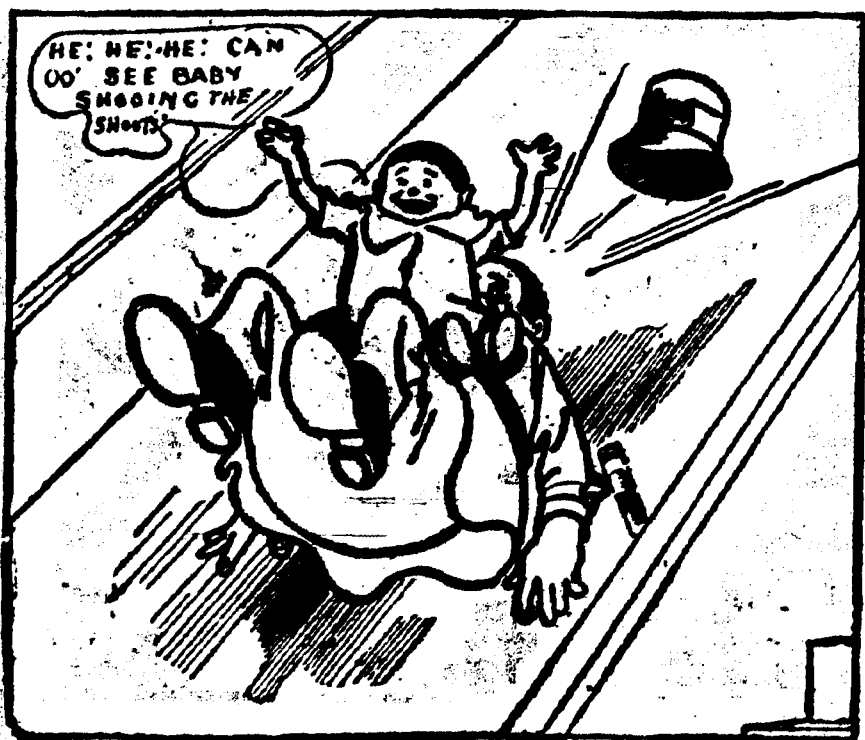
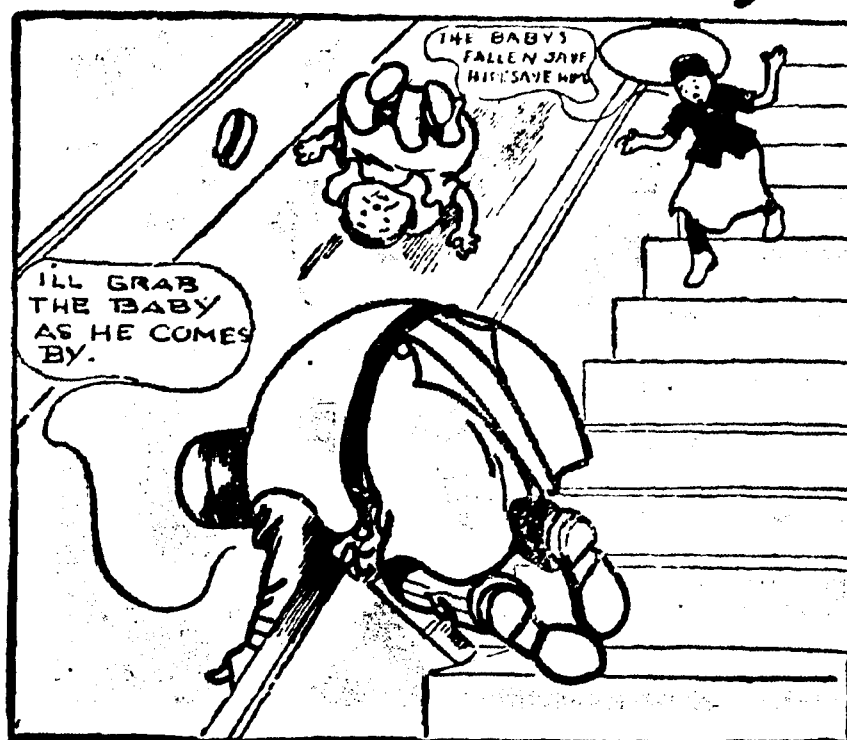


The Trials of a Little Mother - Baby Shoots the Chutes



No. 1.
Le bébé. — Moi aussi j'veux "shoot the shoots."

