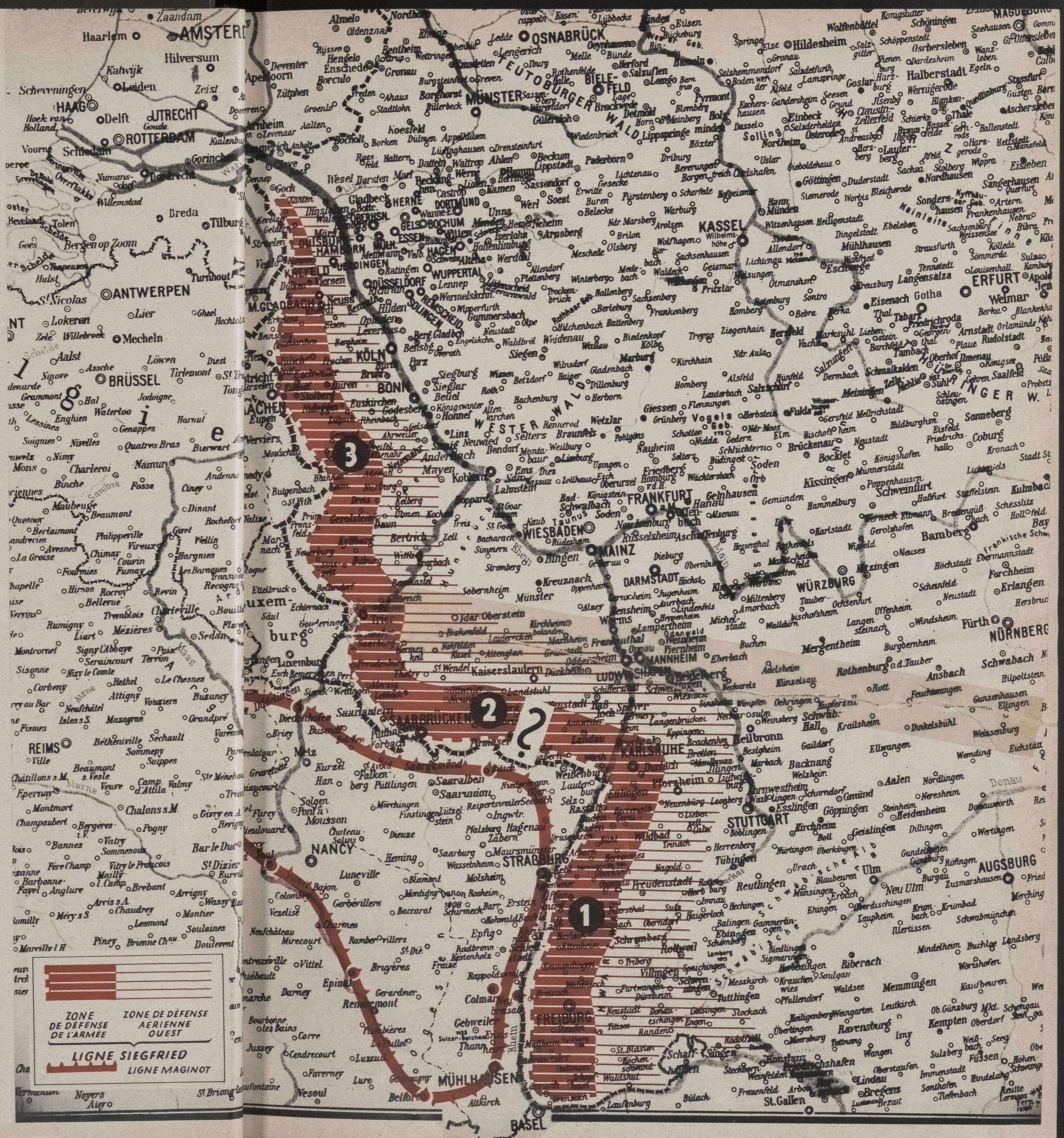
Notre article montre pour la première fois la structure de la ligne Siegfried, ses divisions, le schéma des unités qui l'occupent, ainsi que sa répartition en avant-zone, ligne principale de combat et champ de bataille principal. Dans un numéro prochain, un article sera spécialement consacré à la zone de défense aérienne de l'Ouest, qui est, elle aussi, une partie constitutive du Westwall.

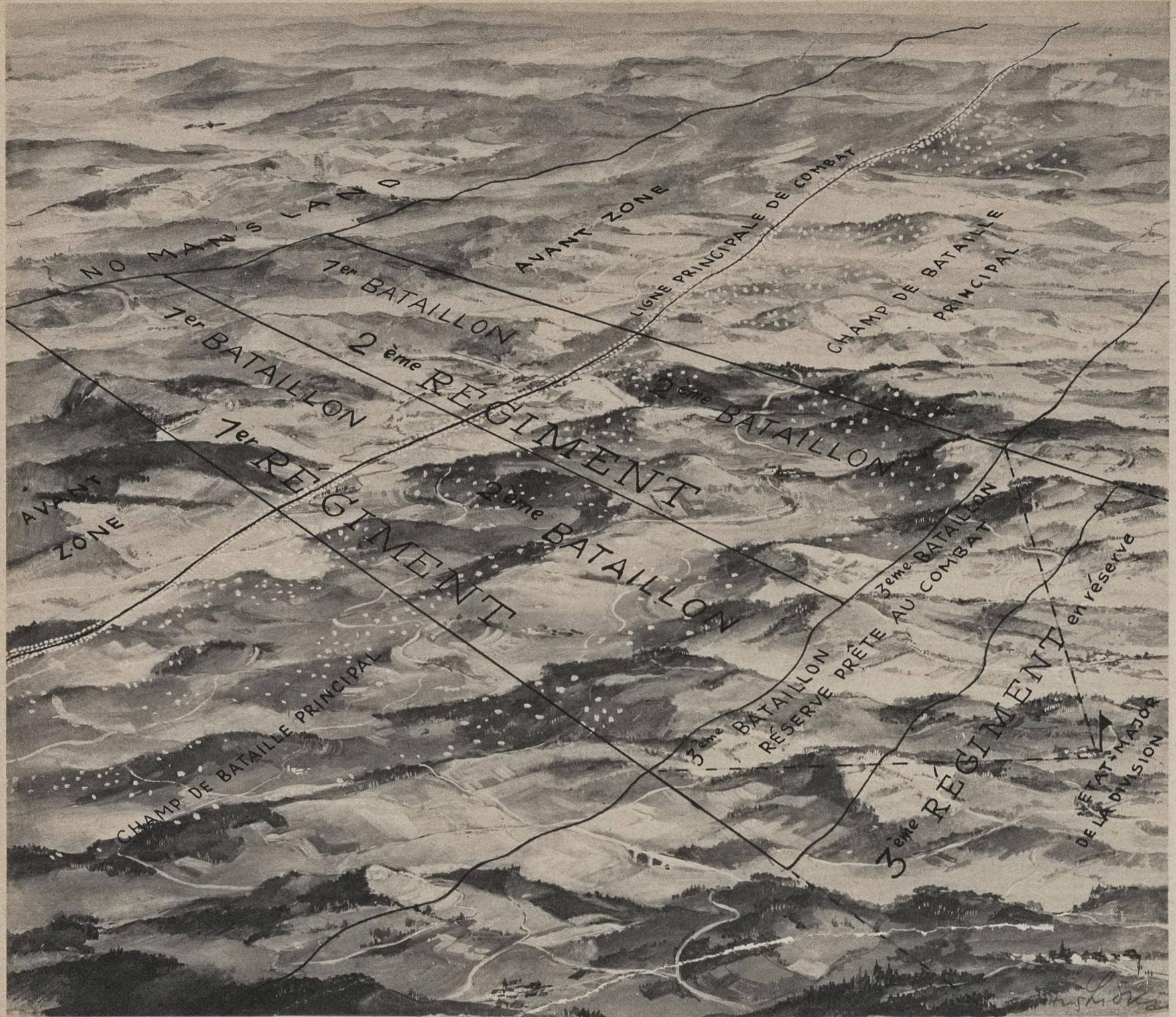
Le « plus grand ouvrage défensif de tous les temps », selon l'expression récente d'un journaliste américain, commence à la pointe sud-ouest de la frontière germano-suisse. De là, il s'allonge, sur une profondeur de 20 à 50 kilomètres du sud au nord et au nord-ouest pour atteindre la mer, où il trouve son prolongement naturel dans les fortifications des îles de la Frise orientale et dans les ports de guerre de la côte elle-même. Vue en profondeur, la ligne Siegfried présente deux zones successives: 1) La zone défensive de l'armée et 2) La zone de défense aérienne de l'Ouest. La première, c'est la zone des obstacles antitank et des casemates fortifiées.

La zone de défense aérienne comprend des projecteurs et des batteries antiaériennes, serrés les uns contre les autres et destinés à repousser les incursions des avions ennemis. Derrière cette zone sont ménagées les aires des avions de chasse et des avions de combat.

Selon ses conditions géographiques et politiques de la frontière occidentale allemande, la longueur totale du Westwall se répartit en trois secteurs qui se différencient nettement l'un de l'autre. Le secteur sud (I sur la carte), n'est autre que le front du Rhin depuis Lördrach (près de Bâle) jusqu'à Carlsruhe. Les casemates de ce secteur s'appuient sur le Rhin, frontière du pays. De l'autre côté du fleuve, accessibles à l'œil et à l'oreille, ce sont les abris avancés du voisin et de l'ennemi: les Français. Ce secteur a été calme jusqu'ici, aucune opération ne s'y est engagée. Le secteur central (II sur la carte) s'étend de Carlsruhe au point où se rejoignent trois pays:

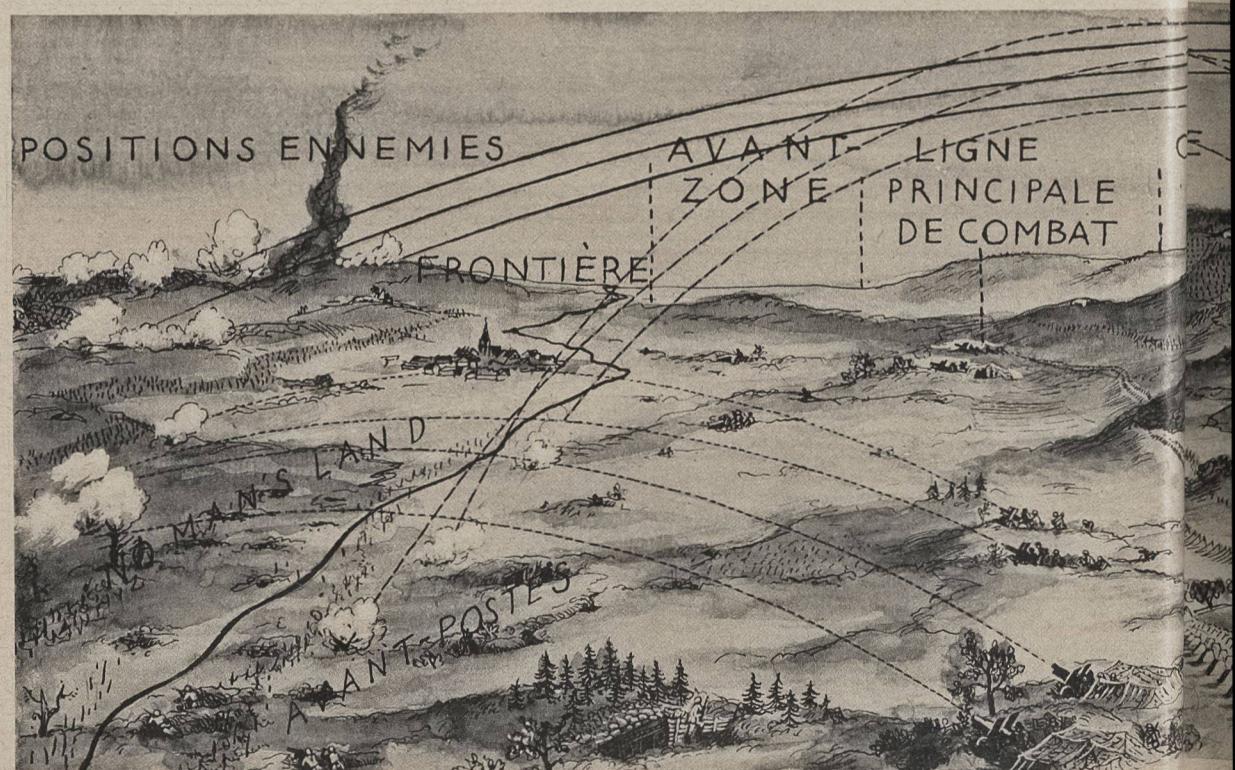
L'armée allemande a, depuis le début de la guerre, pris position sur la ligne Siegfried. La population civile a évacué les villes et les villages menacés, le long de la frontière allemande. Les divisions engagées ont rejoint les secteurs du front qui leur sont dévolus. En régiments pressés, l'armée allemande est là, dans l'avant-zone, dans les casemates et dans les positions de réserve, elle combat, ou est prête à combattre.





Le carré blanc sur la carte du Westwall:
représentation schématique d'un secteur de division

L'un à côté de l'autre, le premier et le deuxième régiments de la division ont occupé le terrain. Un bataillon de chaque régiment est installé dans l'avant-zone; là, il a rejoint les postes les plus avancés et loge dans les villages évacués et dans des positions légères de campagne toutes préparées: ses éclaireurs et ses sections de choc font des excursions au delà du no man's land et reconnaissent les emplacements et la force des dispositifs adverses; ses avant-postes observent sans relâche le moindre mouvement de l'ennemi. L'avant-zone doit une sécurité complète à des champs de mines et à des barbelés multiples. A l'arrière, elle s'étend jusqu'à la ligne principale de combat, à la large ceinture de barrages, de dents et de fossés antitanks, qui borde le champ de bataille principal. Les casemates de ce champ de bataille principal logent un second bataillon (et ainsi pour chaque régiment), cependant que le troisième bataillon est plus loin à l'arrière, en réserve de combat; dans quelques instants, il relaiera l'un des bataillons avancés. Le troisième régiment de la division est tenu en réserve. Ce schéma varie selon les exigences tactiques de la situation locale



A partir de l'avant-zone jusqu'à la zone des abris, sur une très grande distance par conséquent, sont disposées les innombrables pièces de l'artillerie, les unes à côté des autres. L'artillerie légère a été installée derrière les blockhaus et les tranchées-abris de l'avant-zone, et selon la profondeur de celle-ci, elle est variablement éloignée de la ceinture de dents antitanks bordant la ligne principale de combat. Ses pièces portent à plein sur les positions de l'avantzone adverse. Elle peut barrer par son tir toute avance

LA DIVISION

Le cerveau de la division

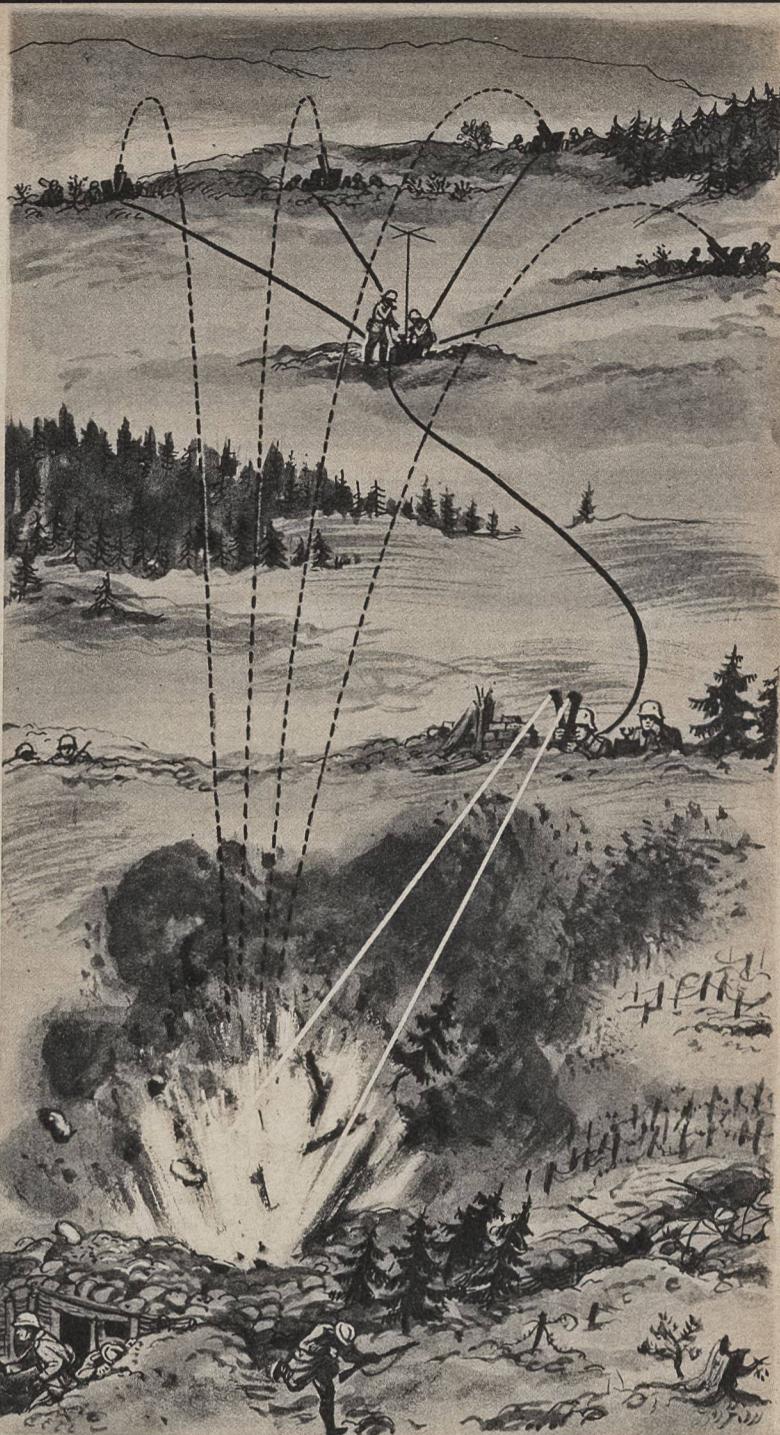


Les officiers de l'état-major

sont en liaison constante avec les positions de l'avant-zone et du champ de bataille principal. Grâce aux fils téléphoniques, leur parviennent tous les messages des éclaireurs et des avants-postes, ainsi que les rapports sur l'activité de l'artillerie ennemie

