

COURRIER DU CENTRE

ABONNEMENTS

Un An

France, Algérie et Tunisie 3 50
 Etranger (Union postale) 5 fr.

MAGAZINE

— Hebdomadaire —

ADMINISTRATION

PUBLICATIONS & ILLUSTRATIONS

LIMOGES, 12, rue Turgot



Lord Kitchener

l'organisateur des armées britanniques

L'AMIRAL BEATTY

L'amiral Beatty commandait la division navale anglaise qui rencontra le 31 mai, étant en reconnaissance, la flotte allemande au large des côtes du Jutland.

Malgré la supériorité des forces ennemies, l'amiral Beatty engagea la bataille sans attendre les renforts demandés à l'amiral Jellicoe. Il comprit, à cette heure, tout l'intérêt qu'il y avait pour les Alliés à ne pas laisser la flotte allemande poursuivre sa marche vers le but qu'elle s'était assigné.

Il fut assez heureux pour contenir l'adversaire, en lui portant des coups terribles, le temps nécessaire pour permettre aux renforts demandés d'arriver. Mais les Allemands, qui espéraient réduire au silence en quelques heures la division navale anglaise, eurent des pertes telles qu'ils profitèrent de la nuit pour fuir le champ de bataille et échapper ainsi au gros de la flotte anglaise accourue. Cette fuite sans honneur permit à l'amiral Scheer d'éviter un désastre.

L'amiral Beatty, le vainqueur de la plus grande bataille navale qui se soit livrée au cours de cette guerre, s'est couvert de gloire dans cette rencontre...

LORD KITCHENER

Lord Kitchener, ministre de la Guerre, anglais, est mort noyé au large des îles Orkneys; le croiseur „Hampshire“ qui le portait en Russie ayant été coulé, soit par une torpille, soit par une mine.

Lord Kitchener fut l'organisateur de l'armée anglaise qui fait maintenant si magnifique figure d'Ypres à la Somme. Au moment où il disparaît, il faut rappeler les instructions qu'il donnait, le 5 août 1914, à ce corps expéditionnaire anglais qui allait se couvrir de gloire de Charleroi à la Marne, et de la Meuse à l'Isère.

„Vous êtes envoyés, disait-il, comme soldats du roi pour aider vos camarades français à combattre l'ennemi commun. Cette tâche demande tout votre courage, votre énergie, votre patience. Rappelez-vous que l'honneur de l'armée britannique dépend de la conduite de chacun de vous“.

Saluons la mémoire de ce soldat, qui a été non seulement un général, mais un organisateur et un administrateur, et qui a fait surgir du sol britannique pour l'honneur du pays et la défense de la civilisation, les héros d'Ypres, des Dardanelles et de Loos.

□ □ □



L'amiral Beatty

Le vainqueur de la bataille navale livrée sur les côtes du Jutland



Le Rescapé de l'„Amiral Charner“

On vient de remettre à Quimperlé, son pays natal, la Croix de guerre et la médaille militaire au quartier-maître Carion, le seul survivant du croiseur „Amiral Charner“, torpillé en février sur les côtes de Syrie. Il resta trois jours et trois nuits sur un radeau avec 13 autres camarades, qu'il vit mourir, l'un après l'autre, de froid et de faim.

• • • • •

Le double profit de leur guerre sous-marine

✧ ✧ ✧

L'Allemagne est une nation de proie, dit-on, et cette vérité sans cesse répétée, est devenue un cliché banal, auquel cependant, on n'a jamais prêté son véritable sens.

L'Allemagne, aux dernières extrémités auxquelles elle est acculée, essaie de faire croire aux neutres qu'elle ne voulait pas la guerre, qu'elle n'avait nullement besoin de conquérir de territoires et elle apporte à l'appui de ses assertions, cette démonstration évidente qu'elle n'avait, en effet, nullement besoin de conquêtes territoriales, puisque les sujets allemands étaient partout. La France, l'Angleterre, l'Amérique et toutes les autres nations étaient considérées, par nos ennemis, comme des colonies allemandes. Ils venaient s'y établir sans aucune espèce de vergogne : ils y installaient des comptoirs, des maisons de commerce, des industries florissantes et ils drainaient vers l'Allemagne, l'or du monde entier. En France, ils pavoisaient leurs maisons de drapeaux tricolores à

l'occasion du 14 juillet ; leurs navires avaient tous un orchestre qui jouait, en entrant dans nos ports, notre hymne national. Ils s'efforçaient de ne point être gênants ni turbulents ; ils s'immisçaient le moins possible dans nos affaires ; ils ne s'occupaient que de remplir consciencieusement leur fonction et cette fonction consistait à ramasser tout l'or possible, pour le diriger vers l'Allemagne.

