

Suppléments de ce numéro : 1^o Photographie hors texte : HUIT TÊTES COURONNÉES AU CHATEAU DE WINDSOR ;
2^o *L'Illustration théâtrale* avec le texte complet de MONSIEUR DE COURPIÈRE, de M. Abel Hermant ;
3^o Le 12^e fascicule du roman de M. Gaston Leroux : LE MYSTÈRE DE LA CHAMBRE JAUNE.

L'ILLUSTRATION

Prix de ce Numéro : Un Franc.

SAMEDI 23 NOVEMBRE 1907

65^e Année. — N^o 3378.



L'HOMME VOLANT HENRI FARMAN

Concourant pour le prix Deutsch-Archdeacon de 50.000 francs (1 kilomètre avec retour au point de départ), Henri Farman, dans les après-midi de mercredi et de jeudi (20 et 21 novembre), a réussi de nombreux vols de plus de 500 mètres avec virages. — Voir l'article, page 342.

COURRIER DE PARIS



Depuis que j'ai eu la faiblesse de laisser prendre, dans ma vie aussi bien que dans ce courrier, un certain pied au Grincheux, il en abuse. Naguère, je ne le voyais qu'au petit malheur de la rencontre. Puis il commença peu à peu à fréquenter chez moi, une fois environ tous les quinze jours. Maintenant il rapplique toutes les semaines. Je suis sûr qu'il ne s'en tiendra pas là, car il s'enfonce dans ses moindres actes et opinions avec l'inexorable et creusante pointe du vilebrequin. C'est l'ami *dum-dum*.

Cependant il faut croire qu'un petit génie, taquin et attentif, veille à nous réunir sans cesse, puisque le Grincheux, où que je sois, n'est jamais bien loin, et que notamment, l'autre soir, comme je sortais de la Décennale, je me jetai dans lui vers le rond-point des Champs-Élysées. Il les descendait en suivant le trottoir de droite, celui qui coupe l'avenue Marigny. Je n'avais pas eu de peine à le reconnaître, il faisait plus clair qu'en plein jour. Le Grand Palais rayonnait ainsi qu'une Babylone de cristal, de glace et de diamants. On l'avait bâtie avec de l'arc-en-ciel et des étoiles. C'était le temple de Prométhée, le Panthéon de l'Étincelle, une architecture d'éblouissement et de lumière. Il semblait qu'après l'avoir dérobée, on y eût enfermé la Lune et qu'on la tint captive, attachée avec les chaînes de la Grande Ourse, dans cette belle cage d'or et d'argent, sablée de soleil. Et toutes les nuances, vives et douces, du feu, toutes les distinctions de lueurs, le blanc souverain de l'électricité, le cerise du fer rougi, l'azur du firmament grec, le vert des flammes mortuaires, l'orangé des vitraux d'église, le jaune du soufre, le rose de l'aurore et la pourpre du couchant, se trouvaient là bien allumées et servies, comme en un banquet de clartés, pour le régal et l'ivresse des yeux des hommes.

— Vous en venez ? dis-je à Placide.

— Non.

— Vous y allez ?

— Non.

— Vous irez ?

— Non.

— Vous y avez bien été ?

— Non.

— Qu'attendez-vous donc ?

Il s'arrêta.

— Que ça soit mieux, ... que le Salon de l'Automobile dure toute l'année, qu'il s'étende avec moins de discrétion et prenne un peu d'air, qu'il occupe tout l'emplacement des Champs-Élysées, de la place de la Concorde, des Tuileries, des quais et du Carrousel pour commencer, et aussi de la place de l'Étoile, de l'avenue du Bois et du Bois et qu'en rajeunissant le projet initial de Rude, essayé par Falguière, on dresse enfin sur l'Arc de triomphe une auto, le char moderne sans coursiers, une gigantesque auto lumineuse dessinée par des cordons d'ampoules et dont l'espace de carcasse maçonnerie flamboiera dans les hauteurs nocturnes comme le symbole de ce temps de vitesse et de folie. Ne pensez pas que je plaisante ? On le verra. Je vous le dis qu'on le verra. Nul emplacement, d'ailleurs, ne sera plus justifié, puisqu'avec l'auto nous remportons sur toutes les autres nations, depuis nos défaites, la seule et dernière victoire qui nous reste et dont nous nous contentons en proclamant qu'elle fait oublier et dépasse toutes les autres. Austerlitz aujourd'hui, c'est le pneu et Marengo la bouteille à air.

J'étais indigné de cette ironie facile.

— Comment ! lui répondis-je, nos triomphes industriels ne vous font pas battre le cœur ? Vous n'êtes donc patriote que pour la guerre ?

— Nullement. Je suis un patriote de la paix, mais j'y apporte la modération voulue. Tout mon chauvinisme ne se concentre pas dans le magnéto ; je demande à en réserver une large part en dehors de l'embrayage et du train baladeur. Un « système de mise en marche » n'est pas un article de foi ni une grande cause exigeant l'enthousiasme et le respect aveugles. Voulez-vous tenir un pari ?

— Lequel ?

— Vous dont c'est le métier, vous allez faire deux chroniques : une violente et odieuse contre tout ce que vous pourrez imaginer de plus noble et de plus saint, contre la patrie, l'armée, la religion, les parents, les morts... et une, aimable et badine, où vous égratignerez, à fleur de peau, l'automobilisme, l'espérantisme ou la réforme de l'orthographe... Je vous parie que la dernière vous attirera beaucoup plus d'injures que la première pour laquelle, hélas ! vous recevrez peut-être d'affreux compliments.

— Oh !

— Pariez-vous ?

Il avait l'air tellement sûr de lui que je demeurai muet, me bornant à hausser les épaules.

— Je ne l'ignore pas, reprit-il, je suis un stupide arriéré ? C'est un crime, un sacrilège, d'oser ce que j'ose, et on me pardonnerait plutôt de ricaner en parlant de la Lorraine que de sourire du tapage excessif que font dans la presse tous ces moteurs. Tant pis si je révolte une multitude d'honnêtes gens ! D'autres ne me désapprouveront pas. Eh bien, on perd un peu la tête et la mesure. D'abord trop d'éclairage ! Trop de guirlandes, de lumière ! C'est trop beau ! Qu'est-ce qu'on inventera le jour où Guillaume II nous rendra l'Alsace ? car, pour la reprendre, bernique ! ce n'est même pas avec des cent-chevaux qu'on peut y compter !

— Eh quoi ? Vous blâmez alors cette magnificence ?

— Je la trouve disproportionnée. L'étranger qu'elle éblouit ce soir la blaguera demain. La place de la Concorde, pour être belle de sa vraie beauté, n'a pas besoin de toute cette pétarade électrique. Si vous pouviez faire revenir Gabriel et lui montrer ça, vous verriez sa grimace ? Sans doute le décor est aveuglant, admirable et terrasse ! Un Peau-Rouge tomberait à genoux et adorerait. Moi qui suis un homme de bon sens — il tendait la main vers le Grand Palais — je garde tout mon sang-froid devant l'Acropole du Châssis. Ces milliers et ces milliers de bougies me font l'effet des petites cires que l'on allume dans les arbres de Noël pour que s'ébaubissent les enfants. Ici, le grand enfant, c'est le peuple, et les pauvres gens qui pensent qu'avec l'argent de ce luminaire, à tant de milliers de francs l'heure, on aurait de quoi acheter bougrement de pain !

— Placide ! vous devenez grossier comme le père Duchêne ?