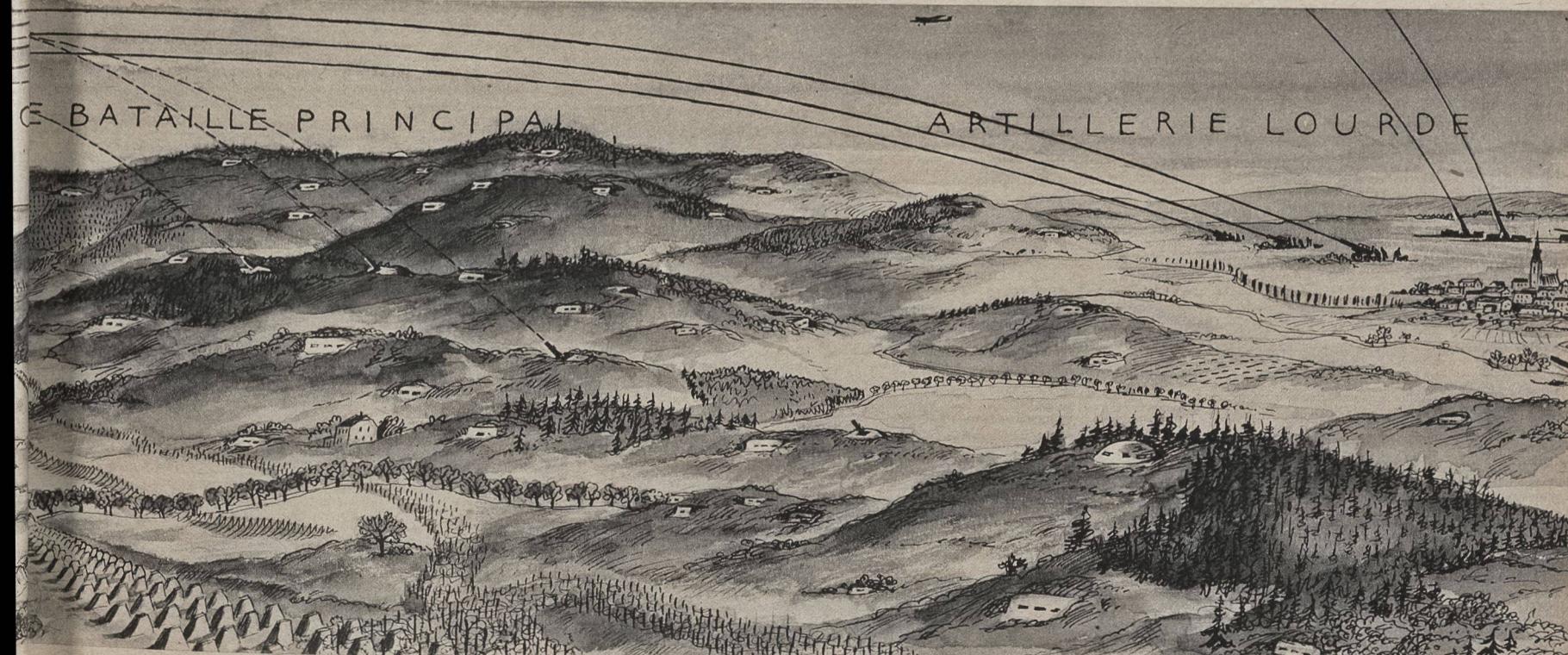


Son livret individuel, le numéro de son régiment et une lettre de chez lui . . . tels sont les trois précieux documents que le prisonnier français remet aux officiers de l'état-major de la division. Ces documents leur apprennent à quel régiment ils ont affaire et quand on l'engage et on le relaie; ils renseignent également sur le moral de la troupe et du pays. En recueillant ainsi un grand nombre de ces détails, l'état-major peut se rendre compte de la valeur et de la structure du front adverse



La ligne téléphonique de l'artillerie arrière est posée . . . au bord du no man's land

Le poste d'observation de la batterie a pris position sur la ligne la plus avancée de l'avant-zone. Bien dissimulé aux regards de l'ennemi, le poste — constitué le plus souvent par un officier d'artillerie — observe, à l'aide d'une lunette en ciseaux, l'arrivée des coups. Un fil téléphonique assure la liaison avec sa batterie, placée à plusieurs kilomètres en arrière. Après chaque coup, il corrige la direction et l'angle d'élévation de la pièce en question —



de l'ennemi, et seconde, du même feu de barrage, une attaque de nos propres troupes. Les casemates du champ de bataille principal sont pourvues de pièces dont l'emplacement a été exactement calculé et qui commandent l'avant-zone. Elles sont, dans leur ensemble, établies et réglées de telle sorte qu'elles couvrent chaque mètre carré de son terrains, et, par leur feu systématique, elles sont en état d'opposer une muraille infranchissable à l'ennemi qui voudrait avancer. Plus loin, à l'arrière, dans ses fortes positions blindées, veille l'artillerie lourde avec ses mortiers et ses obusiers à longue portée. Sa force n'a pas encore été engagée dans le combat, et l'adversaire, pour son bonheur, ne connaît pas encore son rendement ni ses obus explosifs



Les éclaireurs allemands de l'air survolent le no man's land et poursuivent leur incursion, très loin au-dessus du pays ennemi

Des avions de chasse les protègent, au-dessus des positions ennemis, et tiennent en respect les avions de chasse ennemis. Ensuite, les éclaireurs continuent seuls, utilisent adroitement la couverture du moindre nuage, et atteignent, inaperçus le plus souvent, le but qui leur avait été assigné. Le retour, au-dessus des fortifications de la ligne Maginot et des aires abritant les avions de chasse ennemis, s'effectue de nouveau sous la protection de nos propres avions de chasse qui sont portés à leur rencontre.

Devant le no man's land

«Jour par jour, c'est le même spectacle», écrit notre envoyé spécial, M. Kenneweg, commentant ce dessin de M. Hans Liska. «A une grande hauteur, toujours juste au-dessous des nuages, les appareils lourds des éclaireurs, et à côté ou sous eux, par groupes de deux ou trois, les petits avions de chasse, tout argentés: voilà comment ils disparaissent, au delà du no man's land. Jusqu'à ce que ces derniers reviennent. Nous les comptons: 1, 2, 3, ... 8, 9. Tous présents. Les éclaireurs ont passé, nous disons-nous. Quelques heures plus tard nous revoyons ceux-ci, mais dans l'ordre inverse: d'abord

les avions de chasse seuls, partis d'Allemagne vers l'ouest, et disparus dans le lointain azuré. Et puis de là même, le ronflement des moteurs, mille yeux, dans l'avant-zone, explorent le ciel; on aperçoit de nouveau les appareils, de nouveau on les compte: 1, 2, 3, ... 8 et 9 ... 12, 13. Une fois de plus, pas de manquant: «Les as-tu vus, camarade?» demandent ceux d'en bas. «Le compte y est», ajoutent-ils, et ils ne peuvent réprimer un rire de joie.

L'homme de l'avant-zone éprouve une tendresse singulière pour ses camarades de l'air. Il connaît parfaitement les différents types d'avions, il sait leur tâche, et leurs succès, il en sent toute l'importance pour lui-même. Nous aussi, nous apprendrons bientôt à les connaître; aussi bien, nous allons peu à peu quitter l'avant-zone et les casemates, afin de rejoindre les aires d'avions et les batteries de DCA. Nous venons justement de confier à la poste militaire notre butin des quinze derniers jours: pellicules, dessins et croquis du «pays qui n'appartient à personne», de l'avant-zone, de la ligne principale de combat et de la zone des casemates. Notre correspondance sur la zone de défense aérienne suivra bientôt. »



Butin de l'éclaireur:

Une vue aérienne de la ligne Maginot
On distingue les casemats et les entonnoirs causés par les obus allemands

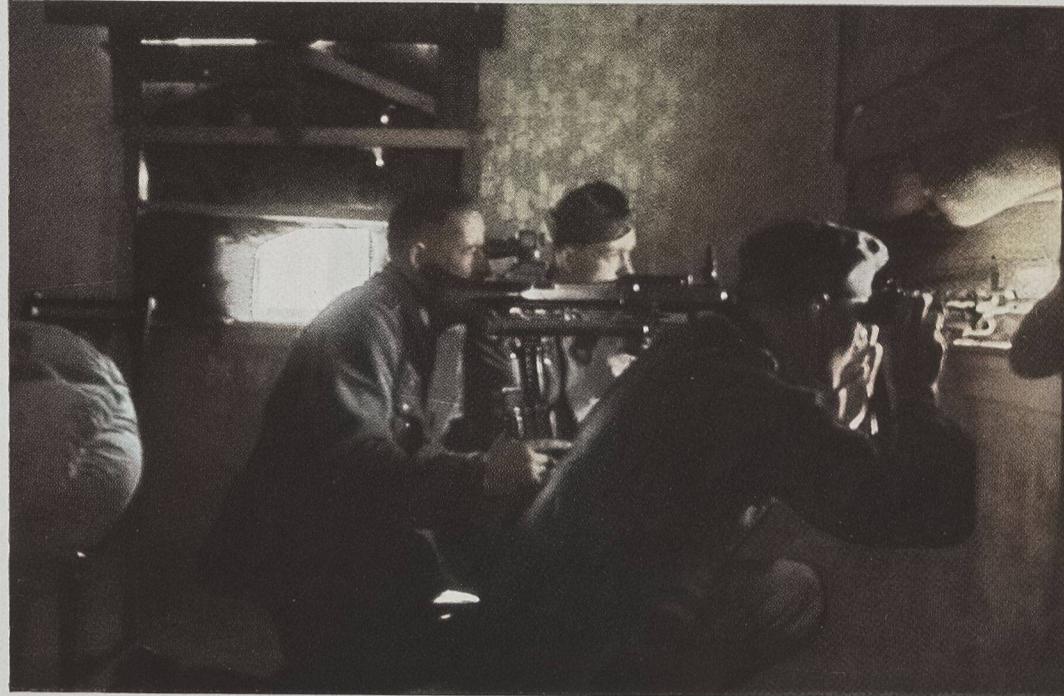


Forbach, chef-lieu de canton et ville industrielle de Lorraine, depuis 1918 sous la domination française.

Nombre des habitants: 0

Les fenêtres aux carreaux brisés, les meubles mis en pièces, les livres, les papiers déchirés et jetés sur la voie publique — tel est le tableau qui s'offrit aux yeux de notre envoyé spécial, lequel visita les lieux sous la protection d'une patrouille. C'est l'ennemi qui les a mis dans cet état avant sa retraite

Le no man's land



Schweigen sur la «Route de la Vigne», localité frontière, connue par sa porte de la Vigne, également appelée «Porte de la Paix». Nombre des habitants: 0

Au milieu des ruines de la ville — que l'ennemi avait absurde-ment fait sauter — un nid de mitrailleuses allemand a été pratiqué, afin de couvrir l'avance d'une patrouille d'éclaireurs



Combat de rues à Forbach

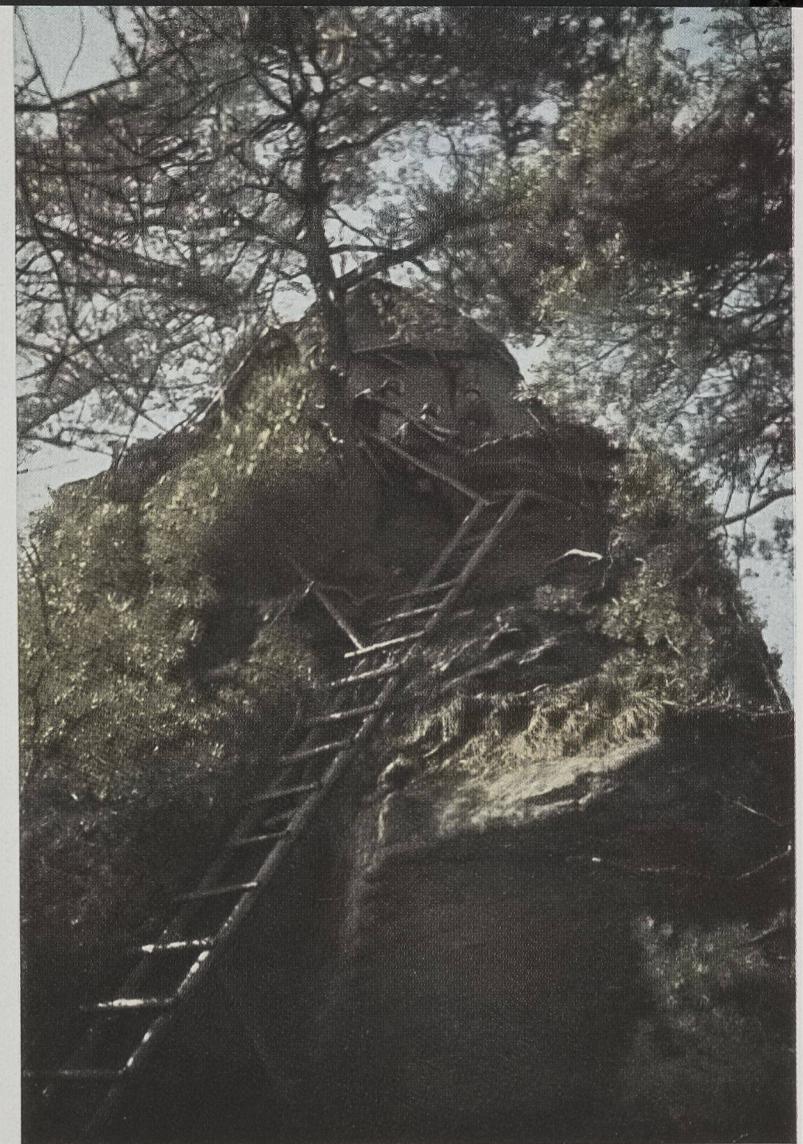
dessiné par notre collaborateur, sur les indications d'un officier allemand qui le dirigea. Une patrouille d'éclaireurs a été surprise par des coups de feu. On tirait sur eux de plusieurs maisons de cette ville du no man's land. Mais elle réussit à l'emporter sur l'adversaire supérieur en nombre, et à ramener des prisonniers

Le terrain de l'avant



**Sur les lignes les plus avancées de l'armée allemande:
les avant-postes**

Sur le rebord du terrain de l'avant, à quelques centaines de mètres seulement des positions ennemis veillent les avant-postes tout le long du front allemand. Les mitrailleuses lourdes sont en batterie, prêtes à accueillir et à repousser les éclaireurs et les troupes de choc de l'ennemi



Sur les rochers de la forêt de Stürzer: les nids d'aigle des mitrailleuses

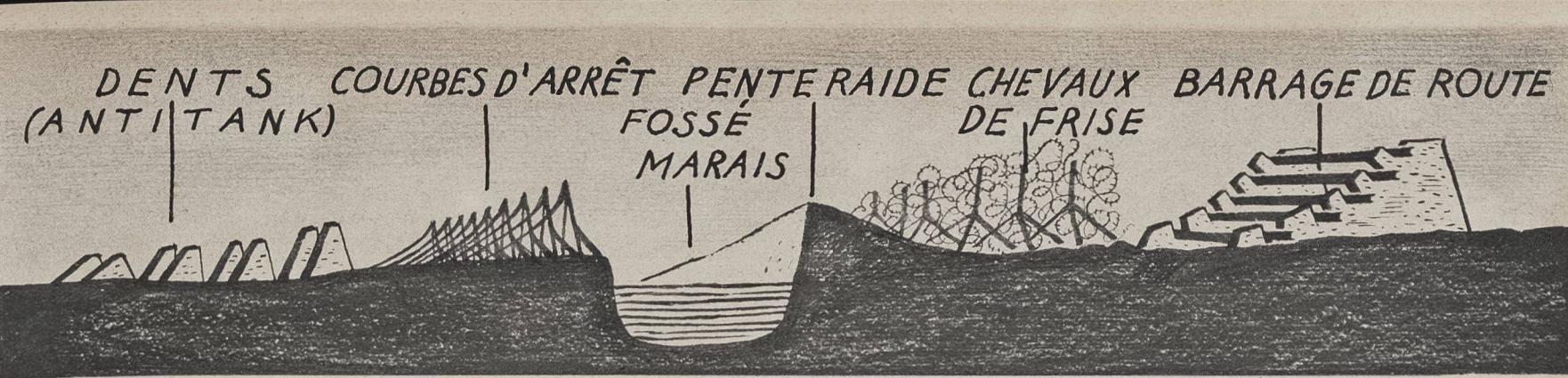
De leur emplacement élevé, et soigneusement dissimulé, les armes à longue portée dominent les vallées et les chaînes de hauteurs d'en face



L'état-major de division, rapporte notre dessinateur, avait ordonné le soir, un tir de représailles sur une batterie ennemie, 60 coups de feu en tout. L'oreille au récepteur, j'entendis une voix lointaine qui, du poste d'observation, articulait: « 7000 ». « 7000 », répéta le chef de batterie, transmettant le chiffre au tireur. « 380, tiret, 2.93 » dit à

l'appareil une voix éloignée. On ajusta deux échelles graduées, les bouches à feu se déplacèrent légèrement. « Préparez-vous à tirer », tel fut le message qui se propagea d'arrière en avant, et, en retour, le commandement retentit: « Feu ! » Me bouchant les oreilles, j'attendis la première bordée: les quatre projectiles perforèrent

le ciel nocturne. Après la quatrième décharge, l'ordre vint de l'avant: « Cessez feu ! Mission remplie. » Tôt au matin, nos patrouilles revinrent dans nos lignes, rapportant les vues de l'objectif atteint: trous d'obus succèdent aux trous d'obus, à l'intérieur et tout autour gisent les débris de la batterie pulvérisée



Des mathématiciens les ont calculés jusqu'au moindre angle et à la moindre courbe:

Les obstacles antitanks de la ligne principale de combat

En rangées sans fin, échelonnées en profondeur, et mélangées en fonction du terrain, voici les obstacles antitanks, les dents, les courbes d'arrêts, les fossés et les chevaux de frise qui vont de l'avant-zone à la zone fortifiée du champ de bataille principal. Ils forment une large ceinture, rempart invisible contre les attaques des tanks ennemis.

