

2^e Année - N^o 40

Le N^o 0\$ 40

Jeudi 5 Juin 1941

INDOCHINE

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ



L'Amiral DECOUX dans un atelier de Poteries à Moncay



INDOCHINE

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ

Directeur : Jean SAUMONT

DIRECTION-ADMINISTRATION : 15, Boulevard Rollandes — HANOI — Téléphone 428

ABONNEMENTS { INDOCHINE et FRANCE. Un an 15 \$ 00 — Six mois 8 \$ 50 — Le numéro 0 \$ 40
ETRANGER Un an 24 \$ 00 — Six mois 13 \$ 50 — Le numéro 0 \$ 60

Nos collaborateurs

Pierre ANDELLE, Maurice ANDRIEUX, Dominique ANTOMARCHI, Arnaud BARTHOUE, Maurice BERNARD, Louis BEZACIER, Georges BOIS, Ch.-H. BONFILS, Henri BOUCHON, Paul BOUQUET, Claude BOURRIN, Bernard BREIL, Jean BROUSSEL, Révèrend Père CADIERE, P. CHAMPY, J.-Y. CLAEYS, G. COEDES, Mademoiselle COLANI, Madame G. de CORAL-REMUSAT, Henri COSSERAT, Albert COURTOUX, TRAN-DANG, Madame Claude DERVENN, Jean DESCHAMPS, René DESPIERRES, Paul DUCLAUX, P. DUPONT, Jean FARCHI, Pierre FOULON, L. de FOVILLE, Marcel GAULTIER, V. GLAIZE, Victor GOLOUBEV, Georges GROSLIER, DUONG-QUANG-HAM, Jean-M. HERTRICH, NGUYEN-VAN-HUYEN, HUYNH-TON, Capitaine de Vaisseau René JOUAN, KAMBUPUTRA, NGUYEN-TIEN-LANG, M.-V. LASSALLE, André Le GUENEDAL, Paul LEVY, Louis MALLERET, Edouard MARQUIS, Paul MUNIER, Marcel NER, NGUYEN-VIET-NAM, Jean NOEL, Madame TRINH-THUC-OANH, André PONTINS, Paul RENON, J. ROCHET, V. REYNES, Jean ROUX, Jean SAUMONT, Léon SOGNY, HOANG-THIEU-SON, André SURMER, DUONG-MINH-THOI, DANG-PHUC-THONG, Madame Marguerite TRIAIRE, LE-TAI-TRUONG, NGUYEN-MANH-TUONG, etc...

ILLUSTRATION : Madame BOUDET, NGO-THUC-DUNG, NGUYEN-HUYEN, Maurice LOESCH, NGUYEN-TIEN-LOI, NAM-SON, VU-VAN-THU, TO-NGOC-VAN, etc...

PHOTOGRAPHIE : Central Photo (Hanoi), Hong-Lam (Vientiane-Luangprabang), Huong-Ky (Hanoi), Modern Photo (Saigon), Section Photographique du Gouvernement Général, Studio d'art F. Nadal (Saigon), etc...

DÉPOSITAIRES

SHANGHAI
Librairie Française, 610, avenue Joffre.

ANNAM

HUE
Indochine, agent : Lê-thanh-Tuan, 119, rue Gia-Long.
Chaffanjon, rue Chaigneau et rue Henri-Rivière.
Huong-Giang, 21, rue Paul-Bert.
Nguyễn-xuan-Quê, Kiosque, rue Jules-Ferry.

DALAT
Poinsard et Veyret.
Librairie Nam-Ky, place du Marché.
QUINHON
My-Liên, 78, quai Gia-Long.
NHATRANG
Librairie Kim-Anh, route coloniale n° 1.

PHAN-THIET
Bazar Truong-Xuan, 47, rue Gia-Long.
QUANG-NGAI
Librairie Vuong-Cong, rue du Marché.
THANH-HOA
Librairie Thai-Lai, 47, Grand'Rue.
TOURANE
Quang-Hung-Long, en face de la Gare.
Etablissements Morin frères.
Librairie Nam-Kinh, quai Courbet.
Librairie Van-Thanh, rue Verdun.
VINH
Indochine, agent : Phan-van-Quan, 15, rue Francis-Garnier.
Thanh-Tao, square Khoa-huu-Hào.
Chaffanjon, 111, boulevard Destenay.

CAMBODGE

PHNOM-PENH
Librairie A. Portail, 14, avenue Boulloche.
Maison Truong-Xuan, 25-26, rue Piquet.
TAKEO
Librairie Binh-Tan.

COCHINCHINE

SAIGON
Librairie A. Portail, 185, rue Catinat.
BAC-LIEU
Tran-Kim-Long, 4, avenue Chauzy.
BEN-TRE
Librairie Lê-Kim-Duong, Nam-Cuong

BIEN-HOA
Nguyễn-van-Tao, rue Bataille.

CAMAU
Librairie Hong-Hai.
Nguyễn-van-Thuoc.

CANTHO
Librairie Nguyễn-van-Nhiều, Kiosque.
Librairie Lac-Quan, 37, quai du Commerce.

CHAUDOC
Trinh-van-Phuoc, 36, rue Le-công-Thanh.
Hua-van-Trung, 6, square de la Marne.
CAP SAINT-JACQUES
Huynh-kim-Ho.

LONG-XUYEN
Huu-Thai, 2, place Jeanne-d'Arc.
Librairie Lê-ngoc-Nghia.

My-Phuoc
Cộng-Thanh Tran-van-Kê.
MY-THO
Bazar Vo-Van, 87, quai Gallieni.

RACHGIA
Duong-tan-Phat, rue du Commerce.
Nguyễn-ngoc-Thai, rue d'Annam.
Tran-van-Hung.
Van-Hoa, angle des rues du Théâtre et Gia-Long.

SADEC
Tran-quang-Anh, 2, rue du Théâtre.
SOC-TRANG
Librairie Long-Thanh, 72, avenue Dai-ngai.
Librairie Ly-cong-Quan, 103, avenue Dai-ngai.

THUDAUMOT
Maison Nam-Bac-Hiép.
VINH-LONG
Librairie Long-Ho.

LAOS

SAVANNAKHET
Tran-hau-Khang, 30, rue Chinoise.

TONKIN

HANOI
Indochine, 15, boulevard Rollandes.
G. Taupin et Cie, 50, rue Paul-Bert.
A. B. C., 50, rue du Coton.
Librairie Centrale, 60, rue Borgnis-Desbordes.
J.-M. Mohamed Ismael Frères, 79, rue Paul-Bert.

Thuy-Ky, 98, rue du Chanvre.
Thang-Long, 120, rue du Coton.
Van-Lam, 33, rue Francis-Garnier.
Van-Ngoan, 110, rue du Pont-en-Bois.

HAIPHONG
Indochine, 44, boulevard Amiral-Courbet.
Chaffanjon, 15, boulevard Amiral-Courbet.
Librairie Haiphonnaise, 33, Amiral-Courbet.

Mai-Linh, 60, avenue Paul-Doumer.
Nam-Tan, 100, boulevard Bonnal.
Tai-Fat, 61, boulevard Paul-Bert.
BAC-GIANG
An-Dinh, 76, rue Dao-Ky.

BAC-NINH
Van-Việt, 216, rue Tién-An.
CAO-BANG
Hoang-tich-Thanh, 77, rue Pho-Lu.

DAP-CAU
Librairie Duy-Tan, 35, rue Principale.
Vinh-Thai, 43, rue Principale.

HAI-DUONG
Librairie Quang-Huy, 125, rue du Maréchal-Foch.

HONGAY
Chaffanjon.
HUNG-YEN
Librairie Chi-Tuong, 29, rue Marchand.

LANG-SON
Etablissement Lê-duc-Hinh, rue des Japonaises.
Tran-dang-Long, 10, rue Chavassieux.

MONCAY
Mariposa, 23, rue Simoni.
Minh-Hung, 82, rue Clamorgan.

NAM-DINH
Hoi-Ky, 34, rue Carreau.

PHU-THO
Pinzon, rue Carreau.
Cat-Thanh, 59, rue de la Gare.

QUANG-YEN
Ha-Minh, 9, Maréchal-Joffre.

SEPT-PAGODES
Chi-Linh, rue Hoa-Lac.

TAMDAO
Chaffanjon.

THAI-BINH
Librairie Minh-Duc, 97, avenue Jules-Piquet.

TONG
Dan-San, rue Son-Loc.

VIETRI
Librairie de France.

Long-Hoa, rue Viêt-Loi.

INDOCHINE

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ

La destruction du "HOOD" et du "BISMARCK"

par le Capitaine de Vaisseau René JOUAN

Le 21 mai 1941, les avions britanniques qui exécutaient leurs reconnaissances périodiques au-dessus de la côte norvégienne, constatèrent qu'un navire de ligne et un grand croiseur allemands qui se trouvaient le jour précédent dans le fjord de Bergen, en étaient partis.

Les autres reconnaissances aussitôt lancées, permirent de conclure que ces deux bâtiments avaient dû prendre le large dans l'intention probable de gagner l'Atlantique Nord.

A peine en possession de ce renseignement, l'Amirauté britannique alerta toutes ses forces navales et aériennes et prit ses dispositions pour intercepter ces raiders.

La puissance de ceux-ci rendait l'opération particulièrement difficile et la chasse exigeait que fussent découplées toutes les meutes de la Marine Royale.

★★

Il s'agissait en effet du navire de ligne *Bismarck*. Ce grand bâtiment, très analogue à notre *Richelieu*, déplaçait 35.000 tonnes. Mis en chantier le 1^{er} juillet 1936, il avait été lancé le 14 février 1939 et venait à peine d'entrer en service.

Il possédait un puissant armement de huit canons de 380 et douze de 150. Son armement anti-aérien comptait quatorze pièces de 105 et de nombreuses armes automatiques. Il pouvait utiliser quatre avions et ses machines lui donnaient une vitesse voisine de 28 nœuds. Il était monté par un état-major et un équipage comptant au total près de 1.500 hommes.

Le croiseur qui accompagnait cette belle unité, la plus puissante de la flotte germanique, était le *Prinz-Eugen*, un croiseur de 10.000 tonnes, lancé le 22 août 1938, armé de huit pièces de 203, de douze 105-A.A., de douze tubes lance-torpilles de 533, portant trois avions catapulta-

bles et pouvant atteindre l'imposante vitesse de 32 nœuds.

Le but que se proposaient ces deux grands bâtiments était apparemment de faire irruption dans l'Atlantique Nord, sillonné par les grands convois de ravitaillement venant d'Amérique vers les îles britanniques et de les rechercher pour les détruire, dans la zone inaccessible aux avions de la *Luftwaffe* et dans laquelle pour des questions de rendement, opèrent rarement les sous-marins germaniques.

Etant donné la densité de la circulation maritime dans cette zone, il suffisait d'un peu de chance à la division allemande pour rencontrer quelque convoi précieux, infailliblement écraser son escorte et envoyer par le fond bon nombre de transports.

Leur coup fait, les deux navires comptaient fort probablement regagner leurs refuges de Norvège. Etant donné la durée de l'opération et la distance à laquelle ils devaient opérer, on pouvait conclure qu'ils ne seraient accompagnés par aucun contre-torpilleur ou torpilleur, ces bâtiments ayant un rayon d'action trop faible, ni par aucun sous-marin, ceux-ci à cause de leur manque de vitesse. Tout au plus, était-il à prévoir qu'au départ et au retour, les avions et les sous-marins allemands couvriraient leur passage.

★★

Pour pouvoir arrêter et détruire le puissant *Bismarck* et son auxiliaire, l'Amirauté britannique constitua un groupe plus puissant avec le *Hood*, le plus grand navire de guerre du monde, et le navire de ligne *Prince-of-Wales*.

Le *Hood*, orgueil de la Marine britannique, déplaçait 42.000 tonnes. Son armement était sensiblement égal à celui de son adversaire éventuel puisqu'il comprenait huit pièces de

381, douze de 140, quatre de 102-A.A., des armes automatiques, six tubes lance-torpilles et des avions. Mais il répondait à l'antique conception des croiseurs de bataille où la protection était sacrifiée à la vitesse. Mis en chantier en 1916, il avait été lancé en 1918, et était entré en service en 1920. Il avait réalisé la vitesse de 32 nœuds, mais, contrairement à la règle, en usage pour les navires de ligne, qui veut qu'ils soient protégés contre des projectiles de leur propre calibre, il n'était protégé dans ses parties vitales que contre le 305. Son effectif était de 1.450 hommes. Il faisait partie d'une tranche de quatre bâtiments semblables mais avait été seul achevé. Il constituait donc un exemplaire unique et comme un symbole pour l'orgueilleuse flotte britannique.

Le *Prince-of-Wales* qui l'accompagnait était, par contre, contemporain du *Bismarck*, qu'il avait précédé, sur l'eau, de quelques mois seulement. Il déplaçait, comme celui-ci, 35.000 tonnes, était armé de dix pièces de 356 mm., de seize de 132, d'un très grand nombre d'armes automatiques, possédait quatre avions et pouvait filer plus de 28 nœuds. Il portait, quant à lui, une cuirasse imposante ayant, en son fort, une épaisseur de 406 mm.

L'Amirauté était parfaitement fondée à penser que ces deux puissants bâtiments pouvaient remplir avec succès la mission qui leur était confiée de détruire le *Bismarck*.

**

Mais, avant de le détruire, il fallait le retrouver. Pour gagner leur zone d'opérations, les bâtiments allemands devaient obligatoirement passer soit par le Sud de l'Islande, soit, beaucoup plus probablement, plus au Nord, par le détroit de Danemark qui sépare le Groënland de l'Islande.

L'Amirauté britannique tendit donc une ligne de surveillance composée de croiseurs, bâtiments à grand rayon d'action et suffisamment résistants, capables en outre de tenir la mer toujours dure dans ces parages.

Quant au groupe de destruction, composé du *Hood* et du *Prince-of-Wales*, il fut aposté dans le Sud-Ouest de l'Islande, prêt à se porter vers le Sud ou vers le Nord dès que l'adversaire serait découvert.

**

Cette découverte n'était pas facile. Le temps est presque toujours mauvais aux confins du cercle polaire et surtout les brumes et les tempêtes de neige y réduisent beaucoup la visibilité.

Aussi, la tension était-elle grande à bord des deux croiseurs *Norfolk* (C. V. Philipps) et

Suffolk (C. V. Ellis) placés sous le commandement du Contre-Amiral Wake Walker, qui, le 23 mai, surveillaient le détroit de Danemark, et les veilleurs fouillaient sans arrêt l'horizon. Entre les chutes de neige, la vue portait au maximum à une douzaine de kilomètres et les chances étaient grandes pour que l'ennemi put passer sans être aperçu, l'endroit le plus resserré. Une fois ce point dangereux franchi, il devenait libre de ses mouvements dans l'Atlantique.

Considérables durent donc être l'excitation et la joie lorsque dans la soirée du 23 mai, l'imposante silhouette du *Bismarck* apparut à travers les voiles de brume. La chance avait servi les Britanniques, il leur restait désormais à l'exploiter.

La T. S. F. alerta immédiatement tout le réseau des navires anglais et le gibier étant débusqué, la chasse commença.

Tout d'abord, il convenait de ne pas perdre sa piste, et, en bons limiers, les deux croiseurs de l'Amiral Wake Walker, s'employèrent à suivre comme son ombre le grand vaisseau allemand.

La besogne était délicate. Les croiseurs ne pouvaient trop s'approcher sous peine d'être écrasés par la formidable artillerie du cuirassé germanique. Ils ne pouvaient non plus, trop s'éloigner sous peine de le perdre de vue et de s'exposer à le perdre totalement, le gibier ne devant pas manquer d'utiliser toutes les feintes pour brouiller sa piste.