Tous ces Allemands éparpillés sur toute la surface du globe s'adaptaient à des conditions de vie nouvelles, après s'être déracinés, pour s'enrichir. Ils n'avaient pas d'autre but que d'accumuler de cette puissance devant qui tout le monde, s'incline : de l'or, symbole de la force dont ils ont le culte.

Partout, se comportant comme s'ils eussent été chez eux, ils se sont agités, remués, faulillés avec la souplesse rampante qui leur est familière.

Leurs affaires étaient prospères ; leurs escarcelles débordaient et vraiment, comme ils l'attestent, ils n'eussent pas eu besoin d'une guerre pour conquérir le monde puisque, peu à peu, ils en étaient arrivés à se considérer partout comme chez eux.

Cependant, ces hommes de proie dont on avait d'abord toléré l'invasion, étaient si nombreux qu'ils ne purent bientôt plus tolérer que les indigènes des pays qu'ils infestaient leur fissent concurrence.

Ils ambitionnaient une suprématie commerciale et industrielle absolue. Une guerre leur paraissait nécessaire, mais une guerre différente de toutes celles qui avaient, jusqu'ici, affligé l'humanité. Le prétexte de la conflagration fut bientôt trouvé, il importait peu du reste, et alors les Allemands s'efforcèrent d'exécuter le plan qu'ils avaient conçu et mûrement préparé.

Ils se ruèrent sur la laborieuse Belgique. Ils arrivèrent ensuite, fléau de la civilisation, dans nos provinces du nord et de l'est, les plus riches.

Ils firent mieux, ils imaginèrent la piraterie sous-marine et entreprirent de couler tous les navires marchands, sous prétexte qu'ils portaient des provisions de guerre aux alliés, en réalité *pour détruire des navires* qui pourraient faire, plus tard, une concurrence aux leurs. Leur piraterie est donc préméditée, voulue, délibérée et intéressée. Elle est le fait de vils mercantis qui ne pensent, même pendant l'horrible guerre qu'ils ont déchaînée, qu'à vendre leur camelote.

Nous n'avons pas seulement le devoir de détruire le militarisme allemand, nous avons également celui de déjouer les projets de ces bandits et de ruiner toutes leurs fourbes entreprises ; encore un peu de patience et ils verront que les alliés ont eu autant de clairvoyance que de fermeté.

CHARLES VAL.





La Cathédrale de Verdun

Comme à Reims et à Soissons, la Kultur allemande s'exerce sur les Eglises de Verdun. La photographie que nous publions ici a été prise vers fin mai. Depuis ce jour, hélas, d'autres ruines se sont amoncées



Le Quartier de l'Evêché à Verdun

Rien ne subsiste dans ce quartier, tant la violence du bombardement a été grande. On peut dire qu'il n'y aura plus que des pierres, car en maints endroits l'incendie a détruit ce que les obus avaient épargné.

VERDUN EN RUINES

DANS LA REGION DES



SUR LA ROUTE QUI CONDUIT A CE



LE RAVITAILLEMENT DES ARMÉES

IV. Formations de l'arrière.

Représentons-nous tout d'abord le double et intense courant qui circule entre la ligne de feu et l'intérieur. Du territoire vers le front affluent jour et nuit les ravitaillements de tous ordres, apportant aux unités combattantes les vivres, les munitions et le matériel — sans oublier les hommes, — dont elles ont besoin pour conserver intact leur maximum de puissance. Du front vers le territoire s'éloignent les évacuations des troupes, que l'on pourrait appeler les déchets des armées ; blessés, malades, prisonniers, matériel hors d'usage. Ce double flot s'écoule, pour chaque ensemble d'armée obéissant au même commandement, sous le contrôle et suivant l'impulsion de la Direction de l'Arrière.

L'officier général à qui celle-ci est confiée tient en mains

les rênes de deux grands organes, la Direction des Chemins de Fer, et la Direction des Etapes et des Services de chaque armée. Au-dessous, rouages secondaires et cependant indispensables, fonctionnent la Direction des Services Automobiles, les Postes, Télégraphes et Téléphones, le Service de la Navigation et la Commission des routes.