La ligne principale de combat



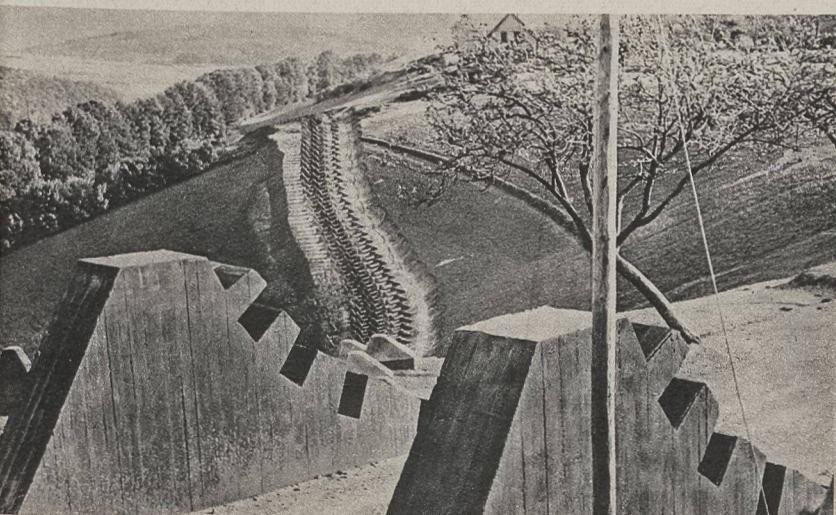
Les chevaux de frise . . .

même les tanks les plus gigantesques n'en auraient pas raison. Ils ne sont pas fixés au sol, mais munis au contraire d'un dispositif qui les fait rouler, et toujours sur leur quatre pieds



Les courbes . . .

sont un obstacle qui suffit amplement contre les petits chars d'assaut; que ceux-ci tentent de les franchir, et leur surface inférieure est aussitôt la cible des canons antitanks



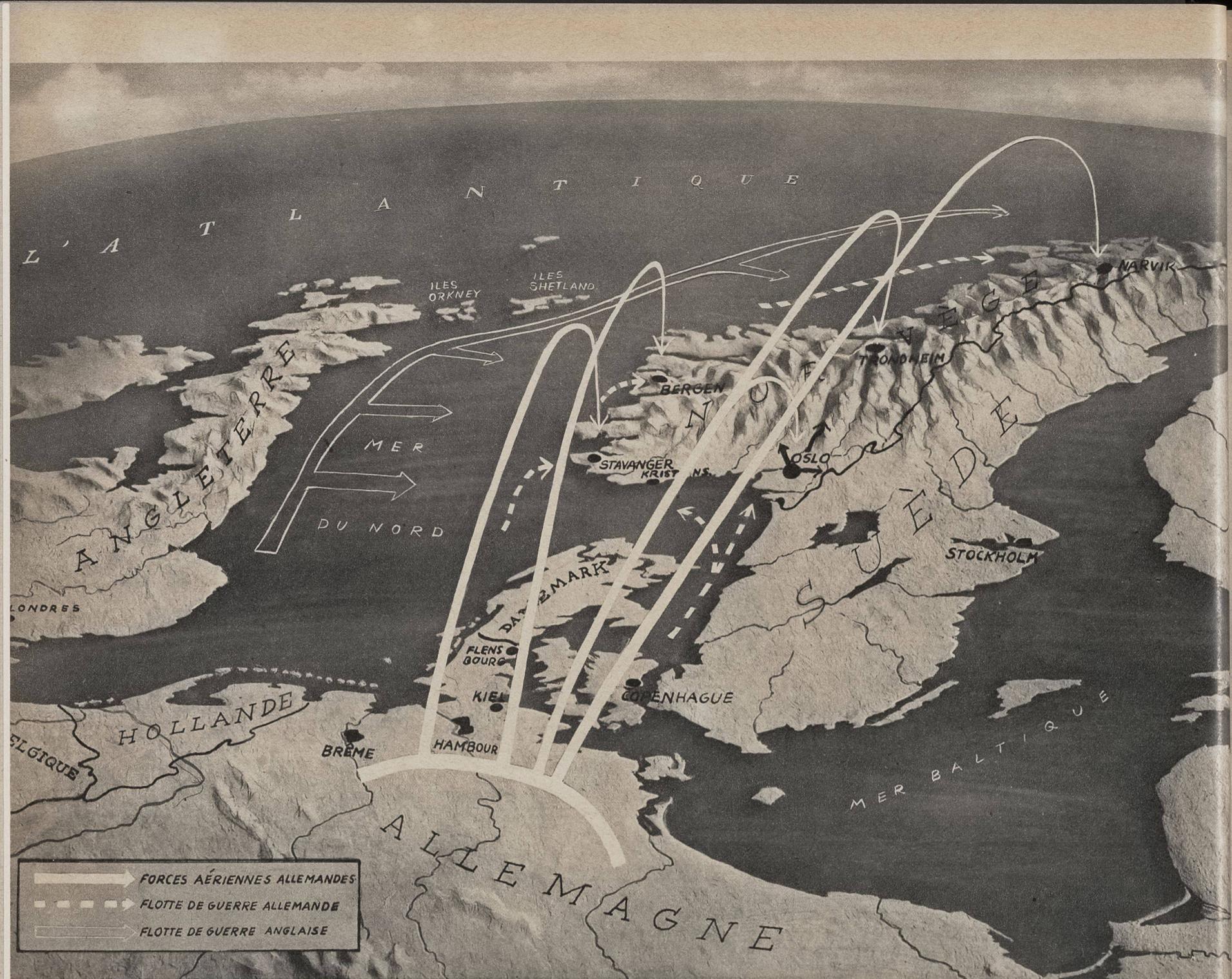
Le barrage de la route

est réalisé dès l'attaque de l'ennemi, au moyen de poutres transversales et prêtes à être saisies



Les dents antitanks

forment une ceinture bétonnée de petits et grands piliers, constamment dans le champ de tir des abris, lesquels tiendront sous leur feu immédiat les chars d'assaut adverses, échoués sur la place



Voici comment se déroula l'action éclair qui prévint l'agression britannique

Dès avant le 9 avril, des bâtiments anglais avaient approvisionné les ports norvégiens de matériel de guerre. Ensuite, l'Angleterre mouilla des mines dans les eaux territoriales de la Norvège, et le 9 avril vit déjà des transports de troupes anglaises s'acheminer, sous la protection de la Home Fleet, vers la Norvège, pour y débarquer. Un vrombissement soudain: ce sont des appareils de combat allemands qui évoluent au-dessus des aérodromes norvégiens. Des navires de guerre allemands apparaissent à l'entrée des ports d'Oslo, de Bergen et de Narvik, des bateaux de transport suivent. Les troupes allemandes s'emparent des points les plus importants du pays et assument la protection du Danemark contre la menace anglaise d'envahir le pays. Cette carte nous montre où en est l'occupation



*Ils s'en
est fallu
de 10
heures*

Le dernier appel avant l'entreprise

Avant leur départ, les officiers et leurs hommes se font expliquer la tâche à accomplir. On les voit suspendus aux lèvres de l'officier



Les aviateurs allemands arrivent

Le 9 avril, au petit jour, les avions allemands apparaissent au dessus de la Norvège. Il y a des avions de reconnaissance, de transport de matériel et aussi — il faut tout prévoir — des avions de combat



Parallèlement, des troupes débarquaient au Danemark, où elles se joignirent aux unités des troupes qui venaient du sud. Prêts à une marche forcée, les troupes attendent d'être débarquées

Fusiliers marins, en avant, marche!

Ces fusiliers marins sont, dans leurs uniformes bleus, les premiers à débarquer, afin de préparer le terrain aux troupes d'occupation

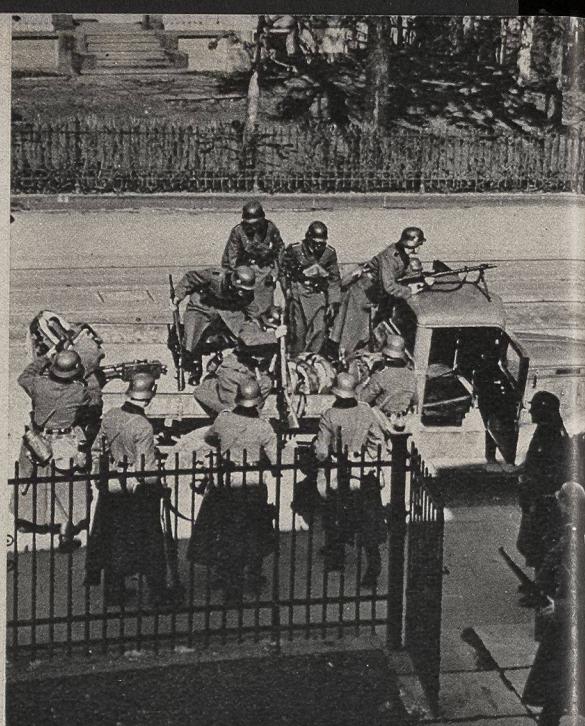




Le 9 avril, à 3 heures 30 de la nuit, le conseiller de légation von Neuhaus attend, dans le cabinet de travail du ministre allemand à Oslo, le docteur Bräuer, ministre plénipotentiaire. Celui-ci pénètre dans le cabinet, muni des instructions qu'un courrier spécial lui a envoyé de Berlin



A 5 heures du matin, le ministre plénipotentiaire du Reich, se rend au ministère norvégien des affaires étrangères auquel il remet, conformément aux instructions reçues, le mémorandum du gouvernement allemand



Après l'apparition et l'atterrissement des premiers avions allemands à Oslo, vers 10 heures du matin, les premières troupes sont leur apparition, sur le terrain de la légation d'Allemagne où ils occupent les postes assignés



Le nouveau gouverneur militaire de Norvège, le général von Falkenhorst, examine, avec le ministre plénipotentiaire d'Allemagne, les mesures à prendre pour assurer la protection de la Norvège



A 3 heures de l'après-midi, le gros de l'armée allemande défile à Oslo. D'autres villes norvégiennes sont occupées incontinent, telles que Bergen, Trondheim, Kristiansand. Systématiquement, les soldats allemands avancent à l'intérieur du pays



Le 10 avril, un jour seulement après que les forces allemandes ont assumé la protection de la Norvège contre les menées agressives des puissances occidentales, le calme le plus complet règne dans la capitale du pays. La vie se déroule, normale, et les parcs sont tout peuplés de gens qui jouissent des premiers rayons d'un soleil printanier

Le 9 avril à OSLO



Pendant la traversée

A bord d'un cuirassé allemand, des chasseurs alpins en partance pour la Norvège, étudient le mécanisme du scaphandre



Une unité motorisée
au repos . . .

Une petite scène montrant les bons rapports qui unissent les troupes allemandes à la population danoise



Vers le but

Un appareil Stuka volant dans la direction d'Hamar



Pris le 12 avril au matin

Le roi Christian de Danemark faisant sa promenade à cheval habituelle dans les rues de Copenhague

COPENHAGUE

La guerre

Considérations militaires et politiques par le Colonel ***

L'Allemagne et l'Angleterre se disputent la Mer du Nord

Lorsque Bismarck commença à transformer l'Europe centrale et déplaça des côtes de la Baltique vers la Mer du Nord le centre de gravité de la puissance prussienne, il lui fallut résoudre le problème de la puissance danoise sur ces côtes. Derrière le Danemark se tenait l'Angleterre. A l'époque, la Prusse ne disposait que d'une marine de guerre insignifiante qui était loin de pouvoir se mesurer avec la marine de guerre du Danemark. Dans la guerre qui éclata au sujet du Slesvig et du Holstein, c'est surtout sur mer que l'aide autrichienne avait de l'importance pour la Prusse, mais elle ne pouvait se faire sentir que dans le quatrième mois de la guerre, sur les côtes allemandes, après un long périple autour de l'Europe occidentale. Cette aide même fut insuffisante. Les Danois avaient la supériorité numérique sur les forces navales alliées du Bund allemand, aussi la guerre de 1864 avec le Danemark se traina-t-elle durant une demi-année.

Pendant la guerre de 1870/71 également, la Prusse était encore très faible sur mer. Son Etat-Major général dut donc prendre des mesures pour parer à la possibilité

d'un débarquement de forces françaises sur les côtes allemandes de la Mer du Nord. Ce n'est qu'à la fin du 19^e siècle que l'Allemagne devint dans la Baltique la puissance navale prédominante, sa flotte y dépassant en importance celles du Danemark et de la Russie. L'achèvement en 1895 du canal Kaiser Wilhelm y contribua pour une part essentielle; il réalisait, en effet, une communication rapide entre la Baltique et la Mer du Nord sans que la flotte de guerre allemande eût désormais besoin de contourner la presqu'île du Jutland dans les eaux danoises. Voilà donc un demi siècle que l'Angleterre dut commencer la lutte dans la Mer du Nord, lorsque l'Allemagne impériale se résolut à créer une marine de guerre qui correspondait à sa force. Néanmoins, l'Angleterre réussit dans la guerre mondiale, en dépit de la flotte allemande relativement forte, à dominer la Mer du Nord, grâce à sa grande supériorité numérique. Dans les 22 années de paix qui suivirent, au cours desquelles l'Angleterre poursuivit sa politique de la guerre mondiale par d'autres moyens que les moyens militaires, elle crut donc plus fortement encore être devenue une île imprenable qui, nécessairement, dominait toutes les mers et notamment la Mer du Nord. Le rapport des chiffres des deux flottes avait fini par ancrer dans l'esprit de tous les Anglais que la Mer du Nord était en possession de l'Angleterre et qu'elle y pouvait agir suivant son bon plaisir, comme dans «sa propre demeure».

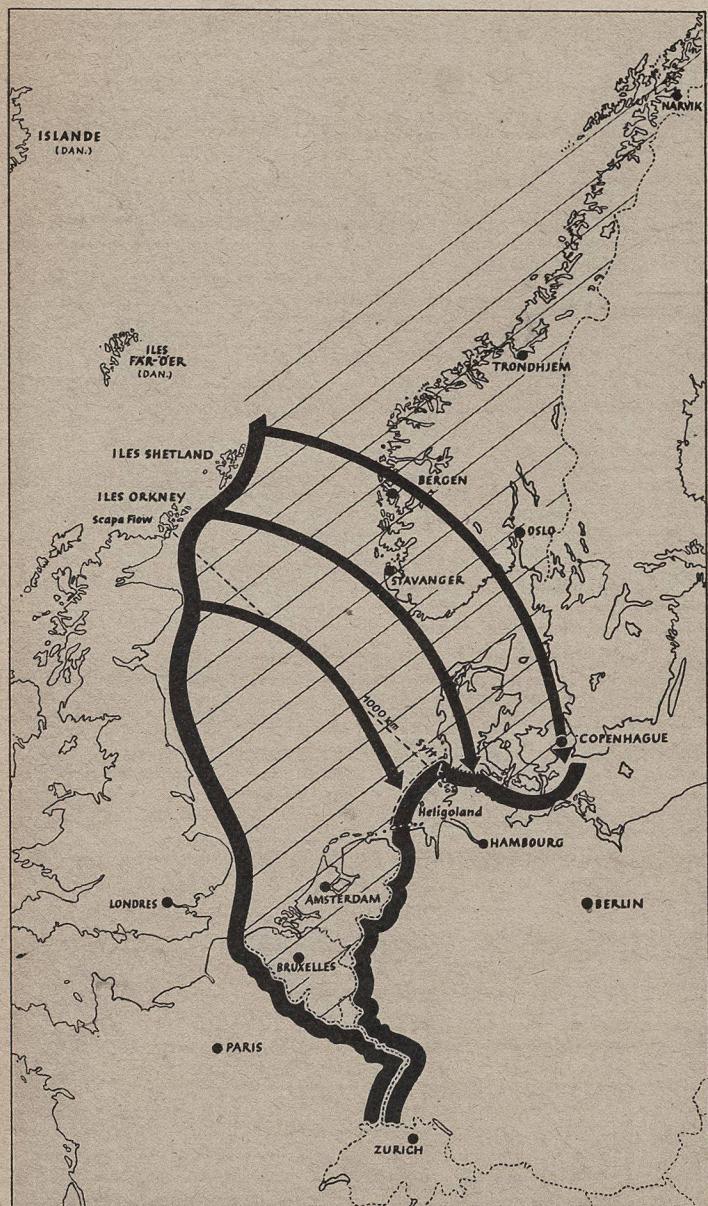
Les résultats obtenus durant la première phase de cette guerre allemande contre l'Angleterre dénotent cependant un tout autre aspect. Numériquement inférieure, la marine allemande est animée d'une ardeur au combat, d'un allant, qui se joint à une conduite de la guerre maritime menée hors de toutes les règles schématiques et avec un mordant que l'on n'a connu d'aucun côté chez les belligérants durant la guerre mondiale, et que peut seule expliquer une énergie née d'une idée grosse d'avenir. La Mer du Nord n'est plus une réserve anglaise, et la flotte anglaise n'est plus l'agent d'un monopole, mais la concurrente dans une mer que l'Angleterre s'était accoutumée à considérer comme son espace vital. Or, dans cet espace, c'est l'Allemagne qui représente l'élément actif. Habituelle à dominer, l'Angleterre se trouve refoulée dans la défensive par un adversaire qui lui dicte son initiative. Les récents événements en Norvège montrent que la puissante flotte anglaise, même ren-

forcée d'importantes parties de la flotte française, n'est pas en mesure de contrecarrer les buts de son adversaire, de couper ses lignes de communication, et encore bien moins de lui imposer, par sa supériorité numérique, la conduite des opérations sur terre et sur mer dans l'espace scandinave. Bien au contraire, c'est l'adversaire numériquement le plus faible qui, en dernière minute, a pu faire échouer, le grand plan stratégique de l'Angleterre, lequel consistait à assurer par l'occupation de la Norvège et du Danemark le mouvement tournant pour déborder l'aile droite de l'Allemagne et rendre le blocus hermétique; c'est lui qui a pu réaliser la protection de la neutralité de la Norvège et du Danemark, confiée aux troupes allemandes.

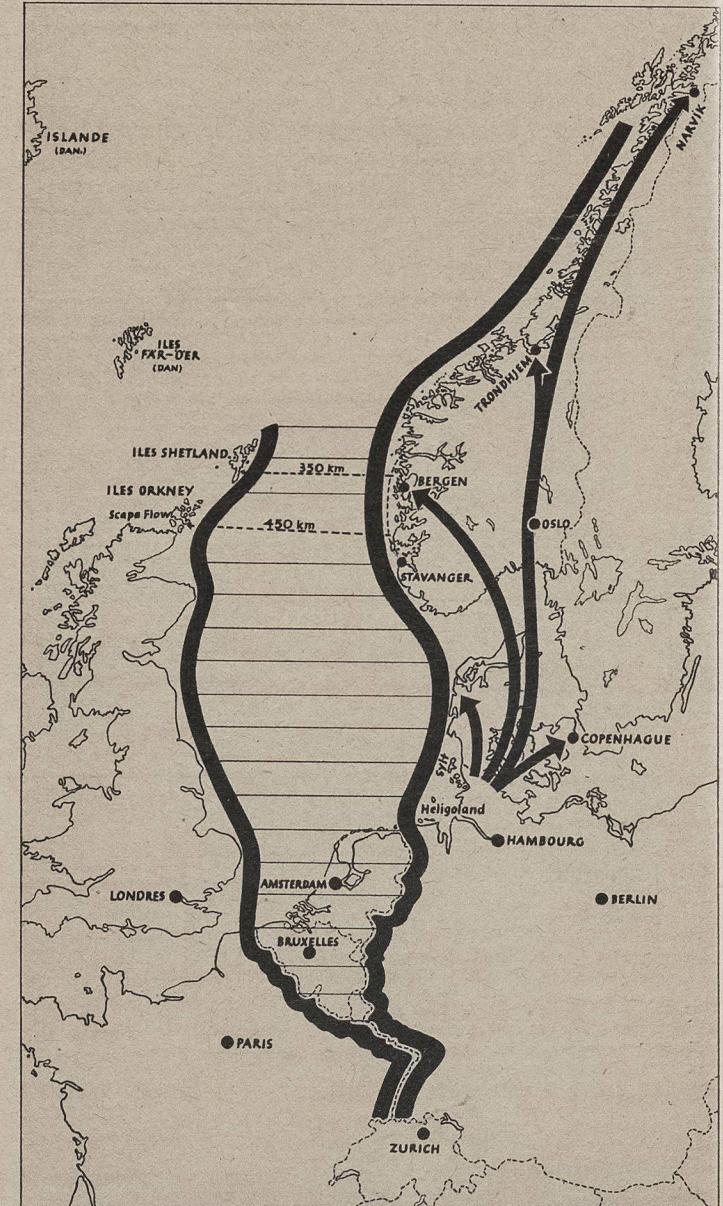
Les opérations en Norvège, brillante action de la marine allemande

Le projet de l'Angleterre de faire de la Norvège la base des opérations de guerre des Alliés a vu sa réalisation prévue avec la rapidité de l'éclair par les forces allemandes qui, mettant à exécution une conception stratégique et tactique déconcertant l'adversaire, assura

(suite p. 28)



Les fronts et le no man's land (partie hachurée) avant le 9 avril, et le plan anglais (flèches)



Les fronts tels qu'ils se présentent aujourd'hui

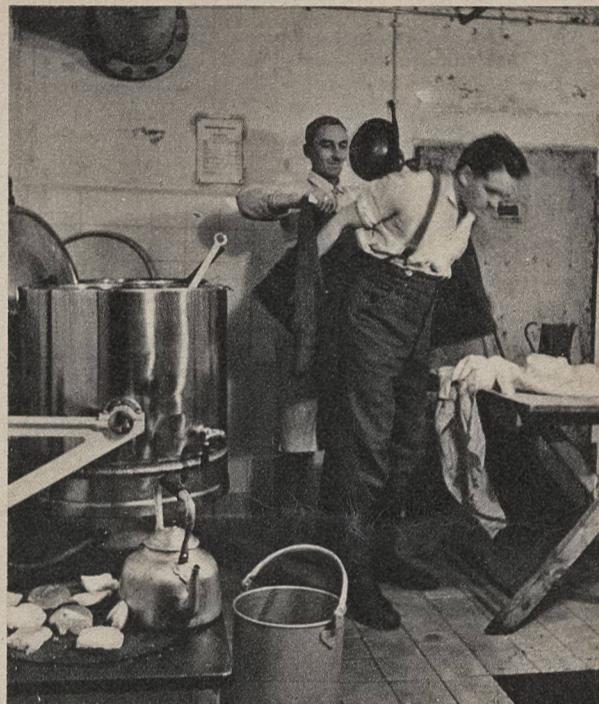
Le champ de bataille principal

ALERTE À LA CASEMATE

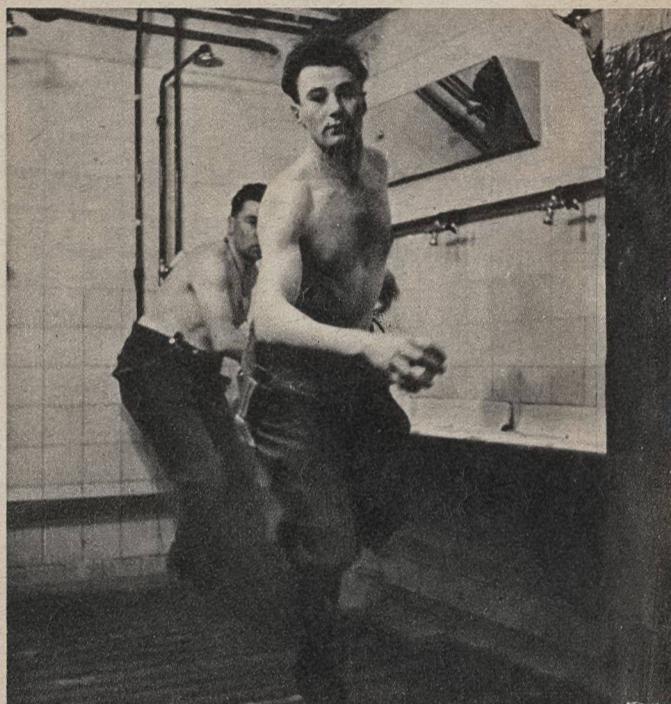
Au Westwall, garnison du grand abri à plusieurs étages, commence chaque journée par l'appel et le nettoyage des fusils. Brusquement, un coup de trompette, et les voici arrachés à leurs habitudes: alerte . . .