La nuit, bien qu'heureusement courte à cette époque de l'année, vint encore compliquer le problème. Les deux croiseurs le résolurent cependant brillamment et, aux premières heures du 24, ils avaient toujours le *Bismarck* et son compagnon en vue, n'ayant cessé, toute la nuit, de signaler leurs mouvements.

**

La joie avait été également grande à bord du *Hood* (C. V. Kerr) et du *Prince-of-Wales* (C. V. Leach) qui, sous le commandement du Vice-Amiral Le Holland, attendaient avec impatience que l'ennemi leur fut signalé pour se porter à sa rencontre et le combattre.

Grâce à l'excellence de la position d'attente choisie, et surtout aux signaux de conduite envoyés par le groupe du *Norfolk* les deux grands navires britanniques furent à même d'apercevoir les silhouettes tant désirées, dès les premières heures du 24 mai.

Le combat s'engagea presque aussitôt. Etant donné la faible visibilité, il devait fatalement se livrer à une distance relativement faible, ce qui donnait l'avantage aux bâtiments les mieux protégés et plaçait en état d'infériorité le *Hood*, à la cuirasse trop faible.

L'engagement fut très violent. Des coups au but furent enregistrés de part et d'autre. Déjà des flammes s'élevaient sur le *Bismarck* lorsque la catastrophe qui, dans l'après-midi du 31 mai 1916, au large de Jutland, avait successivement frappé trois croiseurs de bataille britanniques, se renouvela sur le *Hood*. Les projectiles d'une salve allemande bien placée percèrent, fort probablement, le toit ou le fût d'une tourelle et y déterminèrent l'incendie de munitions en cours de montée de la soute à la chambre de tir. L'incendie gagna la soute avant que celle-ci eut pu être noyée ~~à~~ à dire avant que l'énorme masse d'explosifs qu'elle contenait eut pu être mise sous la protection d'une couche d'eau. Le même phénomène qui avait anéanti en quelques secondes la *Queen-Mary*, l'*Inflexible* et l'*Invincible*, se produisit sur le *Hood* qui explosa et coula immédiatement. De ses 1.450 hommes un seul officier et deux marins purent être ultérieurement recueillis.

Le *Prince-of-Wales* avait, lui aussi, reçu quelques coups mais sa puissance de feu demeurerait intacte. Cependant il avait dû rester un peu en inespéré, put momentanément secouer l'empirisme furent sans doute galvanisés par ce succès inespéré, put, momentanément secouer l'empirisme qui menaçait de l'écraser, et poursuivant sa route à toute vitesse, il continua de s'éloigner vers le Sud-Ouest.

★★

La perte du *Hood* était, certes, douloureuse. Mais elle ajoutait une raison nouvelle à l'ardeur des marins britanniques : la volonté de le venger. Le *Norfolk* et le *Suffolk* continuaient leur chasse obstinée en dépit des manœuvres et des coups de boutoir de l'adversaire. Des avions venus d'Islande tenaient également le contact. Ils signalèrent bientôt que le cuirassé allemand paraissait avoir diminué de vitesse et qu'il laissait derrière lui un sillage huileux, preuve que sa coque avait été touchée.

Grâce sans doute à cette diminution de vitesse le *Prince-of-Wales*, aidé par les deux croiseurs, put rattraper le *Bismarck* dans la soirée. Il y eut encore un bref engagement mais les navires allemands se dérobèrent vers l'Ouest puis vers le Sud. Les trois obstinés poursuivants continuèrent de tenir le contact jusque vers 3 heures du matin, le 25 mai, moment où la visibilité se fit si mauvaise qu'une ultime manœuvre du cuirassé allemand pour se dérober, réussit enfin.

★★

Ayant pu secouer le contact des Britanniques l'Amiral allemand Luetjens qui avait son pavillon sur le *Bismarck*, se trouva en face de lourdes décisions à prendre. Il nous faudra attendre des précisions officielles pour savoir exac-

tement sur quoi se basaient ces décisions. Il semble toutefois que le *Bismarck* ayant effectivement été sérieusement touché, se trouvait dans l'obligation de regagner une base au plus vite, soit à cause de la diminution de son rayon d'action, soit pour toute autre raison. Le port le plus proche de l'endroit où l'avaient perdu les croiseurs britanniques soit à environ 350 milles, au Sud-Sud-Est de la pointe du Sud du Groënland, était Brest.

Donnant liberté de manœuvre au *Prinz-Eugen*, probablement intact, pour que celui-ci cherchât son salut en reprenant pour le retour, la route par le Nord de l'Ecosse, seule route relativement sûre, l'Amiral allemand mit le cap sur Brest avec le *Bismarck*, décidé à passer à tout prix. Il n'ignorait certainement pas que le prix serait très cher, car sa route devait l'amener dans les parages extrêmement dangereux pour lui du Cap Land's End, c'est-à-dire à portée d'une concentration de l'aviation et des forces navales basées sur les côtes Ouest de la Grande-Bretagne.

C'était une solution presque désespérée. Sans doute n'avait-il pas le choix de faire autrement.

★★

L'Amirauté britannique ne restait évidemment pas inactive. Elle rameutait sans délai toutes ses forces disponibles pour en former comme un gigantesque filet destiné à se refermer sur le cuirassé allemand.

Le gros de la *Home Fleet*, commandé par l'Amiral Todey dont le pavillon flottait sur le navire de ligne *King-George-V*, frère du *Prince-of-Wales*, quitta ses bases d'Ecosse et se dirigea à toute vitesse vers le Sud-Ouest.

Simultanément, une autre escadre, commandée par l'Amiral Somerville, pavillon sur le *Renown* (C. V. Mac Grigor) appareilla de Gibraltar et fit route vers le Nord-Ouest.

Le grand cuirassé *Rodney* et le croiseur *Kent* qui escortaient des convois dans l'Atlantique Nord, furent également lancés à la recherche de l'ennemi.

Bien entendu, toutes les forces aériennes furent alertées et les avions, les Canadiens, partant de Terre-Neuve en particulier, exécutèrent des reconnaissances nombreuses et étendues.

★★

Ces recherches ne furent couronnées de succès que le 26 mai, à 10 h. 30, moment où des avions affectés à la défense des côtes anglaises, aperçurent le *Bismarck*, seul, à environ 550 milles à l'Ouest de Land's End, faisant route vers l'Est. L'Allemand parvint à refouler ces avions mais l'alerte était de nouveau donnée et la chasse allait reprendre avec opiniâtreté jusqu'à l'hallali.

Des trois groupes qui convergeaient vers la proie poursuivie, celui de la *Home Fleet* et celui du *Rodney* étaient encore trop loin pour pouvoir intervenir rapidement.

C'est au groupe parti de Gibraltar que revint l'honneur de reprendre le contact et de précipiter l'agonie du cuirassé germanique.

Un appareil envolé du porte-avion *Ark Royal*, appartenant à ce groupe, retrouva le *Bismarck* à 11 h. 15. L'Amiral Somerville alerta aussitôt le croiseur *Sheffield* qui était favorablement placé, pour lui faire reprendre le rôle qu'avait si bien rempli précédemment le *Norfolk*. A 17 h. 30, cet ordre était exécuté et le *Sheffield* commençait à renseigner fidèlement ses camarades sur chaque mouvement du *Bismarck*.

Dans l'intervalle, une escadrille d'avions torpilleurs, partis de l'*Ark Royal*, tenta une attaque à la torpille qui échoua. Cette attaque fut renouvelée après 18 heures et cette fois deux torpilles allèrent au but successivement. Le *Bismarck*, blessé, son appareil à gouverner probablement atteint, décrivit deux tours complets sur lui-même puis reprit sa voie douloureuse, avec une vitesse de nouveau diminuée.

A la nuit faite, les torpilleurs entrèrent en action. Le 27 mai, vers une heure du matin, un groupe conduit par le *Cossack* arriva à l'attaque. Malgré une réaction violente, le *Zulu* et le *Maori* réussirent chacun à mettre une torpille au but. Bientôt après, le *Bismarck* parut s'arrêter. Il était alors à environ 400 milles à l'Ouest de Brest où il eut trouvé le salut.

On le crut blessé à mort mais, au matin, les unités légères chargées de l'achever, constatèrent qu'il avançait et qu'il tirait encore avec une précision dangereuse.

Une nouvelle attaque d'avions torpilleurs échoua à cause de la mauvaise visibilité. Des croiseurs, dont l'infatigable *Norfolk*, reçurent l'ordre de harceler l'ennemi aux abois. Enfin, vers la fin de la matinée du 27 mai, les grands navires britanniques entrèrent à leur tour en action. Dès lors, succombant sous le nombre, le *Bismarck* entra en agonie. Il fut achevé, vers 11 heures, par les torpilles lancées par le croiseur *Dorsetshire*, et chavira pavillon haut.

★★

Une centaine d'hommes seulement de son équipage dont pas un seul officier supérieur, devaient être sauvés. En outre du *Hood*, le *Bismarck* avait coulé un destroyer, en avait incendié un autre et avait abattu cinq avions.

De plus, sur les forces navales britanniques qui regagnaient leurs bases après la conclusion de cette chasse passionnante, la *Luftwaffe* déclenchait de violentes attaques qui se soldaient

par au moins la destruction d'un contre-torpilleur et, probablement, de nombreuses avaries.

★★

Il est encore trop tôt pour porter un jugement sur cette extraordinaire action mais dès maintenant nous pouvons admirer :

Du côté allemand :

— l'audace du commandement qui n'a pas hésité à risquer son plus beau navire dans une opération qui avait beaucoup de chances de finir comme elle a fini ;

— la valeur du personnel et du matériel du *Bismarck* qui a réussi l'extraordinaire exploit d'anéantir en un temps record, le plus grand navire de guerre du monde ;

— la résolution des marins allemands qui, à bord d'un navire déjà blessé et presque sûrement condamné, ont su lutter avec vaillance jusqu'au bout contre un ennemi d'une supériorité écrasante et ont sombré pavillon haut.

Du côté britannique :

— la ténacité et l'habileté technique des croiseurs *Norfolk* et *Suffolk* qui ont réussi à suivre l'adversaire pendant près de 1.700 milles ;

— la rapidité et l'ampleur de la manœuvre montée et dirigée par l'Amirauté ;

— l'habileté des aviateurs et commandants de destroyers qui ont réussi à mettre hors de combat un redoutable adversaire.

★★

Quant aux résultats, si la perte du *Hood* sera ressentie très douloureusement en Angleterre, elle est relativement peu importante pour l'imposante flotte des capital-ships britanniques. La perte du *Bismarck*, au contraire, est un coup très grave pour la force à peine renaissante de la marine allemande. Actuellement un seul bâtiment de ce type reste disponible : le *Tirpitz*. D'autres viendront bientôt sans doute, mais parallèlement, la flotte britannique s'accroîtra de nouvelles unités aussi puissantes et plus nombreuses.

Du point de vue moral, les Allemands récolteront le fruit de l'émotion causée par l'explosion quasi-théâtrale du *Hood*, et les Anglais la gloire de leur riposte rapide et efficace où la Marine royale s'est montrée à la hauteur de ses antiques traditions d'« efficience ».

En tout cas, les marins de tous les pays du monde ne manqueront pas d'éprouver une admiration sincère pour les deux adversaires qui se sont montrés dignes l'un de l'autre, et de se passionner sur le déroulement de cette opération qui a vraiment été, si l'on peut s'exprimer ainsi, du beau « jeu » naval.

Capitaine de Vaisseau RENÉ JOUAN.

Les tombeaux impériaux de Hué

par André SURMER

Les sépultures impériales constituent, pour le touriste, l'un des principaux attraits de la ville de Hué. Placées en amont de la capitale, à proximité de la Rivière des Parfums et au milieu de sites verdoyants et reposants, elles présentent, en effet, une incalculable valeur artistique et historique.

De l'Empereur Gia-Long à l'Empereur Khai-Dinh, plus d'un siècle d'histoire de l'Empire d'Annam gît sous ces tumulus reposants, enclos dans ces calmes murailles, au bord de ces eaux paisibles.

Dans chaque mausolée, le Souverain défunt est considéré dans ses trois aspects. La sépulture proprement dite reçoit sa dépouille mortelle, l'esprit est vénéré dans « la tablette de l'âme », et les qualités personnelles du Souverain sont commémorées par les inscriptions de la stèle.

La dépouille du souverain est placée en un point tenu secret d'un monticule plus ou moins vaste, lui-même entouré d'un mur dit « mur précieux ». Dans le tombeau de Gia-Long cependant, le catafalque de l'Empereur et celui de l'Impératrice, sa femme, sont visibles. Et le tombeau de S. M. Khai-Dinh est conçu également selon un type totalement différent.

La stèle, abritée sous un pavillon de maçonnerie, est un énorme monolithe recouvert de caractères chinois.

La tablette de l'esprit est placée dans un temple où des sacrifices sont périodiquement offerts à l'âme du défunt. Le service du temple est en principe confié aux concubines du Souverain et à leurs descendantes.

Enfin une terrasse en gradins est destinée à la célébration des cérémonies rituelles.

Ceci est l'essentiel des tombeaux du type classique. Cette ordonnance rappelle étroitement celle des nécropoles des dynasties Ming et Ts'ing des environs de Pékin. Il s'y ajoute des bassins ou étangs, des personnages de pierre, des bâtiments qui servaient au repos ou au délassement du souverain au cours de la construction du tombeau. Il était de règle, en effet, que le souverain dirigeât lui-même les travaux de construction de son futur tombeau ou de celui de son prédécesseur. C'était parfois la plus grande entreprise du règne, celle qui exigeait la surveillance constante du Roi, et qui coûtait une grande somme de travail et d'argent. On comprend, à admirer la magnificence de certains de ces champs de repos, que l'Empereur Thiêu-Tri ait pris une ordonnance spéciale pour interdire d'employer trop d'argent et trop de prestations dans l'entretien des tombeaux.

Visions ensemble le tombeau de Gia-Long, le plus ancien. Deux co-

lonnes immenses, de 4 m. 40 de haut, posées sur des bases de 2 m. 20, indiquent l'entrée de la grande avenue bordée de ficus qui mène du fleuve jusqu'au mausolée, à travers un bois sacré aux arbres séculaires. Ces colonnes ont été érigées en exécution d'une ordonnance prise en mars 1839 par l'Empereur Minh-Mang : se souverain, offusqué de ce que les bateliers de la Rivière des Parfums troublent de leurs chants la sérénité des tombeaux royaux, fit ériger des colonnes jumelles le long du fleuve, à hauteur de chaque tombeau, afin de le signaler au respect des bateliers. Traversant le bois sacré, nous arrivons à un bassin en forme de croissant, aux eaux vertes, profondes, et stagnantes, puis à une succession d'escaliers et de terrasses. Au dernier palier, une porte de bronze verrouillée clôt le « mur précieux ». Cette porte fut posée en octobre 1845 sous le règne de Thiêu-Tri. Le tombeau fut construit de 1814 à 1820 par le Grand Empereur, fondateur de la dynastie, qui fit l'unité de l'Empire. La région est mamelonnée et pittoresque. En même temps, il se dégage de ce lieu funèbre une austérité saisissante ; voici une stèle, le tombeau de Gia-Long était fréquenté par du gibier de toute sorte. En 1829, l'Empereur Minh-Mang, fils et successeur de Gia-Long, y tua un tigre d'un magistral coup de fusil. Ce fusil impérial fut honoré en 1840 d'un brevet de génie que lui décerna l'Empereur Thiêu-Tri avec le titre de « esprit du fusil tueur de tigres ». L'enceinte extérieure du mausolée atteint un développement de plus de onze kilomètres ; elle était délimitée à l'origine par 85 colonnes de maçonnerie, aujourd'hui presque toutes en ruines. Duc Chaigneau, ami de Gia-Long, a été le témoin de la construction du tombeau. Dans son ouvrage *Souvenirs de Hué*, il rapporte qu'un hangar de bambou qui abritait les ouvriers, s'abattit par suite d'un coup de vent, blessant l'Empereur et ses septième et huitième fils, et il y eut même des morts.