No. 4.
Le bébé. — (tout joyeux). — "Voyez comme je m'amuse."

No. 2.
La petite bonne. — "Ciel, le bébé est tombé. Sauvez-le."
Le policeman. — "Ayez pas peur; j'avais le happer au passage."

No. 5.
Le bébé. — "Ah, quelle rigolade!"

No. 3.
Le bébé. — "Bravo. Le policeman lui aussi veut "shoot the shoots."

No. 6.
Le bébé. — "Petite sœur, t'as vu comme bébé a bien "shoot the shoots."

EVASION D'UN JEUNE BELGE

APRES DEUX ANS DE CAPTIVITE EN ALLEMAGNE.

Son récit. — Brutalités dans les camps allemands. — Le Travail forcé. — Patriotisme des prisonniers flammands.

(Communiqué par M. De Waele, consul général de Belgique à la Nouvelle-Orléans.)

Nous tenons d'une source sûre le récit qu'on va lire, de l'aventure d'un jeune Belge des Flandres, nommé Goethals, qui a réussi à s'évader d'Allemagne où il était retenu prisonnier de puis le début de la guerre.

Ce jeune homme, qui appartient à la classe laborieuse, a fait preuve d'une fermeté de résolution patriotique et d'un esprit de suite également remarquables. Il est un bon exemple de l'esprit des Belges, irréductibles dans leur résistance morale à l'envahisseur étranger.

A un point de vue général, la partie la plus digne d'attention de son récit est celle qui se rapporte aux tentatives des autorités allemandes pour semer la discorde entre prisonniers flammands et wallons. On verra qu'en dépit de ces perfidies et des plus cruelles épreuves, le patriotisme belge des prisonniers flammands reste indéfectible.

Les mêmes manœuvres ont été employées, on le sait, vis-à-vis des prisonniers irlandais; l'Allemagne s'est servie pour cela du trafic Casement.

Cet odieux abus de la force sur des malheureux que la fortune des armes a mis aux mains de l'Allemagne sera sévèrement jugé par l'opinion impartiale.

Né à N... (Flandre orientale), près de Gand, le 22 décembre 1895, Théophile Goethals, s'étant engagé le 4 juillet 1914, à bord d'un bateau la Compagnie de Navigation de Stettin. Après avoir effectué divers voyages, le vapeur se trouvant à Hambourg dans les premiers jours du mois d'août 1914. Le 11 août, après avoir reçu son salaire, Goethals fut congédié et, muni d'une recommandation que lui avait donnée le consul d'Espagne, se dirigea vers la frontière hollandaise. A Bentheim, il fut arrêté comme suspect ennemi et sous prévention d'espionnage, et incarcéré dans la prison locale en même temps que d'autres compatriotes et alliés.

Après 15 jours de captivité, on l'expédia à Hanovre, où il fut un mois en prison, puis de là au camp de Hisselager, où il resta jusqu'en janvier 1915. Goethals signale la conduite abusive

des autorités du camp qui, non contentes de dépouiller les prisonniers de tout ce qu'ils possédaient, les frappaient à coup de matras pour toute réclamation formulée et sous les prétextes les plus futiles.

Un beau jour, on expédia tous les prisonniers qui paraissaient plus ou moins valides dans des mines de sel, du Hanovre, où le travail est des plus durs. Après quelques semaines de ce régime, Goethals tenta de s'enfuir. Il parvint très près de la frontière hollandaise; sa fuite est favorisée par la présence de nombreux réfugiés de la France orientale auxquels il se mêla. Il est malheureusement arrêté à Bentheim; on l'emprisonna, puis on l'envoya au camp de Holzminde. Goethals signale les mauvais traitements dont sont l'objet les prisonniers pour la moindre faute et il se plaint aussi de la qualité déplorable de la nourriture.