8 h.50 Aussitôt, entrés dans leurs chambres, les soldats se saisissent des casques d'acier et des masques à gaz tout préparés . . .



. . . le personnel de la cuisine troque le tablier blanc contre la tunique militaire . . .



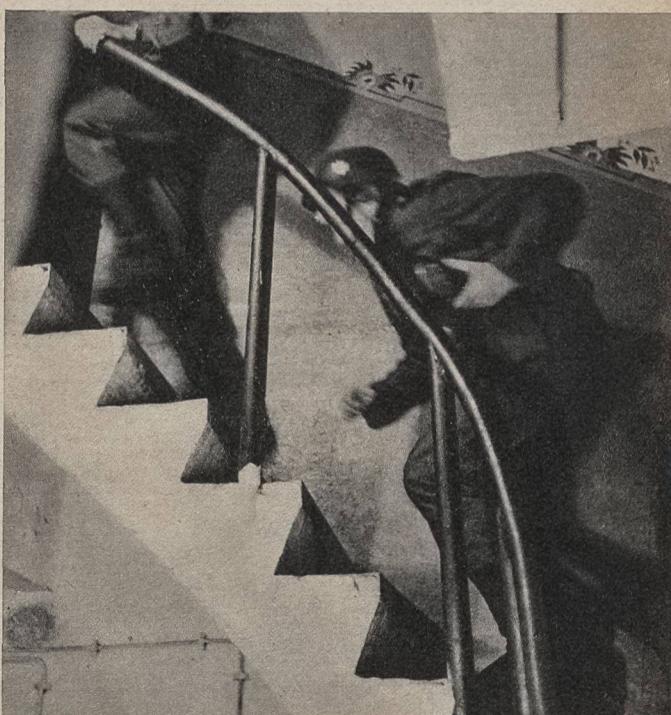
. . . la douche du matin est remise à plus tard . . .



. . . à l'infirmérie on prépare les civières et les pansements . . .



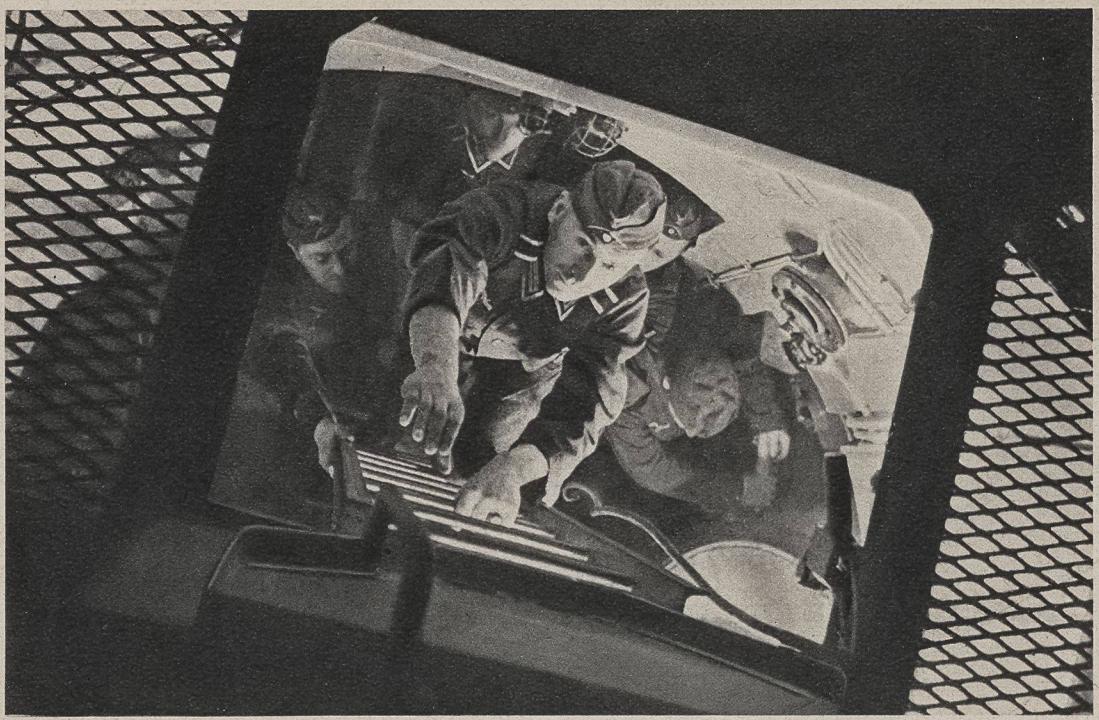
. . . et voici prêts les premiers hommes de l'équipe . . .



. . . ils montent au pas de course l'escalier de fer menant au poste de combat



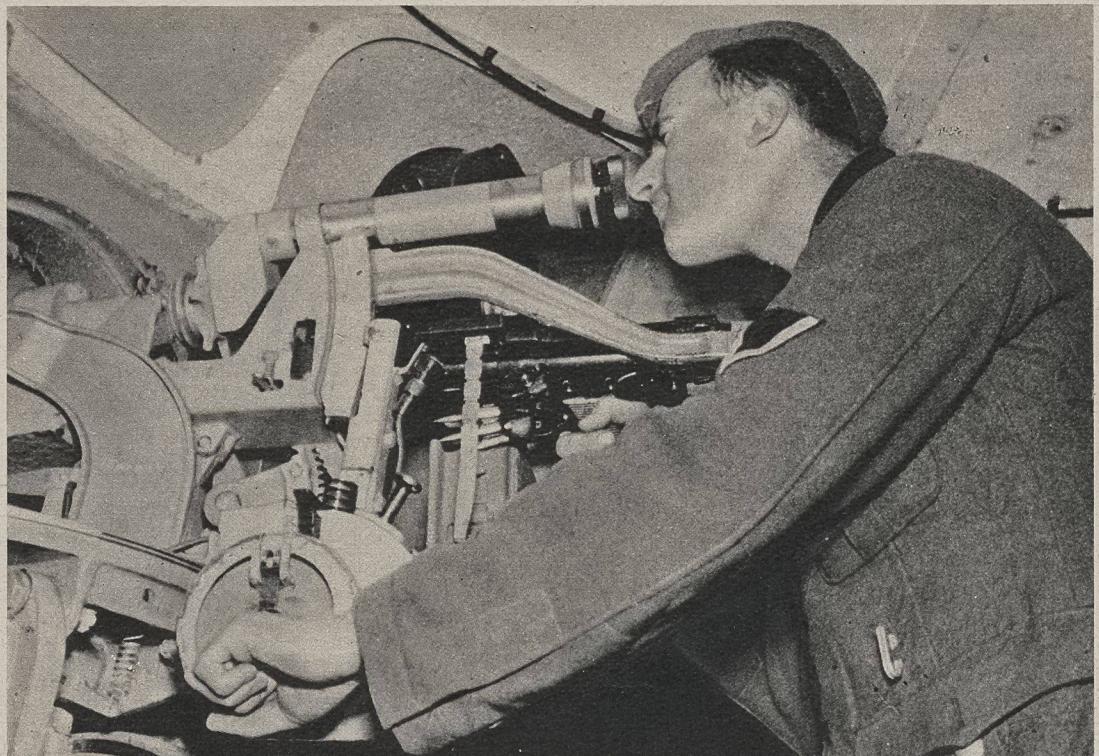
On ferme les lourdes portes de fer devant les couloirs



8 h. 55 Cinq minutes se sont écoulées depuis l'alerte. Les logements sont vides, chaque homme a rejoint son poste. L'escalier menant à la tourelle gémit sous des pas précipités



... dans le poste de commandement, voici les officiers de la casemate au téléphone



... installé à sa mitrailleuse lourde, le tireur règle son appareil de pointage compliqué



... ceux de la mitrailleuse apprêtent leurs armes



8 h. 56 La casemate est prête pour le combat. Les mitrailleuses et les bouches à canon sont alignées et les munitions sont là, prêtes à être saisies. Plongeant leur regard au travers des meurtrières, les observateurs épient l'ennemi



La caserne des soldats du front allemand: la grande casemate

Les grands abris du front ouest ont plusieurs étages souterrains. Les fondations sont établies par des supports de fer, et les murs en béton, d'une longueur impressionnante, sont renforcés de grillages en fer. Seules les tourelles sont visibles de l'extérieur: leurs coupoles blindées émergent du sol, et, au travers de meurtrières qu'on peut fermer étroitement, des mitrailleuses et des bouches à canons sont braquées sur l'adversaire. Un monte-chargé amène les munitions provenant d'une pièce située sous la tourelle. Un étage

au-dessous, il y a les ateliers de l'équipe, ainsi que la cantine et la pièce où se délassent les soldats et où ils trouvent une bibliothèque et la radio. Le poste de commandement est situé à mi-profondeur de l'abri, grâce à la centrale téléphonique juste à côté, la liaison est constante entre le poste de commandement et les abris voisins ainsi qu'avec l'état-major, tout au-dessous, sont ménagés les dortoirs, les lavabos et les appareils à douche, l'infirmérie, et, séparés du reste, les cuisiniers et les magasins d'approvisionnement de la troupe.

Les grandes casemates sont dotées de leurs propres installations de force motrice, de courant de lumière, ce qui les rend indépendantes du monde extérieur. Un système d'aération renouvelle sans arrêt la provision d'air frais, et le fait circuler dans toutes les pièces. Des filtres antigaz protègent contre toute infiltration possible de gaz de combat. Ces installations sont reliées entre elles souterrainement. Des véhicules électriques circulent entre elles. Les tunnels de liaison peuvent être fermés par des cloisons d'acier



25 000 casemates défendent la frontière occidentale de l'Allemagne

Contrastant avec la ligne Maginot, rigide, vulnérable et dont les grands ouvrages rappellent les forts de jadis, le champ de bataille principal du Westwall est un système articulé et en profondeur constitué par d'innombrables ouvrages fortifiés différents. Il

s'adapte merveilleusement au terrain et à toutes les exigences tactiques possibles, et combine les grands et les petits ouvrages. Des abris pour cinq hommes et une mitrailleuse interdisent routes et ravin, des abris d'artillerie pour 20 à 30 hommes dominent des plai-



**Camouflage d'herbes et d'arbustes:
un abri de mitrailleuses**

Des milliers d'ouvrages semblables ont été édifiés le long des routes des rivières et aux abords des villages. Ils sont camouflés en écuries, en maisonnettes entourées de jardins, en tas de fumiers et autres élévations imperceptibles du terrain. Ce n'est qu'à peu de mètres de distance qu'on distingue leurs murs de béton et leurs meurtrières cuirassées



nes accessibles aux tanks. Entre ces abris se situent les grandes casemates, lesquelles ne logent guère plus de 100 hommes. On peut tenir l'espace à défendre, même en cas d'attaque de plusieurs ouvrages à la fois, parce que des abris latéraux et à l'arrière sont à même

d'exercer un feu de couverture multiple, superposé et d'intensités différentes. La construction de la ligne Siegfried n'a pas changé l'aspect du paysage. L'agriculture et la sylviculture ne sont gênées en rien. Le paysan laboure, sème et récolte au beau milieu des ouvrages fortifiés.

Leurs frais de construction et d'entretien, en temps de guerre comme en temps de paix, sont de beaucoup moindres à ceux de la ligne Maginot, celle-ci trop compliquée, et surpassée par sa rivale tant au point de vue de la technique qu'à celui de la tactique



Transports de munitions à 30 mètres sous terre

On a fait sauter des blocs de rocher pour y loger des arsenaux d'accessoires de canons et de munitions, à défaut de rochers, c'est une couche épaisse de béton qui protège ces arsenaux. Des tunnels à l'épreuve des projectiles mènent des arsenaux aux abris d'artillerie. Des véhicules mus par l'électricité et sur rails sont chargés et assurent un transport sûr jusqu'aux pièces elles-mêmes. Les groupes d'ouvrages fortifiés sont reliés de la même façon



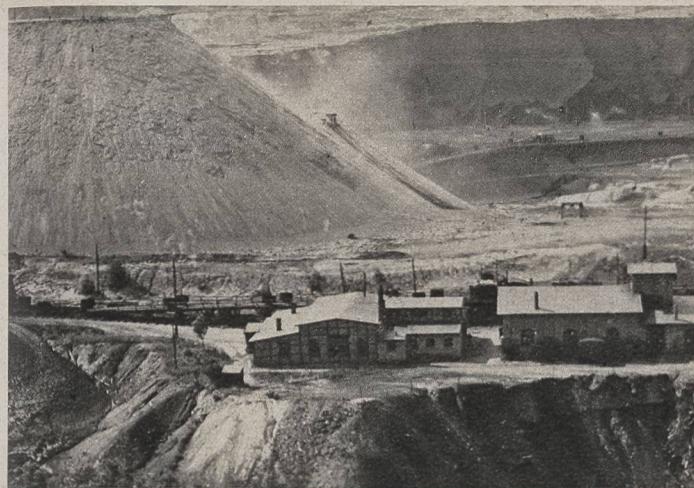
*Quand
le cheval
avait encore
la taille d'un chien...*

... et des couleurs qui remontent à 30.000.000 d'années



Tragédie quotidienne dans la vallée tropicale du Geiseltal . .

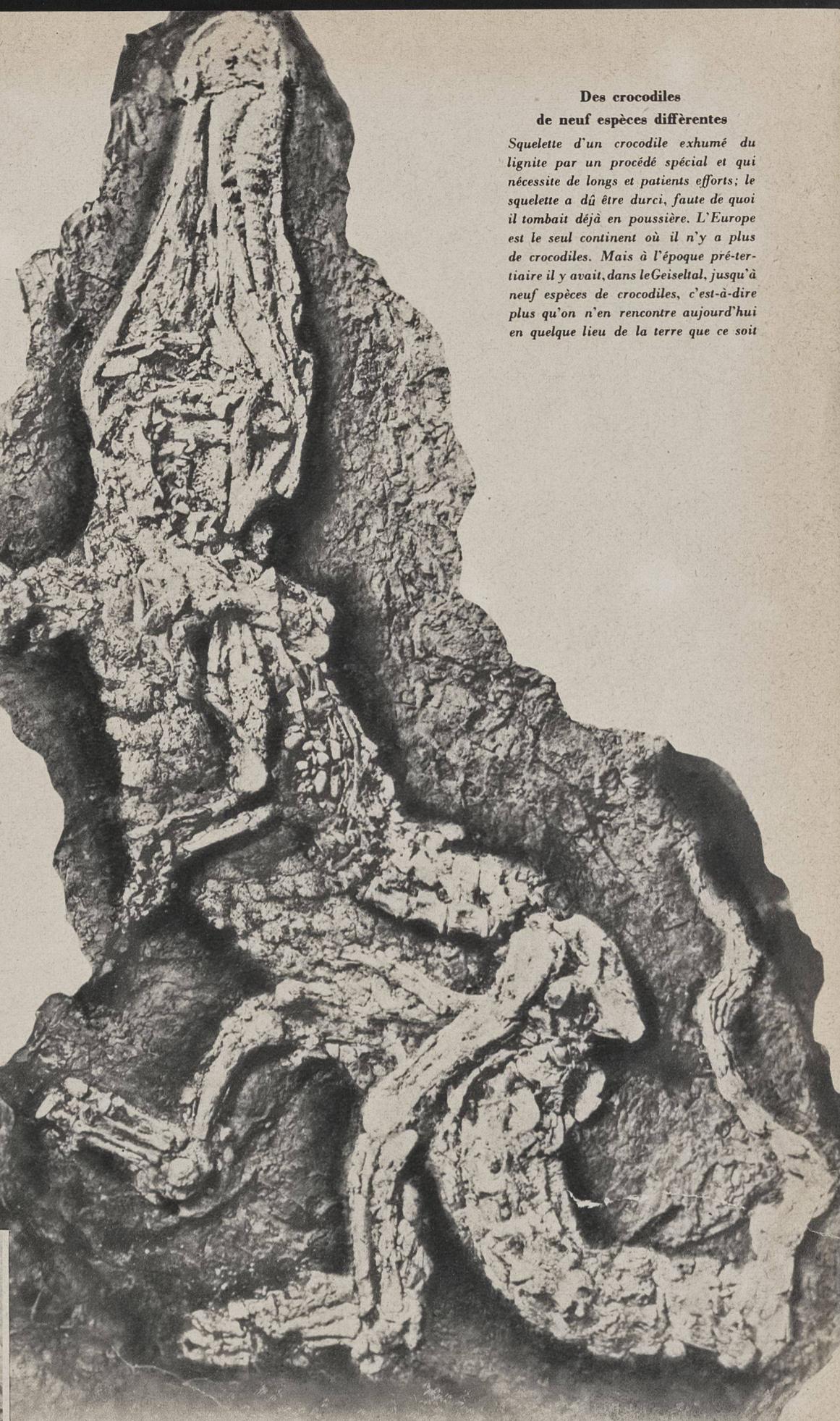
Un crocodile s'acharne sur l'ancêtre du cheval, des tapirs et des porcs sauvages fuient à toute vitesse. Un minuscule lémurien — il ne mesure pas plus de 4—8 cm., et ses semblables habitent aujourd'hui Madagascar — est perché sur une feuille de palmier, d'où il suit anxieusement les péripéties du combat inégal. En haut: Quelques-uns des scarabées découverts dans le lignite du Geiseltal



... et le monde tropical
du Geiseltal aujourd'hui

Dans ces couches de lignite, mesurant une trentaine de mètres, on a trouvé les restes de la faune et de la flore tropicales de l'Allemagne centrale préhistorique, que le limon engloutit voici 30.000.000 d'années. Ce limon absorbe des eaux à base calcaire, cause d'un fait absolument unique: les vestiges de vie préhistorique, absents dans la houille brûlée, se sont ici conservés jusqu'à nous.