La stèle de Gia-Long rappelle de façon concise comment le Souverain reconquit son trône en 1802, après 23 ans de luttes contre les Tâi-Son, pendant lesquelles, réfugié à Bangkok ou à Phu-Quôc, il reçut le constant appui des Français.

★

Gagnons le mausolée de S. M. Minh-Mang. Minh-Mang a choisi pour lieu de sépulture un emplacement admirable sur la rive gauche de la Rivière des Parfums. D'énormes banians dominent la rivière, et dans l'arrière-plan s'étend une grande

forêt de pins. C'est Thiêu-Tri, fils et successeur de Minh-Mang, qui édifia de 1841 à 1843, après la mort de son père, cette remarquable nécropole, dont la régularité, la majesté et l'harmonie du plan, ne manquent jamais d'impressionner les visiteurs.

L'enceinte extérieure est constituée par un mur de briques de trois mètres de haut. Sur sa face orientale sont percées trois portes monumentales. Pénétrons dans la cour d'honneur. Des figures de pierre y montent la garde rituelle : mandarins de différentes tailles en costumes de cérémonie, deux chevaux, deux éléphants, deux lions, ces derniers animaux en bronze doré. Sur une stèle de marbre, sont énumérés les hauts faits du monarque. L'inscription rappelle fort justement que Minh-Mang fut un organisateur et un légiste. Ce fut lui qui créa le Conseil du Tôn-Nhon, chargé des questions d'ordre intérieur intéressant la famille impériale. Il institua un bureau des Annales impériales, chargé de reconstituer et conserver les archives. Il fit fondre les neuf urnes gigantesques de bronze, dont chacune pèse plus de deux tonnes, qui ornent une cour du Palais de Hué. La stèle nous apprend encore que Minh-Mang eut le mérite d'avoir 142 enfants, « aussi nombreux que des sauterelles et doux comme des licornes ».

Continuons notre visite du tombeau. Le guide nous montre au passage l'emplacement de l'ancien autel des sacrifices, où l'on immolait des buffles, des chèvres et des porcs.

Un portique à trois arches surmonté de panneaux laqués rouge et or mène au temple de l'âme où sont exposées les tablettes mortuaires du Roi et de la Reine, et quelques objets précieux ayant appartenu à l'Empereur défunt. Attention ! Ne passez pas par l'arche centrale, qui, de même que la porte centrale de tous les tombeaux, est réservée aux souverains.

Le lac, aux vastes dimensions, est enjambé par trois ponts parallèles qui dominent à chaque extrémité des portiques à arche triple. Le pavillon du Roi, où l'Empereur Thiêu-Tri s'installait pour diriger les travaux, est en parfait état. Il fait face au monticule funèbre, dont le « mur précieux », de forme circulaire, symbolise le soleil. Entre le sépulcre et le pavillon du Roi, un jardin dessiné par ses plates-bandes savantes le caractérise « Tho », c'est-à-dire « Eternité ». Puis, un bassin en forme de croissant, sur lequel est jeté un pont encadré de portiques ; enfin, un escalier monumental dont les rampes sont constituées par les replis de deux dragons, gardiens du sépulcre.

Le tombeau de Thiêu-Tri a été également construit après la mort de l'Empereur survenue en 1847. Une voie triomphale bordée de mandarins et d'animaux de pierre mène au mausolée. Ici, pas de mur d'enceinte, ce qui donne au tombeau l'allure d'un parc pittoresque. Il y a bien entendu, deux pièces d'eau, des portiques élancés et très élégamment ajourés. La stèle, en savants caractères, nous décrit la vie du roi, qui semble avoir été particulièrement précoce, puisque, paraît-il, à l'âge de 13 jours, à la mort de sa mère, il manifesta par des cris et d'abondantes larmes son amour filial. Dans un pavillon à étage sont exposés les meubles du feu Roi. Il n'y figure aucun objet de fabrication étrangère, car en 1847, Thiêu-Tri, furieux de la destruction de la flotte annamite par les Français à Tourane, ordonna de briser tous les objets d'origine étrangère qui existaient dans les palais.

Le tombeau de Tu-Duc fut érigé de 1864 à 1867 par l'Empereur lui-même, dont le long règne s'étend de 1848 à 1883. Tu-Duc avait coutume de venir passer de longues heures dans ce lieu, dans des pavillons spécialement construits. Son souvenir plane dans ce décor gracieux, où tout invite à la rêverie et n'inspire nullement des idées funèbres. En bordure d'un grand étang couvert de nénuphars, voici un embarcadère. Un pont nous mène au pavillon de bains royal, où le Souverain aimait à se rendre en compagnie de quelques-unes de ses épouses, afin de se baigner, se reposer, ou pêcher dans l'étang.

La stèle est un énorme monolithe de plus de sept mètres de hauteur, devant lequel on reste confondu. L'inscription qui y est gravée a été rédigée par Tu-Duc lui-même. Tu-Duc y fait montre d'une modestie touchante. Il s'y dépeint comme étant de complexion malade, sujet à des vertiges, doué d'une vue faible, les pieds frêles, l'estomac malade. A vingt ans il eut la variole. Il s'excuse de l'importance des bâtiments existant dans le mausolée, et qui, malgré le remploi de matériaux de démolition, ont coûté un million de ligatures. Plusieurs phrases de l'inscription méritent d'être citées : « Quels talents, quelles vertus, avons-nous donc pour ne pas être humble ? Nous sommes accoutumés à aimer la simplicité. Quoique nous demeurions sous le toit impérial, notre cœur est celui d'un homme vêtu de bure... Nous avons vécu sans l'éclat auquel nous aurions pu prétendre dans notre situation ».

Une île surgit au milieu de l'étang. Ses banians séculaires servent de gîte à une foule d'oiseaux aquatiques. Devant nous, s'étend la majestueuse esplanade du Nam-Giao, où, tous les

trois ans, l'Empereur régnant vient offrir en grande pompe les sacrifices rituels au Ciel et à la Terre.

Nous mentionnerons pour mémoire le tombeau de l'Empereur Dong-Khanh, afin de pouvoir vous dire quelques mots de celui de S. M. Khai-Dinh. Ce dernier mausolée, commencé en 1920, cinq années avant la disparition de l'Empereur Khai-Dinh, fut achevé en 1931, sixième année du règne de S. M. Bao-Dai. Érigé sur les pentes d'une colline, c'est un énorme amoncellement de pierre et de ciment armé, rappelant les tombeaux impériaux classiques par sa décoration, mais dont l'architecture et l'ordonnance sont strictement modernes. Au sommet de trois terrasses, dans le fond d'une sorte de palais tapissé de mosaïques en débris de faïences, apparaît dans la pénombre l'effigie de l'Empereur en grandeur naturelle : la statue en bronze doré du Souverain, assis sur son trône, dans la pose hiératique classique, les mains croisées sur le sceptre de jade, scintille doucement à la lueur des lampes, montant une garde éternelle au-dessus du caveau que défend une lourde porte de pierre à double vantail. Devant la statue de l'Empereur, l'autel consacré. A droite et à gauche, des vitrines contiennent les décorations du Souverain, ses bijoux, ses objets personnels, chefs-d'œuvre de jade et d'or.

La visite des tombeaux royaux emplit le touriste d'une étrange impression. Ce mélange de sérénité et de faste, d'austérité funèbre et de vie, est difficile à analyser. Je ne puis mieux faire, pour vous traduire ce sentiment complexe, que vous reproduire quelques poésies que M. Charles Patris a consacrées en 1923 au tombeau de Gia-Long.

Près de l'étang, au crépuscule

Et voici, crépusculaire,
Sur la claire
Face du tranquille étang
Un dernier rayon qui rêve
Un instant
Dans le jour blond qui s'achève.
Oh ! soirs d'Extrême-Orient
Souriant
Jusqu'en vos brefs crépuscules,
Et qui fanez tour à tour
Du beau jour
Les jardins de renoncules !
Où vous découvrez plus beaux
Qu'aux tombeaux
De ces rois d'Annam très sages
Qui font sourire la Mort
Au décor
De familiers paysages ?
Suis-je donc d'un autre monde
Où, profonde,
Renaît mon illusion ?
Et près de l'étang qui rêve

D'où se lève
Maintenant ma vision ?
Là-bas, au débarcadère,
Ô mystère !
Une nef de pourpre et d'or
Porte sur un catafalque
D'orichalque
La dépouille d'un roi mort.
Et c'est — musique sereine
Qui s'égrené
Dans les arbres d'alentour —
La voix de flûtes très lentes
Et troublantes
Douce comme un chant d'amour.
C'est la traîne de la lune
Sur l'eau brune
Ruissel de joyaux fondus
Qu'ont jonché, fraîches écloses,
Mille roses
D'immarcescibles lotus.
Tandis que des clairs pétales,
Aux cieux pâles
Vers la demeure des dieux,
Monte en geste d'harmonie
Infinie
L'âme du mort radieux.

Le tombeau

Donc, le sentier conduit, en place
[d'avenue
Au tombeau d'un modeste et grave
[caractère.
Pas de marbre rehaussé d'or : la
[pierre nue
Suffit à faire naître une grandeur
[austère.
Les ans ont patiné de noir le
[mausolée —
Deux caveaux : l'Empereur et sa
[première femme
Reposent dans leur tombe unique et
[jumelée,
Réunis dans la paix de la chair et de
[l'âme.
Aucune inscription lourdement lauda-
[tive :
Ces grands morts n'ont cherché que
[l'éternel oubli.
La lune est l'élégie inspirée et votive
Qui pleure sur leur jeune amour
[enseveli.
Ils sont seuls dans leur songe ; et le
[bruit de la ville
Ne vient jamais troubler leur sommeil
[de défunts.
Entre leur paix profonde et l'humai-
[nité vile
Ils ont mis la largeur du Fleuve des
[Parfums.
Du tombeau de Gia-Long la pierre
[impérissable
Réalise du roi le souhait orgueilleux
De n'avoir rien fondé sur l'incertain
[du sable
Mais sur le dur granit des siècles
[radieux.
Ainsi la Mort, ô Roi, dans sa puis-
[sance occulte,
Multipliant ta gloire au faste solennel,
Décuple ton Destin éphémère, et le
[sculpte
Dans le splendide ivoire et le jade
[éternel.

ANDRÉ SURMER.

LE DALAT DE 1908

A CHEVAL DANS LA NATURE SAUVAGE (Suite)

par P. DUCLAUX

DALAT, 29 MARS

La nuit fraîche a confirmé la crainte de fièvre ou maladie parmi les boys. Nous sommes donc repartis ce matin, revenant de quelques kilomètres sur nos pas pour prendre la route de Djiring marquée par le bel écriteau d'hier.

Elle commence fort bien, en petite allée de parc sur la terre rouge, au milieu des bois de pins qui couronnent souvent les mamelons. Puis elle commence à descendre, mais aussi à se gâter ; elle est évidemment peu fréquentée, peu ou pas entretenue : la brousse regagne sur elle, et on marche sur un gazon rude et sec. La descente continue au flanc d'une longue vallée, absolument déserte : au fond passent quelques troupeaux de cerfs ; car partout sur le plateau le cerf est pratiquement le seul animal visible ; il se promène librement, par petits groupes, et en cette saison, cherche les herbes vertes des parties un peu humides.

La route se gâte de plus en plus : en descendant vers la vallée elle franchit forcément quelques ravins ; si les terrassements subsistent aucun des ponts n'est plus intact ; tous sont effondrés, il faut les contourner en descendant les berges mêmes des ruisseaux, d'ailleurs à sec. Est-ce que ça va être comme cela jusqu'à Djiring ?

Nous voilà au fond même de la vallée, nous rapprochant lentement de la rivière. Ça devient de plus en plus inquiétant : si peu fréquentée que puisse être la route, celle-ci est d'abord complètement déserte (nous n'avons pas trouvé âme qui vive depuis Dalat) et ensuite paraît absolument abandonnée. Il y a maintenant, dans cette dépression assez profonde, quelques petits marécages à passer ; on y voit encore les têtes de quelques pieux, parfois une planche ou deux, mais des plus douteuses ; il faut passer dans la boue, au hasard... C'est plus impressionnant, dans cette solitude absolue, que le passage des marais du Sông Cáu, avant le Varella, où nous avons fait 700 à 800 mètres dans une vase épaisse où une eau bourbeuse montant bien au-dessus de nos selles, mais entourés d'Annamites en sampans ou en paniers de bambou tressé.

Finalement, le dernier semblant de piste que nous suivions péniblement avec une astuce de Mohicans, se perd totalement : on avance au juger. Et comme un restant de pont se présente, je m'y risque, monté sur Vert-de-gris — mon meilleur cheval, qui a du sang arabe — pour explorer au delà ; une planche s'effondre sous sa patte avant, il s'arrache d'un effort, fait un bond formidable pour atteindre la terre ferme, le pont pourri achève de s'effondrer sous lui, et en le faisant tourner pour constater le dégât je le vois boîter du paturon gauche, tout écorché... Il est impossible de continuer ; la route n'existe plus. Je descends avec précaution dans le ruisseau, tirant le cheval par la bride ; heureusement les berges sont praticables.

Nous faisons demi-tour, repassons un à un tous nos marais et tous nos ravins, retrouvons nos hardes de cerfs toujours à la pâture ; et après quatre heures de route inutile, menant en main le cheval blessé et nous relayant pour la marche à pied — j'en fais plus que ma part, car tous ces changements de longueurs d'étrier sont assommants — nous revoilà à Dalat. La journée est perdue.

Le saïs et moi soignons le cheval, le massons, lavons les écorchures à l'eau bouillie et au sublimé, etc... le boy réinstalle le campement sommaire dans la sala toujours déserte, le cuisinier improvise le déjeuner d'une étape normale, on repart à la recherche difficile d'un peu de paddy ou de maïs pour les chevaux, dans ce pays où tout manque même pour les hommes ; et tout cela réglé je vais me renseigner sur la route, car évidemment nous nous sommes fourvoyés.

C'est effectivement la faute de l'écriteau et M. Champoudry s'excuse. C'est l'ancien sentier, dit de Preng ; il est abandonné depuis 4 ou 5 ans pour un autre aménagé par M. Canivey, et on a négligé d'enlever l'inscription ; il passe si peu de touristes ! Il va la faire abattre de suite. Et en une courte promenade il m'indique la bonne direction.

Après quoi je reviens dîner chez lui, ayant passé l'après-midi en vagues promenades à travers les quelques cases annamites et à regarder

les rares Moïs — peut-être 5 ou 6 — venus là pour de mystérieux échanges. Le cheval boîte toujours, mais ne paraît pas sérieusement atteint. Demain on lui mettra un bât ; la charge est beaucoup moins lourde ; et on le remplacera à la selle par un autre. Tout le barda est à modifier en conséquence : le saïs s'arrange à changer courroies, sangles, etc...

DA NHIM, 30 MARS

Après notre mésaventure d'hier la route s'est faite aujourd'hui sans difficultés ! Le blessé boî-tait, mais marchait sans trop de mal. Le seul ennui est qu'il n'y a toujours rien à manger pour les chevaux.