Les prisonniers qui le désirent obtiennent l'autorisation d'aller travailler dans les industries. Goethals est envoyé à Horrenweck, près de Lühbeck dans une industrie de minerai de fer. On avait dit aux malheureux, en les arrêtant, qu'ils seraient libres et toucheraient un salaire; ils furent, en réalité, soumis aux travaux les plus pénibles, sous la surveillance de sentinelles qui les frappaient durement. Goethals tenta une nouvelle évasion en compagnie de trois compatriotes; il parvint jusqu'à Kiel, où on les arrêta. Après quelques semaines de prison cellulaire, on l'envoya au camp de Gustrow, en Mecklembourg.

Goethals raconte que dans ce camp, pour une faute souvent minime, on attachait les prisonniers au pilori. Quatre poteaux étaient dressés, toujours garnis de victimes, auxquels on liait les malheureux. Les pieds dans le vide, ils restaient là pendant plus de deux heures, chaque fois, soutenus seulement par les cordes qui les menottaient; après quoi, il leur fallait souvent rester étendus pendant une journée entière pour se remettre. Goethals déclare également avoir assisté au mois de mars dernier à l'arrivée de 2 convois de prisonniers français — environ 600 hommes — venant du front de Verdun auxquels on infligeait les traitements les plus durs, coups de matras, coups de crosse de fusil, brutalités de toute espèce.

C'est aussi pendant son séjour au camp de Gustrow que Goethals fut le témoin d'une des nombreuses tentatives des Allemands pour amener une scission parmi les prisonniers flammands et wallons, en même temps qu'ils voulaient organiser une manifestation séparatiste de la part des éléments flammands. Cette tentative échoua, du reste, complètement. Les Allemands avaient conseillé à quelques soldats flammands de se rendre au camp

de Gottingen, où, disaient-ils, ils seraient mieux traités, plus abondamment nourris, etc... mais en les priant de faire parmi leurs compatriotes flammands une propagande active en faveur des idées séparatistes et de la revendication des droits des Flammands. Environ 70 hommes, sans se rendre bien compte de ce qu'on leur demandait, acceptèrent la proposition et furent expédiés en groupe à Gottingen. Mais en cours de route, 5 d'entre eux, plus intelligents et énergiques et qui avaient résolu de contrecarrer le projet allemand, parvinrent à faire prendre à leurs camarades qu'il ne s'agissait point d'un mouvement en faveur des Flammands, mais bien d'une manifestation que les Teutons utilisaient à leur profit. On arriva à Gottingen et la manifestation échoua complètement. Les 5 prisonniers dont on soupçonnait l'action sur leurs camarades furent renvoyés à Gustrow et purent dire à leur retour ce qu'on avait voulu faire d'eux et la besogne infâme à laquelle les Allemands voulaient les utiliser. Les Teutons comprirent qu'il n'y avait rien à faire dans ce sens et n'insistèrent pas davantage.

Au début d'avril dernier, Goethals fut envoyé à Holzminde ainsi que tous les prisonniers civils qui se trouvaient au camp de Gustrow. Goethals ne passa que 15 jours au camp; il accepta bientôt d'aller travailler dans une verrerie à Oldenbourg, espérant avec le maigre salaire qu'il y recevrait pouvoir acheter ce qui lui manquait à Holzminde pour se nourrir. Il signale la qualité déplorable et l'insuffisance de la nourriture servie aux prisonniers à Holzminde. "Il est impossible à ceux qui ne reçoivent pas de colis de l'étranger de subsister," ils ne peuvent même pas acheter au camp ce qui leur manque.

