

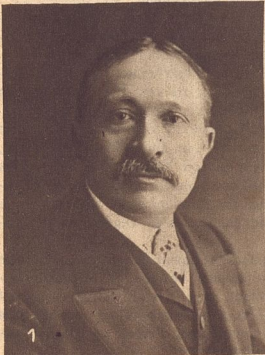
LE COURRIER DU CENTRE

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

MAGAZINE
— Hebdomadaire —

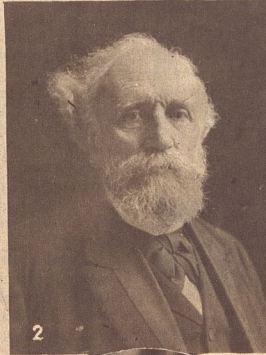
ADMINISTRATION
PUBLICATIONS & ILLUSTRATIONS
LIMOGES, 12, rue Turgot

LES HOMMES DU NOUVEAU GOUVERNEMENT FRANÇAIS



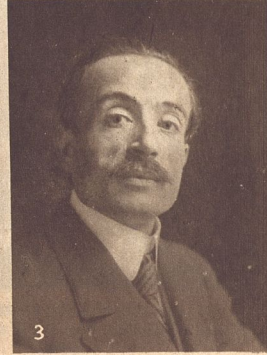
1. M. Viviani

Ministre de la Justice, Instruction publique
Beaux-Arts, travail et Prévoyance sociale



2. M. Ribot

Ministre des Finances.



5. M. Herriot

Ministre des ravitaillements et Transport.



6. M. Clémentel

Ministre de l'Economie Nationale, Com-
merce, Industrie et Agriculture.

3. M. Malvy

Ministre de l'intérieur.

4. M. Briand

Président du Conseil, Ministre des Affaires
Etrangères.

7. M. Thomas Albert

Ministre de l'Armement et fabrications
de guerre.

o o o



5



6



7



× M. Lloyd George
le grand homme d'Etat Anglais, chef du Gouvernement de
guerre.

La crise du sucre

Une des conséquences imprévues de la prolongation de la guerre est la crise qui sévit sur la production du sucre. Elle a plusieurs causes qu'il est facile de déterminer: le sucre brut importé des colonies est utilisé en grande partie pour la fabrication de l'alcool nécessaire pour la composition des explosifs; nos départements envahis sont précisément ceux qui nous donnaient le plus fort rendement en betteraves à sucre. Le département du Nord, en particulier, produisait le tiers environ de la récolte française de betterave à sucre; le Pas-de-Calais un sixième, l'Aisne, la Somme et l'Oise étaient classées dans les régions les plus productives. Ajoutons que la culture a fatalement souffert dans tous les départements par manque de main-d'œuvre; que les risques de torpillage rendent hésitantes les expéditions d'outre-mer et nous connaissons les raisons pour lesquelles il devient coûteux de «casser du sucre sur le dos de quelqu'un» ou d'édulcorer avec ce produit les amertumes de l'heure présente.

S'il est nécessaire de faire à la Patrie le sacrifice d'un morceau de sucre, faisons-le de bon cœur, sans récriminer, en songeant que nos admirables héros en font bien d'autres, là-haut, pour nous rendre le bien-être dont nous jouissons avant la guerre, corsé d'un sentiment de sécurité que nous n'avons jamais connu.

La seule chose importante pour nous est la Victoire; tout le reste est secondaire; sachons donc nous accommoder de petites privations que nos pères ignoraient puisqu'ils ne connaissaient même pas l'aliment dont nous parlons.

C'est à Godefroi de Bouillon et à ses compagnons pendant la 1^{re} croisade, en 1099, que furent révélées en Syrie les propriétés de la canne à sucre, jusque là ignorée des Européens.

Les Croisés usèrent de ce produit que les Persans appelaient «Cheker», mais ne songèrent pas à en rapporter en Europe dont le climat semblait trop peu favorable à la culture de cette plante.

Plus tard, les Arabes importèrent la canne à sucre en Espagne; quelques plants furent transportés dans l'Italie méridionale et en Sicile. De là les Espagnols introduisirent cette plante précieuse en Amérique où elle prit un grand développement au XV^e siècle et devint une des principales sources de richesse du nouveau monde.