C'est à la Direction des Chemins de fer qu'il appartient de fixer l'emplacement des gares régulières, et de nommer les Commissions régulières qui y siègent. De plus, lorsque la situation des armées veut qu'une même ligne soit commune à plusieurs d'entre elles, la Direction des Chemins de fer détermine la section de voie ferrée attribuée à chaque armée.

Entre cette première Direction et celle des Etapes et des Services une entente complète et constante doit exister. Car les fonctions de la seconde sont aussi multiples qu'importantes. Nous ne saurions évidemment reproduire ici la liste qu'en donne le *Bulletin officiel de l'organisation générale des Armées*. Mais on aura un aperçu de leur complexité lorsqu'on saura que le Directeur des Etapes et des Services de chaque armée, siégeant au Quartier Général de celles-ci, étend son autorité à la fois sur la zone d'arrière et sur celle d'avant. Dans la première de ces zones, il organise le commandement d'Etapes des gares régulières, et y nomme les commissaires militaires régulateurs ; il règle les mouvements des troupes et en avise la gare régulatrice. Dans la zone d'avant, ayant délimité la zone d'Etapes, il prévoit et effectue les ravitaillements et les évacuations, et assure la liaison avec l'avant. Enfin, pour l'harmonie générale de l'ensemble, les Directeurs des Etapes et des Services de chaque armée se tiennent en relations avec ceux des armées voisines. On voit que, bien que non-combattants,

les généraux de division qui occupent ce poste remplissent une lourde tâche, et qu'ils ont droit à toute la gratitude de la patrie.

Ils doivent la partager avec les troupes d'Etapes qui constituent leur personnel. Ce sont généralement des territoriaux de toutes armes et de tous grades, auxquels sont jointes des sections techniques de télégraphie, qu'assiste éventuellement la gendarmerie.

Tous les moyens de communication dont dispose le pays sont, en temps de guerre, aux mains de la Direction de l'arrière. Celle-ci sillonne de convois les voies ferrées et navigables dans la région la plus voisine de l'intérieur et les routes aux abords du front. Sur toutes s'agit et s'affaire, en un désordre apparent, mais minutieusement

ordonné, le courant gigantesque du ravitaillement des armées, qui ne vient jamais paralyser celui des évacuations.

* * *

Cela posé, et l'organisation d'ensemble de la direction de l'arrière étant clairement établie, suivons maintenant dans sa marche vers la ligne de feu un convoi de ravitaillement.

Nous avons vu la prodigieuse va-

riété de produits qui doit être transportée. Ces produits sont répartis, à mesure que les livrent les ressources de l'importation et du territoire, dans les arsenaux, magasins ou entrepôts de l'intérieur. Ils y attendent que les réclament les besoins des combattants.

C'est là que viennent les quérir les convois. Les fourgons sont remplis des marchandises périssables, les wagons plats se voient confier le matériel robuste, et en route pour la première étape, la gare de rassemblement.

Chaque région de corps d'armée a la sienne, qui prend vaguement des allures de foire titanique et bruyante. Qu'on songe que les armes, le bétail, l'équipement, — et le reste, — y convergent de tous les points de la région intéressée. Là se réunissent toutes les expéditions en provenance ou à destination du même corps, et c'est un microcosme grouillant d'activité et de diversité. C'est de cette gare de rassemblement que notre convoi va prendre son essor définitif vers la ligne de combat.

Il s'arrêtera d'abord, s'il transporte des troupes ou de la cavalerie, aux stations halte-repas, aménagées pour l'alimentation des hommes et des chevaux en cours de route. Ces stations dès longtemps prévues ont encore subi depuis le début de la guerre de précieuses améliorations.

Mais continuons notre route : nous parvenons à la station-magasin. C'est un approvisionnement souvent considérable d'approvisionnements divers, vivres, habillements et ma-



Embarquement des cuisines roulantes pour Salonique

tériel. Des boulangeries et des dépôts de bétail en complètent l'organisation, à la tête de laquelle une commission militaire est placée.

Dans le grincement des atelages, au rythme de la respiration de sa machine, le convoi poursuit son chemin. Le voici arrivé à la gare régulatrice, le plus important des organes de l'arrière.