Un homme avance, à pas pesants, dans une mine de charbon. Il considère attentivement la roche brune qui s'effrite. Tout à coup, le voilà qui s'écrie: «Un crocodile!» L'homme, qui, dans les galeries de lignite de la vallée de la Geisel, a découvert aussi inopinément un crocodile, c'est l'Allemand Weigelt, professeur à Halle, la célèbre ville universitaire de l'Allemagne centrale. Il est vrai que le crocodile avait cessé de vivre. Et puis, pour tout dire, il ne s'agissait pas d'un vrai crocodile. Le profane n'aurait guère aperçu ces quelques restes, ces os brûlés qui se détachaient à peine du charbon friable. Les Allemands vont au fond des choses et le professeur Weigelt est, de plus, un savant de renom. Un quart d'heure ne s'est pas écoulé qu'il a exhumé, comme par enchantement, les restes d'une tortue. Et encore, ce n'était là qu'un début, d'autres découvertes, plus considérables encore, l'attendaient dans la mine Cécile, immense cimetière d'animaux antédiluviens.



Des crocodiles de neuf espèces différentes

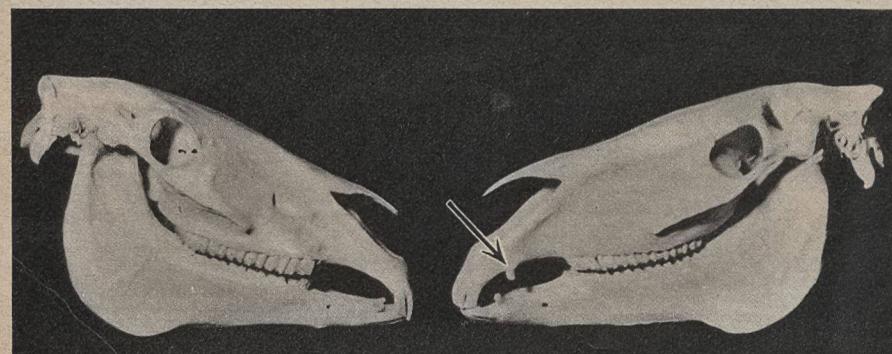
Squelette d'un crocodile exhumé du lignite par un procédé spécial et qui nécessite de longs et patients efforts; le squelette a dû être durci, faute de quoi il tombait déjà en poussière. L'Europe est le seul continent où il n'y a plus de crocodiles. Mais à l'époque pré-tertiaire il y avait, dans le Geiseltal, jusqu'à neuf espèces de crocodiles, c'est-à-dire plus qu'on n'en rencontre aujourd'hui en quelque lieu de la terre que ce soit.

L'extraction du lignite ne connaît pas de répit. Les mines à ciel ouvert rongent peu à peu tout le pays, engloutissent villages et forêts. Et le charbon n'a pas le temps d'attendre la science. Aussi bien, une expédition de savants au grand complet se trouve réunie sur les lieux; elle comprend des paléontologues, des géologues, des géographes, des assistants et des étudiants. Il s'agit de déceler les traces de la vie préhistorique, de plonger le regard dans une époque quasi-inconnue. Et il faut faire vite, avant le déhollement qui ne laisserait plus rien du précieux cimetière.

En la matière, c'était un travail d'un genre tout nouveau qui se présentait. Nouvelles méthodes de préparation; car les os découverts étaient mous et pourris; exposés au soleil, ils séchaient aussitôt et la moindre secousse pouvait les réduire en poussière. On y obvia en les imbibant d'un vernis spécial, avant de les exposer avec précaution, puis en les arrosant de paraffine. Après quoi on détacha le bloc de lignite, et on le retourna afin d'en ôter la houille par-dessous.

Quelle récompense! Un monde féerique s'offrit aux yeux des chercheurs, un monde qui les replaçait 30.000.000 d'années en arrière. On découvrit par exemple, des feuilles de palmier encore vertes et d'autres plantes tropicales, des ailes de scarabée aux mille couleurs chatoyantes; elles étaient demeurées fraîches et vivantes, après un séjour de 30 millions d'années à l'intérieur de la houille brûlée.

Le singulier de ces découvertes saute aux yeux, surtout si l'on songe qu'il y a des gisements de houille brûlée dans le monde entier,



Un cheval format de poche

Tel est le squelette du paléohippide — l'ancêtre du cheval, selon le professeur Weigelt — découvert également dans le lignite du Geiseltal. Il mesurerait tout au plus 70 cm. de hauteur, ses pattes de derrière avaient trois orteils, ses pattes de devant quatre, et n'était donc pas le solipède rapide d'aujourd'hui à droite

30 millions d'années les séparent . . .

Mais si à l'époque du Geiseltal l'homme avait déjà existé, l'ancêtre du cheval ne lui serait venu que jusqu'un peu au-dessus du genou

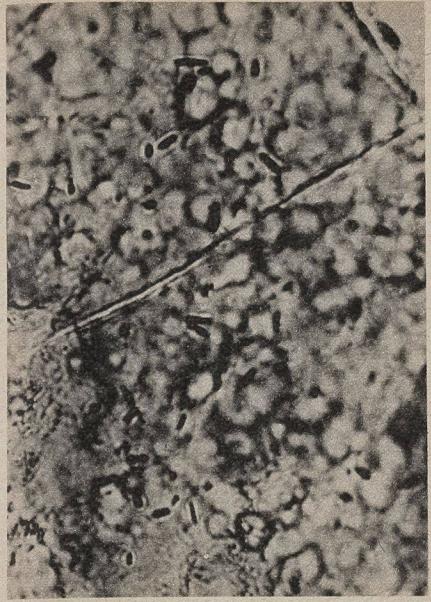


mais que nulle part ailleurs on n'a jamais trouvé la moindre trace d'un être vivant qui ait vécu à cette époque. Du reste, on ne pouvait s'y attendre, parce qu'on sait que la stratification de la houille brune contient des résidus de plantes, réduites en tourbe, et que l'acide humique qui se développe dans les marais tourbeux a la propriété d'ammolir les os, de les décomposer et de les détruire.

Autres sont les conditions dans les mines de houille brune du Geiseltal, (la Geisel est un petit affluent de la Saale). Là, des eaux calcaires s'étaient mélangées aux acides, annulant son effet décomposant par leur influence alcaline. Déjà, au cours des années précédentes, on y a, de temps à autre, découvert des résidus d'animaux antédiluviens.

Puis des squelettes de poisson, des restes de grenouilles, de chauves-souris, de lézards, de serpents, de salamandres, et de lémuriens minuscules. Et aujourd'hui, le Musée Géologique de Halle présente au visiteur plus de 7000 de ces animaux exhumés dans la vallée de la Geisel.

Ceux-ci nous ressuscitent l'époque lointaine d'un monde fort différent du nôtre. L'homme n'existe pas encore, mais notre continent était



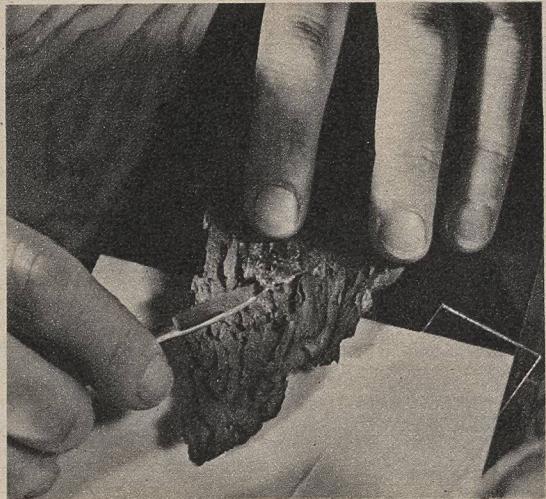
Bactéries inconnues — et vieilles de 30 millions d'années

On vient de soumettre la peau d'une grenouille à un procédé spécial: la couche de charbon qui l'enfermait, a été enduite d'une couche de vernis, sur laquelle (à l'aide du microscope) apparaissent des bâtonnets minuscules: ce sont les bactéries, un monde ignoré

Et quel était l'aspect de l'Allemagne centrale d'alors? A l'endroit même où d'infatigables mineurs sont aujourd'hui à l'ouvrage et où l'industrialisation atteint ses limites extrêmes, ce n'étaient jadis que marais et taillis d'où émergeaient les roseaux, les palmiers, les gommiers, la savane en plein; plus loin, à perte de vue, s'étendait une steppe silencieuse. Les périodes de pluie alternaient avec les périodes sèches, les inondations avec l'aridité la plus complète, l'ardeur impitoyable du soleil, comme aujourd'hui sous les tropiques.

Les horreurs d'un tel climat ont souvent dû entraîner, pour les animaux de l'époque, une mortalité en masse. C'est à une catastrophe de cet ordre, survenue voici quelques 30.000.000 d'années, que la postérité doit un message de l'époque où il n'y avait pas encore d'humains

probablement relié à ces terres lointaines où nous retrouvons aujourd'hui des descendants des animaux qui vécurent dans la vallée de la Geisel, contrée alors sauvage, toute de marécages et de steppes. Ainsi du condor qui voici 30 millions d'années volait encore au-dessus de l'Allemagne centrale, ainsi du tapir qui est l'héritier du lophiodon pachyderme exhumé dans la vallée de la Geisel; nous les rencontrons aujourd'hui en Amérique du Sud, les marsupiaux en Australie; quant au lémurien, c'est à Madagascar qu'il faut le chercher. Une autre trouvaille de la Geisel, le ceciliolemur, lémurien des plus minuscules (sa taille ne dépasse pas 8 cm.), est précisément le chaïnon qu'on cherchait depuis une éternité à la chaîne allant du singe aux insectivores; on voit en lui l'ancêtre de l'arbre généalogique qui, à l'issue d'une époque incommensurable s'achève par l'homme. On a même découvert, toujours dans la vallée de la Geisel, l'ancêtre du cheval; il avait 79 cm. de hauteur, ce qui ne dépasse guère la taille de nos dogues.



Des os qui ingurgitent du vernis

A l'air, les vieux os d'animaux se désagrégeraient bientôt s'ils n'étaient, sans délai, soumis à des procédés spéciaux de conservation. Avec précaution, on ôte le charbon, et à mesure qu'on la dégage, chaque partie d'os est tout aussitôt imbibée de vernis, que le tissu poreux boit comme du buvard. Les os durcissent rapidement, et restent à l'abri de l'air. Du charbon qui enrobait l'animal il ne reste plus de traces; il a été remplacé par de la paraffine. Afin de conserver les squelettes de ces petits vertébrés, on enduit de vernis le morceau de charbon qui les contenait, et, après séchage, on tire à soi la couche de vernis. A cette couche adhèrent, telles des décalcomanies, les parties tendres des squelettes traités. Quant aux scarabées et aux feuilles, on les plonge dans des récipients d'eau, qu'on bouche hermétiquement!



«Le granid se porte beaucoup cette année, Madame...»



Le coup a porté!

Ce destroyer anglais n'a pu échapper au cuirassé allemand lancé à sa poursuite. Une torpille allemande l'atteint



UNE SALVE QUI PORTE!

Episode d'un combat livré au cours du passage en Norvège

La fin est proche

En un rien de temps, le navire est en feu. Des nuages de fumée l'enveloppent, impénétrables. Quelques minutes à peine s'écoulent, et il ne reste rien du destroyer sinon . . .

. . . une poignée de naufragés qui, accrochés à leur radeau, appellent à l'aide





Nous nous portons à leur aide

Des ennemis sans défense sont sauvés

Le navire de guerre allemand stoppe — le radeau vient de l'atteindre. Au prix de pénibles efforts, les Allemands hissent à bord les survivants du destroyer anglais, ceux-ci tout éclaboussés d'huile, et au dernier degré de l'épuisement

(suite de p. 16)

la sécurité de l'aile droite allemande. Les forces réunies de l'Angleterre et de la France menaçaient le flanc et même les derrières de l'Allemagne, ce qui n'empêcha pas les mesures de protection prises par celle-ci de réussir en une seule nuit. Les pertes subies peuvent être comparées, vu l'énorme déplacement des forces, à celles que coûtaient à l'Allemagne les opérations en vue de liquider le front de l'est. Le succès obtenu est dû à une véritable action d'éclat de la marine allemande. Si l'on veut se faire une idée exacte de la hardiesse des chefs et du courage des marins allemands, il faut se rendre compte des distances à surmonter, on comprendra aussi toute l'importance d'une marine animée d'un tel esprit et son influence sur l'ensemble de la situation stratégique. La distance de Narvik à Berlin correspond à peu près à celle des îles du Cap Vert à Berlin. La Norvège et le Danemark ont ensemble une superficie qui approche celle de l'Allemagne et la côte norvégienne est une des plus abruptes qu'il y ait au monde. Elle présente seulement de rares points où peut s'accrocher une occupation, si rares que l'on peut les compter sur le bout des doigts. Or, grâce à la coopération de la marine et de l'Armée de l'air allemandes, s'est trouvée réalisée, dans le temps le plus bref, une protection de flanc qui s'étend bien au delà de la Mer du Nord jusque dans l'Atlantique. C'est la marine qui eût à assumer les plus lourdes tâches, à elle revient toute la gloire. L'Angleterre n'est plus maîtresse, en sa propre demeure. La Mer du Nord est devenue un no man's land. Les lignes principales de combat sont maintenant tracées à travers ses propres eaux.

L'Angleterre, partie du continent européen

On saisira toute l'importance du plan anglais et celle de la parade allemande qui l'a contrecarré, si l'on se représente le développement de la technique de la guerre dans ces dernières 20 années. Les hauts faits de forces navales numériquement inférieures s'expliquent par le nouvel esprit qui les anime, mais il faut aussi tenir compte de la révolution qui s'est accomplie dans la conduite de la guerre par le fait de l'arme aérienne. Elle a complètement transformé les règles de la stratégie et de la tactique, et les changements qu'elle y a apportés dépassent de loin ceux qu'avaient causés les chemins de fer. Les fortifications et les flottes modernes n'ont plus seulement un caractère essentiellement défensif. La rigidité des fronts est surmontée. Un nouvel esprit offensif se manifeste dans le survol des lignes de fortifications, il anime également ces forteresses flottantes comme on appelait les flottes il y a 25 ans. Les bases de ces flottes sont restées les mêmes. Les forces navales numériquement les plus importantes doivent se concentrer plus étroitement dans ces espaces. Elles offrent des objectifs plus faciles à atteindre. Par contre, les flottes aériennes obligent les unités navales à se tenir à une distance respectueuse. La position des points d'appui de l'aviation par rapport aux bases des flottes ennemis obtient ainsi une importance primordiale. L'aviateur est aussi l'œil de ceux qui dirigent les opérations comme les sous-marins, les aviateurs navaux. Hussards de la mer protègent la flotte et orientent l'attaque. Ils survolent la ligne principale de combat et le no man's land. Ils portent l'action au delà des fronts vers les bases navales et les points d'appui de l'ennemi.

Les puissantes fortifications de la Ligne Siegfried donnèrent naturellement aux Alliés l'idée de prolonger les fronts. L'Italie bloque le sud; au sud-est, le Balkan n'est rien moins que belliqueux. Du reste, les forces navales de l'Angleterre ne pourraient guère déployer leur action. Seul le chemin du nord offrait une chance à l'Angleterre. La marine et l'aviation, éléments analogues, sont les agents tout indiqués d'une attaque de flanc dans cette région de combat. L'Angleterre avait à prendre une décision. Voulait-elle maintenir la fiction d'être une île, il lui fallait alors laisser aux Français le soin d'amener une décision dans cette guerre. En revanche, si elle entendait se montrer active elle-même, il lui fallait, condition nécessaire, s'emparer des pays scandinaves. L'Angleterre a opté pour cette dernière solution. Reportons nous maintenant à la carte. La distance de Bergen aux îles Shetland est de 350 kilomètres, distance qui correspond à celle de Berlin à Osnabrück ou de Londres à... L'Angleterre a décidé elle-même qu'elle n'était plus une île.

Le blocus

Le blocus sur mer est une opération offensive. La flotte bloque les côtes ennemis. Mieux elle est appuyée par ses propres forces aériennes, plus impénétrable et plus solide est le rempart qu'elle peut dresser devant les côtes de l'ennemi. Si elle voulait réellement barrer aux navires allemands la route de la mer du Nord vers l'Atlantique, l'Angleterre devait établir entre la côte septentrionale de l'Écosse et la côte occidentale de la Norvège une ligne de bateaux et de mines aussi serrée que possible et s'élevant dans les airs assez haut pour que l'aviation allemande ne puisse la survoler. En même temps, il lui fallait établir des points d'appui pour son aviation, assurant les flancs des bases navales et d'où il serait possible d'attaquer les aviateurs allemands à leur retour de leurs incursions en Angleterre. Les forces aériennes de l'Angleterre avaient donc besoin, pour couvrir le blocus, de points d'appui qui fussent à proximité de la côte allemande. En outre, la protection de la base navale essentielle de l'Angleterre sur les îles Orkney, exigeait de nouveaux points d'appui pour l'aviation dans le voisinage du continent allemand. Or, la flotte anglaise ne pourrait obtenir une plus grande liberté de mouvement dans la Mer du Nord que si de tels points d'appui étaient établis dans l'est des Pays-Bas, au nord du Danemark ou dans le sud de la Norvège. De telles bases aériennes supprimeraient en même temps l'avantage que représente le canal Kaiser Wilhelm. On pourrait ainsi couper l'Allemagne de tout ravitaillement en provenance de la Scandinavie, et assurer les importations venant de ces pays, si importantes pour l'Angleterre. Ce sont de telles réflexions qui ont donné naissance au plan dont la réalisation commença par la violation de la neutralité norvégienne en posant des mines dans ses eaux territoriales et qui devait être poursuivi par l'occupation de la Norvège et du Danemark, projet qui échoua grâce aux contre-mesures prises par le commandement allemand avec la rapidité de l'éclair.

Le nouveau no man's land

Si le blocus anglais avait pu se resserrer autour de la côte allemande, en installant des points d'appui pour la marine et l'aviation sur le Jutland et dans le sud de la Norvège, cette mesure aurait eu une éminente importance au point de vue stratégique et politique. Après la liquidation du front polonais, et l'Allemagne ayant noué d'étranges relations d'amitié avec les deux seules autres grandes Puissances dans le centre et l'est de l'Europe, il ne reste plus pour les forces allemandes qu'une seule direction de combat, celle qui se tourne contre la coalition franco-anglaise à l'ouest. Ce front commence à la frontière suisse. Jusqu'à la pointe sud du Luxembourg, les lignes ennemis ne sont éloignées que de quelques centaines de mètres, parfois de 1 à 2 kilomètres. Avec le Luxembourg, le no man's land s'élargit entre les adversaires. Du côté allemand, la ligne des avant-postes suit la frontière belge et hollandaise, passe par Héligoland et va jusqu'à la région de l'île de Sylt. Chez l'adversaire, les avant-postes, à partir du Luxembourg, suivent la frontière occidentale de la Belgique, puis la côte orientale de l'Angleterre et se prolongent jusqu'aux îles Shetland. Du point de vue stratégique se trouvaient donc dans le no man's land: le Luxembourg, la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark et la Norvège.