— Ça m'est égal. Il faut que je me soulage une bonne fois. Tout ce flaffa, toute cette décoration, très riche, unique au monde, aussi réussie que vous voudrez, sent son embarras de parvenu. Si un millionnaire m'invite à dîner et qu'il y ait trop de valets de pied poudrés, il commet une faute de goût. Maintenant que l'on a prouvé sans conteste que l'on pouvait faire ébouriffant et superbe, voudra-t-on montrer que l'on est capable de donner une juste impression de sa force et de son importance sans verser pendant trois semaines des torrents et des cataractes de lumière sur Paris pour ensuite le laisser tout le restant de l'année dans des ténèbres qui semblent d'autant plus épaisses ? Et, pour en finir avec cette question qui, je le vois, vous crispe, j'é mets aussi le timide vœu que tous les journaux dans l'avenir, à pareille époque, ne soient pas aussi copieusement

remplis des mérites, des vertus et des exploits payés de tel carburateur et de tel thermo-siphon. La lecture impartiale et successive de tous ces paragraphes où l'éloge de chaque marque est conduit à tant la ligne jusqu'au dithyrambe attristé sincèrement le sage. Voilà. J'ai fini. Cela va mieux. A bientôt ? Ne m'en veuillez pas ?

— Je ne vous en veux jamais. Où allez-vous ?

— Je rentre chez moi. Dans mon stand.

Sans lâcher sa main qui ne tremblait pas, je lui dis :

— Allons, est-ce tout ? N'avez-vous point autre chose qui vous pèse ? Fouillez-vous bien.

— A quoi bon ? fit-il avec abattement. Je sens que vous n'épousez pas mes griefs et que mes colères vous laissent paisible ? Bien que vous ayez franchi l'âge du tout jeune homme, vous êtes cependant plus que moi, de cette époque. Alors, si je vous avoue que j'éprouve de la mélancolie en songeant que dans peu de jours le Cirque d'Hiver va disparaître, comme a disparu déjà, là, tout près de nous, le Cirque d'Été, allez-vous trouver encore que je suis ridicule ?

— Moins. Que voulez-vous, Placide ! Vieilles batailles. Gloires glacées, cirque de l'Impératrice ou Napoléon, tout suit sa route et disparaît. Nul ne fait que juste son tour de piste. Ces autos qui vous troublent et vous renversent (je ne parle qu'au moral), parce qu'elles démarrent trop tard et ne viennent pas assez du fond de votre jeunesse, elles seront peut-être pour nos enfants le souvenir d'une chose lente, pacifique et naïve comme le vélo-pède de 1867, le rappel d'un aussi doux passe-temps que les soirs de dissipation où chez Franconi, M^{me} Océana conquerrait l'extase de tout Paris en faisant sauter dans ses mains trois bouteilles.

— Oui, fit-il un instant soumis. Malgré tout, nous vivons en des jours singuliers. Ainsi, savez-vous pourquoi, depuis la semaine dernière, je regrette, étant resté vieux garçon, de n'avoir pas d'enfants ?

Sa voix avait repris un accent de gaieté agressive.

— Non. Pourquoi ?

— C'est parce que, si j'en avais eu un, je l'aurais appelé Henriette. Avez-vous vu que, récemment, un digne citoyen s'est heurté à un refus énergique de la part de l'employé de l'état civil auquel il exprimait le désir que son enfant portât ce prénom ? Sous prétexte qu'il ne figure pas parmi ceux autorisés par la loi du 11 germinal, an XI ! Je t'en donnerai, du Germinal ! C'est un peu fort !

— J'ai lu cela, mon ami. Mais tout s'est arrangé.

— A quelles conditions ? Il faut s'adresser au procureur de la République, faire une pétition, montrer son casier judiciaire, un certificat de vaccin, sa carte d'électeur, son livret militaire...

— N'exagérez-vous pas ?

— A peine. Et cela, en vérité, me donne envie d'avoir des enfants ! N'y a-t-il pas trop de temps de perdu ? Je vais toujours m'y mettre, et si j'en ai un, par raccroc, quel que soit son sexe, je l'appelle Henriette.

— Même si c'est un garçon ?

— Oui. On appelle bien indifféremment un garçon ou une fille René.

— L'orthographe change.

— Qu'est-ce que ça fait, puisqu'elle est réformée ? Il y a nombre d'hommes qui s'appellent Marie, et feu M. Pingard se nommait Julia. Ainsi, je n'en démordrai pas. Henriette ! Henriette ! Je dus le quitter brusquement. Il avait l'air d'un fou et on nous regardait.

HENRI LAVEDAN.

(Reproduction et traduction réservées.)



UN MARIAGE FRANÇAIS-ESPAGNOL EN ANGLETERRE. — Le prince Charles de Bourbon et la princesse Louise revenant de la chapelle après la cérémonie religieuse. — Photographie Chusseau-Flaviens.

LE MARIAGE DE WOODNORTON

Londres, samedi soir, 16 novembre.

Un train matinal, mis par Mgr le duc d'Orléans à la disposition de ses invités, nous a conduits à Evesham, la petite gare qui dessert la résidence de Woodnorton : 170 kilomètres franchis en deux brèves heures. Ce convoi emmène, avec S. A. R. la princesse de Battenberg, mère de la reine d'Espagne, pêle-mêle des femmes très élégantes dont on devine, plutôt qu'on ne les voit, sous les manteaux de voyage entr'ouverts, les toilettes sobres et jolies, des diplomates très chamarrés, des gentilshommes du service d'honneur du prince, en tenue de cour, culotte, bas de soie, habit à revers bleu de roi, à boutons d'or aux armes de France ; des fidèles de la cause monarchique, parmi lesquels on se montre le général de Charette toujours vaillant ; — nous autres, enfin.

Sur Londres pèse le *fog* traditionnel et national, l'épais brouillard fauve ; mais, à peine avons-nous quitté la banlieue, à peine courons-nous à travers la campagne onduleuse que dorent encore les dernières feuilles des chênes, qu'un rayon illumine la brume, hésitant et pâle, d'abord, puis s'échauffe, respandit. Quand nous arrivons à Evesham, dr ciel léger, voilé à peine, une calme et blonde lumière s'étend sur la petite ville pavoisée, tout en fête, sur les molles collines qui l'enserrent. C'est un matin de l'automne de France, mélancolique et doux.

Woodnorton n'était naguère qu'un pavillon de chasse, et, quoique le duc d'Orléans l'ait agrandi et fort embelli, la maison demeure si petite qu'il a fallu, comme on vous l'a dit l'autre semaine, pour que les invités du prince, en nombre bien restreint, pourtant, puissent assister tous à la cérémonie nuptiale, faire construire une chapelle provisoire, et, pour traiter ces hôtes de quelques heures, édifier

une salle des fêtes. Tout cela est de bois et de décor. La chapelle, romane, resplendissante des feux d'innombrables lampes électriques, est toute tendue de peluche crème où courent en guirlandes des roses blanches et fleurie de grands lys blancs, parmi des feuillages ; du plafond tendu d'azur fleurdelysé pendent de vénérables étendards évoquant les gloires passées, depuis ceux des régiments de Picardie, de Navarre, de Piémont, de Champagne, jusqu'au drapeau du 17^e léger que commanda le duc d'Angoulême. Une galerie couverte, sorte de cloître à arcades, aux piliers, aux tympans blasonnés de l'écu de France, la réunit au salon du château : c'est là que tout à l'heure va défilier le cortège nuptial. La salle des fêtes, de style Louis XVI, est toute revêtue, extérieurement, de treillages verts, et sur les tables du banquet s'épanouissent toujours des lys, mêlés aux coquelicots blancs, la fleur favorite du duc d'Orléans.

Il est midi. Le soleil est plus radieux que jamais. Le bas de la petite église est rempli déjà des invités de marque qui, dès qu'ils ont eu présenté leurs hommages au duc d'Orléans, au roi d'Espagne, aux princesses et aux princes réunis autour d'eux, sont venus vite y prendre leur place. La porte du salon s'ouvre à deux battants ; dans la chapelle, des virtuoses appelés de Paris attaquent une marche nuptiale. Précédés de deux gentilshommes du service d'honneur, M. le duc de Luynes et M. de Fonscolombe, s'avancent le duc d'Orléans et à son bras Mme la princesse Louise de France, coiffée de la mantille espagnole, et de qui deux autres gentilshommes portent la traîne ; puis vient le prince Charles de Bourbon, le fiancé, conduit par sa mère, Mme la comtesse de Caserta. Le cortège nuptial suit : le comte de Caserta et la reine d'Espagne ; le roi Alphonse XIII et Mme la comtesse de Paris ; le duc de Montpensier et la reine de Portugal ; le duc de

Calabre et la duchesse d'Orléans ; le duc de Chartres et l'infante Isabelle ; le grand-duc Vladimir et la princesse Jean-Georges de Saxe ; le prince Jean-Georges de Saxe et la duchesse d'Aoste ; le duc de Guise et la grande-duchesse Vladimir... Le prince Czartoryski, en un somptueux costume de magna', velours brun et fourrures, ferme le défilé, ayant au bras la duchesse de Vendôme.

La princesse Louise et l'infant se sont agenouillés à leurs prie-Dieu. L'évêque de Birmingham, mitré d'argent, les épaules drapées du pallium, leur donne la bénédiction nuptiale. Puis, après avoir adressé aux époux une allocution éloquent, le R. P. d'Armaillacq, ami personnel de la famille de Bourbon-Siciles, célèbre la messe ; et des chants, une musique discrète, accompagnent de temps à autre les prières rituelles.

Une marche, de nouveau, éclate, ample, solennelle, et le brillant cortège se remet en marche vers le salon où va avoir lieu la cérémonie du baisemain, où les nouveaux mariés qui, cette fois, sont en tête, vont recevoir les félicitations de leurs proches et des invités.

Un moment, de la terrasse du château, qui domine une vallée pittoresque et touffue, emplie de flottantes vapeurs, nous contemplons, au loin, à travers les glaces des larges *bow-windows*, le va-et-vient de cette aristocratique assistance, où les velours violets, mauves, gris, les brocarts, les soies, se mêlent aux ors et aux broderies des uniformes, au scintillement des croix et des plaques. Du clocher de l'église d'Evesham, invisible au fond de la ravine embrumée, monte vers Woodnorton un carillon vieilllot, aux sons grêles, cassés, pareils aux notes chevrotantes d'un clavecin très ancien. Et une vague tristesse nous fait sentir que ce ciel qui, maintenant, se voile déjà, n'est pas le nôtre...

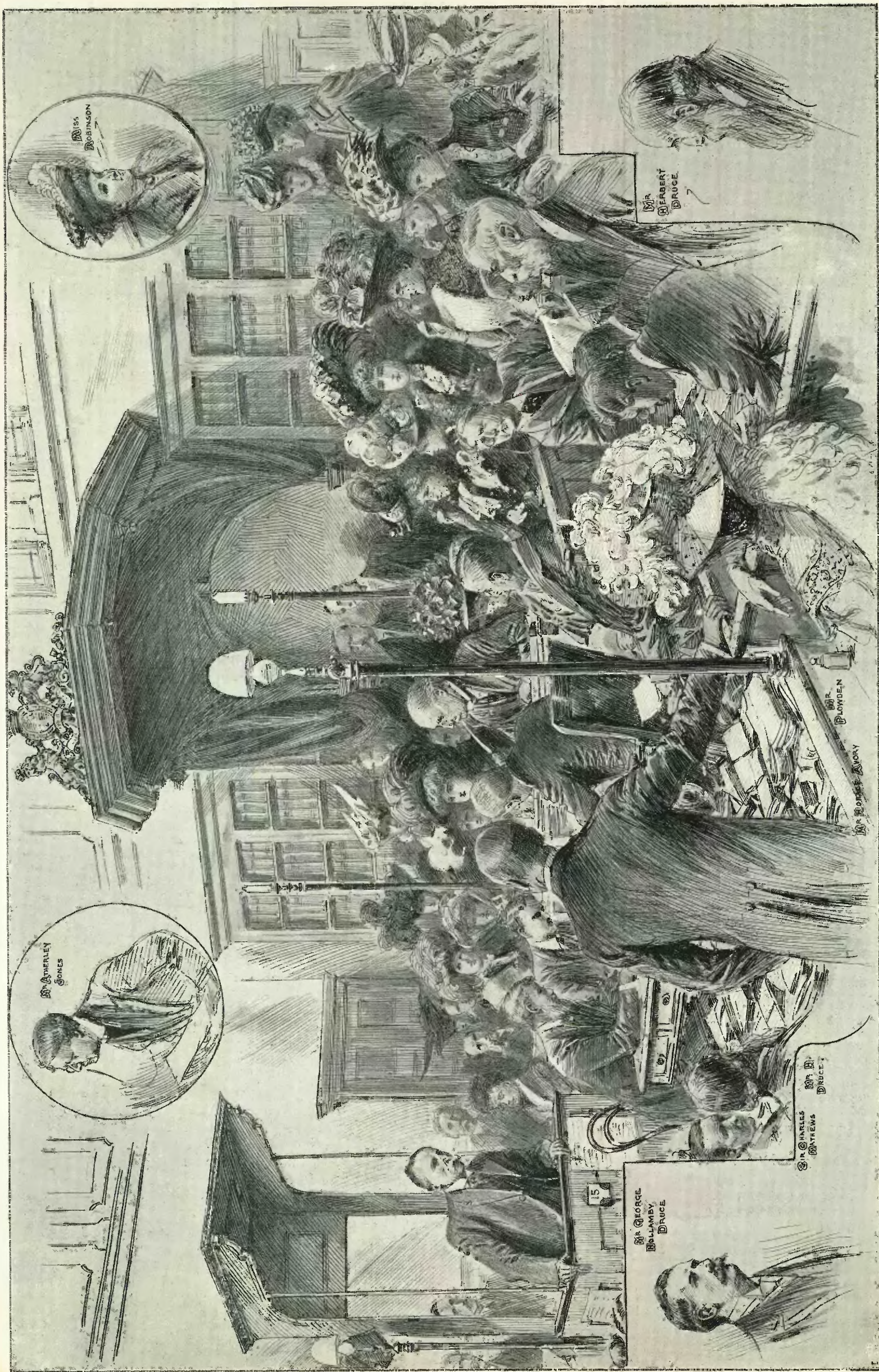
GUSTAVE BABIN.



L'ARMÉE RÉGULIÈRE MAROCAINE DANS SES EXERCICES D'ASSOUPPLISSEMENT, SUR LA PLAGE DE MOGADOR. — *Phot. Hubert Jacques.*

A la nouvelle que son frère Moulay-Hafid se préparait à envoyer contre lui une mehalla redoutable, le sultan Abd-el-Aziz a dû se préparer à faire face à cette agression. Le Maghzen tout entier frémit d'ardeur guerrière. Un souffle belliqueux passa dans les rangs des pauvres soldats loqueteux qui composent l'armée marocaine. Ils avaient besoin sans doute de ce stimulant, que leur apportait la menace du sultan de Marakech, et devaient être un peu « rouillés », à en juger par l'entraînement méthodique et hâtif auquel les virent soumis, l'autre semaine, les habitants de Mogador. On avait envoyé précipitamment

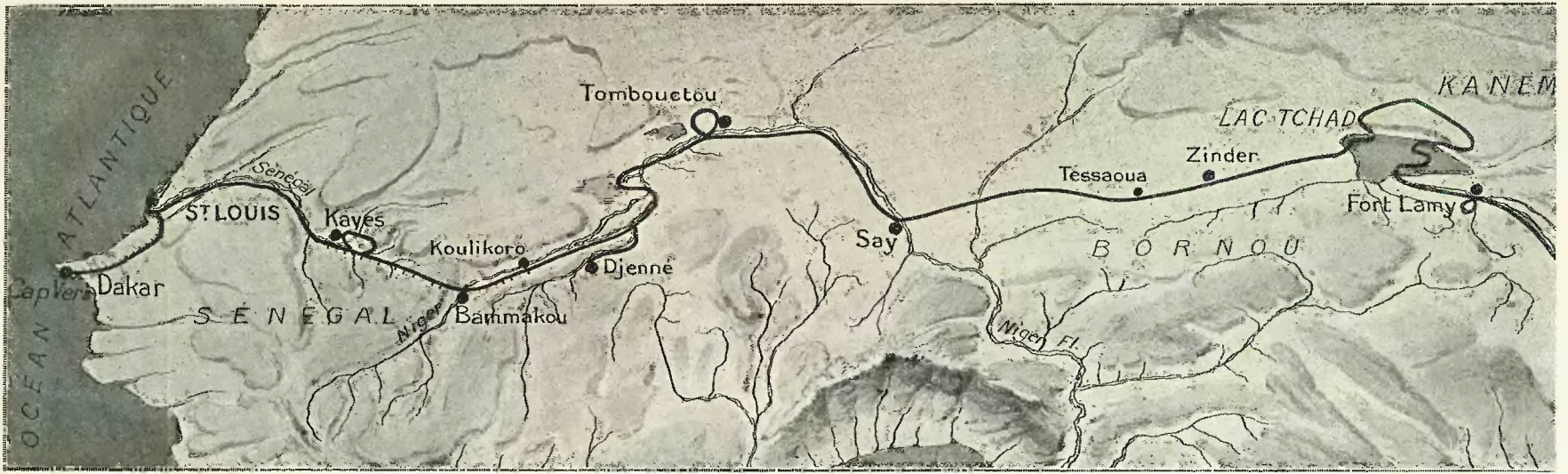
de Rabat, pour défendre ce port, une petite mehalla, pas trop bien armée et plus mal entraînée. Il s'agissait de la mettre bien vite en état d'affronter l'assaut du Sud. Aussi, chaque jour, sur la plage, un sous-officier de tirailleurs algériens faisait-il manœuvrer et pivoter tout cela, en recommençant par les éléments. Et c'était un spectacle peu banal que de voir ces guerriers s'efforcer à des exercices d'assouplissement, en attendant qu'on leur montrât la marche en colonnes, la marche de front, les formations les plus savantes.



L'AFFAIRE DRUCE-PORTLAND. — Une audience élégante au tribunal de Marylebone, à Londres : le témoin Caldwell interrogé par le sollicitor Mr Horace Ivory. — Croquis d'audience de S. Begg.

Dans notre dernier numéro, M. Raymond Recouly a, n° aussi clairement que possible, expliqué l'origine et exposé les préliminaires de cette affaire extraordinaire qui passionne l'Angleterre, et dont les péripéties sont curieusement suivies sous toutes les latitudes où les informations télégraphiques des journaux en apportent les échos. Bornons-nous seulement à ajouter à ce résumé une précision nécessaire pour l'intelligence complète des débats judiciaires. Le procès en cours n'est pas la même instance que George Hollamby Druce a commencée, l'an dernier, contre le duc actuel de Portland, en revendication du titre et du fameux héritage ; c'est une affaire « Druce contre Druce », le charpentier australien plaçant pour obtenir l'ouverture du cercueil de Thomas Druce, opération à laquelle s'oppose obstinément le fils de celui-ci, Herbert, aujourd'hui propriétaire du bazar de Baker Street. Les deux instances sont donc à la fois distinctes et connexes. Du moment où se discute cette question d'importance capitale, à savoir si le cercueil est légitimement occupé, comme l'affirme

Herbert Druce, ou ne contient que des lames de plomb, comme le prétend Hollamby Druce, on comprend quel intérêt s'attache aux débats devant le tribunal de police de Marylebone, sous la direction de M. Flawden, président. Aussi les audiences font-elles salle comble, et ce sont, suivant l'expression anglaise, des audiences « vraiment fashionables ». Le public qui s'y presse y est, en effet, éminemment mondain, ainsi que nous disons en France ; il se compose à peu près exclusivement de la fine fleur de l'aristocratie britannique, y compris de nombreuses dames en brillantes toilettes. Les deux Druce, M. Atherley Jones et M. Horace Ivory, leurs avocats respectifs, sont les points de mire de l'élegant auditoire dont l'émotion redouble quand surgissent les témoins cités par le demandeur. Jusqu'à présent, les dépositions les plus sensationnelles furent celles d'un Américain, M. Robert Caldwell, et de miss Robinson, ancienne secrétaire et confidente du duc de Portland défunct affirmant tous deux que celui-ci et Thomas Druce ne faisaient qu'un.



Itinéraire du voyageur anglais A. Henry Savage Landor

LES FRANÇAIS EN AFRIQUE, COMME LES A VUS UN VOYAGEUR ANGLAIS

Pendant tout le cours de l'année dernière, les officiers des diverses missions lancées à la découverte des nombreux coins encore inexplorés de la vaste Afrique, leurs camarades reclus dans les postes perdus du désert, eurent tour à tour la surprise de voir arriver vers eux, à la tête d'une caravane restreinte, peu armée, un homme tout jeune encore, au masque calme, mais au regard volontaire, énergique en sa douceur, et fort correctement vêtu d'un irréprochable complet du bon tailleur, veston, gilet, le pantalon relevé sur des souliers de marche, et coiffé d'un léger canotier, comme il sied à quelqu'un qui va

dernier exploit, sous ce titre : Across widest Africa — A travers la plus large Afrique — (Londres, Hurst and Blackett, 2 volumes, 2 guinées), nous lui avons demandé de nous réserver ses impressions, plus particulièrement intéressantes pour notre public, sur le rôle de la France en Afrique. Il les a résumées dans cet article d'un style très personnel, dont nous avons respecté les anacronymes. On va voir que, si nos officiers ont gardé un bon souvenir de son passage, il n'est pas ingrat et largement les paye de retour. Alors que tant de Français se montrent volontiers enclins à décrier notre œuvre aux colonies, il n'est pas sans intérêt d'enregistrer l'opinion d'un Anglais, et d'un Anglais patriote convaincu.

Peut-être le voyage que je viens de faire n'est-il pas le plus court de ceux qu'on ait faits en Afrique. Parti de Djibouti, dans le Somaliland français, et me dirigeant vers le sud-ouest, je traversai d'abord l'Abyssinie et le Soudan anglo-égyptien, d'où j'entrai dans le sultanat de Zemio, puis je visitai les sultanats de Rafaï et de Bangasso, le Congo français et une partie du Congo belge. Après quoi, je pris ma route vers le lac Tchad, m'arrêtant à tous les postes français et allemands sur ma route.

Du lac Tchad, je fis un grand détour, revenant vers l'est, car je désirais examiner la formation du désert du Kanem. Après quoi, je me remis en route presque exactement sur l'ouest, par Zinder et le Niger, vers Tombouctou. Au delà du Niger, je poussai vers le Sénégal et vins à la côte au Cap Vert, point extrême de l'Afrique, à l'ouest sur l'Atlantique.

La plus grande partie de ce voyage, qui comporta d'énormes zigzags et d'innombrables détours — sa longueur entière ne fut pas moindre que 8.500 milles anglais (tout près de 14.000 kilomètres) — a été effectuée en territoire français. Le temps que j'employai à parcourir ce long trajet, du point où je pé-

nétrais en Afrique jusqu'au point où j'en sortis, fut exactement de trois cent soixante-quatre jours.

A l'exception d'une machine volante, j'ai utilisé dans cette traversée tous les moyens de transport possibles : les chevaux, les mules, les ânes, les bœufs, les chameaux, le portage humain, des canoës, des bateaux d'acier, des radeaux, j'ai tour à tour employé tout cela. Naturellement, pour un voyage de cette sorte et de cette longueur, j'ai dû recruter un assez grand nombre d'animaux et pas mal d'hommes. Mais à aucun moment de mon voyage je n'ai eu à mon service plus de trente bêtes de bât et jamais plus d'une quarantaine d'hommes. C'était au dé, art. J'avais du reste à peine fait le tiers du chemin quand je me trouvai abandonné par tous, et dans la partie la plus difficile de ma traversée, au cœur même de l'Afrique, tout mon monde avait disparu, sauf un fidèle Somali.

Dans les climats tropicaux, une marche régulière de 10 à 15 milles par jour est considérée comme une bonne étape. Dans ce voyage, assez particulier, nous avons couvert une moyenne de 25 milles (40 kilomètres) par jour. Malgré de nombreux changements d'animaux et d'hommes, en cours de route, ma caravane a été constamment en marche.

Nous nous sommes trouvés, la plus grande partie du temps, en des régions très malsaines, où les fièvres paludéennes règnent à l'état endémique. Or, je n'avais emporté aucun médicament sérieux ni, d'ailleurs, de filtres pour les eaux. Nous ne nous tourmentions pas beaucoup non plus des morsures des moustiques, et, en ce qui me concerne, je n'ai jamais pris la quinine préventive ni usé d'aucune des précautions qui sont recommandées par la Faculté à ceux qui vivent sous les climats tropicaux. Je me bornai à suivre mes propres inspirations en matière d'hygiène, et le résultat en fut que je revins en Europe dans le meilleur état de santé. Je ne portai



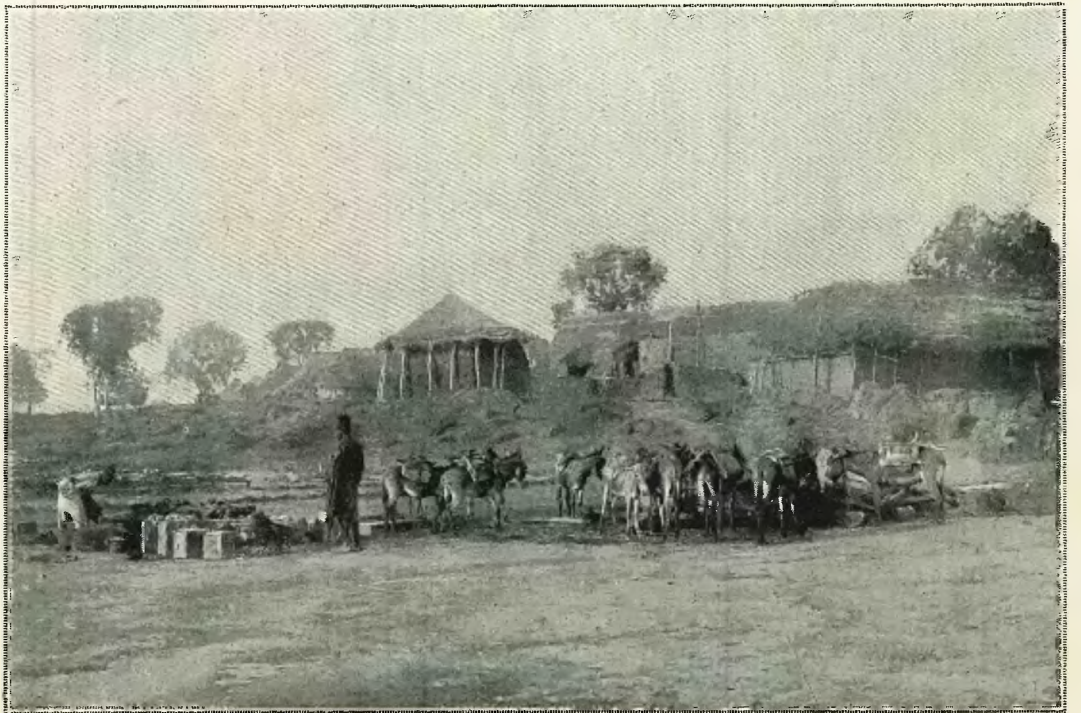
A. Henry Savage Landor et le fidèle domestique somali qui l'a accompagné dans tout son voyage.

voyager par une température mieux qu'estivale : c'était M. A. Henry Savage Landor, dans la tenue même où nous le présentons à nos lecteurs.

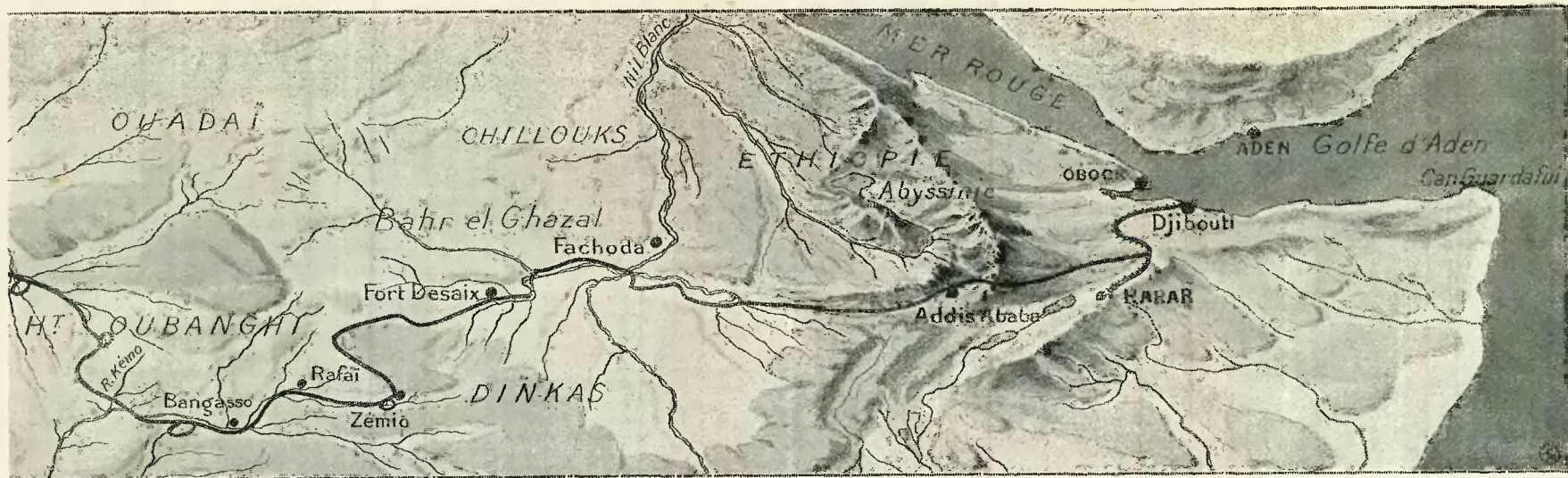
La surprise passée, quand on connaissait l'homme, quand on avait écouté un moment ce voyageur riche en souvenirs, c'était un charme ; nous avons revu à Paris plusieurs de nos officiers qui ont reçu au passage ce visiteur inattendu ; ils sont unanimes à se louer de la rencontre.

Car l'étrange explorateur n'a pas pour lui que cette originalité de voyager dans la tenue du boulevardier qui flâne. Petit-fils du grand poète anglais Walter Savage Landor, et tenant peut-être de cet atavisme sa passion du nouveau toujours, de l'inconnu, A. Henry Savage Landor, membre de l'Institut royal de Grande-Bretagne, de la Société royale de Géographie, etc., etc., a parcouru tour à tour le Japon, la Chine, la Corée, la Mongolie méridionale, l'Inde, la Perse, l'Amérique, l'Australie, l'Océanie, le Maroc... il faut en passer. Son voyage à travers le Thibet fut, entre tous, sensationnel et dramatique ; il fit grand bruit à l'époque. Ecrivain de talent, dessinateur au crayon alerte, photographe habile, il a rapporté de chacun de ces voyages un livre intéressant.

Au moment où il vient de publier la relation de son



La caravane de M. Savage Landor à Fort-Desaix, un des anciens postes créés par le colonel Marchand.



à travers l'Afrique, dans sa plus grande largeur.

pas de casque colonial, je n'endossai pas de vêtements brevetés à l'usage des explorateurs, je ne chaussai pas de souliers perfectionnés : j'étais parti juste dans l'appareil ordinaire qui était le mien à Londres, et la tête coiffée d'un simple chapeau de paille.

De même, tout le long du voyage, je n'eus sur moi ni fusil, ni revolver, ni armes d'aucune sorte ; pas même un canif. Mes hommes, toutefois, étaient armés. Il n'y avait pas un homme blanc avec moi, et l'expédition était faite entièrement à mes propres frais.

Je n'ai pas l'intention, dans ce travail destiné à *L'Illustration*, de conter les multiples incidents du voyage, ni d'entrer dans des descriptions concernant les observations anthropologiques et ethnologiques qu'au cours de mon expédition j'ai pu faire sur plusieurs tribus intéressantes. Mais c'est avec le plus grand plaisir que je prends place à ma table pour écrire quelques mots touchant les Français que j'ai eu l'honneur de rencontrer sur ma route, aussi bien que sur le travail accompli par eux, travail qui, à mon avis, n'est pas connu et apprécié autant qu'il devrait l'être.

C'est ainsi que j'ai eu l'occasion, en maints endroits, de croiser ou de longer la route suivie par le colonel Marchand en son expédition vers Fachoda. Beaucoup d'outrages ont été déversés, aussi bien en France qu'en Angleterre, sur cet officier ; mais il serait injuste d'oublier que cette expédition — qui causa en son temps quelque froissement entre les deux nations — fut, en dehors de son côté aventureux, un acte remarquable de courage et d'endurance.

Et puis, le colonel Marchand et ses vaillants officiers ont laissé un travail d'une haute valeur scientifique : la grande carte, d'une merveilleuse précision, de la contrée tout entière traversée par eux. On ne saurait leur décerner trop d'éloges pour l'étonnante intelligence qu'il leur a fallu déployer pour dresser cette carte d'une région si difficile à explorer, et, quand on connaît le pays, on est rempli d'admiration pour la façon minutieuse dont la topographie de cette contrée a été étudiée et l'exactitude avec laquelle les divisions et les subdivisions par tribus ont été relevées et indiquées. En maints endroits, j'ai eu occasion de vérifier, avec mes instruments, quelques-unes des observations recueillies par l'expédition Marchand aux différents points du voyage. Je les ai toujours trouvées exactes.

Marchand était certainement un admirable chef, un homme dont le nom est encore révérent en Afrique partout où il a passé. En Abyssinie, particulièrement, les indigènes parlent aujourd'hui de Marchand avec respect et admiration, et son prestige personnel dans ce pays est si grand que, s'il était quelque jour envoyé comme représentant de la République française dans l'empire de Menelik il pourrait, je pense, y accomplir beaucoup de choses utiles à son pays.

De même, dans le Soudan anglo-égyptien, les Dinkas et les Chillouks parlent toujours de Marchand et de ses officiers. Cela m'amusa beaucoup, quelquefois, de leur demander lesquels ils aimaient le mieux, des Anglais ou des Français. Par « les Français », ils entendent généralement l'expédition Marchand. Invariablement, ils me disaient qu'ils préféreraient de beaucoup les Français. Quand je leur demandais pourquoi, ils répondaient que les Français étaient de très bonnes et aimables gens qui toujours leur donnaient « la tête et les pieds de tous les moutons qu'ils tuaient », tandis que les Anglais mangeaient l'an mal entier et jamais ne leur donnaient rien du tout.

La caravane qui figure dans la photographie

prise au Fort-Desaix est ma propre caravane d'ânes que j'avais formée en traversant le Bahr-el-Ghazal.

Le hangar central, couvert d'un toit de chaume que supportent des poteaux de bois, est tout ce qui reste actuellement du « Fort-Desaix », construit par Marchand lors de son expédition vers Fachoda.

J'ai été particulièrement frappé des excellentes positions qu'avait choisies Marchand pour y établir ses postes fortifiés. Le jugement, sur ce point, semble ne jamais lui avoir fait défaut, et le choix des emplacements divers où il s'établit avec ses troupes fut toujours à l'endroit le mieux approprié au point de vue stratégique comme au point de vue sanitaire. Et si bons étaient les points choisis par lui dans le Bahr-el-Ghazal, que le gouvernement anglo-égyptien a adopté plus tard les mêmes emplacements. Ainsi Fachoda — qui, maintenant, grâce à « l'entente cordiale » entre la France et l'Angle-

terre, ce fut un officier, M. le lieutenant Charlemagne, et une demi-douzaine de soldats sénégalais. Le lieutenant, homme d'une éminente habileté, était chargé de l'administration et de l'organisation du protectorat, et c'était vraiment un vif plaisir que de voir avec quel enthousiasme et quelle énergie ce jeune officier accomplissait les différentes tâches qui lui incombait : rendre la justice, construire des maisons, établir des cultures, tracer des routes, étudier la possibilité de développer le commerce dans le district, et cela tout en assurant la sécurité du pays et en établissant la topographie de la contrée environnante. Car tout cela faisait partie de sa mission, — une mission dont il s'acquittait de la manière la plus pratique.

Je dois confesser que je ne fus pas étonné de trouver dans un officier français un homme admirable ; je fus réellement très surpris, par contre,



Le poste de Zemio : le lieutenant Charlemagne et ses six Sénégalais.

terre, a changé son nom pour celui, plus ancien, de Kodok, est à présent devenu la capitale du Nil Supérieur. A Fort-Desaix (appelé maintenant Wau), a été établie la capitale de la province de Bahr-el-Ghazal.

Dans le Haut Oubanghi, je visitai successivement tous les postes militaires français, depuis Zemio, le point extrême, à l'est du Congo français, jusqu'à la rivière Kemo, où je bifurquai pour me diriger vers le lac Tchad.

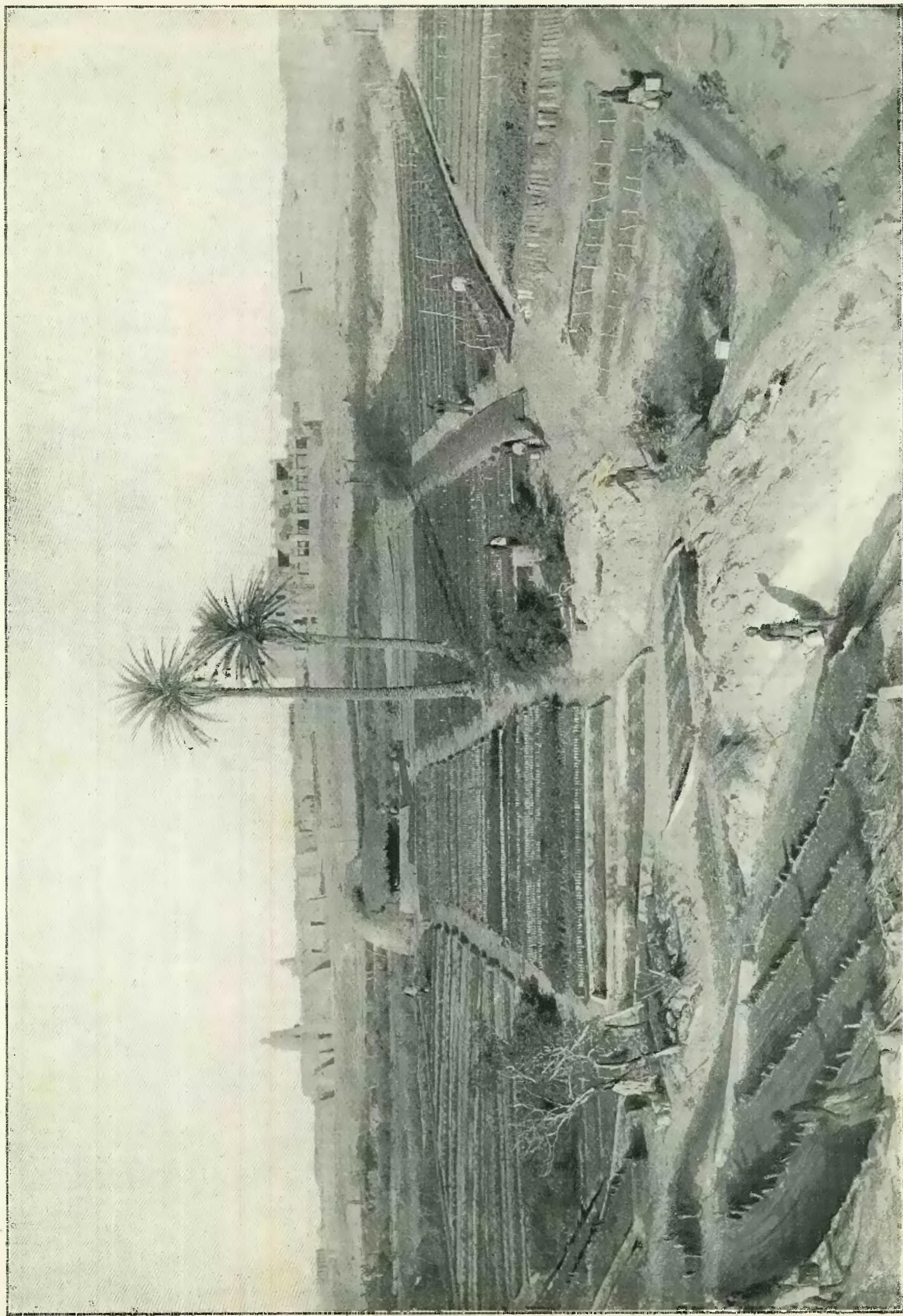
Maintenant, Zemio est sans doute le point le plus central de l'Afrique, étant à peu près également distant du cap Gardafui, à l'est, du cap Vert, à l'ouest, de Capetown, au sud, et du cap Blanc, sur la Méditerranée.

Nous avons en Angleterre une opinion — opinion qui est partagée par plusieurs autres nations européennes — que les Français occupent leurs colonies par la force, conservant un gros état-major d'officiers et d'imposantes forces dans tous leurs postes militaires ; or, en réalité, je ne connais aucune nation qui fassent les choses aussi simplement que font les Français en Afrique.

Prenons, par exemple, le lointain Zemio, centre de l'Afrique barbare. Tout ce que je trouvai dans

de voir combien le type du sous-officier de l'armée coloniale française est supérieur à ce que sont les hommes de sa classe dans certaines autres armées européennes. J'ai eu maintes conversations avec des sous-officiers chargés de l'administration d'immenses districts, et j'ai eu ainsi plus d'une occasion de juger avec quel tact, quel sens, ces hommes peuvent assumer le commandement de postes militaires importants et avec quelle parfaite dignité ils remplissent leurs devoirs officiels.

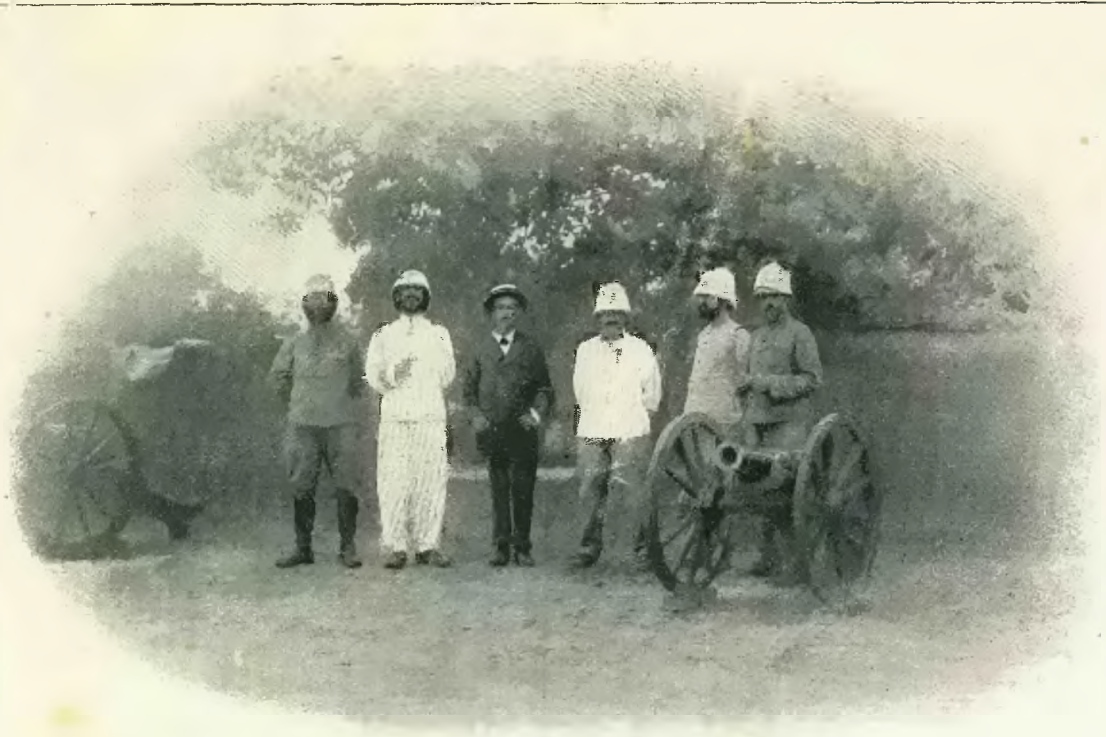
D'ailleurs, il est un fait que nous ne devons pas perdre de vue : c'est qu'un Français de n'importe quelle classe est un homme de vive intelligence, doué d'une exceptionnelle somme de talent naturel et d'une merveilleuse facilité à comprendre et à apprendre, avec une prodigieuse mémoire pour retenir ce qu'il a appris. Néanmoins, cela m'a toujours frappé de voir ces sous-officiers capables de causer — avec beaucoup de bon sens — sur des choses telles que l'histoire, la peinture, la sculpture et la musique — choses tout à fait étrangères à leur métier, tout en possédant, d'autre part, une parfaite connaissance en matière de topographie, de construction de routes et de ponts, et de mécanique en général.



LE VOYAGE DE M. SAVAGE LANDOR A TRAVERS L'AFRIQUE. — Le jardin potager du poste de Tombouctou. — Voir page 337.



LE VOYAGE DE M. SAVAGE LANDOR A TRAVERS L'AFRIQUE. — Les cantonniers de la route du désert. — Voir page 336.



A Fort-Lamy : de gauche à droite, le capitaine Dumas, le colonel Gouraud, M. Savage Landor, le colonel Largeau, le capitaine Gebhardt, le commandant Gaden.

Je ne suis pas un homme de guerre, et ne connais rien de l'état militaire ; je me borne seulement à distinguer, ce qui me paraît pratique ou non. Or, à mon avis, l'entraînement des officiers de l'infanterie coloniale française est merveilleusement au point. Tous les officiers que j'ai rencontrés, sans exception, pouvaient mettre la main à tout, lever un plan topographique et édifier des maisons et des forteresses, exécuter des travaux d'irrigation et construire des bateaux, rendre la justice, soigner les malades, instruire les indigènes sur toutes sortes de choses usuelles et, entre temps, faire faire l'exercice à leurs soldats sénégalais, tout cela de manière pratique.

J'ai toujours soutenu que le soldat qui, désormais, remportera la victoire n'est pas la machine bien dressée, le troupier simplement élégant à la parade. Celui-ci ne fournira jamais au feu le meilleur élément ; mais un soldat, aujourd'hui, doit être pourvu d'une suffisante compréhension personnelle des choses pour penser par lui-même — et penser rapidement — et être fertile en ressources dans toutes les conjonctures.

Le Français possède, je crois, ces qualités à un degré éminent ; il est né avec elles, tandis que les soldats de nombre d'autres pays — peut-être, si l'on veut, plus disciplinés — ont besoin d'être habitués à penser par eux-mêmes.

En matière de guerres coloniales, ce que les Français ont fait en Afrique est étonnant, et ce qu'ils ont encore en train d'achever avec quelques officiers à peine et très peu de soldats ne l'est pas moins. Je suis arrivé à connaître quelques-uns de leurs travaux, à la frontière du Ouadaï, dans le Bornou et dans le pays des Touareg, et, quand on prend la peine d'étudier ce que ces hommes ont accompli — et avec quelles ressources restreintes ils l'ont accompli — on demeure rempli d'admiration pour l'œuvre réalisée.

Il y a dans la partie septentrionale du désert, vers le Borkou, un splendide corps de soldats, montés sur des chameaux, qui jouit en Afrique d'un grand renom : les *méharistes du capitaine Mangin*, un nom dont l'effet est magique dans le désert entier.

Pour la tâche qui incombe à ce corps, des officiers spéciaux, doués d'un tempérament à part, sont nécessaires. Etant donné qu'il s'agissait d'avoir affaire avec des tribus aussi perfides que le sont celles qui occupent la lisière du pays des Senoussis, le Borkou et le Tibesti, on ne pouvait évidemment faire un meilleur choix que celui du capitaine Mangin.

Entre tous mes clichés, j'attache un prix spécial à celui qui est reproduit ci-dessus. Il fut pris sous le gros arbre historique sous lequel M. Gentil campa, au bord du Chari, après la défaite de Rabah, le chef de ces bandes fanatiques qui donnèrent tant de tintouin aux Français. Ce fut tout autour de cet arbre que, peu à peu, le siège du commandement central des forces du Congo fut établi, et ce lieu, plus tard, prit le nom de Fort-Lamy.

Dans ce groupe, on peut signaler la présence de cinq Français célèbres : le plus grand, en large pantalon blanc, est le colonel Gouraud, bien connu en France, par ses remarquables travaux sur les Touareg et qui, dernièrement, s'est encore signalé par son habile et ferme conduite sur la frontière

du Ouadaï, où une ceinture de postes est maintenant établie par les Français.

Le « maraboutisme », quelque peu inquiétant à l'ouest et au nord-ouest du lac Tchad, n'est probablement pas autant à redouter que beaucoup le pensent, étant donné les précautions militaires actuellement prises, mais les superstitions maraboutiques courent toujours dans l'étendue entière du désert et certainement ont une grande influence sur toutes ces tribus de nomades ; il demeure donc nécessaire d'exercer une attentive surveillance sur les Senoussis et sur quelques-unes des tribus touareg si l'on veut les tenir en échec.

Les chefs militaires français ont montré une merveilleuse intelligence en établissant d'abord à fond la géographie du désert, en reconnaissant les positions exactes des puits, des diverses oasis et en se familiarisant eux-mêmes avec les principales routes par lesquelles les Touareg et les tribus arabes s'approvisionnent. Ces détails une fois bien connus, je ne pense pas que les indigènes puissent jamais, maintenant, avoir la plus légère chance de causer aux Français de sérieux embarras dans toute la partie du désert située au nord du lac Tchad.

Les tribus arabes blanches de cette région sont donc tenues d'une main ferme, puisque les Français, apportant avec eux leur civilisation, ont mis leur contrôle sur les seules sources de prospérité de ces gens, qui vivaient entièrement du produit de leurs razzias et du commerce des esclaves.

D'autre part, si ces tribus, éparpillées dans le désert, et vivant, en fait, en état de guerre continue les unes avec les autres, me paraissent incapables désormais de s'unir pour entrer en rébellion

contre les Français, je ne suis pas aussi certain toutefois qu'il ne faudra pas, quelque jour, exercer sur les Ouadaïens et les Senoussis une sévère répression, afin de les soumettre définitivement à la France. La conquête pacifique du Ouadaï — le rêve de nombre de personnes qui ne connaissent pas ces pays — demeurera toujours, à mon idée, une chimère. Ces gens sont si fanatiques, si convaincus de leur propre importance, et professent un tel mépris pour les blancs qu'une seule chose peut les impressionner : une guerre victorieuse. Les Ouadaïens sont mieux armés que ne le sont, en général, d'autres peuplades peu sûres de ces contrées, quantité de bonnes armes à feu ayant été importées dans leur pays en contrebande ; mais les Français n'ont aucune appréhension à avoir touchant l'issue de cette lutte possible, parce que, je pense, sur leur frontière, les choses ont été préparées en vue de toutes les éventualités, et qu'il y a dans cette région d'admirables officiers qui n'auront pas grande difficulté à faire respecter les intérêts français.

Autour du colonel Gouraud sont groupés des collaborateurs non moins méritants de l'œuvre française en Afrique : le colonel Largeau, qui fit partie de la colonne Marchand ; le commandant Gaden, connu pour son exploration dans la région de Zinder, les capitaines Gebhardt et Dumas.

La curieuse construction, faisant partie du poste de Tessaoua, que reproduit une autre des illustrations de cet article, présente cette particularité d'être entièrement en terre ; il n'a pas été employé un seul grain de ciment ou de chaux dans l'édification de cette maison d'une architecture vraiment élégante. On n'y a pas non plus employé de bois, qui n'est pas très abondant dans cette région, sauf pour supporter le plafond.

L'une des gravures en page entière (page 335) montre une route en construction dans le désert. Pendant la saison des pluies, la végétation, quoique maigre, couvre entièrement la piste, et, chaque année, il faut la faucher. Aussi le lecteur peut-il remarquer que, tandis qu'une partie de ma caravane est en marche, un certain nombre d'hommes sont occupés à couper l'herbe. