

tombe, touché à mort.

Et, toujours, la troupe de bombardiers continue sa route vers l'objectif, sous les ordres du capitaine H... Rien ne saurait l'arrêter. Elle va, se rapproche, pour semer la mort, pour venger nos victimes. Elle ne pleurera les disparus qu'au retour, la mission accomplie.

Du côté allemand, les pertes sont encore plus sérieuses: au cours des combats multiples livrés, trois avions, dont deux fokkers et un L. V. G., ont été abattus.

Pendant le bombardement du terrain d'Habsheim, deux appareils qui étaient en train de prendre leur hauteur sont atteints par nos bombes et tombent en miettes.

L'adjudant A..., engagé volontaire, qui était parti quelques instants après ses camarades, à la suite d'une panne survenue à son moteur, effectue tout le parcours en isolé. Il fait tout le voyage et le bombardement à 1,200 verges d'altitude seulement. Il rentre miraculeusement indemne.

Quant au Français qui n'avait pu passer les lignes par suite d'une avarie, il répare pendant la nuit à trois milles des lignes et le lendemain va, seul, lancer son chargement. A son tour, il se contente de déclarer, pour expliquer son acte:

—Je ne pouvais tout de même pas rentrer au centre avec mes projectiles!

Les bombardiers avaient lancé à Mulhouse trois obus près des hangars, onze sur la gare, un sur une usine.

Les cinquante-sept autres avaient été réservés à l'aérodrome d'Habsheim. Cette épopée aérienne s'effectua entre 3 et 5 heures de l'après-midi.

Les dégâts furent considérables, les victimes très nombreuses, contrairement aux dires du communiqué allemand, dé-

mentis par un aveu d'outre-tombe.

Parmi les papiers du pilote abattu par le sous-lieutenant G. B..., le *gefreiter* (caporal appointé) Steimberg, on trouva, en effet, copie d'un ordre du jour révélateur du général Goedke. Il transmettait à l'aviation de l'armée qu'il commandait les félicitations de l'empereur pour cette bataille aérienne.

"Les pertes causées par le bombardement de Mulhouse et d'Habsheim ont été sanglantes, ajoutait-il, mais elles sont compensées par les avions ennemis que nous avons descendus."

Telle fut la première grande rencontre d'escadres aériennes. Rien ne peut mieux prouver la nécessité des escortes d'avions de chasse dans tous les bombardements.

— o —

LA STATUE DE JACQUES IER

La première statue équestre qui a été élevée en Angleterre est celle de Jacques Ier, en 1678. Cette statue toute en bronze, due à la générosité de la famille Howard-Arundel, fut alors élevée à Whitehall, Charing-Cross.

Durant la guerre civile, le Parlement la vendit à un nommé John River, un fondeur de Holborn, avec ordre formel de la mettre en pièces et de la faire fondre. Mais John River la cacha et montra quelques morceaux de bronze que l'on crut être des débris de la statue.

Après la Restauration, la statue fut de nouveau érigée en 1678 à l'endroit où elle se trouve actuellement. Elle est placée sur un piédestal sculpté par Grinling Gibbons.