L'Empereur Frédéric II favorisa la fabrication du sucre qui commença à être connu en Europe vers 1230.

On le vendait à l'once chez les apothicaires et il n'était employé que comme médicament.

La culture de la canne à sucre ayant pris un développement considérable au Brésil au XV^e siècle, l'exportation du sucre brut prit un grand développement.

Les premières raffineries s'élevèrent en Europe à Amsterdam, à Hambourg, à Dresde vers 1650, à Rouen et à Orléans au XVIII^e siècle seulement.

Le chimiste Margraf découvrit la présence du sucre dans la betterave en 1741; un autre chimiste, Achard, monta la première fabrique en Silésie. D'autres usines s'établirent en France, en Allemagne, mais le prix de revient du sucre qu'elles produisaient était plus élevé que le prix du sucre de canne, elles végétèrent et périèrent.

La fabrication du sucre redevint florissante en Europe pendant le blocus continental, époque où ce produit atteignit un prix exorbitant; mais le sucre indigène revenait encore à 1 fr. 80 le kilo, somme importante pour le temps et son mauvais goût l'empêchait d'entrer en concurrence avec le sucre d'importation.

En 1811, le gouvernement résolut d'encourager sérieusement la production française de sucre: il mit un million de francs et cent mille arpents de terre à la disposition du ministre de l'Agriculture, dans les régions du nord, pour la culture de la betterave et décida que le sucre indigène serait exempté de droits et d'impôts pendant 4 ans.

Après le blocus, le sucre de betterave fut de nouveau délaissé; mais trois Français décidèrent bientôt de la prospérité fantastique que prit la culture de la précieuse plante sucrière: Fiquier qui trouva le pouvoir décolorant du charbon d'os calcinés en vase clos; Benjamin Delessert qui trouva le moyen de rendre le sucre de betterave aussi beau que celui de canne et Vilmorin qui découvrit et améliora le type de betterave blanche la plus riche en sucre.

Les fabriques alors se multiplièrent. Nous en avions cent en 1829, plus de cinq cents en 1870.

Pour remédier à la crise actuelle du sucre, les ménagères ont recours au miel qui est un édulcorant parfait, hygiénique et naturel et il fut question d'employer la saccharine, l'édulcorant des diabétiques que l'on tire du toluène, carbure d'hydrogène aromatique extrait du goudron de houille traité par l'acide sulfurique à 100°.

La saccharine possède un pouvoir sucrant 500 fois supérieur à celui du sucre.

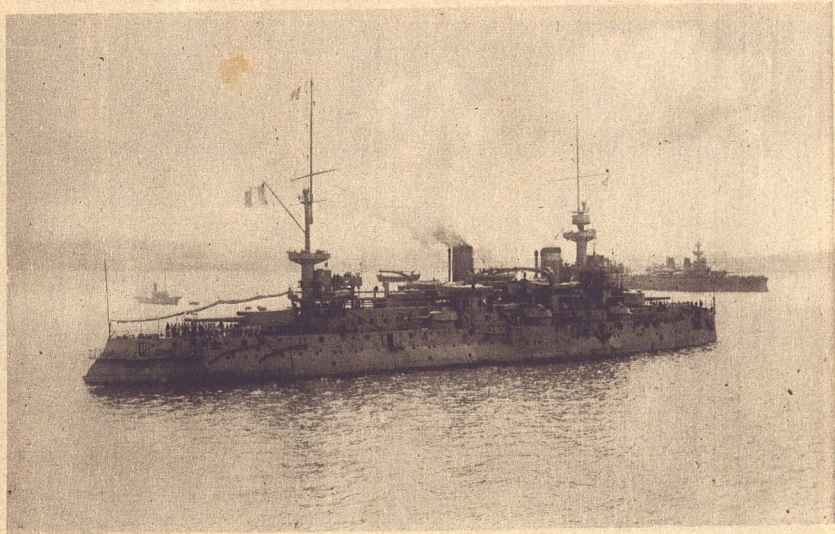
Elle est employée en Allemagne pour la fabrication des sirops, des liqueurs, des chocolats, de la bière, des pâtisseries.