A la frontière suisse, c'est le cours supérieur du Rhin, d'une largeur de cent mètres, qui forme le no man's land. Entre Sylt et les îles Shetland, le no man's land est formé par la Mer du Nord, d'une largeur de 800 kilomètres. Sur le front français, les sections d'éclaireurs des adversaires se font la petite guerre. Dans la Mer du Nord, le no man's land britannique, une forte armée de l'air allemande et une marine de guerre allemande d'une activité sans pareille, luttent contre l'ennemi. Sur ce front, le résultat a été que la flotte anglaise s'est de plus en plus retirée de la Mer du Nord et a dû reconnaître que ses points d'appui sur la côte orientale de l'Angleterre étaient toujours plus fortement menacés.

Une telle situation contraint le commandement britannique à essayer de sortir de la défensive à son aile nord. Il projeta de faire avancer cette aile du nord de l'Écosse et des îles Shetland vers le sud-est, en se servant de tout le poids de ses forces navales, de manière à encercler l'aile nord des Allemands. Le commandement anglais savait fort bien qu'il ne pourrait réaliser ce plan qu'en violant la neutralité de la Norvège et du Danemark.

Mais des points d'appui anglais et français établis en Scandinavie auraient eu une importance bien plus grande que le resserrement du blocus, prétexte sous lequel fut préparée l'entreprise. En prolongeant ainsi leur front, les forces anglaises et françaises auraient eu la possibilité de semer le trouble dans toute la partie orientale de l'Europe centrale. Même si l'opération n'avait réussi que sur la côte du sud-ouest de la Scandinavie, elle n'aurait guère eu moins d'importance que celle qui aboutit à l'établissement d'une base d'opérations franco-anglaise à Salonique durant la guerre mondiale, base établie également en pays neutre. Afin de parvenir sur l'arrière des forces allemandes, les ploutocraties occidentales choisirent alors cette route qu'avaient prise les Turcs à travers le bassin du Danube pour marcher sur Vienne. C'était l'encerclement par le sud. Cette fois, l'encerclement devait se faire par le nord.

L'encerclement a échoué

Si le commandement allemand, avec les preuves indubitables que l'Angleterre était décidée à ne pas respecter la neutralité des États scandinaves, ne voulait pas s'exposer à un échec sur l'aile nord des opérations, il ne pouvait souffrir que les forces anglaises et françaises s'installassent et s'étendent dans l'espace scandinave. L'Allemagne devait donc, dans ces circonstances, avancer elle-même dans le no man's land, entre Sylt et les îles Shetland, vers le nord et vers l'ouest, et assurer la protection avec ses propres forces du Danemark et de la Norvège, afin de faire échec à la manœuvre anglo-française d'encerclement.

L'occupation du Danemark et de la côte norvégienne, accomplie avec brillante maîtrise, grâce à la collaboration parfaite de toutes les catégories d'armes, action dans laquelle les forces navales allemandes ont fait les efforts les plus héroïques et assumé les plus gros sacrifices, a eu pour conséquence de déplacer les avant-postes allemands loin vers le nord. L'aile nord du front allemand se trouve pratiquement au nord du port norvégien de Bergen. Les ailes des deux adversaires se sont donc considérablement rapprochées. Aujourd'hui, la distance entre les belligérants n'est plus que de 350 à 450 kilomètres. Dans le no man's land du nord ne se trouve plus aucune partie du continent, c'est là le glorieux résultat obtenu grâce à la marine allemande.

La brèche dans le blocus et ce qu'elle fait présager

La brusque riposte à l'attaque des Alliés contre la Scandinavie a créé pour la Grande-Bretagne dans la Mer du Nord une situation complètement changée. Les opérations ne sont pas encore terminées au moment où nous écrivons, toutefois, le plan d'opérations des Alliés, nous pouvons en tout cas le constater dès maintenant, a complètement échoué. Ce plan consistait à porter la guerre sur le sol allemand en direction de Prague et de Vienne, en encerclant l'Allemagne par le nord, et, en même temps, à rendre absolument effectif le blocus en coupant l'Allemagne de tout ravitaillement par les pays scandinaves. En protégeant les côtes occidentales de la Norvège et du Danemark, l'Allemagne a entamé une nouvelle et profonde brèche dans la ligne de blocus.

En déclenchant leur attaque contre les neutres du nord, les Alliés ont effectivement fait avancer le maréchal Famine dont nous parlions dans notre dernier communiqué, mais il s'est mis en marche dans une direction opposée à celle que l'on voulait. Le beurre, le jambon, le bois et le minerai vont devenir rares, non en Allemagne, mais en Angleterre. Le no man's land est devenu plus étroit, mais l'Angleterre ne s'en trouve pas plus éloignée d'un seul kilomètre des forces allemandes, non plus que ses bases navales et aériennes en Europe. La preuve est faite que même dans la Mer du Nord les flottes alliées de l'Angleterre et de la France ne peuvent empêcher l'adversaire de faire ce que lui commande une volonté énergique et ce que, numériquement inférieur, il accomplit avec toute la joie à l'action que lui dicte la conscience de lutter pour un ordre social meilleur et plus équitable.

Au point de vue stratégique et économique, l'occupation du Danemark et de la côte occidentale et méridionale de la Norvège, représente un gros avantage pour l'Allemagne. Derrière la nouvelle ligne principale de combat ainsi qu'aux avant-postes qui se prolongent au nord jusqu'aux régions polaires, se tiennent des hommes d'une énergie d'acier, au cœur desquels brûle la flamme sacrée.



Les machines à écrire, à additionner et comptables

CONTINENTAL

ont conquis de nombreux amis dans le monde entier grâce
à leur haut rendement et leur équipement bien étudié.

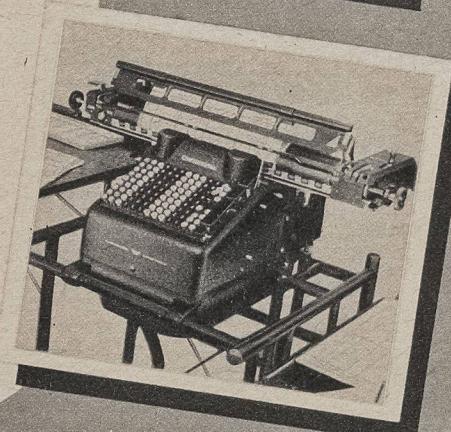
N'aimeriez-vous pas à connaître la CONTINENTAL
SILENTA, la machine à écrire silencieuse des maisons
modernes? Ou les possibilités offertes par les modèles
multiples et utiles des machines à additionner et comptables
CONTINENTAL?

A g e n c e s d a n s t o u s l e s p a y s .



WANDERER-WERKE

A K T I E N G E S E L L S C H A F T SIEGMAR-SCHÖNAU



LANZ



Un coup de feu photographié par son propre but . . .

L'observateur d'un avion de reconnaissance allemand photographie au ralenti un coup de feu parti de la DCA d'un bateau d'avant-poste anglais, juste au-dessous de lui. Le projectile à trace lumineuse que vient de tirer la DCA, sort d'un point (du bateau) invisible sur la photo (à droite, en bas), et commence à apparaître, tache ovale de lumière, sur le devant du bateau



Coup de feu - au ralenti

Un éclaireur allemand filme un coup de feu qu'un avant-poste anglais tire dans sa direction

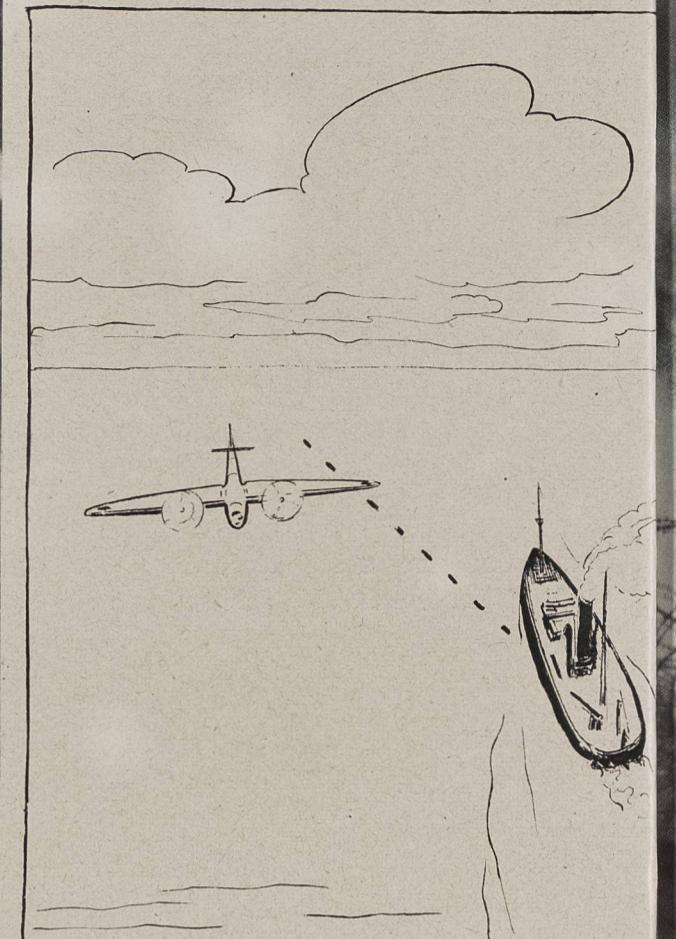


Un avion de reconnaissance allemand fait la rencontre, dans la Mer du Nord, d'un bateau d'avant-poste anglais qu'il attaque. Malgré la défense inattendue de la DCA, on réussit à placer une bombe sur le bateau. Volant très bas, l'éclaireur dépasse le bateau, afin de vérifier le succès de son attaque; pendant ce temps, l'observateur filme le bateau (qui tire toujours) avec son appareil à films miniatures. Nos photos représentent un document unique: la trajectoire d'un projectile à trace lumineuse, tiré à l'instant même sur l'avion



Le chemin de la mort sur la pellicule

Le projectile monte du côté droit d'en bas vers le côté gauche d'en haut, tout en se rapprochant du spectateur. Cependant que l'avion dépasse le bateau, à droite. De la sorte, les clichés font croire que le projectile passe le long du bateau (à gauche). Le projectile à trace lumineuse s'éteint peu à peu, et quitte finalement l'objectif (à droite). Le tireur britannique a raté l'avion



Les 8 points lumineux des 8 photos reconstituent, placés les uns à côté des autres, la voie suivie par le projectile





En haut: Un détachement d'assaut qui se fraie passage

Une décharge formidable vient de livrer un passage à travers le réseau de barbelés. Au moment de la détonation, la troupe d'assaut allemande se précipite en avant. Avant même que l'ennemi se soit rendu compte de la chose, les grenades à main crépitent en plein dans la position ennemie

En bas: Contre la flamme il n'y a pas de remède

Le sapeur s'est frayé passage jusqu'au voisinage immédiat du nid de mitrailleuses protégé par des barbelés. Quelques flammes, et l'huile bouillante, en un jet qui sème la mort, vient de réduire l'adversaire à l'impuissance. Une âme impavide, des nerfs d'acier, il n'en faut pas moins pour faire un lance-flammes





Le Roi Boris III de Bulgarie entouré d'officiers de son armée

Depuis 1918, le Roi Boris III préside aux destinées de son pays. Le jeune roi était monté sur le trône d'un pays encore ensanglanté par l'œuvre haineuse et arbitraire de l'Entente, le traité de Neuilly. Au peuple allemand on avait imposé le diktat de Versailles, au peuple bulgare

le diktat de Neuilly qui tentait de le discréditer politiquement, tout en le livrant à une détresse économique sans précédent. Les 22 ans de règne du roi Boris représentent un labeur opinâtre, inlassable et qui a provoqué l'admiration universelle: la reconstruction militaire, écono-

mique, et politique du pays. Peuple de soldats, animés d'une force intérieure, d'une foi inébranlable dans le triomphe final de la justice, tout à la fois travailleur et pacifiques, gouvernés enfin par un souverain sage et prudent, les Bulgares vont à la rencontre d'un avenir meilleur.

LE DANEMARK

avant le 9 avril

PAR ALFRED GERIGK

Quelques jours avant l'entrée des troupes allemandes au Danemark, une délégation économique danoise revenait de Londres, où elle avait, 4 mois durant, négocié un traité de commerce avec le gouvernement britannique. Depuis des dizaines d'années, l'économie du Danemark s'était conformé aux désirs anglais, en adaptant sa production aux besoins de l'Angleterre. Or, depuis la guerre, le Danemark semblait plus dépendant que jamais de l'Angleterre et de l'empressement de celle-ci à remplir ses devoirs d'acheteur. Le cours dramatique que prirent ces discussions, nous donne une image de la situation critique du Danemark aux premiers mois de la guerre.

Copenhague, octobre 1939

Cet homme, grand, maigre, sort par une porte latérale du château d'Amalienborg, le voici dans la rue. Il pousse une bicyclette devant lui, il salut avec une nonchalance aimable les postes de garde qui présentent les armes. Puis il se retourne vers la sortie, semblant attendre quelqu'un. Un autre personnage plus jeune, apparaît, lui aussi en train de pousser une bicyclette, lui aussi de taille grande et mince. A nouveau, les postes présentent les armes et restent au garde à vous, jusqu'à ce que les deux cyclistes aient traversé le rond-point d'Amalienborg-Plads.

Le plus âgé regarde attentivement les cheminées noires qui se dressent très hautes sur les quais à gauche, pas de trace de fumée que monte dans le ciel ensoleillé, en ce mois octobre de l'an 1939.

« Et l'accord ne se fait pas entre les armateurs et les équipes. Il est plus que temps pour eux de quitter le port. Pas une minute à perdre. Qu'on les augmente donc, les salaires! »

Tous deux se mêlent à la foule des cyclistes qui, à cette heure matinale, traversent Copenhague pour se rendre à Kongens Nytorv et à la cité. De-ci-de-là, quelqu'un salue nos deux cyclistes qui s'arrêtent à la lumière rouge réglementaire. Autour d'eux on discute avec animation les nouvelles du jour.

« Les General Motors viennent de fermer leur département de camionnage, les filatures de coton ont congédié tous leurs employés. Je suis vraiment curieux de savoir la chiffre des chômeurs. —

Et moi, de connaître la somme des allocations de chômage. — ... Attendez un peu les taxes supplémentaires, et vous m'en direz des nouvelles. »

La lumière passe du rouge au vert, la file des cyclistes se remet en route. Les deux cousins d'Amalienborg reprennent le thème des préoccupations qui, après 8 semaines de guerre, dominent toutes les pensées: chômage, détresse économique, taxes. Quelques minutes plus tard, ils se quittent: « Farvel, Axel — Farvel, Frederik! »

Le prince héritier du Danemark, Frederik, reprend sa course vers le ministère de l'Intérieur, où il est employé. Le prince Axel arrête sa bicyclette devant l'édifice du Ø-Ko, comme tous les matins, entre la bicyclette d'un teneur de livres et celle d'un concierge. Copenhague vit ces splendides journées d'octobre, qui donnent au pays et aux gens l'éclat irréel des contours évanescents. Mais la gaieté de cette capitale du pays aux 500 îles a souffert. Si le jour, on ne le sent qu'à peine, le soir venu, Copenhague montre un visage tout à fait différent: éteintes les enseignes lumineuses du Strøg, cette enfilade de longues et

étroites rues commerçantes, éteintes aussi les lettres lumineuses de l'enseigne mobile du Radhusplads. Sur la large Vesterbrogade il n'y a plus de lumière que tous les trois ou quatre réverbères, une lumière triste. La guerre que l'Angleterre et la France ont déclarée à l'Allemagne, jette une ombre sur le pays paisible qui s'étend de la Mer du Nord à la Baltique.

Esbjerg — pendant les premiers jours de la guerre des aviateurs anglais ont jeté des bombes sur ce port du Jutland, côté Mer du Nord, où l'on se livre à une pêche active. Les ports de pêcheurs de la Mer du Nord sont déserts — rares sont les bateaux qui se risquent sur une mer infestée de mines. A Copenhague: les usines ferment, les banques ne paient que 300 couronnes par semaine. Des accapareurs prennent d'assaut les magasins, les comptoirs d'alimentation doivent fermer toute une semaine. Le sucre manque, on rationne le café; les prix montent et avec eux les taxes, lesquelles doivent couvrir les frais de la défense aérienne, de la mobilisation et des nouvelles flottilles de petits bateaux, des dragueurs de mines.

Mêmes les conversations d'affaires, à l'Ø-Ko, sont dominées par l'ombre de la guerre. La Oestasiatisk Kompanie, dont le prince Axel de Danemark est le directeur principal, essaie de maintenir tant bien que mal, ses filiales et le réseau international de ses lignes de navigation, tout au long de la guerre. L'esprit marin du Danemark ne correspond plus à Nils Juel, monument symbolique qui, en chapeau à plumes, et affublé d'une veste qui flotte au vent orne la place où est sis l'édifice de la compagnie — ce même Nils Juel qui, trois siècles auparavant, avait détruit la flotte suédoise de la Baltique. Aujourd'hui, l'esprit marin du Danemark se traduit par l'existence des compagnies de navigation, avec leurs succursales à Bangkok, à Singapour, à Hongkong, à Madras et à Bombay, avec leurs comptoirs à Los Angeles, à San Francisco et à Sidney, avec leurs plantations de caoutchouc, leurs mines de zinc dans les continents lointains, avec leurs flottilles de bateaux à moteur et d'allégés qui parcourent les océans. Et à la tête de l'Ø-Ko, il y a un prince de Danemark, successeur d'un self-made man de la plus humble bourgeoisie qui a fondé cette entreprise mondiale.

Le Prince Axel de Danemark, marin lui-même, et qui a parcouru les mers, doit abandonner son bureau de directeur de la Compagnie Ø-Ko pour un certain temps, afin de conduire la délégation économique danoise qui s'est assignée, pour gagner les faveurs de Londres à l'égard de l'économie de guerre du Danemark. On discute d'abord, au cours de nombreuses conférences, les dispositions à prendre dans les semaines de guerre qui viennent, ainsi que des sujets dont on traitera à Londres.

« L'incident des bateaux ,Europa' et ,Meonia' ne peut pas rester sans suites. Seulement, les pourparlers avec l'ambassade de France n'ont rien donné. —

... A-t-on débarqué la cargaison entretemps? —

... Les vivres sont dans les maisons réfrigérantes, les marchandises dans les magasins. Les propriétaires insistent pour qu'on les leurs délivre. —

... Si c'est dans la Méditerranée que les deux capitaines ont signé l'engagement, il faut attendre l'autorisation de l'ambassade de France. —

... Pas très flatteur, en tout cas, des marchandises danoises qui sont transportées dans un port danois par des bateaux danois, et voilà qu'il faut attendre l'autorisation des Français pour délivrer ces marchandises à leurs propriétaires danois. »

On hausse les épaules, on se tait. Depuis ces quelques mois de guerre, à combien de choses n'a-t-on pas dû s'habituer... Et le Danemark n'est qu'un petit pays.

« Les communications avec les Etats-Unis sont devenues un problème urgent. Harwich—Southampton et Harwich-Belgique n'existent plus. L'Ø-Ko devrait-elle inaugurer un service aux Etats-Unis?

... Il y a assez d'Américains à Copenhague pour les premières traversées en vaillant la peine.

... Le ,Canada' s'y prêterait à merveille. »

Le ,Canada', avec ses 13.000 tonnes, est le plus grand bateau du Danemark, et la compagnie n'en est pas peu fière. Il n'y a que peu d'années que le bateau a commencé son service. Le ,Canada' a été destiné au trajet du Pacifique à Hull. Elle prendra 8.000 tonnes de soya qui sont restées en souffrance là-bas, à la déclaration de guerre.

... Le ,Canada' chargé de soya! Nos élévateurs de porcs respireront plus à l'aise en le voyant arriver.

... Mais le Canada pour le service régulier de New-York? Vous n'y songez pas! Et le danger qu'il y a à passer par des ports anglais?

... Ceci me fait penser aux transports dans la Mer du Nord. Les officiers et les équipes demanderont au moins le triple du salaire. »

De lourds soucis pèsent sur les dirigeants de la société Ø-Ko et des comptoirs des frêtement danoises: les dangers de la navigation se sont multipliés depuis la guerre: or, c'est d'elle que dépend le bien-être de ce petit peuple, capable, travailleur et gai avec cela, de ce peuple auquel appartiennent ces hommes.

L'argent anglais roule

Le restaurant qui, au château de Christiansborg, attend les membres des deux Chambres, le Folke-Ting et le Land-Ting, s'appelle le Snaps-Ting. Autour de ces tables recouvertes de nappes blanches, que de discussions passionnées depuis ces semaines de guerre! Dès le début, le château de Christiansborg qui héberge le Sénat et le ministère des Affaires Etrangères joua un rôle important dans la politique du Nord. C'est ici que se sont tenues les séances extraordinaires du Sénat où furent proposées les taxes de guerre; le Danemark n'en avait jamais vu de pareilles. C'est ici qu'eurent lieu les rencontres des ministres des Etats nordiques, qui venaient délibérer sur une politique commune. C'est ici que, dans le cabinet de travail du ministre des Affaires Etrangères, M. Munch, se sont réunis les experts pour délibérer sur les problèmes touchant à l'existence même du Danemark:

Le président de la commission de l'Agriculture, le sénateur Hauch, un homme élancé, aux larges épaules, est assis à l'une des tables du Snaps-Ting. Avec ses amis, il discute, pour la 7^e fois depuis ces derniers jours, des voies politiques à suivre pour sauver l'agriculture danoise.

« Il faut cesser l'abattage des porcs. 120.000 porcs dans les entrepôts, et pas de moyens de transport. Les frigidaires sont pleins à n'en pouvoir plus. »

Le président des Abattoirs associés a un geste décidé, il se lève à son tour. M. Hauch lui fait un signe de tête:

« 70.000 porcs par semaine pour l'Angleterre — si cela s'arrête, vous pouvez mettre 7.000 ouvriers à la porte. — Perte sèche: 7 millions de couronnes par semaine. »

(suite p. 36)

Printemps

AU

KURFÜRSTENDAMM



J'ai remarqué toute ma vie que rien ne trahit autant le caractère d'un homme qu'une plaisanterie qu'il prend en mauvaise part. — « Il arrive aux grands hommes aussi de pêcher, et cela leur arrive parfois si souvent, qu'on est presque tenté de leur attribuer plus de petitesse que de grandeur. »

Devant une voiturette de bouquiniste au coin du Kurfürstendamm je feuillete un livre de Lichtenberg, le vieux philosophe railleur. Le livre est tout abîmé à force d'avoir été lu et relu; avec précaution, je le remets en bonne place, tout devant, à côté de la rangée, bigarrée de romans policiers — j'en ai à peine le temps qu'un autre s'empare déjà de mon livre. Pourtant, ce n'est pas l'esprit curieux d'Edgar Wallace qui feuillette dans les Aphorismes, non, ce n'est pas lui, mais bien plutôt le vent printanier, un tantinet pluvieux, qui balaie toute la largeur de la chaussée. Il ouvre le petit livre, en tourne des pages, fébrilement, et puis s'arrête tout soudain. Intéressé, je regarde, et voici ce que je lis, au début de la page 37: « Je donnerais bien une partie de ma vie pour savoir ce que le baromètre marquait au Paradis! » — Oh, mon brave, mon excellent Lichtenberg, que donnerais-tu aujourd'hui pour savoir à quand le retour du baromètre des esprits, ici sur terre, à une hauteur tant soit peu normale!

Descendons, voulez-vous, le Kurfürstendamm, en direction de la Gedächtniskirche. A présent, que le crépuscule tombe comme un manteau immense sur la grand'ville, le lointain est tout proche. A cause de l'obscurité s'effacent tous les contours, plus de limites, plus de zones où la ville commence et où elle finit. Le Kurfürstendamm s'étend, immense, les

maisons, fantômes trompeurs, reculent au loin, et des êtres, des ombres se glissent au hasard dans l'enfilade des rues.

L'automne dernier, tout au début de la guerre, les Berlinois emplissaient les terrasses, ici, le long de l'avenue. Telles des vers luisants, les cigarettes trouaient la nuit, les lampions distribuaient leurs mille couleurs et un éclat mat, guirlandes qui faisaient de l'occultation un décor romantique. La savoir pleine de dangers ne pouvait qu'en accroître l'attrait, et il suffit qu'un projecteur strie le ciel et que les cimes des arbres se détachent, d'un noir spectre dans le ciel embrasé, pour que tous les yeux se lèvent, et que se taisent jusqu'aux chuchotements. Certes, le plus étrange, c'étaient ces voix étouffées; dès les ombres de la nuit, on n'entendait plus guère que des murmures, on eût dit d'enfants blottis dans une chambre noire. Et puis tout à coup, ce fut l'assourdissant fracas des bulletins de victoire, et les marchands de journaux éclairaient de leurs lampes de poche les manchettes annonçant des succès en Pologne...

C'est comme aujourd'hui, dans les premiers jours du printemps; les terrasses sont de nouveau accessibles dès les premières heures de la matinée. Au soleil, les chaises marient joyeusement leurs blancs, leurs rouges, leurs jaunes, et les nappes flottent au vent. Enfoncés dans leur pelisse bien chaude, les premiers clients dégustent leur « boisson brune » (selon l'expression si juste par laquelle les Berlinois désignent leur jus), et, lisant les journaux du matin, jouissent de la tiédeur printanière. Vers midi, toutes les tables sont prises, ou presque.

Qui donc se prélasser ici, qui donc en a le temps? Dieu sait d'où sont sortis tout ces jeunes gens en civil, bien habillés, si jeunes encore, de quels bureaux et de quels magasins — les équipes se succèdent, chacun est gratifié d'une heure de liberté. Et pourquoi justement au Kurfürstendamm? Sans doute à cause des élégantes et des petites femmes qu'on y rencontre. La plupart portent des manteaux de fourrure du dernier chic et, aujourd'hui comme hier, de belles jambes transparaissent au travers des bas de soie d'une exquise légèreté. Et l'on suppose bien que sous le rapport des bas, chaque femme a ses petits secrets; la carte de vêtements est avare de l'article — mais alors, quelle est la provenance de ces choses élégantes, légères et intactes au possible? Les femmes ont-elles théâtralisé, et en si grande quantité? Ou bien s'agirait-il d'une source mystérieuse? N'insistons pas, les dames souriraient, — séduisant et charmeur, ce sourire —, et se tairaient.

Incroyable aussi, le nombre des passants, tout au long des terrasses et de la journée. Bien souvent, on n'avance qu'à grande peine, les gens se pressent, et il n'y a guère que les carrefours de changés: depuis le reflux des autos, on traverse sans difficulté. Beaucoup moins de véhicules, presque tout le monde va à pied; on ne prend le taxi que dans les cas urgents: se balader, soigner ses aises, revient à s'attirer de lourdes amendes. Les autres autos sont peintes en gris. Elles passent, grises « feldgrau », et nombre d'entre elles sont d'anciennes voitures de maître, toutes revêtues de l'écusson militaire. Le célèbre « angle rouge » (lequel désigne les autos accordées aux particuliers) ne se voit que rarement.

Sachsenwerk
Niedersedlitz
Dresden

Sachsenwerk
LICHT- U. KRAFT-A.G.
NIEDERSEDLITZ-DRESDEN

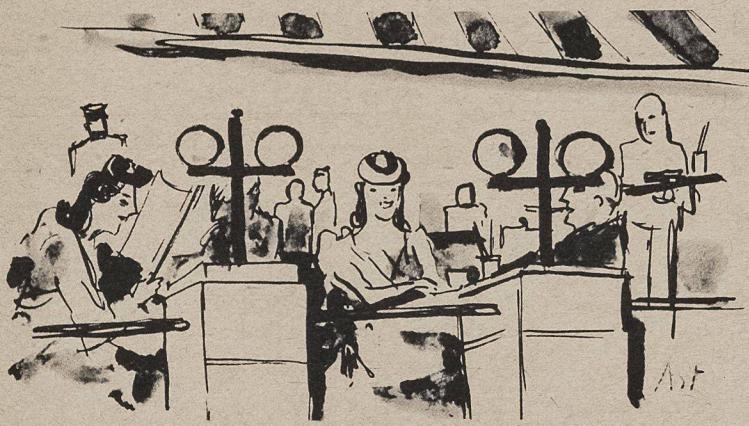
Sachsenwerk
DRESDEN - NIEDERSEDLITZ

Et les magasins, surtout les magasins de modes qui les uns à côté des autres donnaient son visage au Kurfürstendamm, où sont-ils? Ils n'ont pas bougé de place; rien n'a changé, et leurs étalages promettent de jolies choses, comme par le passé. La seule différence, ce sont les petits cartons placés entre robes et modèles de printemps; non pas seulement des étiquettes avec le prix dessus, mais de tout autres petits cartons qui indiquent le nombre de «points» à détacher de la carte de vêtements, faute de quoi on n'acquérira pas cette belle robe qui s'offre si gentiment. Mais un peu partout, d'autres étiquettes claironnent joyeusement: «Exempt de points».

Il y a une confiserie qui ouvre tous les jours à la même heure, et les passants de se rassembler sur place et de se découvrir une âme d'acheteurs. Il faut le dire, c'est à peine si l'on fait la queue, tout s'opère avec une incroyable promptitude: d'abord, on se dirige vers la caisse, on verse une certaine somme, mettons 50 pfennigs, et tout cela sans savoir encore ce qu'on va acheter. La caisse vous délivre un bon, la file indienne avance d'un cran, et peu après, un sourire de triomphe aux lèvres, on sort, un cornet de pralines ou de sucreries dans la poche. Et maintenant, le soir venu, les enseignes lumineuses révèlent que derrière les vitres sombres la vie continue. On lit des inscriptions rouges: «Parfumerie», «Comestibles», «Restaurant», etc. A peine par-ci par-là, une lampe de poche dont la lumière sourd, tous se sont faits à l'obscurité environnante. A présent que nous voilà au coin de la Joachimsthaler Strasse, où allons-nous? Partout des établissements qui nous tentent, des théâtres, des cinémas...

Une connaissance me surprend en pleine irrésolution. «Songe-creux» me lance-t-il, que fais-tu ici? A quoi réfléchis-tu si désespérément? Ne sais-tu pas qu'il y a non loin d'ici, un restaurant, où tu peux te faire servir un poulet sans carte de viande? Mais au fait, qu'est-ce que tu fabriques pour l'instant, comment va? — Merci, à merveille, dis-je, et toi-même, où en es-tu? — Moi? — Tout va pour le mieux. Un peu surmené, certes, sinon je ne me suis jamais aussi bien porté! Là-dessus, un sourire, un clin d'œil, de quoi me pousser à l'accabler d'autres questions...

«Eh bien voilà, commence-t-il, imagine-toi que j'ai tous les soirs un nouveau rendez-vous. Les jeunes filles me courrent après, on leur a dit un peu



partout que j'étais un homme formidable, et voilà!» Et comme, ébahi, incrédule, je le dévisage, il ajoute: «Tu sais bien, de l'eau chaude, il n'y en a plus que le samedi et le dimanche. Eh bien, c'est à cause de cela. J'habite un nouvel immeuble où tout, mais tout marche à l'électricité. Tu entends, à l'électricité. Jusqu'au bain qui est chauffé électriquement, et alors, tu comprends, cela attire les belles filles du quartier, lesquelles ne demandent qu'à se baigner! Qu'est-ce que tu en dis? Ai-je tout du génie, oui ou non?...» Je murmure: «En vérité, cela ne manque pas de génie. Ou plutôt ce n'est pas toi, c'est l'appartement qui a du génie!» Il prend la restriction de bonne grâce, s'éloigne et se confond bientôt avec un groupe qui vient de se former au milieu de l'avenue.

Le groupe ne cesse, d'ailleurs, de grossir: qu'est-ce qui se passe? Oh, bien peu de chose, tous ces gens, jusqu'au dernier, attendent le tramcar il n'y a presque plus d'autobus... Au Kurfürstendamm, le seul qui fonctionne est le N° 1. Mais ici aussi, un changement s'est opéré car le brave autobus 1 ne suit plus l'avenue que sur longueur restreinte. Sans doute vient-il encore de la Gedächtniskirche, mais au lieu de prendre la direction habituelle de Halensee, le voici qui tourne brusquement à gauche et qui disparaît dans les rues avoisinantes, afin de suppléer une ligne qui n'existe plus. Disons-le tout de suite: cet autobus 1, qui, bon an mal an, et sans se tromper une seule fois, a toujours suivi la même voie, — cet autobus, qui se détourne, avec la même précision, du droit chemin, cet autobus enfin, c'est la grande tragédie du Kurfürstendamm. Car, tout compte fait, il s'agit là d'un autobus berlinois. Par conséquent d'une voiture qui mettait son point d'honneur à une conduite et une discipline exemplaires. Or voilà que cet autobus doit tourner à gauche, suivre une sorte de «Backstreet». Et sa peine saute aux yeux, la peine qui le secoue tout entier. Il gémit bel et bien sous la pression démoniaque de son gaz combustible. Mais il est seul à faire. Car les voyageurs, il y a belle lurette qu'ils se sont fait une raison.



Et les magasins, surtout les magasins de modes qui les uns à côté des autres donnaient son visage au Kurfürstendamm, où sont-ils? Ils n'ont pas bougé de place; rien n'a changé, et leurs étalages promettent de jolies choses, comme par le passé. La seule différence, ce sont les petits cartons placés entre robes et modèles de printemps; non pas seulement des étiquettes avec le prix dessus, mais de tout autres petits cartons qui indiquent le nombre de «points» à détacher de la carte de vêtements, faute de quoi on n'acquérira pas cette belle robe qui s'offre si gentiment. Mais un peu partout, d'autres étiquettes claironnent joyeusement: «Exempt de points».

Il y a une confiserie qui ouvre tous les jours à la même heure, et les passants de se rassembler sur place et de se découvrir une âme d'acheteurs. Il faut le dire, c'est à peine si l'on fait la queue, tout s'opère avec une incroyable promptitude: d'abord, on se dirige vers la caisse, on verse une certaine somme, mettons 50 pfennigs, et tout cela sans savoir encore ce qu'on va acheter. La caisse vous délivre un bon, la file indienne avance d'un cran, et peu après, un sourire de triomphe aux lèvres, on sort, un cornet de pralines ou de sucreries dans la poche. Et maintenant, le soir venu, les enseignes lumineuses révèlent que derrière les vitres sombres la vie continue. On lit des inscriptions rouges: «Parfumerie», «Comestibles», «Restaurant», etc. A peine par-ci par-là, une lampe de poche dont la lumière sourd, tous se sont faits à l'obscurité environnante. A présent que nous voilà au coin de la Joachimsthaler Strasse, où allons-nous? Partout des établissements qui nous tentent, des théâtres, des cinémas...

Une connaissance me surprend en pleine irrésolution. «Songe-creux» me lance-t-il, que fais-tu ici? A quoi réfléchis-tu si désespérément? Ne sais-tu pas qu'il y a non loin d'ici, un restaurant, où tu peux te faire servir un poulet sans carte de viande? Mais au fait, qu'est-ce que tu fabriques pour l'instant, comment va? — Merci, à merveille, dis-je, et toi-même, où en es-tu? — Moi? — Tout va pour le mieux. Un peu surmené, certes, sinon je ne me suis jamais aussi bien porté! Là-dessus, un sourire, un clin d'œil, de quoi me pousser à l'accabler d'autres questions...

«Eh bien voilà, commence-t-il, imagine-toi que j'ai tous les soirs un nouveau rendez-vous. Les jeunes filles me courrent après, on leur a dit un peu

M. HENSOLDT & SOEHNE

Opt. Werke A-G, Wetzlar (Allemagne)

(suite de p. 33)

Le chef des Laiteries associées occupe la chaise d'à côté: « Nous en sommes déjà là. Rien que 1500 tonnes de beurre pour l'Angleterre. C'est-à-dire, 800 tonnes de perdues par semaine, cher ami. En d'autres termes: 2 millions de couronnes de déficit par semaine de guerre. Je ne sais plus comment je m'en tirerai. Abattre le bétail laitier, il n'y a pas d'autre solution. »

M. Hauch fronce ses sourcils blancs et touffus:

« Pourquoi les cochons pour l'Angleterre restent-ils dans les frigidaires? Pourquoi le beurre ne se vend-il plus à l'Angleterre? Parce que nous vendons trop cher pour l'Angleterre. Conséquence: la couronne doit suivre la livre sterling.

... Voyons, Stauning ...

M. Hauch fait, de la main, un geste qui demande le silence: « Stauning ne veut pas dévaloriser la couronne. Je le sais bien. Alors, que faire? Vous êtes les maîtres des abattoirs, des laiteries. Toutes les entreprises agricoles du Danemark doivent se soumettre solennellement à une obligation: exécuter aveuglément toute décision prise par la commission agricole. Et nous verrons bien, si, par une grève des transports, nous ne pourrons pas forcer le gouvernement à dévaloriser la couronne. »

Ce qu'ailleurs, en Europe, on appelle un paysan ou un agriculteur, n'existe pas au Danemark. Le paysan danois est un industriel comme les autres, même, si, au lieu et place d'aiguilles à coudre ou de savon, il produit du lard pour le petit déjeuner et des œufs de qualité. M. Hauch, président, de la commission agricole et chef du parti paysan de gauche, ainsi que les industriels paysans qui le suivent, tous ces gens-là savent baser leurs calculs sur les cours du jour et les communiqués des bourses du blé, tout comme les grands industriels de n'importe quelle autre branche du commerce. Prix du blé à Rio, plus frais de transport, plus l'assurance. Ou encore: du beurre de l'Asie orientale, plus frais de cale, plus prime pour les risques. De ces données, nos braves gens, calmes et réfléchis, tirent leurs conclusions.

Depuis des dizaines d'années, le Danemark a renoncé à l'autarchie. Les produits agricoles du Danemark sont connus dans le monde entier, mais les fourrages de l'Asie Orientale, de l'Amérique du Sud, et du Nord sont indispensables au beurre, aux œufs et aux porcs du commerce danois.

Et maintenant, cette organisation si soigneuse accuse des fissures depuis que les transports d'outre-mer se font attendre, depuis que ces marchandises ne peuvent plus traverser la Mer du Nord, depuis que l'Angleterre a baissé ses prix d'importation, alors que les dépenses du Danemark ne font qu'augmenter.

Quelques tables plus loin, le basse de M. Stauning fait trembler les verres et les soucoupes: « Nous avons perdu 10% quand la livre s'est mise à baisser. C'est plus qu'assez. Assez! La couronne doit rester indépendante quoi qu'il puisse arriver à la livre. »

Dans l'attente de la contradiction, M. Stauning redresse belliqueusement son profil marquant. Un nez aquilin au-dessus d'une barbe rouge. Le ministre des Affaires Etrangères, M. Munch, fait un geste d'approbation — les deux conviennent qu'il faut se tenir à l'écart du conflit, tant politiquement qu'économiquement. Et comme un troisième convive revient à l'agriculture, laquelle est hors d'état de vendre à l'Angleterre, M. Stauning rétorque: « Bien sûr, la ploutocratie anglaise fait baisser la valeur de tous les produits agricoles. C'est une vieille histoire. La dévaluation de la couronne, cela sert aux agriculteurs pendant quelques semaines — et nous autres, nous nous embourbons dans l'inflation. »

... Demandez à la Banque Nationale, fait M. Munch. La livre, à elle toute seule, lui a fait perdre 70% de ses valeurs étrangères. Alors, recommencer à suivre la livre? Il n'y a qu'une solution: l'Angleterre doit accepter des prix plus élevés. Après tout, les Anglais ont besoin de nous. Nous leur livrons la moitié de leur beurre, près de la moitié de leurs œufs, les trois quarts de leur lard et les trois quarts de leurs porcs.