Tout de suite en quittant Dalat la piste, très nette cette fois, commence à descendre une longue pente douce et sinueuse à travers les mamelons boisés de grands pins ; il y a là des coins charmants, qui évoquent de beaux parcs de France. Après 10 kilomètres environ de cette jolie descente on atteint le fond de la vallée de Preng (celle que nous avons prise hier mais beaucoup plus haut) et dès lors on la suit longtemps. Quelques petits lots de très mauvaise rizière rappellent ça et là certains aspects du Moyen Tonkin ; mais il paraît qu'il leur faut 10 à 15 ans de repos après 2 ou 3 ans de culture.

Puis on retrouve la broussaille et de mauvais bois abîmés par les incendies ; cela dure sur des kilomètres jusqu'à Phim-Nom, un grand tram abandonné, en ruines, où il n'y a personne. Évidemment les voyageurs sont rares sur cette route ; dans toute la journée nous avons rencontré dix Moïs ; trois groupes de deux, et une fois un groupe de quatre, passé pendant que nous faisions une courte halte. Tous sont entièrement nus, la hotte sur le dos, avec lance, arbalète, parfois une sorte de coupe-coupe à lame emmanchée dans un bois coudé à la façon d'une grosse poignée de canne. Ils n'ont plus guère les extraordinaires spirales de fil de cuivre qui alourdissent les poignets et les chevilles des Moïs qu'on trouve vers Nhatrang, mais plutôt des colliers de verroterie.

Sur les quatre qui nous ont trouvés arrêtés sous de grands arbres, l'un par hasard parlait un peu annamite. Nous avons vaguement causé, et je leur ai proposé une sorte de concours de tir à l'arbalète sur les feuilles de branches plantées en terre. Ils avaient de petites arbalètes courantes — il paraît que leurs armes de guerre sont plus puissantes — et leur adresse ne m'a pas paru si remarquable qu'on le dit. En tous cas c'était fort amusant, et quand en fin de séance le Moï a passé son arbalète au saïs pour qu'il essaye à son tour, il a raté tous ses coups. Les autres n'ont pas voulu se risquer, ayant peur de

quelque malheur ou d'un maléfice inconnu. Pour une piastre de monnaie d'argent neuve que je me trouvais avoir, on a bien ri tous les huit ; les Moïs comme nous, quoique ne nous comprenant guère.

La seconde étape est en route presque plate, avec de très beaux bois de pins et d'autres arbres et de vastes plaines nues, évoquant les Prairies de l'Amérique du Nord, où les troupeaux de cerfs et de bœufs sauvages sont en nombre invraisemblable ; on les aperçoit à chaque instant, de loin il est vrai ; et il paraît qu'on voit souvent aussi des buffles. Cette faune sauvage est encore absolument intacte dans la région, alors qu'en Cochinchine elle a déjà diminué avec les grands chasseurs, les Odera et autres. Les gens d'ici disent qu'elle empêche pratiquement toute culture ; tout est mangé en herbe. Les Moïs empoisonnent leurs champs avec je ne sais quoi ; mais rien n'y fait. Il est certain que la quantité d'animaux qu'on voit partout est effarante : par moments on se croirait presque au milieu des pâturages de l'Aubrac en été : seulement l'herbe d'ici fait une sérieuse différence avec celle de nos montagnes du Centre.

Nous devons circuler entre deux rivières, car toute la région traversée cet après-midi forme une sorte de plateau où le sentier ne franchit aucun cours d'eau ; mais je n'ai pas de carte ; et je ne crois pas qu'il en existe.

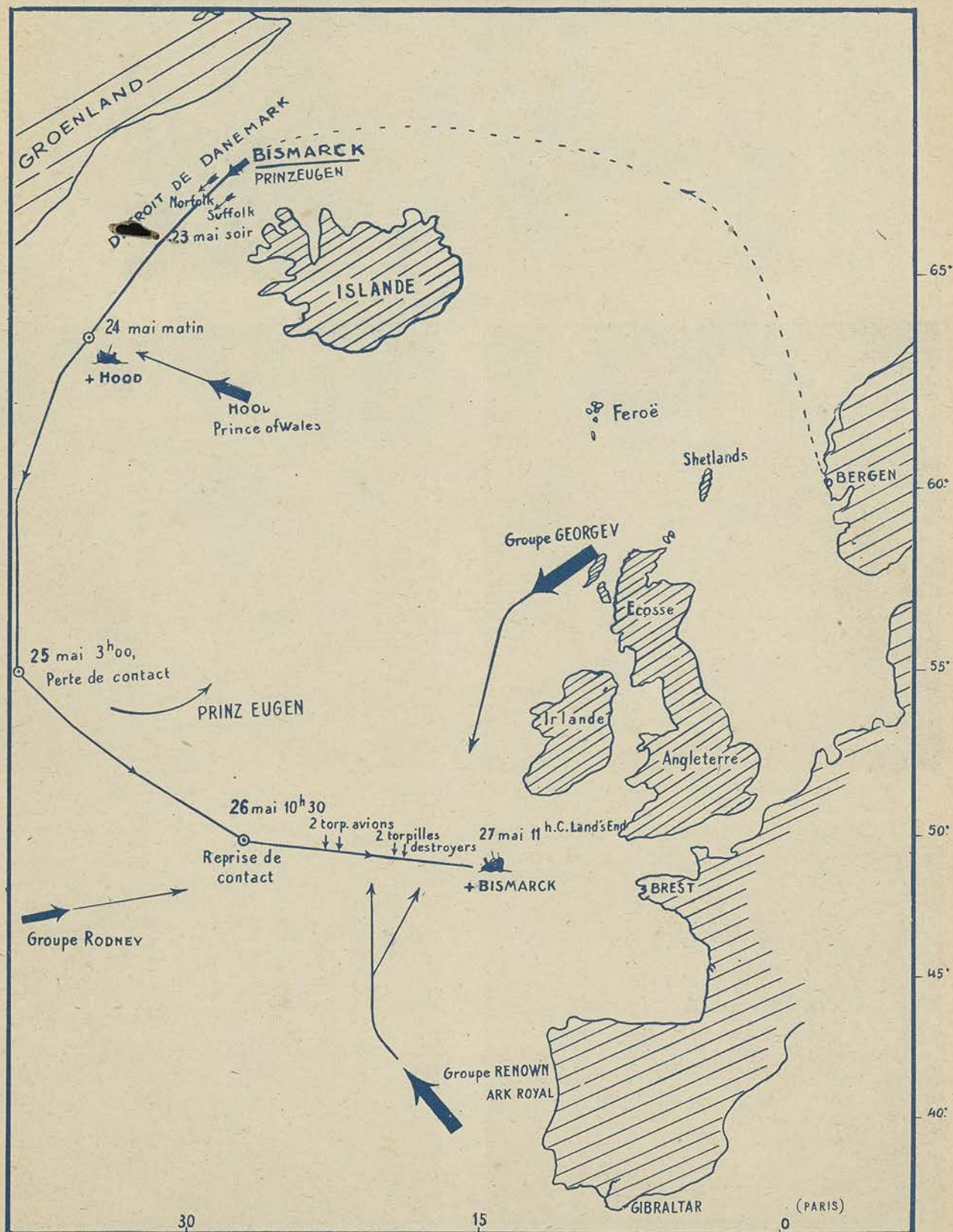
Enfin on redescend vers le Da-Nhim ; la pente est d'ailleurs très douce. Mais pour passer le fleuve, pas de bac, il n'y a personne en vue. Cependant le tram est de l'autre côté, sous de grands arbres ; on en voit la toiture en paillote. On appelle en vain. Finalement le saïs et moi nous déshabillons et passons à la nage, nos chevaux près de nous ; j'ai tout de même mis un browning dans les fontes de ma selle. Mais sur l'autre rive nous trouvons un radeau en bambou ; en trois traversées le passage est terminé, les chevaux à la nage, mais sans que nos bagages soient mouillés. Et quelques minutes après on est au tram, où quelques Moïs demi apprivoisés finissent par apparaître. Malheureusement, là encore, rien à manger pour les chevaux ; ni paddy ni maïs, ni rien, très peu d'herbe, un peu de feuille de bambou sèche et dure. La situation devient inquiétante. Sans doute les bêtes sauvages vivent, mais elles ont toute la journée pour pâturer, et moi il faut que je marche...

DJIRING, 31 MARS

Mauvaise journée ; les chevaux meurent positivement de faim. *Fructueux*, un ancien cheval de course, moins rustique que les autres, a failli rester en route ; il titubait, prêt à tomber. Par-

(Lire la suite après la partie illustrée).

La destruction du "Hood" et du "Bismarck"



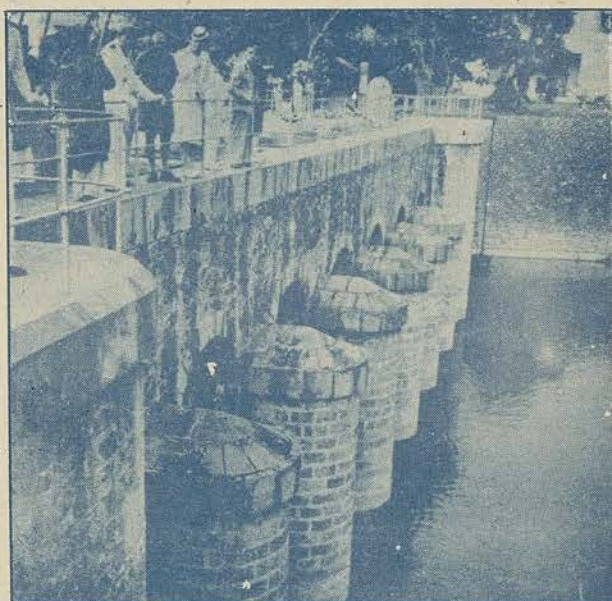
L'AMIRAL DECOUX DANS LE NORD-ANNAM



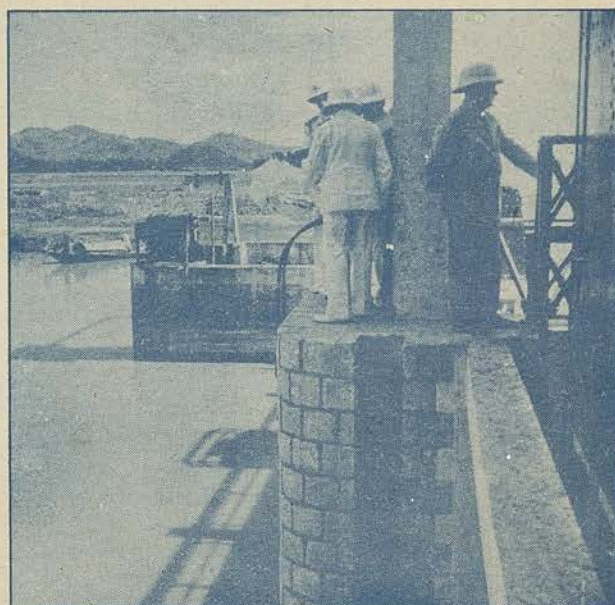
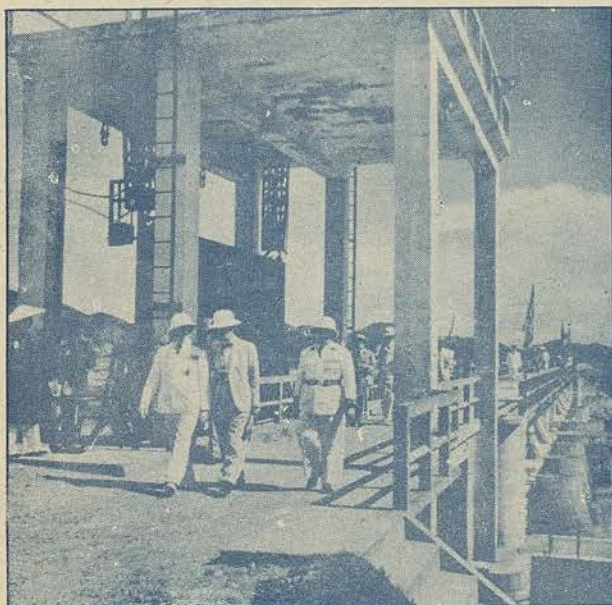
A Phu-Qui, chez les colons.



De gauche à droite : M^{re} DECOUX, M. JARDIN, l'Amiral DECOUX et S. E. BUI-BANG-DOAN.



Au barrage de Bai-Thuong.

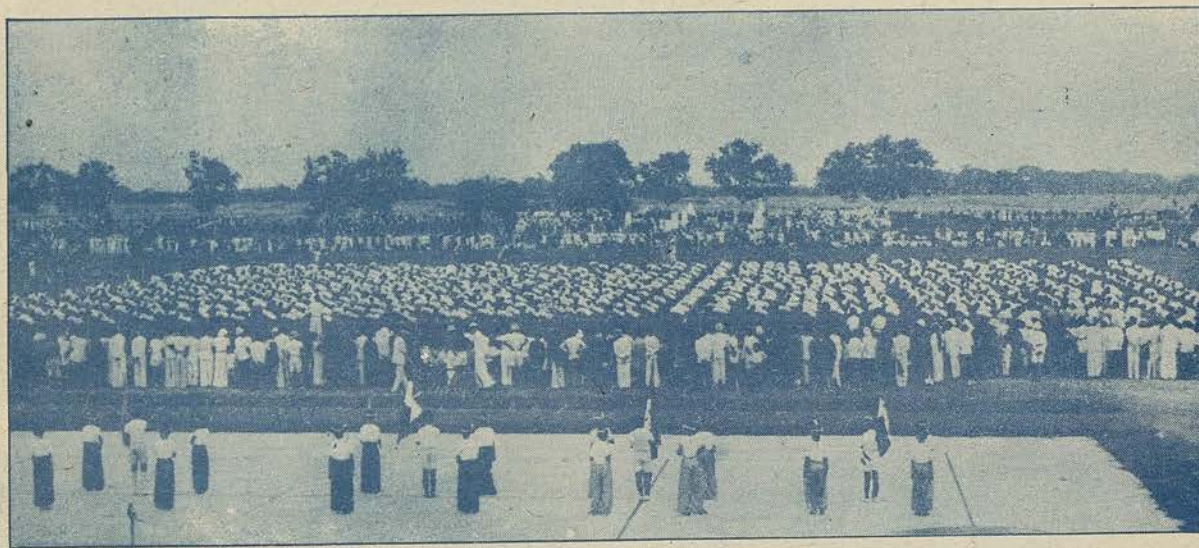


L'écluse de Bèn-Thuy.

**Cérémonie de la remise du titre de Préa Barom Khatteyac Kot
(S. M. le Grand Roi dans l'Urne Royale).**



De gauche à droite : M. le Résident Supérieur THIBAudeau, S. M. NORODOM SIHANOUK,
S. A. R. le Prince SURAMARIT, S. A. R. le Prince MONIRETH et S. A. R. le Prince MONIPONG.



COCHINCHINE. — Une manifestation de la jeunesse a eu lieu dimanche 18 mai, à Soc-trang, à laquelle participèrent mille garçons et trois cents filles, appartenant aux écoles du Chef-lieu, de Bai-xan, de Long-Phu, de Ke-Sach, de Thanh-Phu et de Phu-Nô.

Dès 8 heures, les élèves commencèrent à arriver à l'école de garçons du Chef-lieu. Quand ils furent tous réunis, vers 11 h. 30, un repas leur fut servi.

A 15 h. 30, ils se rendirent, formés en 12 groupes (4 de filles et 8 de garçons), drapeaux en tête, au stade de la ville.

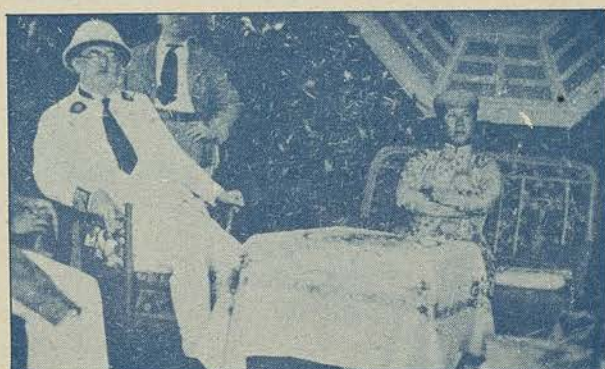
Ils défilèrent devant la Tribune où avaient pris place le Chef de la province, le Président du Tribunal, le Lieutenant Commandant d'Armes et diverses notabilités; ils firent le salut olympique. Puis les garçons tout d'abord, les filles ensuite, exécutèrent des mouvements d'ensemble devant une assistance nombreuse, qui les applaudit longuement.

A l'issue de cette manifestation, un match de foot-ball eut lieu entre l'équipe de Soc-Trang et celle de Càn-Tho et la première remporta la victoire par trois buts à un; après un match très disputé.

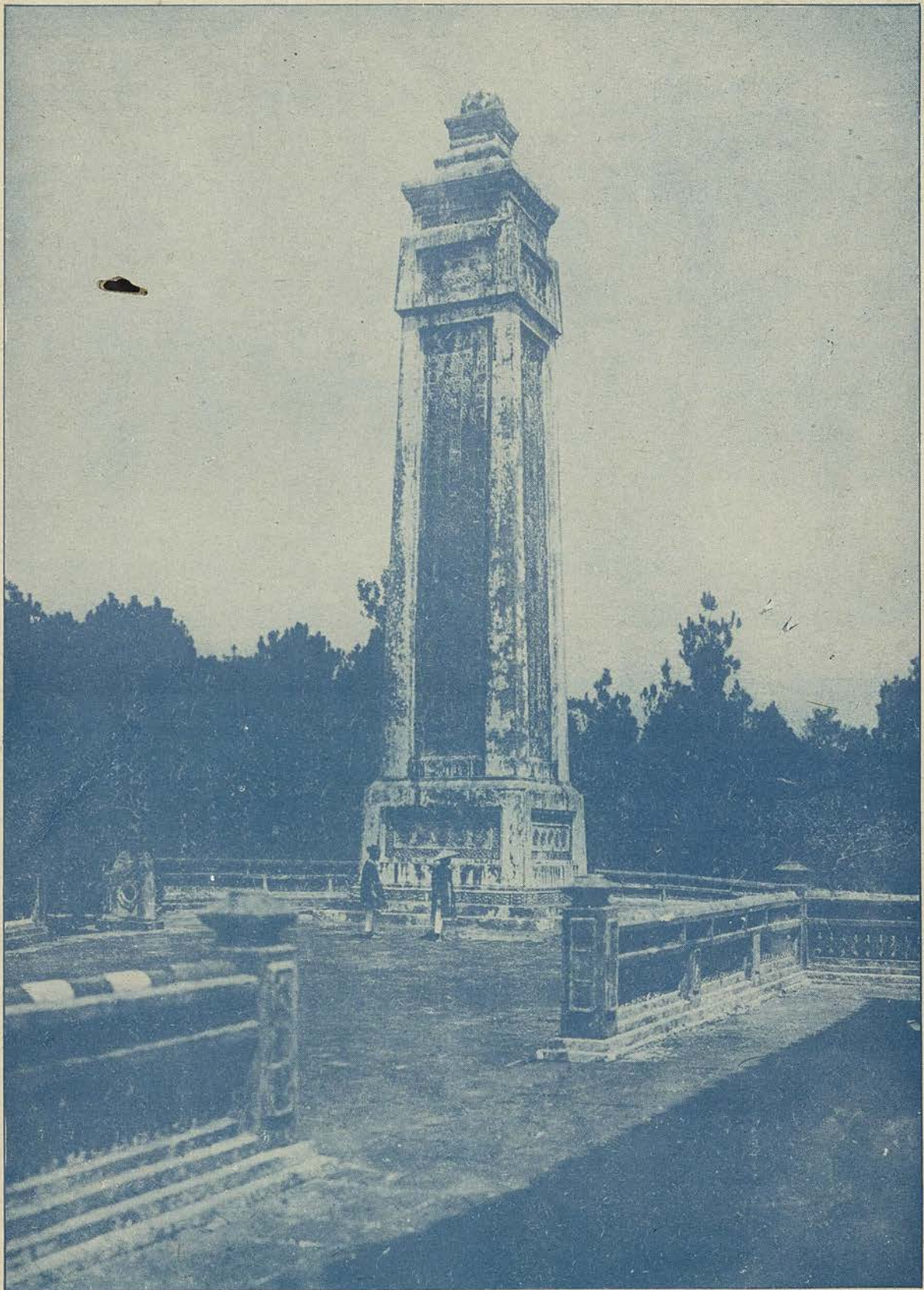
MAURICE GRAFFEUIL



Quelques
Instantanés
de sa vie
publique



Les tombeaux impériaux de Hué



Au tombeau de l'Empereur Tu-Duc : une des colonnes du Pavillon de la Stèle.

LES TOMBEAUX IMPÉRIAUX DE HUÉ



Au tombeau de l'Empereur Minh-Mang : un des bassins

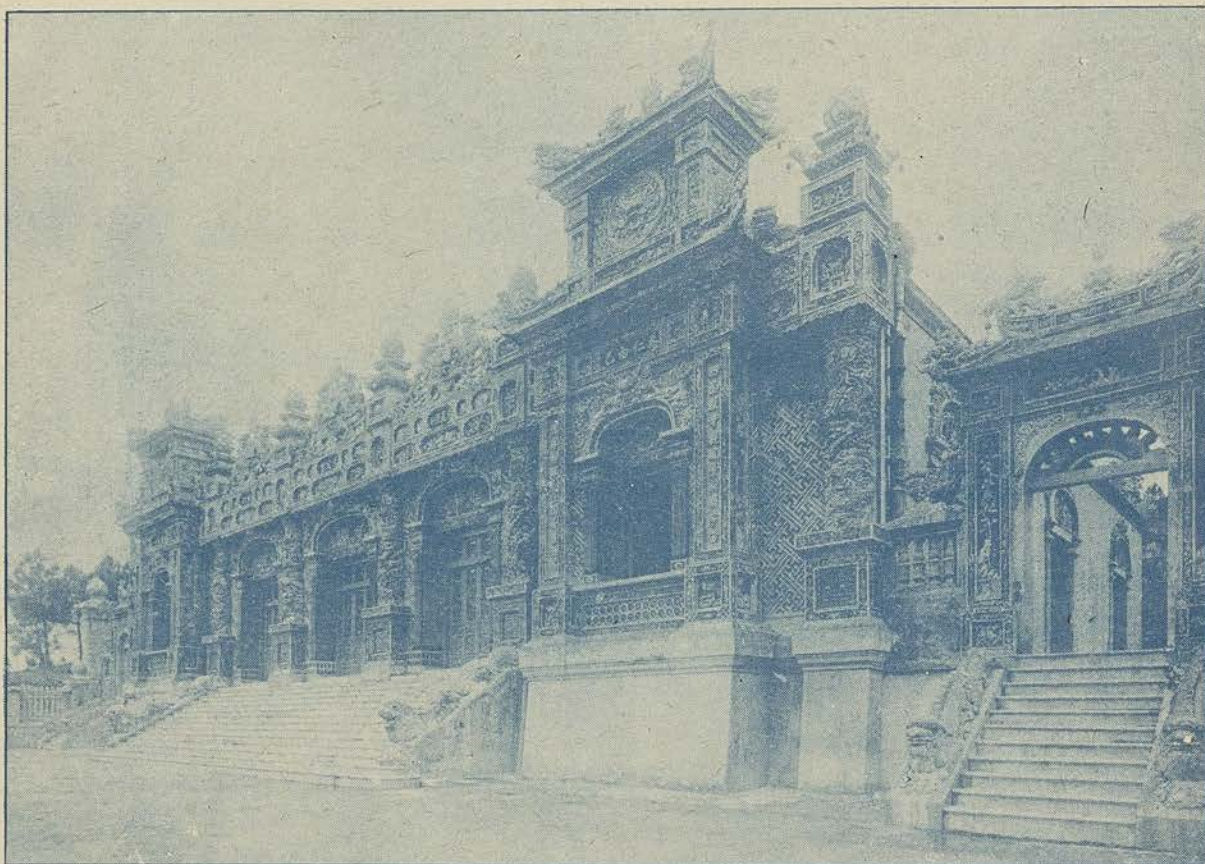


Au tombeau de l'Empereur Thiêu-Tri : dans la cour du temple.

LES TOMBEAUX IMPÉRIAUX DE HUÉ

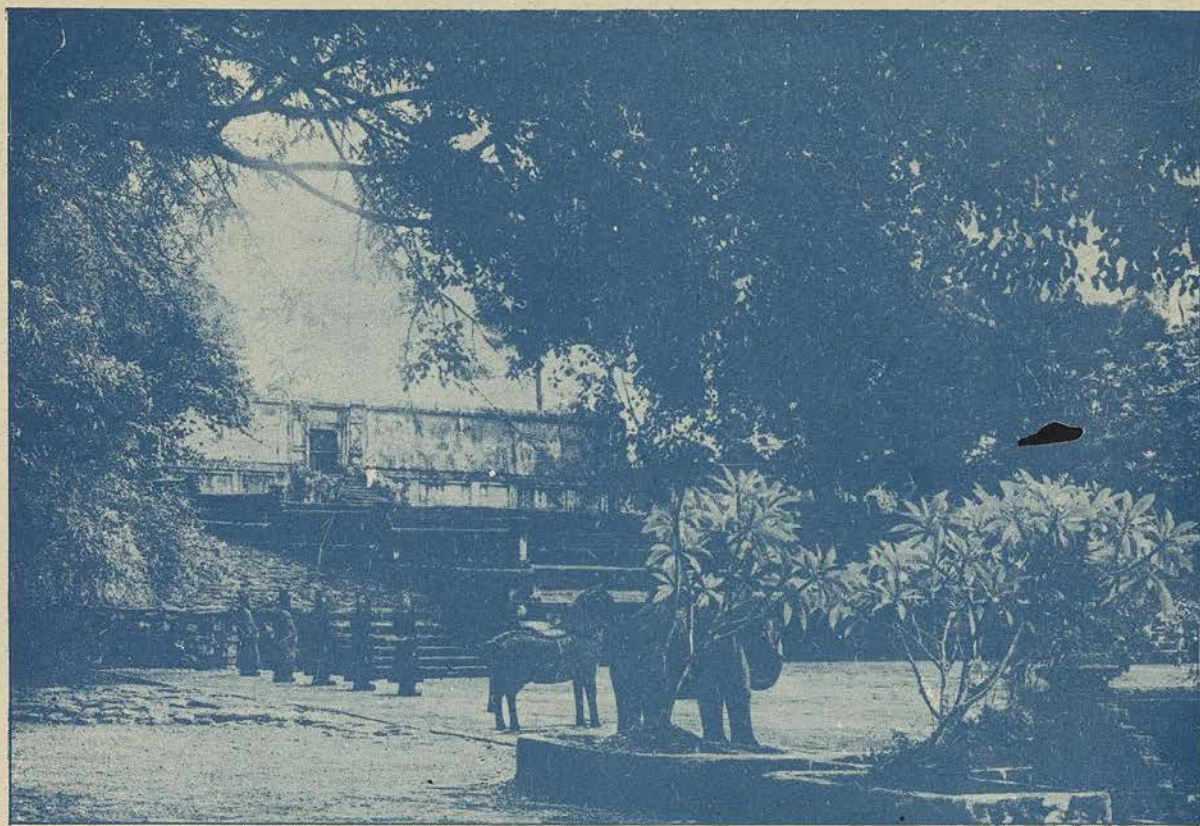


Au tombeau de l'Empereur Đông-Khanh: le Portique d'honneur.



Le tombeau de l'Empereur Khai-Dinh.

LES TOMBEAUX IMPÉRIAUX DE HUÉ



Au tombeau de l'Empereur Gia-Long : la Cour d'honneur.

Résidence de Quang-Trãi

Les D^{rs} des D^{ns} de Quang-Trãi
à... sont
invités à mettre à la disposition de
M. Duclaux...
...costes
qui seront payés conformément au
tarif

Quang-Trãi le 11 Mars 1908



Le Résident
L'Administrateur adjoint

維新二年二月初九日

右輪船驛目等據此

節

陸

各棧通及緊源至始

見都恭慶官抵該站即檢站夫

合節自廣義至歸仁各站係

廣義省公使官 為輪船事

tout où quelques brins verts apparaissent, on s'est arrêté ; mais plusieurs fois ils ont refusé d'y toucher, malgré leur faim terrible. Cette nuit ils ont été jusqu'à arracher quelques parties du chaume de leur écurie et des lattis en bambou des cloisons. Ils n'avancent qu'à la cravache, s'arrêtant parfois pour brouter au bord du chemin de véritables balais, secs et cassants, repartent avec peine ; et pourtant il faut avancer, c'est la seule façon de se tirer d'affaire.

La route est peu intéressante, d'abord assez belles forêts de pins qui peu à peu se mélangent d'autres arbres, puis la simple brousse, évidemment d'anciens *rays* repoussés, quelques plaines de rizières pauvres, quelques misérables villages mois près desquels on passe ; d'énormes *rays* de 20, 50, 100 hectares peut-être, où se dressent encore quelques troncs noircis ; les arbres abattus, brûlés, tout noirs, ont été traînés sur le bord formant une sorte d'enceinte renforcée de branches et de quelques grosses pierres tirées hors du champ cultivé ; et là dedans on sème du riz de montagne, que la barrière défend plus ou moins contre les cerfs, les bœufs sauvages, les sangliers et le reste. En cette saison la terre est nue, bien entendu, ajoutant à l'aspect sinistre de ces vastes cimetières d'arbres.

Le chemin est un peu plus fréquenté ; nous avons peut-être rencontré 40 ou 50 Mois dans la journée ; et comme le tigre est terriblement abondant on a déboisé sur 20 ou 25 mètres de chaque côté, mais la broussaille suffit bien à cacher un tigre, surtout la nuit.

Et en plus de tout cela une chaleur excessive, rendant la marche d'aujourd'hui très pénible ; nous en avons fait une bonne partie à pied, pour soulager les chevaux.

Enfin, après 32 kilomètres qui nous ont pris plus de 10 heures de marche avec de nombreux arrêts nous sommes arrivés à Djiring à travers une série de rizières sèches en ce moment — séparées par des mamelons de terre jaune. La région est évidemment plus peuplée, mais encore très pauvre. Djiring est sur une hauteur, malgré cela il a une réputation déplorable d'insalubrité ; les Annamites n'y tiennent pas longtemps, ni même les Chinois, et la construction de la résidence a été marquée par des morts extrêmement nombreuses.

J'ai la veine d'y trouver M. Cunhac, ancien camarade de L... à l'état-major du Général Borgnis-Desbordes, qui me facilite les choses tant qu'il peut, me faisant procurer du paddy et même de l'herbe, chose encore plus rare et plus précieuse pour les chevaux épuisés de chaleur et de faim. Il a l'obligeance de me recevoir chez lui, je lui en suis reconnaissant, mais ce qu'il me fait acheter pour mes chevaux est un service bien

plus grand encore, car moi je me débrouillerais toujours pour manger et dormir n'importe où, tandis qu'eux sont à bout de forces.

DJIRING, 1^{er} AVRIL

Je suis resté toute la journée ici, pour remettre un peu en état mes chevaux que ces cinq jours de route ont bien plus fatigués et amaigris que les 30 jours de Vinh à Phanrang. Ici au moins ils ont de l'herbe et du paddy à discrétion, grâce à M. Cunhac, et aussi à l'inspecteur de milice, M. Bonhotal, vieil Indochinois qui parle annamite, muong, un peu le moi, et je ne sais quoi encore.

Cette hospitalité de brousse est la même dans toute l'Indochine ; simple, cordiale ; vous êtes chez vous, on ne se dérange pas — chacun a ses affaires comme vous avez les vôtres — on ajoute aux repas en quantité plus qu'en qualité, on vous raconte bien des histoires qui ne s'écriront jamais. M. Cunhac et M. Bonhotal, le premier surtout, sont là depuis assez longtemps pour avoir vu ou su tout ce qu'ont fait les innombrables missions du Lang-bian ; médecins, officiers topographes, travaux publics, postiers, services agricoles, forêts, tout le monde a plus ou moins eu son mot à dire, montant par ici ou par Phanrang, et les projets se sont succédé les uns aux autres, avec pas mal de dépenses et surtout beaucoup de morts. Ils se demandent comment on conclura, ce qui sortira de tout cela.

Et comme toujours ceux qu'on consulte le moins ce sont les gens sur place à qui des mois ou des années de séjour et de nombreux voyages ont appris bien des choses.

Entre les conversations je visite Djiring ; ce n'est pas long, une quinzaine de maisons annamites, peut-être 3 ou 4 Chinois, un petit commerce rudimentaire d'échanges avec les Mois, le minuscule transit des quelques fonctionnaires français ou indigènes de la région : ce centre administratif, avec délégué et milice, ne vaut pas une petite commune rurale de France. Mais M. Cunhac aime le pays et y est presque fixé : il en parle comme Gengis-Khan devait parler de son empire mongol.

YABAK, 2 AVRIL

On peut dire qu'aujourd'hui c'est la journée des tigres. Aucune région du Sud-Annam n'en est infestée comme celle-ci ; on m'avait prévenu de ne pas partir trop tôt et surtout d'arriver de bonne heure. Reposés et bien nourris hier, les chevaux ont fait facilement les 45 kilomètres en 8 heures, plus un court arrêt au tram de Yankar pour déjeuner. D'ailleurs la route, après une longue montée assez douce pour franchir une crête,

avec un magnifique paysage de montagnes, est en descente ; presque toujours en forêt, sans grandes vues, avec de jolis endroits.

On en a fini avec les pins ; on retrouve la forêt composite, très variée d'aspect selon les endroits. A un moment, nous avons circulé au milieu de bouquets de formidables bambous, les plus hauts que j'aie jamais vus, certainement 20 ou 25 mètres, avec des tiges grosses comme la cuisse d'un homme, étroitement serrées en touffes compactes laissant entre elles des passages de gazon sec. Le feuillage léger du bambou couvrirait tout, à 10 ou 15 mètres de haut, de son ombre légère. L'effet était ravissant ; nous avions là dedans l'air d'insectes circulant entre les pieds de quelque champ de blé géant.

Mais dans ce pays désert on n'a trouvé à midi, dans un tram misérable, qu'un peu d'herbe pour les chevaux ; le bambou, est sec, trop dur. Le soir au contraire, à Yabak, un peu de paddy mais pas d'herbe ; à cinq heures il était déjà trop tard pour aller en couper ; et je le comprenais de reste, car le tram est entouré d'une énorme palissade et toutes les nuits on y entend le tigre en chasse. J'ai certainement trouvé aujourd'hui sur la route plus de cent fois ses crottes feutrées de poil ou ses traces aux rares endroits humides ou sablonneux. Je n'aurais jamais cru qu'il put y en avoir tant : à ce degré-là, cela devient une sorte d'obsession.

A Djiring même, l'autre jour, il a tué une jument près du poste à 10 heures du matin, et est revenu deux ou trois fois dans la journée pendant qu'on dressait un écran de feuillage pour servir d'affût. Vers 3 heures, quand l'écran a été fini, il est encore revenu, et a échappé à quatre coups de fusil tirés à 15 mètres ! M. Cunhac ne cache d'ailleurs pas qu'il règne surtout sur des bêtes ; il y a dans sa circonscription plus d'animaux sauvages que d'hommes.

En moins de trois mois on a eu 9 coolies de la poste — voyageant tous de jour — enlevés par eux ; quand le courrier n'arrivait pas, on savait ce qui était arrivé.

D'ailleurs dans le sentier Canivey, près de Dlat, un Moï a été enlevé en plein jour au milieu d'une caravane de 120 coolies ; ce fut une débandade générale, peut-être il est vrai moins par peur réelle que pour profiter de l'occasion et esquiver une corvée. Et le lieutenant Gauthier fut arraché de son cheval à 4 h. 30 de l'après-midi, en tête de ses coolies ; saisi à la nuque, il disparut avec le tigre dans le fourré. On retrouva quelques restes quatre jours plus tard ; un soulier, des morceaux de vareuse et de pantalon, un crâne complètement dégarni. De même le chancelier Montagne, de la résidence de Nhatrang, tué lui aussi à cheval et en plein jour.

Voilà le pays ; on comprend qu'à Yabak, dès la chute de soleil, tout le monde se renferme derrière une palissade d'au moins six mètres, en bambous énormes. Le cuisinier et le boy sont demi-morts de peur ; le saïs, qui depuis plusieurs années court la brousse avec moi, est un peu plus calme. Mais que leur dire ? les chevaux eux-mêmes sentent le danger, frémissent à un bruit suspect...

MUONG-MAN, 3 AVRIL

Encore une étape dont on se souviendra ! 52 kilomètres environ, la première partie de la route assez bonne, en longue descente dans la forêt qui devient broussailleuse et épineuse ; pays toujours désert, et de plus en plus sec ; on dit adieu aux Moïs pour retrouver les Annamites et un peu les Chams.

Mais il avait fallu partir assez tard, toujours à cause du tigre ; on n'a pas pu s'arrêter longtemps au tram de Songquan, où il y a, chose assez exceptionnelle, un dô et quelques miliciens ; et faute de paddy on n'a pu donner aux chevaux qu'un peu d'herbe dure. Puis on est reparti ; mais ils marchaient mal, ayant faim, s'arrêtant pour flairer une feuille, une écorce, une brindille ; il fallait constamment pousser les deux chevaux de bât.

Si bien qu'après plusieurs heures de marche lente et pénible, qui a fini par nous amener à la région basse du littoral, sur laquelle se construit le chemin de fer, on s'est arrêté au premier campement rencontré, là où la route vers Phantiêt coupe la voie en construction. Il y a là, près de Gian-mâu, un centre de main-d'œuvre pour les travaux de la ligne, et on a pu acheter un peu de paddy pour le donner vivement aux chevaux. Hélas, cette fois c'était l'eau qui manquait ! elle est terriblement rare ici en ce moment.

Il a fallu ensuite repartir et suivre la ligne en construction pour gagner, à une dizaine de kilomètres, le campement de Muong-Man. Ces deux heures ont été les plus pénibles de mes cinq semaines de route. Très vite le jour a baissé ; et le sentier était dangereux, grimpant sur le remblai et en redescendant capricieusement pour éviter les obstacles, faisant des détours imprévus pour aller franchir les ravins à quelque endroit praticable en attendant un ponceau ou un pont encore absent, contournant brusquement un tas de pierres ou une pile de bois, etc... Heureusement nos chevaux, le nez baissé, voyaient mieux que nous où poser le pied ; mais nous nous faisions caresser et même accrocher par les branches, de façon fort désagréable.

Et surtout après tant de tigres ces jours-ci, nous n'étions pas encore tirés d'affaire ; ils ap-

paraissent parfois autour des campements ; et cette file indienne, sans lumières, dans la nuit de plus en plus sombre, était un danger sérieux ; aucune défense possible contre le bond silencieux d'un grand animal souple aux formidables mâchoires. Il n'y avait qu'à courir sa chance ; les boys s'étaient mis à parler, même à chanter ; mais on sait bien que ce qui rassure l'homme n'effraie pas forcément le tigre : et ces deux heures m'ont paru diablement longues.

Enfin, au loin sur la gauche, deux ou trois lueurs apparurent ; le sentier tourna, évitant des tas de matériaux, quelques hangars, bientôt des huttes ; et un coolie rencontré nous guida au campement des Travaux publics.

J'y fus reçu en camarade de brousse par un conducteur de travaux, M. Bourrillon, qui activa son monde, fit chercher du paddy et de l'eau pour les chevaux — de l'herbe, il n'y fallait pas songer à cette heure — m'installa dans une chambre libre, augmenta mon dîner de quelques-unes de ses propres ressources, bref fit ce qu'en pareil cas nous faisons tous pour n'importe quel passager, quitte évidemment à nous reprendre ensuite s'il apparaît que le sujet n'en vaut pas la peine.

Et voilà comment j'ai dit adieu au Lang-bian.

SAIGON, 5 AVRIL

Je viens enfin d'arriver ; mais après avoir pris le train au Sông Dinh, terminus provisoire actuel ; car mes chevaux n'en pouvaient plus et d'ailleurs mon bateau part le 8 ou le 9 et je n'avais pas de temps à perdre.

De Muong-Man au Sông Dinh, qui est au km. 133, j'ai suivi sur environ 45 kilomètres les travaux du chemin de fer en construction, allant de campement en campement, causant avec les ingénieurs ou conducteurs, de Breda, Baudet, Laneau, Rostaing, etc...

Le paysage d'abord ; la forêt épaisse, mi-épineuse, pleine de ces arbres sans troncs, qui s'étalent dès leur sortie de terre et rendent les fourrés impénétrables, mélangés du reste de grosses herbes, broussailles, cactus, lataniers, etc... Tout cela sec, jaune, prêt à brûler si le feu s'y mettait. Pas d'herbe ; mes chevaux arrachaient par ci par là une pousse verte, une petite brindille, quelques feuilles basses de bambou nain, un reste d'herbe sèche et dure comme de vieux débris de varech. Même dans les campements, pas d'herbe, pas de paddy, très peu d'eau ; au Sông Dinh, pas d'eau du tout.

Dans ce pays-ci, en cette saison, cette année du moins, l'eau n'existe pas. Il n'y a plus une

goutte dans aucun trou de rocher d'aucun ruisseau ; le chemin de fer travaille à l'avancement, la locomotive apporte l'eau pour les mortiers et les bétons, l'eau pour les coolies, l'eau pour le personnel européen. Les coolies sont rationnées à une touque par jour et pour quatre ; à peu près 4 litres chacun (et encore si la touque est pleine, et si on n'en renverse rien). C'est avec cela qu'ils doivent boire, faire leur cuisine, se laver (ils n'en usent guère pour cela) et laver leur linge (emploi purement théorique, car il ne leur en reste pas). Quant aux Européens, j'ignore quelle est leur ration, mais il est arrivé que certains aient dû faire leur soupe à l'eau de St-Galmier, et même prendre leur absinthe à l'eau de Vichy ; il paraît que c'est imbuvable et fait penser à un vieux bain sulfureux. Ils déclarent tous qu'en cette saison un travail sérieux est impossible.

Des chevaux, il n'en existe pas le long de la ligne ; on n'a rien à en faire et ils consomment trop d'eau. C'est un peu pour cela que j'ai eu toutes les peines du monde à trouver du paddy, et au Sông Dinh impossible même de rien donner à boire à mes pauvres chevaux. En huit jours ils ont complètement changé ; maigres, se traînant à peine, l'oreille basse, blessés de partout, il était temps qu'ils arrivent à Saigon, alors qu'à Phan-rang ils étaient encore en état magnifique après 1.150 kilomètres.

La situation est telle qu'il est parfois impossible de retenir les coolies ; ils souffrent trop, ils s'en vont vers le Nord ; le garde principal du Deo Ca me disait qu'il en passait pas mal, retournant à pied chez eux. Il y a des chantiers de 20 ou 25 coolies où il en reste 4 ou 5 ; ce n'est pas qu'il en meure beaucoup sur place, comme on le raconte ; mais ils s'en vont.

Les gens du pays, les rares habitants installés là, vont parfois chercher leur eau à 10 et 15 kilomètres ! Du moins c'est ce qu'on m'a dit, car je n'en ai pas vu un seul ; s'il n'y avait les chantiers du chemin de fer, le pays semblerait absolument désert, à la façon de certaines brousses soudanaises ou somaliennes. Ce n'est guère qu'à Giarray que la vie recommence à reparaitre, pour s'activer aux environs de Saigon et prendre à Saigon même la merveilleuse animation qu'on connaît. En moins de 100 kilomètres, on change l'existence primitive et sauvage contre tous les agréments, d'une grande ville.

Et maintenant je n'ai qu'à renvoyer mes chevaux au Tonkin ; je m'embarque moi-même le 9 sur le *Cholon* ; j'ai vu le Lang-biang primitif et intact ; verrai-je un jour un Lang-biang transformé ?

P. DUCLAUX.

LA SEMAINE...

...EN INDOCHINE

La mort de M. Graffeuil

Semaine de deuil et de travail. Indochine l'avait déjà annoncé dans son dernier numéro. M. le Résident Supérieur Graffeuil n'est plus. Tous les journaux ont dit les mérites du défunt et les détails de sa carrière administrative. Ils ont dit aussi l'intimité des rapports qui unissaient le Résident Supérieur en Annam à l'Empereur. Chef du Protectorat depuis 1934, M. Graffeuil était incontestablement l'homme le plus averti des choses et des gens du pays d'Annam. Ce pays, il le connaissait non seulement parce qu'il l'avait parcouru à pied et à cheval, en voiture et en avion, ou par les multiples contacts protocolaires et administratifs avec les professions et les métiers, mais parce qu'il en comprenait l'âme. Cette âme du pays d'Annam, si difficilement perceptible parce que si délicate, M. Graffeuil était parvenu à la saisir dans ses plus petites nuances. Hué est une cité d'intellectualité qui forme l'âme de ceux qui y vivent. Plus que tout autre, M. Graffeuil en ressentait le charme apaisant et le caractère. Il aimait sa capitale comme on apprécie sa ville natale. Mais il ne réduisait pas sa connaissance du pays à Hué. Il connaissait aussi le village et la montagne, le nhà-quê des zones littorales surpeuplées et le rude montagnard des hauts plateaux. Il leur avait parlé. Il s'était penché sur leurs petites joies domestiques et, dans la mesure de ses possibilités personnelles ou de Chef de Protectorat il cherchait à remédier aux besoins des individus et des collectivités. Cet homme qui fut un grand administrateur et un puissant travailleur fut surtout à mon sens un poète et un sensible ; l'homme au grand cœur qu'il fallait pour vivre à Hué, pour comprendre la Cité Impériale, pour s'attacher avec une telle confiance à la personne du jeune Souverain, pour s'attirer l'affection aussi totale de la Cour, une des Cours les plus rétives qui soient à l'abandon sentimental. Ceci explique le vrai sens de l'affliction profonde de S. M. Bao-Dai à l'annonce de ce décès, la sincérité de la peine ressentie par le Protectorat et l'Indochine du fait de cette disparition.

Le rédacteur de cette chronique ne peut se défendre d'une véritable émotion en se rappelant les contacts personnels qu'il a eus avec M. Graffeuil. Cet esprit encyclopédique séduisait sur n'importe quel sujet. Avec une notion extrêmement claire des réalités il dissertait de littérature d'Annam avec la facilité qu'il aurait mise à l'analyse de son budget. On ne pouvait se défendre d'une instinctive admiration à l'entendre parler d'une voix un peu sourde mais toujours prenante et élégante. Même ses ordres les plus impératifs revêtaient une apparence de suprême distinction. Cet homme fut un Chef. Un grand. Il pouvait atteindre le sommet : il a préféré rester lui-même.

Je ne puis détacher de l'image qui n'est plus, celle de M^{me} Graffeuil qui fut mieux que la compagne de sa vie, mais aussi sa collaboratrice de tous les instants. Dans l'immense malheur qui la frappe, Indochine et ses collaborateurs présentent à M^{me} Graffeuil l'hommage de leurs respectueuses condoléances.

L'Amiral Decoux à Thai-binh

Semaine de deuil et de travail ai-je écrit plus haut. Poursuivant ses contacts personnels avec le pays, M. le Vice-Amiral d'Escadre Decoux, accompagné de M. le

Résident Supérieur au Tonkin Grandjean, s'est rendu à Thai-binh où les reçurent M. le Résident Vavasseur et S. E. le Tông-Dôc Ha-luong-Tin. Il n'est pas à notre connaissance de méthode d'administration plus profitable au plus grand nombre que celle qui consiste à voir soi-même non seulement ce que les visites officielles veulent bien vous montrer, mais aussi ce qu'elles ne peuvent laisser apercevoir dans les détails. L'Amiral Decoux et le Résident Supérieur Grandjean par leurs contacts fréquents, directs et personnels voient, se rendent compte en une journée mieux que par la lecture fastidieuse de vingt rapports. La très intéressante visite de la province procède de ces contacts de grands Chefs. Elle procède du même désir de voir soi-même qui a conduit dernièrement le Chef de la Colonie dans les provinces de Thanh-hoa, Vinh et Hatinh.

Il ne semble pas à ce sujet que les journaux aient suffisamment mis en valeur le sens de l'œuvre d'irrigations entreprise dans le Nord-Annam. Ils se sont contentés de reproduire le communiqué officiel sans autre commentaire, du moins à ma connaissance. Or, s'il est une œuvre de première importance sociale, c'est bien celle qui consiste à donner davantage à manger à ces immenses colonies de peuplement que sont les deltas tonkinois et ceux du Sông Ma, du Sông Chu, du Sông Ca où la pression démographique atteint des densités qui sont parmi les plus fortes du monde. Faire passer le rendement à l'hectare de 12 à 20 ou 22 quintaux signifie tout simplement doubler la nourriture de la population. Cela paraît simple en apparence. Le problème est, en fait, le plus compliqué qui soit au monde : dans la lutte entre l'accroissement des bouches à nourrir et le rendement à l'hectare — toute la question est là — les travaux d'hydraulique agricole revêtent une signification toute particulière. Les ingénieurs qui ont reçu mission extrêmement délicate de « corriger les écarts de la nature » — et qui ont réussi — méritent donc admiration et reconnaissance.

La Répression de la spéculation

Semaine de travail encore que celle qui a mis le jour à la réglementation destinée à réprimer la spéculation. Les lecteurs de cette revue montreront sans doute comme moi une satisfaction évidente à la lecture du document auquel nous tenons à réserver la plus large publicité. Cette réglementation vient à son heure, car elle est à la fois urgente et nécessaire. Urgente parce que la cupidité des petits commerçants — les grosses maisons étant d'une façon générale hors de suspicion — ne connaissait plus de bornes. Petits marchands d'étoffes, petits bricoleurs d'articles de bicyclettes en particulier ont fait des bénéfices éhontés. Nécessaire, parce que la manie du stockage par certains revendeurs dépourvus de scrupules empêchait tout approvisionnement normal.

Au surplus voici le texte officiel :

« Aux termes de l'article 17 de l'arrêté du 14 octobre 1940, réglementant la surveillance des prix en Indochine, il est interdit à tout commerçant, industriel ou artisan, de conserver à des fins spéculatives les produits, matières ou denrées destinées à la vente et de refuser de satisfaire dans la mesure de ses disponibilités, aux demandes de sa clientèle dès lors que ces demandes ne présentent aucun caractère anormal.

« La même interdiction s'étend aux manœuvres qui consistent, soit à subordonner la vente d'un produit, d'une matière ou d'une denrée à l'achat par le client d'autres

produits, ou d'une quantité imposée, soit à en limiter la vente à certaines heures de la journée.

« En vertu de l'article 19 de l'arrêté du 14 octobre 1940 qui énumère les pénalités applicables aux infractions à la réglementation des prix, ces agissements n'étaient jusqu'ici punissables que de peines de simple police.

« Cet article vient d'être modifié par un arrêté du 17 mai 1941, publié au *Journal Officiel de l'Indochine* du 21 mai, pages 1542 et 1543.

« Les tribunaux pourront désormais, dans les affaires d'accaparement spéculatif, infliger une amende de 100 à 5.000 francs et un emprisonnement de 6 jours à 2 mois, ou l'une de ces deux peines seulement ; ils pourront, en outre, ordonner l'affichage et l'insertion du jugement aux frais du condamné sans que la dépense puisse excéder 1.500 francs.

« En cas de récidive, l'amende sera portée de 3.000 à 20.000 francs et l'emprisonnement de 2 mois à un an ; le coût de l'affichage pourra être porté à 3.000 francs. »

Voilà, nous l'espérons du moins, qui mettra un temporairement aux débordements de certains spéculateurs sans scrupules.

Les premiers actes du jeune Souverain du Cambodge

S. M. Norodom Sihanouk avait tenu à réserver une de ses premières visites dans la ville de Phnom-penh, au Lycée Sisowath et à l'école François-Baudoin.

Accompagnée de M. le Résident Supérieur Thibaudeau, Sa Majesté fut accueillie le 21 mai à 9 h. au Lycée-Sisowath par M. Corbet, Chef du Service local de l'Enseignement et M. Paquier, Proviseur du Lycée. Les honneurs furent rendus par la Garde Indigène et les scouts. Un groupe de jeunes filles cambodgiennes, en costume national, est venu saluer Sa Majesté en Lui présentant une adresse de bienvenue et en Lui offrant des fleurs.

Sa Majesté se rendit d'abord à l'ancienne salle de 6^e classe où Elle avait commencé Ses études secondaires en 1935, avant d'aller les poursuivre au Lycée Chasseloup-Laubat à Saïgon. Le Souverain s'arrêta ensuite dans quelques-unes des classes pour y assister aux cours professés : composition française par M. Jorland aux élèves de 3^e année C, français par M^{me} Cazenave aux élèves de 4^e année A, latin fait par M. Lamarre aux élèves de 4^e classique, physique dans l'amphithéâtre du Lycée par M. Le Guen aux élèves de 2^e secondaire et enfin musique dirigé par M. Jeckyll où les élèves de 6^e entonnèrent avec harmonie et conviction un hymne composé par leur professeur en l'honneur du Maréchal Pétain et de la devise de l'Etat français : « Travail — Famille — Patrie ».

Sa Majesté, tenant à Se rendre compte des conditions dans lesquelles étaient installés les internes du Lycée, visita également un dortoir dont Elle constata l'excellente ventilation et le parfait aménagement. Sa Majesté, vivement satisfaite de Sa visite, félicita le Proviseur et les Professeurs du Lycée.

Accompagnée de M. le Résident Supérieur Thibaudeau et de M. Corbet, Sa Majesté gagna alors l'Ecole Primaire franco-indochinoise François-Baudoin où Elle fut reçue par le Directeur, M. Chrétien qui Lui souhaita la bienvenue, cependant que la Garde Indigène Lui présentait les armes. Le Souverain visita les Cours Supérieurs de l'école ainsi que le Cours Normal qui y est installé et enfin le futur terrain de sport en cours d'aménagement.

S. M. Norodom Sihanouk félicita M. Chrétien pour la belle tenue de son établissement et Se retira vivement satisfaite de la visite qu'Elle avait faite aux deux établissements.

... EN FRANCE

La déclaration de l'Amiral Darlan

Grande semaine que celle qui s'achève sur une retentissante déclaration de l'Amiral Darlan, Vice-Président du Conseil. L'épineux problème des rapports franco-anglais a été évoqué en entier avec une clarté de vues, une objectivité jamais atteintes encore. A vrai dire, cette très longue déclaration, suivant de peu l'incident de Sfax, met le jour sur bien des points qui étaient restés obscurs, car jamais encore le problème n'avait été exposé aussi complètement. Nous ne retiendrons que des chiffres. La Grande-Bretagne a saisi :

1^o En juin 1940, 90 unités du tonnage de 370.000 tonnes se trouvant dans ses ports, plus 10 unités de 36.000 se trouvant dans les colonies dissidentes ;

2^o Depuis juillet 1940, 33 navires en mer jaugeant 158.000 tonnes.

La Grande-Bretagne a bloqué aux Etats-Unis sur sa demande, 13 navires d'un tonnage total de 142.000 tonnes.

La Grande-Bretagne a détruit directement ou indirectement depuis juillet 1940, 21 unités de 86.000 tonnes.

Soit au total 800.000 tonnes détruites, saisies, ou immobilisées par la Grande-Bretagne au moment où la France affamée par le blocus a le besoin le plus urgent de navires de surface pour assurer le ravitaillement alimentaire de ses enfants. Evoquant ensuite la mainmise sur la Nouvelle-Calédonie, les Iles de la Société et sur Tahiti situés très loin de tous les champs militaires, évoquant aussi l'occupation de l'Afrique Equatoriale, l'attaque de Dakar où se trouve une partie de l'or de la Banque de France, l'Amiral Darlan conclut : « Faut-il rappeler enfin l'affreuse hécatombe de 1.500 marins sans défense à Mers-El-Kébir, alors qu'ils étaient à bord de bateaux en cours de désarmement depuis huit jours ? Là aussi, il n'y a pas d'autres raisons véritables que la volonté de détruire la France en tant que puissance maritime. Et pourtant nous étions le 3 juillet 1940, les alliés de la Grande-Bretagne.

« Et que penser de ces navires britanniques, qui le 7 juillet sont venus de nouveau torpiller le *Dunkerque* échoué et mitrailler ses ponts. Deux cents marins qui étaient en train d'ensevelir leurs morts sont tombés ce jour-là assassinés sur les cadavres de leurs camarades. Pourtant ces hommes sur lesquels on tirait sauvagement, c'étaient ceux-là qui, peu de temps auparavant à Dunkerque, au Havre, à Cherbourg, à Brest, s'étaient sacrifiés, pour assurer le retour des soldats britanniques dans leur île. C'étaient ceux qui, pendant toute la guerre, coude à coude avec les marins britanniques, le long des côtes et en haute mer, avaient protégé sans trêve les convois maritimes.

« Et je pose de nouveau la question : « Pourquoi cet acharnement du Gouvernement britannique contre son ancienne alliée ? Pourquoi cette volonté tenace d'affamer les Françaises et les Français ? Pourquoi accompagnant ce désir de destruction de notre puissance matérielle, cette agression morale sans cesse renouvelée de la radio, dite dissidente, mais entretenue à grands frais par Londres et ses appels fréquents dans nos colonies à la rébellion de nos soldats contre leurs officiers ? »

Et l'Amiral de répondre : « En nous agressant aujourd'hui d'une manière si cruelle et si constante, la Grande-Bretagne ne fait que rester fidèle à sa tactique de toujours, maintenir l'Europe dans un état de division pour y régner et y trafiquer à sa guise : quand nous étions assez forts pour unifier le continent sous notre drapeau, elle nous a combattu sournoisement et ouvertement.

Quand nous avons voulu à diverses reprises nous entendre avec l'Allemagne, elle et nos Anglomanes nous ont opposé toujours la S. D. N., ses pompes et ses œuvres et, sous prétexte d'accord mondial, elle nous a interdit toute entente réelle avec les grandes puissances continentales. C'est seulement du jour où la force allemande renaissante est apparue comme un facteur d'unification du continent européen, que la Grande-Bretagne redevenait comme par miracle fidèle à notre alliance, elle a profité de la bêtise de nos hommes politiques pour nous jeter dans une guerre où le droit et la liberté faisaient une fois de plus figure de prétextes.

« La France ne voulant plus être trompée, le ressentiment de la Grande-Bretagne se traduit par sa volonté de destruction. Tous ses actes et ses désirs se traduisent par un objectif commun : nous interdire de participer au nouvel ordre européen et, ce qui revient au même, parce que ces deux actions sont solidaires, de maintenir l'unité de notre territoire et l'intégrité de notre Empire. »

... « En tous cas, décidé à accomplir mon devoir, je déclare très simplement au lendemain de l'affaire de Sfax que je reste décidé plus que jamais à faire respecter le droit qu'a la France d'utiliser librement ses ports et ses voies de communications. Faisant corps avec son chef, le Maréchal Pétain, notre Patrie vaincue est encore assez riche de dignité pour n'accepter ni violence contre son sol, ni outrage à son pavillon. »

Tel est le point critique de l'évolution des rapports franco-anglais. On peut admirer les Anglais pour leur esprit de résistance, pour leur volonté de résister à outrance, on ne peut qu'éprouver un sentiment de révolte passionnée contre leur acharnement à brimer aussi sauvagement leurs anciens alliés. Je sais des personnes qui les excusent à la manière de M. Eden en prétendant que leur action se justifie par la volonté de combattre le Reich partout où il se trouve. Dans ce cas, pourquoi les marins anglais n'ont-ils pas bombardé Lisbonne ou Buenos-Aires ?

Au vrai ni en fait, ni en droit l'action anglaise ne trouve de raison. A écouter parler le Président Roosevelt, nous découvrons cependant un mobile à cette piraterie maritime sur une grande échelle que les Anglais s'autorisent grâce à la puissance de leur flotte : « le tonnage marchand coulé jusqu'à présent représente un tonnage égal à trois fois la capacité de reconstruction des chantiers navals britanniques et le double de la production britannique et américaine combinée. »

Mais quel est parmi nous, Français d'Indochine, celui qui pourrait admettre une seconde seulement, pareille justification et rester insensible à l'immense détresse de nos compatriotes de France qui en viennent parfois à manquer du nécessaire alimentaire ? Les Anglais estimerait-ils que la répétition de tels incidents serait toujours acceptée avec la même discipline raisonnée ?

Les négociations franco-allemandes

Elles se poursuivent dans les limites fixées par l'Amiral Darlan dans son allocution du 23 mai dernier. Le cadre politique étant désormais tracé, les problèmes qui se posent sur le terrain sont complexes et multiples. Chacun fait l'objet d'échanges de vues particuliers entre les spécialistes français et les spécialistes allemands.

Bien que rien d'officiel n'ait transpiré le vent est très nettement favorable. Ne le faut-il pas du reste puisque « de l'issue des négociations en cours dépend étroitement l'avenir de la France. Il s'agit pour elle de choisir entre la vie et la mort. Le Maréchal et son gouvernement ont choisi la vie ».

Attendre, espérer dans la discipline et la confiance tel est le mot d'ordre qui prévaut.

Allocution du Maréchal à l'occasion de la Fête des Mères

Rien de ce que dit le Maréchal ne peut laisser indifférents des cœurs français. Les mots qu'il vient de prononcer sont à ajouter au remarquable recueil que vient d'éditer Taupin et qui vient d'atteindre son 132^e mille ! Je ne sais si mes compatriotes ont apprécié comme il convient cette véritable récréation d'intelligence qu'offre un texte du Maréchal. Tout est simple, mais d'une simplicité qui remonte aux sources même de l'art pour atteindre la véritable grandeur, celle qui émeut et touche profondément.

« Pour que la France vive, il lui faut d'abord des foyers. Le foyer c'est la maison où l'on se réunit, c'est le refuge où les affections se fortifient. C'est cette communauté spirituelle qui sauve l'homme de l'égoïsme et lui apprend à s'oublier pour se donner à ceux qui l'entourent.

« La maîtresse du foyer, la mère par son affection, par sa patience, confère à la vie de chaque jour sa quiétude et sa douceur ; sa générosité, son cœur, font rayonner autour d'elle l'amour qui fait accepter les plus rudes épreuves avec un courage inébranlable.

« Mères de notre pays de France, votre tâche est la plus rude. Elle est aussi la plus belle. Vous êtes, avant l'Etat, les dispensatrices de l'éducation.

« Vous seules savez donner à tous ce goût du travail, ce sens de la discipline, de la modestie, du respect qui font les hommes sains et les peuples forts.

« Vous êtes les inspiratrices de notre civilisation chrétienne. Et voici qu'aujourd'hui dans nos deuils, dans nos misères, vous portez la plus lourde croix.

« Mères de France, entendez ce long cri d'amour qui monte vers vous ;

« Mères de nos tués, mères de nos prisonniers, mères de nos cités qui donneriez votre vie, pour arracher vos enfants à leurs infortunes ;

« Mères de nos campagnes, qui, seules à la ferme, faites germer les moissons, mères glorieuses, mères angoissées, je vous exprime aujourd'hui toute ma reconnaissance. »

Les inspections des Généraux Weygand et Bergeret

Cependant que les Anglais bombardaient Sfax (28 mai) Tripoli de Syrie, Deir Eszor, Alep, Beyrouth, Palmyre, Rayak, le général Bergeret, sous-secrétaire d'Etat à l'aviation effectuait une tournée rapide au Levant au cours de laquelle il mettait au point les mesures destinées à défendre le ciel confié au mandat français contre toute agression d'où qu'elle vienne.

D'autre part, le général Weygand, délégué du gouvernement français en Afrique du Nord, procédait au Maroc à des mises au point analogues, portant en particulier sur le renforcement de la D. C. A.

L'Unité de l'Empire

Elle vient d'être affirmée sans ambiguïté par l'Amiral Platon, secrétaire d'Etat aux Colonies au cours d'une interview accordée le 27 mai à un correspondant du *Petit-Parisien*. « Après plus de neuf mois d'efforts », a-t-il dit, « je peux affirmer que nos colonies dans leur presque totalité se sont rangées autour de la Mère Patrie et que le bloc France-Colonies est plus indissoluble que jamais. La propagande britannique a pu tenter de voiler systématiquement aux Français d'outre-mer le vrai visage de la France nouvelle : ceux-ci sont derrière le Maréchal Pétain. Tous les jours de tous les coins de l'Empire viennent s'amoncèler sur ma table les manifestes les plus émouvants d'attachement à la Mère Patrie et de loyalisme envers le Maréchal. »

... EN EXTRÊME-ORIENT

A l'extrême-Est rien de nouveau. Le Japon vient d'affirmer que la marine et l'aviation nippones étaient les égales des meilleures. Ceci au moment où le *North-Carolina*, nouveau 35.000 tonnes américain, va être lancé, où le vote de neuf milliards de dollars va permettre aux U. S. A. de disposer — dans combien de temps — d'une flotte de 50.000 appareils. On peut résumer assez fidèlement les préoccupations japonaises du moment en reproduisant les déclarations faites le 28 mai 1941 par le capitaine Hideo Hirado, chef de la section navale de la presse à l'Etat-Major impérial. « Pour atteindre ses buts principaux : construction du nouvel ordre dans la grande Asie Orientale et organisation de la défense nationale totale, le Japon doit accomplir quatre tâches principales : liquidation de l'incident de Chine, refonte des armements japonais, accroissement des armements japonais pour l'avenir et libération du Japon de sa dépendance à l'égard de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. »

... DANS LE MONDE

La lutte continue sur tous les fronts terrestres et marins.

La Bataille de Crète

La plus prodigieuse entreprise de la guerre moderne se termine par une défaite anglaise, prévue du reste, mais qui a du coûter extrêmement cher à l'ennemi en hommes et en matériel. Les pertes navales anglaises ont été, elles aussi des plus sévères : quinze bâtiments dont deux croiseurs et quatre destroyers. Au moment où nous écrivons ces mots — 2 mai — la radio annonce le réembarquement de 15.000 hommes de troupes anglaises.

A présent, la Crète, pièce maîtresse de la Méditerranée orientale est italo-allemande, prête à servir de base aéronavale pour une action combinée contre Suez.

La bataille des confins égypto-lybiens

Quatre colonnes motorisées allemandes ont tenté le 26 mai de forcer les défenses anglaises. Elles ont réussi en partie, mais sans exploiter leur succès.

En Abyssinie et en Irak

Situation favorable aux Anglais. L'Irak a sollicité un armistice et la démobilisation a commencé. L'ancien régent Abdull Illah a regagné Bagdad le 31 mai avec le calme retrouvé. La guerre d'Irak commencée en même temps que celle de Crète — le 20 mai — s'achève en même temps, mais ici par la consolidation de la position anglaise.

En Irlande du Nord

En Irlande du Nord la conscription est plus qu'impossible.

Aux Etats-Unis

Le Président Roosevelt a prononcé le discours tant attendu par l'opinion publique mondiale. Le Président a décrété « un état d'alerte nationale illimité aux Etats-Unis » ainsi que « le renforcement de la défense nationale américaine jusqu'à la limite extrême de notre pouvoir et de notre autorité nationale ».

Les réactions ont été extrêmement diverses : « rien de neuf » estime-t-on en substance à Berlin et Rome. « C'est une pré-déclaration de guerre » proclame-t-on au Canada.

Je noterai en particulier l'opinion française exprimée par le *Temps* du 29 mai. « Pour situer le discours de M. Roosevelt à son véritable plan moral et politique, il faut constater d'abord ce qui ne s'y trouve pas c'est-à-dire les points que le Président a estimé opportun de ne pas aborder.

« Il n'y a pas de réplique aux récentes déclarations de M. Matsuoka et par conséquent pas d'avertissement direct ou indirect au Japon. Il n'y a pas de riposte aux récentes déclarations de l'Amiral Reader, ce qui autorise à penser que dans l'esprit de M. Roosevelt, ces deux problèmes restent entiers et que les Etats-Unis se réservent de les traiter dans les conditions qui leur paraîtront le plus utile selon les circonstances. De toute évidence, le Président a parlé surtout pour ses compatriotes en vue de les rallier à sa politique.

« L'argument fondamental de sa doctrine est la nécessité de défendre l'hémisphère occidental, sa thèse procède de deux pétitions de principe : Les puissances de l'Axe menacent la sécurité des Amériques et si le système de l'Axe venait à s'imposer, l'Amérique ne trouverait plus de débouchés pour ses produits. Tout le système exposé par M. Roosevelt découle de là. »

NAISSANCES, MARIAGES, DÉCÈS...

Naissances.

COCHINCHINE

— JEAN-PHILIPPE-MICHEL, fils de M^{me} et M. Céro, commis des Messageries Maritimes à Saigon.

— MARIE-CLAIRE, fille de M^{me} et M. Pommez.

— ALAIN-YVES, fils de M^{me} et M. Aupiais, président du tribunal supérieur d'appel des Etablissements français de l'Inde.

— JEANNINE, fille de M^{me} et M. Nguyễn-duy-Kiem, adjoint technique principal des T. P.

— DANIELE, fille de M^{me} et M. Grellier, sergent au R. T. A.

— PIERRE-JEAN-EMILE, fils de M^{me} et M. Guérin, employé de commerce.

— MARIE, fille de M^{me} et M. Xavier, agent de poursuite du Trésor.

— DENIS, fils de M^{me} et M. Valentin Vo-cong-Tri, propriétaire.

— MARIE-SUZANNE, fille de M^{me} et M^e Truong-minh-Chiêu, avocat à la Cour d'Appel de Saigon.

LAOS

— GENEVIÈVE-YVETTE-BERTHE, fille de M^{me} et M. Robert Mélin, sergent-chef au dépôt de Remonte à Luang-prabang (28 mai 1941).

TONKIN

— JEAN-GEORGES-ALBERT, fils de M^{me} et M. René-Proper Virgnais, agent d'assurance (20 mai 1941).

— PHILIPPE-RENÉE-FRANÇOISE, fille de M^{me} et M. Bernard Jeannin, ingénieur des T. P. (22 mai 1941).

— HENRI, fils de M^{me} et M. Georges Trouvé, mécanicien du Bataillon de l'Air (27 mai 1941).

— ALIETTE-MARTHE, fille de M^{me} et M. Fernand Charles, ingénieur à la C. F. A. P. à Hanoi (28 mai 1941).

Mariages.

COCHINCHINE

— M. BUYSENS RAYMOND, sous-officier au 11^e R. I. C. à Bien-hoa, avec M^{me} CHAMALOT FERNANDE-VALENTINE (10 mai 1941).

— M. DENNIS, enseigne de vaisseau, avec M^{me} PIERRE LIMET (21 mai 1941).

— M. LE-HUU-PHUONG, avec M^{lle} MARIE-THÉRÈSE NGUYEN-TAN-HIEU (24 mai 1941).

TONKIN

— RENÉ-RAYMOND DASTE, pilote de la Rivière de Saigon, avec M^{lle} CHRISTIANE DARLES à Haiphong (21 mai 1941).

Flançailles.

COCHINCHINE

— M. RENÉ DÉNÉRY, rédacteur de 1^{re} classe des Services civils, avec M^{lle} NICOLE ROUMY.

TONKIN

— M. GUILLAUME MARINELLI, caporal-chef, avec M^{lle} YVONNE-MARIE LE SOUNN.

Décès.

ANNAM

— M. MAURICE GRAFFEUIL, Résident Supérieur en Annam (25 mai 1941).

— M. NGUYEN-CUONG, du D. M. A. à Hué (27 mai 1941).

COCHINCHINE

— M^{me} ROSE NOORKHAN, épouse de M. Louis Noorkhan, directeur de la Société commerciale Mazet d'Indochine (22 mai 1941).

— M^{lle} BERTHE SYLVÈRE à Saigon (22 mai 1941).

— M. FOULHOUSE à Saigon (23 mai 1941).

— M^{me} BLANCHE ROSSI (26 mai 1941).

TONKIN

— M. NGUYEN-VAN-BONG, contrôleur principal des Forêts à Phu-lang-Thuong (24 mai 1941).

— M. VUONG-VAN-MY, aide-préparateur du Service géologique en retraite (25 mai 1941).

— M^{me} CUCHOT LUCIE-MARIE à Namdinh (25 mai 1941).

— HENRI-LACOT DE FÀRIA dit GOONG, fils de M^{me} V^{ve} Doan-khac-Long à Langson (28 mai 1941).

Du 9 au 15 Juin:
Ecoutez à Radio-Saigon

Lundi 9. — 19 h. 45 : Causerie — 20 h. 15 : La semaine de Radio-Saigon — 20 h. 18 : Les danses populaires du siècle dernier : Polkas, Berlines, Mazurkas, Galop — 20 h. 45 : La sonate, de Gabriel Fauré, pour piano et violon — 21 h. 15 à 21 h. 30 : Vos disques préférés.

Mardi 10. — 19 h. 45 : Entretiens littéraires, par Charles et Juliane Cerighelli : I — Sur la chanson de Roland — 20 h. 15 : La symphonie « Jupiter », de Mozart.

Mercredi 11. — 19 h. 45 : Pour les enfants : La jeunesse de Pascal — 20 h. 15 : A la bibliothèque de Saigon — 20 h. 30 : Musique légère — 20 h. 45 à 21 h. 30 : Concert avec les concours de M^{me} Tridon, de la Gaité lyrique.

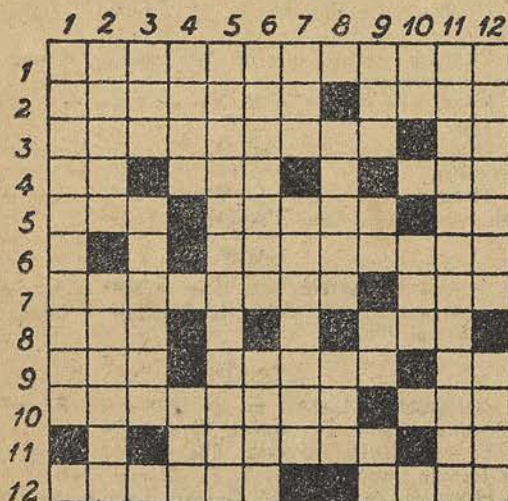
Jeudi 12. — 19 h. 45 : La boîte à musique, de Claude Debussy — 19 h. 50 : « Ce dont on parle... » — 20 h. 15 à 21 h. 30 : Théâtre : « Banco », une pièce d'Alfred Savoir.

Vendredi 13. — 19 h. 45 : Causerie — 20 h. 15 : Les musiciens et l'Enfance : Ma Mère l'Oie, de Ravel — Children's Corner, de Debussy, etc... — 20 h. 45 : Le quart d'heure des amateurs — 21 heures : Musique légère.

Samedi 14. — 19 h. 45 : Causerie — 20 h. 15 : Musique de danse — 21 heures à 21 h. 30 : L'Arlésienne, de Bizet, suite d'orchestre.

Dimanche 15. — 19 h. 45 : Causerie — 20 h. 07 : La semaine dans le monde — 20 h. 20 à 21 h. 30 : L'opéra italien : Rossini, Verdi, Puccini, etc...

MOTS CROISÉS N° 30



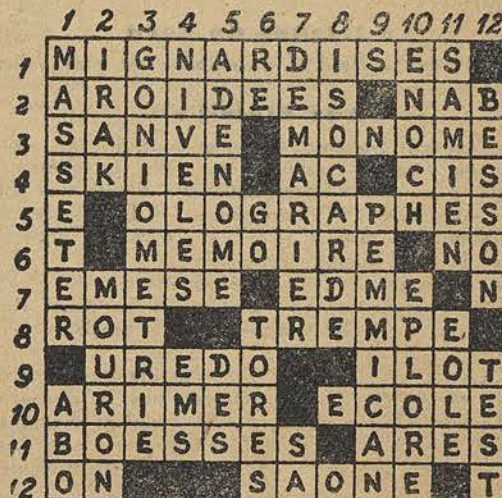
30. — Horizontalement.

1. — A Athènes, magistrats gardiens des lois.
2. — Flairer — Sortez d'ici.
3. — Concombre sauvage — Pronom.
4. — Fleuve de Russie — Fleuve d'Allemagne — Initiales d'une certaine compagnie de Régiment d'Infanterie.
5. — Chiffre-Gage — Initiales d'un archéologue français (1762-1839).
6. — Tiédeur.
7. — Solide à plusieurs faces — Portion.
8. — Capitale d'un Etat de l'Asie — Les Américains l'utilisent contre les nations occupées par l'Allemagne.
9. — Fils en arabe — Ville du Japon — Charpente.
10. — Prénom féminin — Vieillesse.
11. — Cher aux Bretons — Pronom.
12. — Suites ininterrompues — Adverbe superlatif.

30. — Verticalement.

1. — Illuminisme.
2. — Boisson normande — Pâtisserie roulée en forme de cornet.
3. — Roi d'Israël — Carburant d'hydrogène.
4. — Port français — Ceinture en soie des Japonais.
5. — Art de cultiver la mémoire.
6. — A découvert l'électro-magnétisme.
7. — Choix — D'après un principe antérieur à l'expérience.
8. — Débauche — Préfixe.
9. — Lectrice de la Tzarine Elizabeth — Initiales du ministre qui fit adopter en France, le principe de la conscription — Librement — Note.
10. — Pronom — Entourée d'eau.
11. — Science des fins dernières de l'homme.
12. — Esturgeon — Utiles pour ranimer les esprits.

Solution des mots croisés n° 29





- Où cours-tu ?...
 - Ah ! Je vais visiter les nouveaux ateliers
 de l'imprimerie G. Taupin et Cie ...
 qui sont transférés 8, 10, 12, rue Duvallier
 près de la place Neyret (passage à niveau)
 Téléphones : 141 et 218

LOTÉRIE INDOCHINOISE



-Tr. TANLOC

Le Directeur : Jean SAUMONT

Imp. G. Taupin Cie — Hanoi