En France, son emploi est interdit excepté en pharmacie et en thérapeutique. Il serait préjudiciable aux finances de l'Etat et le serait à la longue à la santé publique. La saccharine est tonique à doses peu élevées; elle provoque facilement des troubles digestifs. On ne peut pas sans danger en employer plus de quelques centigrammes par jour et les insectes nous donnent un exemple de prudence en ne touchant jamais aux aliments sucrés avec ce produit.



La Musique Canadienne à Paris

De gauche à droite : Le chef adjoint : lieutenant Dickins; le capitaine Edmond Burke; le chef de musique : lieutenant Crossens.



Le cuirassé Suffren

parti pour Lorient le 24 Novembre, n'est pas arrivé. On le considère comme perdu, corps et biens. L'équipage se composait environ de 700 hommes.



L'amiral Beatty

Le nouveau commandant en chef des forces navales anglaises.



M. Fontaine

Directeur général de fabrication de l'artillerie, ancien conseiller d'Etat, lieutenant-colonel d'artillerie.



La médaille d'or de l'Aéro-Club de France

La grande médaille d'or de l'Aéro-Club de France a été remise solennellement par M. Deutch de la Meurthe, aux aviateurs suivants : *Assis de gauche à droite* : Le commandant Happe et M. Deutch de la Meurthe, président de l'Aéro-Club de France. *Debout de gauche à droite* : Le capitaine Ménard, le sous-lieutenant Heurteaux, le capitaine de Beauchamps † et le lieutenant Daucourt.



En Orient
Les Italiens progressent en Albanie. Prisonniers bosniaques faits par les troupes italiennes et ramenés à l'arrière.

Un roi du volant

Avant la guerre, le baron de Valgrenant menait une existence de coq en pâte. Il lui fallait une nourriture choisie, délicate, mesurée au compte-goutte et les aliments les plus fins révélaient chez lui les ressentiments d'une collection de maladies toutes plus aiguës et plus douloureuses les unes que les autres. Le baron ne mangeait pas de pain ni de sucre à cause de son diabète; pas de viande à cause de sa maladie d'estomac; pas de légumes à cause de sa maladie d'intestin; pas de pâtisserie ni de fruits à cause des déplorables repercussions de ces aliments sur le cœur, le foie et les poumons de sa précieuse personne.

Le bruit l'agaçait, la musique le fatigait, les distractions l'énervaient et le rendaient morne. Le baron de Valgrenant s'ennuyait à se décrocher la mâchoire en écoutant la plus spirituelle comédie. Il ne buvait que de l'eau; ne fumait pas, fuyait le jeu, les sports, les réunions amicales et se sauvait comme de la peste de tout ce qui touchait à la politique.

Depuis le début de la guerre, je n'avais pas eu de ses nouvelles et je me demandais avec une grande anxiété ce que pouvait être devenu cet être chétif, malingre, mélancolique, souffreteux, dans ce vertigineux ouragan qui broie tant d'hommes et les arrache en tourbillon de la surface du sol, comme le vent d'automne arrache une multitude de feuilles de la cime des arbres.

Hier, je reçus une lettre dont l'écriture me rappela tout de suite mon ami absent.

Rien qu'à voir les lettres tracées sur l'enveloppe, un froid glacial s'insinua dans mon cœur, un frisson me courut le long de l'échine.

« Quelles plaintes, quelles langoureuses et affligeantes lamentations doit contenir cette lettre! pensai-je. »

Le baron doit déplorer, en d'atristantes périodes, l'amermeurtre des temps que nous traversons; sa lettre doit être lacrymatoire et ténébreuse. Je fus tenté de ne pas la lire pour ne pas tomber dans le plus noir marasme et cependant je rompis l'enveloppe, avide de connaître les avatars que la guerre avait fait subir à mon vieil ami et je tombai de surprises en stupéfaction.

« — Tu te demandes sans doute, me disait le baron, ce que la guerre a fait de moi!