Les malheureux Goethals ne gagnèrent pas au change; dans l'usine où il travaillait, le régime était fort dur; la nourriture n'était guère meilleure, et l'impossibilité presque absolue d'acheter des vivres à l'extérieur. En 7 semaines, le malheureux avait perdu 3 kilos; son état de santé devenait de plus en plus précaire; il résolut de tenter une nouvelle évasion, qui cette fois réussit. Nous ne pouvons ici révéler le moyen que, muni de quelques vivres, il parvint, après 5 jours et 5 nuits de voyage, à atteindre la frontière danoise. Il était sauvé.

Pas de fruits en Allemagne.

Stockholm. — D'après les journaux allemands, par suite du mauvais temps, la récolte des fruits est très compromise dans beaucoup de régions.

Dans la vallée du Rhin, les vignes ont beaucoup souffert et la production du vin cette année sera très faible.

A propos du "Deutschland"

(Du Figaro.)

Nous avons ici, dès le premier jour, dénoncé le bluff formidable auquel se sont livrés les Allemands en vantant "l'exploit sensationnel" accompli par le "Deutschland" en traversant l'Atlantique de Brême à Baltimore et "vice versa." Qu'un submersible de 2,000 tonnes ait pu faire cette double traversée sans encombre, il n'y a rien là qui justifie le qualificatif d'exploit. Dans les premiers mois de la guerre, dix submersibles beaucoup plus petits sont venus de Montréal en Angleterre, sans que les Anglais aient crié au miracle et pavaisé leurs édifices ou leurs demeures comme ont fait nos ennemis en apprenant le rebour du "Deutschland" à Bremerhaven.

Mais, dis-je, si les Anglais ont, une fois de plus, déployé leurs drapeaux, en signe de victoire, c'est moins pour un succès nautique qui n'existe pas, à vrai dire, que parce qu'ils s'imaginent avoir rompu le blocus et rétabli, en dépit des scudras anglais, leurs relations commerciales avec les Etats-Unis. Sur ce point encore nous venons nos ennemis en flagrant délit de bluff. S'ils valent parler de rupture du blocus, il faudra qu'ils aient à leur actif, non pas une expérience unique de submersible transatlantique, mais une série de traversées assurées entre les Etats-Unis et leurs ports un service régulier et intensif.

Toutefois, il serait vain de dédaigner simplement un événement maritime, insignifiant sans doute au point de vue nautique, mais intéressant d'abord parce qu'il révèle la possibilité dans l'évent d'échapper aux blocus des navires en surface, ensuite parce qu'il nous montre avec quelle habileté et quelle clairvoyance nos ennemis savent s'adapter aux circonstances et résoudre les difficultés qui se présentent d'un coup.

On voudrait pouvoir constater que nous avons les mêmes qualités. Mais hélas! même sous l'égide de la nécessité, nous ne savons ni prévoir ni coordonner les efforts utiles. Voici, par exemple, la hausse du fret, dont chacun de nous prévoit les effets dans le rapprochement général de la vie. Qu'a-t-on fait pour enrayer cette hausse? Elle est due, pour une très grande part, à la diminution du nombre des navires de commerce, soit que les uns aient été victimes de la guerre sous-marine, soit sauvagement menés par les Allemands, soit que les autres aient été réquisitionnés pour des besoins exclusivement militaires. Il faut donc constituer des vapeurs, beaucoup de vapeurs, le plus possible de vapeurs de charbon pour remplacer

les unités perdues ou inemployées à des services commerciaux. Or, c'est seulement si y a une quinzaine de jours que le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande recevait les armateurs et les constructeurs de navires pour leur faire savoir que des arrangements allaient être pris pour livrer aux chantiers de constructions navales les matières leur permettant d'édifier de nouveaux navires. Il va de soi que les besoins de notre artillerie en matières, acier ou autre, ont dû primer les besoins de la construction navale. Mais il semble tout de même qu'on eût pu, dans une certaine mesure, satisfaire depuis quelque temps à ces derniers besoins.

La hausse du fret subsistera après la guerre, car il est évident, en effet, que la paix rendra aux services commerciaux les navires usés par une navigation incessante et qui n'auront été que peu ou point entretenus. Dès lors la nécessité s'impose, sans plus tarder, de songer résolument à la reconstruction de notre marine marchande. La victoire devra être exploitée économiquement si l'on veut qu'elle soit profitable. Pour cette lutte économique de l'après-guerre, il nous faut une marine marchande imposante. Notre commerce maritime ne doit plus être, comme il l'était avant la guerre, tributaire des marines étrangères. C'est notre pavillon qui doit transporter nos propres produits demandés au dehors.

Prendre et garder notre place sur la mer: tel est le devoir de la France pour l'après-guerre. Mettons-nous-y dès maintenant. Ne laissons pas aux seuls armateurs du "Deutschland" le mérite d'avoir eu une claire vision des nécessités présentes. Un sentiment patriotique a rendu au pays un service immense en répétant chaque jour son cri désormais fameux: "Des canons, des munitions!" Il faut, s'inspirant de son exemple, ne pas se laisser de l'air le cri nouveau: "Des navires! du trafic!"

L'augmentation du platine en Amérique.

New York. — Le prix du platine a fait un bond considérable et, en deux jours, le prix est passé de 100 francs (once) à 170 francs. Le platine est donc, à l'heure actuelle, de beaucoup plus cher que l'or.

Cette montée subite est motivée par l'accaparement par l'Allemagne qui, après avoir acheté tout ce qu'elle a pu en Europe, y compris les vieux dollars qui, comme on le sait, contiennent du platine, fait ses achats en Amérique.

Le "trafic"

C'est, paraît-il, le nom que l'on donne dans les Iles britanniques au service des sous-marins. Dans "Je suis tout," M. Dominique Silvaire traduit quelques histoires de sous-marins anglais que le grand écrivain Rudyard Kipling a réunies sous le titre de "La mort au regard borgne." Et voici une définition originale du trafic et des hommes qui s'y consacrent:

Personne ne sait en quel honneur le titre de "Trafic" fut donné au service des sous-marins. Les croiseurs, disent les uns, inventèrent ce titre en attendant que les officiers des sous-marins ressemblent à des chauffeurs mal lavés. D'autres estiment qu'il naquit spontanément, c'est-à-dire sur le pont inférieur où l'on désigne toujours exactement les choses par leur nom. Quelle que soit la vérité, le service des sous-marins s'intitule désormais "le Trafic," et si vous demandez pourquoi, on vous répondra: "Comment l'appeler autrement? Le "Trafic" est le trafic, bien sûr."

C'est une corporation fermée; cependant elle recrute ses membres et ses chefs dans toutes les classes qui pratiquent la mer et les machines, et dans nombre de classes aussi qui n'auraient jamais songé à s'occuper ni de l'une ni des autres. Elle les prend; ils disparaissent pour un temps et reviennent transformés jusqu'au fond de l'âme, car le "Trafic" vit dans un monde sans précédent, un monde dont aucune génération antérieure n'a fait l'expérience, un monde qui est encore en train de se créer et grandit chaque jour, un monde qui invente et résout les problèmes de son existence à mesure qu'elle se développe, et s'il ne sait pas lui-même, se tirer d'affaire, personne ne pourra l'y aider. Ainsi le "Trafic" vit dans l'obscurité; il mûrit des choses inconnues et impossibles qu'il réalise ensuite.

Il faut ses livres comme tout honnête trafiquant. Livres aussi ceux que des registres, et écrits heure par heure sur une petite table à coulisse qui se tire de dessous la couchette du commandant.

LE LISEUR.

La marine marchande avant la guerre.

Avant la guerre, l'ensemble des flottes commerciales du monde entier atteignait un tonnage d'environ 50 millions de tonneaux.

Sur ce total, l'Angleterre figurait seule pour 21 millions de tonneaux, les Etats-Unis pour 8 millions; l'Allemagne pour 5 millions; la Norvège pour 2 millions et demi; la France pour 2 millions et demi et le Japon pour 2 millions.