... Tant pis pour nous, si les Anglais nous laissent en carafe. Après leurs restrictions, nous restons là, avec nos produits. »

Un étrange duo que celui qui, depuis 10 ans, gouverne le Danemark: le président du Conseil et son ministre des Affaires Etrangères. M. Stauning, dont la barbe fait la joie de tous les caricaturistes, self-made man — chasseur, ouvrier dans les tabacs, journaliste, politicien, et depuis

10 ans, «dictateur socialiste-démocrate», comme l'appellent ses adversaires d'une part. Et de l'autre, M. Munch, le savant, l'historien, dont le manuel d'histoire est lu par tous les écoliers du Danemark. Dès longtemps avant la guerre, il a été diplomate et politicien, et ministre de la Guerre pendant les années difficiles de la Grande Guerre. M. Stauning, sauvage et gaillard, amateur de bon vin et de plaisanteries — M. Munch, ministre des Affaires Etrangères, silencieux, un peu renfermé en lui-même, et dont la bouche ironique se plisse encore davantage quand il s'agit d'achever un adversaire.

Mais ce couple étrange a résisté ensemble à tous les orages qui secouèrent, ces dernières années, la politique danoise, tant intérieure qu'extérieure.

« Le Danemark en a assez d'être le chien d'attache du Nord », tel fut le refus sensationnel de M. Stauning d'il y a quelques années aux rêveurs désirant une alliance militaire des pays du Nord. Une stricte neutralité — voici le mot d'ordre sévère que suivirent depuis lors MM. Stauning et Munch.

« Papa Stauning » sait bien qu'on l'accuse de jouer au dictateur, mais il ne s'en soucie guère, pas plus qu'il ne s'en faisait lorsque ses amis socialistes-démocrates l'accusaient d'avoir diné avec le roi.

« Si jour par jour, je travaille en compagnie du roi, pourquoi ne partagerais-je pas une seule fois son repas? » telle fut sa réponse. Quand, pendant ces semaines de guerre, il quitte Christiansborg et traverse le Højbroplads qui est plongé dans une demi-obscurité pour se rendre au « Schloßkrug », les caves-restaurant où il prend ses repas de toute éternité, c'est pour lui l'heure calme où il peut réfléchir à l'aise.

Quel essor au Danemark de la Grande Guerre! La Landmandsbank par-dessus tout: de 60 millions de couronnes, le capital bondit à 100 millions. Bientôt, partout dans le monde où il y avait des affaires à traiter, la Landmandsbank était de la partie: et le Danemark semblait y gagner: un fleuve d'or ruisselait d'Allemagne et d'Angleterre à l'intérieur de ce petit pays sis entre la Mer du Nord et la Mer Baltique.

La Landmandsbank fonde des sociétés internationales de commerce qui doivent supplanter l'Allemagne dans la Mer du Nord et la Baltique. La Landmandsbank fonde des usines d'armements qui équipent les armées blanches contre les bolchéviks. Et à la villa Glückstadt, à Klampenborg, dans les alentours: l'aristocratie, et des officiers et des industriels qui se pressent autour du spéculateur heureux présidant aux destinées de la Landmandsbank.

Et puis brusquement, le choc en retour: les armées blanches anéanties, leurs usines d'armement idem. Le commerce de la Mer Baltique de nouveau dans le mains de l'Allemagne, avec les quelques bribes de son ancienne flotte de commerce que l'Angleterre lui avait laissées. S. O. S. à la Landmandsbank, toujours de nouveaux S. O. S. — 18 banques danoises perdent 320 millions de couronnes, une cinquantaine de compagnies d'assurance font faillite, et l'État est forcé de jeter un milliard dans le gouffre sans fond de cette spéculation, pour sauver le prestige de l'économie danoise. « Ne répétons pas les fautes de la Grande Guerre! » tel est le mot d'ordre qui doit préserver l'État des spéculations tant politiques qu'économiques.

L'épave No. 27 à l'embouchure du Humber

Le vendredi, 3 novembre, vers midi, le bateau à moteur « Canada », quitte le quai de Hull et descend lentement l'embouchure du Humber en direction de la Mer du Nord. Le « Canada » porte à bord 8.000 tonnes de soya pour le Danemark, et sur le pont s'entasse une cargaison importante de bois.

« Tribord en avant », dit le capitaine Knudsen au pilote. Celui-ci hoche placidement la tête: « Il y en a davantage dans l'embouchure du Humber. 26 en tout.

... Derrière la barque du fanal du Humber aussi? »

Un autre geste affirmatif du pilote. Pensif, le capitaine Knudsen regarde la carte maritime.

« Les épaves sont diablement proches de notre route, c'est inquiétant. « Il suit du doigt la ligne reproduisant l'itinéraire: « Ne croyez-vous pas qu'on devrait changer de direction, si l'on ne veut pas heurter contre une épave? »

Le pilote anglais consulte sa carte des champs de mines. « Regardez, capitaine, ceci c'est la limite du champ de mines anglais, cela les épaves qui y sont marquées.

Si vous passez du côté nord derrière la barque du fanal, vous évitez le champ de mines.

Le capitaine Knudsen établit son itinéraire avec soin. La petite chaloupe se détache de la barque du fanal pour chercher le pilote. Le « Canada » continue la course que le pilote lui a indiquée.

Le capitaine Knudsen fronce les sourcils — il se sent mal à l'aise durant toute cette sortie du Humber. Il s'adresse au second pilote qui est à son côté: « Manœuvre de canots, M. Albeck. Sécurité avant tout. »

Les sirènes d'alarme retentissent dans le bateau. Encore quelques instants, et tout l'équipage est descendu. Knudsen s'en assure, content — la chose fonctionne comme il faut. « La manœuvre des canots est terminée! »

Au même instant, l'air est déchiré par une détonation assourdissante. Le « Canada » se sent comme saisi par une main puissante et tourne à une vitesse folle autour de son propre axe. Les lourds hublots des cales du cargo ont sauté et retombent sur le pont, brisés en mille morceaux. La porte de la cabine du premier pilote se détache de ses gonds et dans sa chute sur le bastingage de bâbord, entraîne à sa suite le capitaine et le second pilote. Le gouvernail est arraché de la main du matelot Peterson, qui lui-même est lancé dans les airs.

« Le bateau a pris eau! » Le maître-coq se précipite sur le pont. Quelques instants passent; la consternation est générale. Haletant, des blessures à la tête, le capitaine Knudsen se cramponne au bastingage et considère son navire.

Le « Canada » penche lourdement vers bâbord.

« Aux canots! Arrêtez les machines! » Les premiers ordres concernent le sauvetage de l'équipage. Déjà, tous sont sur le pont, les voici tous, matelots et machinistes, pilotes, garçons, stewardesses. En un clin d'œil, tout le monde est descendu dans les canots. Le « Canada » penche déjà de 45°.

Mais tant que le large estuaire du Humber n'est pas franchi, on demeure tout contre le bateau.

« Holà, le bateau se redresse! » C'est quelqu'un à côté du capitaine qui a crié cela. De fait, le « Canada » se remet lentement d'aplomb, se libère de sa position de bâbord.

« C'est le soya — il a absorbé l'eau. » Le capitaine Knudsen réfléchit, puis: « Nous pourrions retourner sur le « Canada », dit-il au premier pilote. « Peut-être pourrions-nous amarrer. » Le canot à moteur rejoint les trois autres bateaux et ramène des pilotes, trois machinistes, le charpentier, trois matelots et deux ouvriers auxiliaires. Treize hommes remontent à bord du « Canada », pendant que les bateaux de sauvetage s'enfoncent lentement dans le brouillard du Humber. Le crépuscule d'un après-midi de novembre enveloppe le bateau flottant. On allume les fanaux, on attend les bateaux de sauvetage anglais.

A 10 heures et demie du soir, enfin, leurs signaux apparaissent. « Envoyez-nous des pompes », fait signaler le capitaine aux bateaux.

« Il n'y en a pas », répondent les quatre bateaux de sauvetage. Le capitaine se met en colère: « A quoi me servent les bateaux de sauvetage s'ils n'ont même pas de pompes? Je descendrai moi-même m'en procurer! »

La nuit passe. « Travaux de sauvetage impossibles avant l'aube », a-t-on crié des quatre chaloupes. Au point du jour, le capitaine Knudsen monte dans le bateau à moteur, décidé à recourir aux moyens les plus impossibles pour sauver son bateau.

Entretemps, le bureau du capitaine du quai a été le témoin d'une scène mouvementée. Devant le capitaine du quai se tient le pilote qui avait établi l'itinéraire du « Canada ».

« Vous êtes responsable de la destruction du « Canada ». Le capitaine ne cesse de lui lancer ce reproche à la tête. « Personne ne m'avait donné la nouvelle carte des champs de mines », réplique le pilote, timidement et pour la dixième fois au moins.

Lui aussi, dépend de la juri diction militaire et la faute des autorités du quai, son chef essaie de l'en charger —.

Le capitaine Knudsen court d'une autorité à l'autre. Il essaie tout son art de persuasion auprès des armateurs. Vers 10 heures, il doit y renoncer: impossible de se procurer des pompes. Quand, vers 11 heures, il retourne à son navire, les bateaux avec ses hommes viennent à sa rencontre. Le « Canada » penche de 30°. Les canots de sauvetage refusent de continuer, le « Canada » leur paraît trop dangereux. On nous donna l'ordre de quitter le bateau.

(suite p. 38)



L'anglais tel qu'on le parle

«Puis-je vous aider, mademoiselle? Vous ne pourrez pas y arriver seule, je vous assure.»

«Non, merci, je n'ai pas besoin de votre aide.»

«Tant mieux! Alors autant vous aider — jusqu'à ce que vous en ayez besoin.»

(suite de p. 36)

L'Angleterre ne cède pas

Depuis deux jours, le Prince Axel siège au Grosvenor House, et avec lui deux douzaines d'experts danois qui font partie de la délégation économique. Un séjour à Londres, pendant ces semaines de guerre, n'a rien d'attrayant: de nombreuses maisons évacuées, dont les fenêtres bientôt sur le vide, les cafés élégants sont fermés ou vidés de leurs meubles. Mais ce séjour à Londres n'est pas désagréable que par le changement qu'ont subi la ville et ses habitants — la délégation danoise sent bien qu'elle ne fait pas de progrès. «Le Danemark a besoin de commercer librement, afin de pouvoir acheter ses fourrages avec des livres anglaises.

... L'Angleterre ne saurait admettre qu'un clearing, un échange de marchandise contre marchandise.

... Les fourrages, les assurances, le frêt, tout a augmenté. —

... Transporté jusqu'au port, le beurre danois coûte déjà 143 shillings à l'agriculteur.

... Le gouvernement anglais fixera un prix maximum pour le beurre: 145 shillings — livraison au port anglais.

... Le Danemark perd 7 Millions de couronnes par semaine, si l'on n'augmente pas le prix du lard.

... L'année dernière, le Danemark a livré pour 400 millions de livres de lard à l'Angleterre. —

... Mais l'économie danoise dépend de l'Angleterre. L'économie danoise se base sur les besoins anglais. —

... L'Angleterre est en lutte pour son existence. Une fois la victoire acquise, le Danemark sera récompensé. »

Ils se réunissent le soir, après ces journées d'insuccès, à la recherche de nouveaux arguments: le Prince Axel lui-même, son codirecteur à la Ø-Ko, le directeur de navigation Christiansen, le directeur de la Banque Nationale (qui se plaint de la diminution incessante de sa réserve de monnaies étrangères), et les autres représentants de l'industrie et de l'agriculture.

Etre prince de Danemark — quel titre il y a un quart de siècle! Le père d'Axel, le Prince Waldemar, l'oncle des rois; ses neveux sur les trônes de Danemark et de Norvège; ses sœurs: la reine-mère de l'Angleterre et la mère du tsar; son frère: le roi de Grèce. Un quart de siècle plus tôt, un prince de Danemark vivait dans un milieu dynastique — loin de toute pensée d'augmentations de prix et de livraisons de lard.

Toutefois, il défend toujours les droits de son peuple. Au milieu de cette lutte, le matin du 5 novembre, la représentation londonienne de la Ø-Ko téléphone au prince au Grosvenor House: «Près de Crimby, le «Canada» a rencontré une mine, et a sombré!»

4 mois sans résultat

Leurs journaux rédigés, les rédacteurs danois se rencontrent encore, une minute ou deux, au café «A Porta».

«Un tiers de tous les ouvriers organisés sont en chômage, dit l'un d'eux.

... Cela signifie de nouveaux impôts.

... Et de nouveaux prix. Vous avez vu l'index? L'alimentation a augmenté de 10%, les logements et les vêtements de 20%, le chauffage et l'électricité de 50%.

... Et la dernière, la savez-vous? L'Angleterre baisse les prix de ses fourrages de 116 shillings.

... M. Hauch a contraint les syndicats agricoles à seconder toute action qui sert à son gouvernement.

Le journaliste qui vient de téléphoner au président du conseil, a un tas de nouvelles à annoncer:

«Vous savez quoi? Notre délégation à Londres est de retour. Sans résultat, jusqu'à nouvel ordre. Rien qu'une petite interruption pour présenter son rapport.

... Et la couronne, qu'est-ce qu'elle devient, avec tout cela?

... La couronne? Elle ne sera plus raccrochée à la livre. Stauning n'en démord pas. D'ailleurs, la Banque Nationale a perdu toute la valeur de ses effectifs en devises.

... Danger d'inflation?

... Stauning assure que non. La réserve d'or reste inchangée. Voici une série de phrases qu'il m'a dictées, mot pour mot, en guise d'interview. Ecoutez: «Je sais les exigences que l'Angleterre, en temps que grande nation acheteuse, nous impose, des exigences qui nécessiteront, bientôt peut-être, qu'on apporte des restrictions importantes à la production agricole danoise. Cependant je veux croire que les Anglais saisiront de quoi ils retournent, et d'ailleurs je pense que l'Angleterre tout autant que l'Allemagne auront besoin des produits agricoles danois.»

Deux jours avant l'entrée des troupes allemandes en territoire danois, la délégation est à Copenhague, retour de Londres. Les négociations ont duré quatre mois.

Total: l'Angleterre a exploité sans vergogne sa puissance pour pressurer l'agriculture. L'Angleterre a imposé des prix tout ce qu'il y a de plus bas au lard et au beurre: c'est 98 shillings qu'elle paie aujourd'hui pour un quintal de beurre.

«250 millions de couronnes en l'air, constatent les dirigeants de l'agriculture danoise, à la lecture des nouveaux chiffres.

... Notre source principale de revenu est à sec! clament les journaux danois.

... Que reste-t-il au Danemark pour acheter de nouveaux fourrages? se demande-t-on avec anxiété.

... Il y a plus de 100 ans que le commerce danois ne s'est trouvé dans une situation aussi difficile», se disent les uns et les autres. Il semble, à l'aube de ce 7 avril, qu'il n'y a plus d'issue à la situation du Danemark.



Elle: Vilain méchant, zyeute-moi un peu, pour voir.

Lui: En voilà des manières, se jeter ainsi sur les gens!

Elle: Non, mais quelle tête tu fais! Vois, printemps nous sourit.

Lui: Aie, mon cou... C'est encore le rhumatisme de l'hiver dernier que j'ai dans les os.

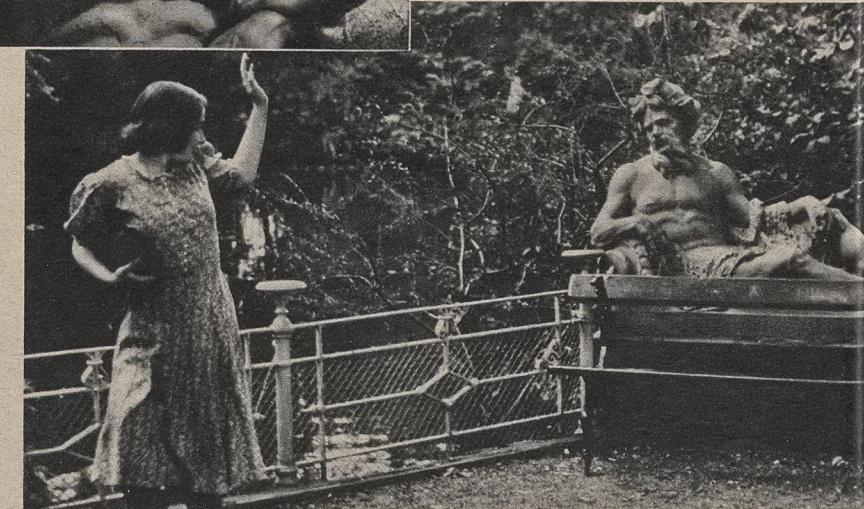


Elle: Si tu te tiens, bien l'auras un bécot, à condition que tu te rases un peu mieux.

Lui: Au fond, elle n'est pas mal, gentille et douce tout. Mais quoi, on a ses principes... Comme nous sommes sérieux.

Elle: Pourquoi tant de rudesse? Là, ça va déjà mal. Ce regard a déjà du sentiment.

Lui: Alors c'est sérieux, elle resterait auprès de moi, mais finir par tomber amoureuse si ça continue.



Elle: Au revoir, cheri! A la longue, il finit par devenir un peu ennuyeux.

Lui: La voilà qui s'en va. C'est bien les femmes — elles engagent un flirt, et puis c'est autour d'un autre. Non, mon enfant, ça ne prend pas avec moi j'ai un cœur de pierre.

SIGNAL paraît tous les 15 jours / Harald Lechenberg, Rédacteur en chef / Édition et impression: Deutscher Verlag, Kochstraße 22/26, Berlin, Allemagne / Tous droits de reproduction des textes et des photographies réservés pour tous pays / Entered as second-class matter at the Postoffice at New York, N. Y. Printed in Germany

14 minutes de combat nocturne

23h09: L'ARRIVÉE
D'UN AVION
ENNEMI

23h17: DÉPART
DES AVIONS
DE CHASSE
ALLEMANDS

23h28: LES AVIONS
DE CHASSE
ATTAQUENT

23h30: COMBAT
AÉRIEN

23h31: L'ADVER-
SAIRE EST
DESCENDU

L'INCROYABLE PUISSANCE DU FEU
DES MESSERSCHMITT ME 109 VIENT
D'ABATTRE LES AVIONS ENNEMIS



MESSERSCHMITT AG AUGSBURG (ALLEMA



« Heinz 2291, écouter la TSF chez toi? J'aimerais mieux chez moi; mon appareil ne marche plus. »

Belgique 2.— / Bulgarie 10.— / Danemark 50 øre / Estonie 40 cent / Finlande mk. 4;5c / Grèce 3 drachmas 1.— / Italie lire 2.— / Yougoslavie dinars 5.— / Lettonie 50 stant / Lituanie 60 stant / Luxembourg fr. 2.— / Norvège 45 øre / Pays-Bas 20 cent / Portugal esc 2;50 / Roumanie lei 16.— / Suède 50 øre / Suisse 45 centimes / Slovaquie 15.— / Turquie Kuruş 15.— / Hongrie 36 filler / Etats-Unis 10 cts.