Qu'elle desserve une ou plusieurs armées, la gare régulatrice est toujours le siège d'une commission régulatrice, invariablement composée d'un commissaire militaire régulateur et d'un commissaire technique, qu'assistent un personnel militaire (officiers et hommes de troupe), et un personnel technique. Le commissaire militaire régulateur, qui exerce les fonctions de commandant d'étapes de gare régulatrice, doit, en plus de ses fonctions relatives au service des chemins de fer proprement dit, assurer le service d'étapes de sa localité et de son territoire. C'est-à-dire que la sécurité, les réquisitions, les transports, l'alimentation, la police, les archives, tout repose sur sa tête. Il fait effectuer par son personnel toutes les corvées, manœuvres, écritures, qui exige l'immense mouvement qui passe par ses mains. Il envoie à l'arrière les évacuations de l'armée ou des armées à qui appartient sa gare, et dirige les ravitaillements quotidiens et éventuels vers les gares de ravitaillement.

Et voici la dernière étape de notre convoi sur la voie ferrée. La gare de ravitaillement est le point terminus de la ligne employée par l'armée, le lieu de contact entre les équipages des armées et les chemins de fer. Le service en est assuré par un personnel dépendant du commissaire militaire régulateur, de la gare régulatrice à laquelle ressortit la gare de ravitaillement.

Ici règne une activité fiévreuse; tous les jours parviennent de la gare régulatrice des trains de ravitaillement à destination de l'armée. Ils apportent du matériel sanitaire, des vivres à distribuer quotidiennement aux troupes : pain, petits vivres, lard, avoine, auxquels peuvent être adjoints de

la viande fraîche ou de conserve, du potage condensé, enfin les combustibles et ingrédients employés par les services aéronautiques. Rapidement déchargés, ces trains remportent vers l'arrière les évacuations du front.

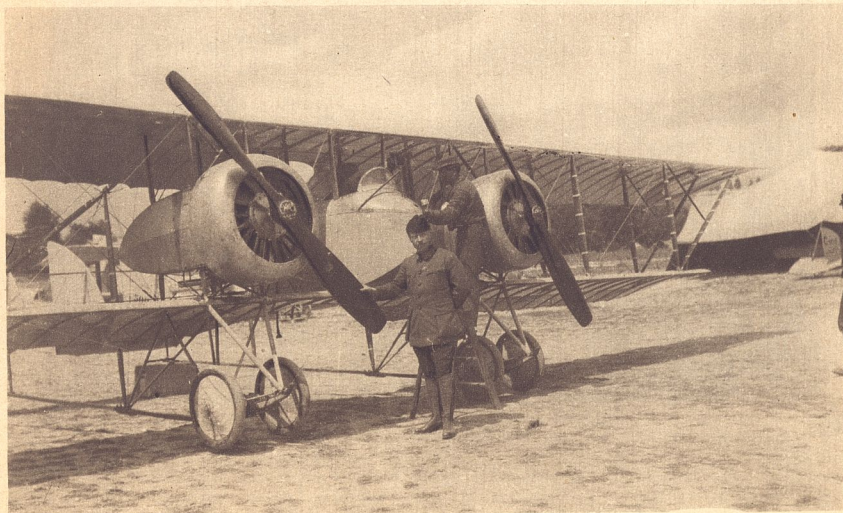
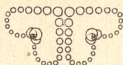
Mais ce n'est pas tout : au ravitaillement quotidien s'ajoute le ravitaillement éventuel, résultant des demandes faites directement par l'armée. Il porte sur les ressources des stations-magasins et arsenaux, et assure le recomblement des divers approvisionnements nécessaires aux multiples besoins des combattants.

V. Voies navigables.

Les fleuves et canaux, dans la zone utilisable mise à la disposition du généralissime, sont exploités très sensiblement comme les voies ferrées. On y rencontre des ports-magasins et des ports de ravitaillement tout-à-fait analogues à leurs correspondants des chemins de fer. De nombreuses péniches aménagées en ambulances constituent autant d'hôpitaux flottants.

Une commission de navigation de campagne assiste la direction de l'arrière, pour l'exploitation intensive et rationnelle des voies navigables en temps de guerre.

JEAN MAUCLÈRE.



Biplan Caudron à deux moteurs



Sur l'Hartmannweilerskopf

Les communiqués de cette semaine ont annoncé une reprise d'activité sur l'Hartmannweilerskopf. Nos troupes qui vaillamment défendent cette hauteur, reçoivent leur approvisionnement par câbles aériens. La photographie montre deux vagonnets, dont l'un descend à vide pendant que le second remonte le ravitaillement.

Le Directeur-Gérant, M. GEBELIN, 3, rue Mogador, Paris.