Je te le donne en mille et te conseille d'offrir ta langue au chat pour ne pas perdre de temps en d'inutiles recherches. Tu n'ignores pas que j'appartiens, hélas! à l'une des plus antiques classes de la réserve de la territoriale? Cette particularité, avec cette autre que je possédais un vieux permis de conduire, m'ont fait affecter au service des automobiles.

Je suis aujourd'hui un des plus distingués « camionneur » du port du H... et je me donne corps et âme à

ma fonction. J'ai le teint enluminé, mais recouvert ordinairement d'une épaisse couche de cambouis et de poussière, la ville que j'habite étant éminemment boueuse et poussiéreuse selon le degré hygrométrique de l'atmosphère. Mes mains sont indéfectiblement noires et tu tremblerais en présence de l'air rébarbatif et bourru que me donnent mes lunettes et la peau de bête dont je suis paré.

J'injective les passants qui ne se rangent pas assez vite quand j'arrive; je méprise les vulgaires piétons et il n'est pas un seul charretier, dans le port, avec lequel je n'ai eu

déjà une violente altercation. Ces charretiers, des amateurs sans doute ou des libertaires, croient faire preuve d'originalité en ne prenant jamais leur droite, en occupant, sur la route, les côtés les plus fantaisistes. J'ai un répertoire d'injures à leur service, qu'ils déconcertent, mais, quand je veux les mettre en rage, je leur parle avec la plus courtoise politesse. Je me découvre et leur dis, timidement, mais avec une ironie qui les jette dans la plus tumultueuse colère: « Il n'y a sans doute

pas longtemps que vous conduisez les chevaux, Monsieur? » A quoi ils répliquent invariablement: « Et toi, feignant, y a-t-il longtemps que tu conduis une auto? »

Je réponds, avec plus d'ingénuité encore:

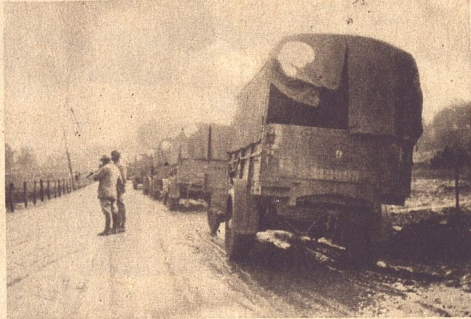
« Non, Monsieur, j'étais naguère un paisible clerc de notaire confortablement assis sur le plus meilleur des ronds de cuir et ce sont les dures nécessités de la guerre qui ont fait de moi un de vos confrères, je ne conduis que depuis hier et cependant je sais déjà que je dois passer à droite ».

L'interpellé, étranglé par la plus funeste des congestions devient furibond et digne de la camisole de force; et si je ne suis pas encore mangé, c'est apparemment que je ne suis point comestible.

Voilà, cher ami, qu'elles sont mes distractions pendant cette calamiteuse guerre passée à l'état chronique. Ah! pardon, il pleut souvent ici, même le dimanche et c'est encore une de nos distractions que de regarder le temps qu'il fait ou de prophétiser celui qu'il fera. Mathieu de la Drôme m'a appris que nous étions en automne; je ne l'eusse pas deviné et n'eusse pas eu le temps de m'en apercevoir en conduisant de la viande frigorifiée de cinq heures du matin à sept heures du soir.

Je me porte parfaitement, je dors comme un loir, je bois comme une éponge, je mange comme un ogre. Je suis content parce que j'ai la sensation de faire quelque chose d'utile, et, après la victoire, quand nos glorieuses troupes passeront sous l'arc de triomphe, j'ourirai la marche, avec mon auto, en sonnant de la trompe.

MONTENAILLES.



... Je suis aujourd'hui, un des plus distingués camionneur...



Pendant la mauvaise saison dans la Somme et dans le Nord,
de grands travaux sont faits pour empierrer les routes et rendre ainsi praticables, les chemins boueux de ces régions



Les Anglais occupent un village de la Somme où nos troupes ont déjà livré de violents combats



SOLDATS AUSTRALIENS ASSISTANT A UN SERVICE DIVIN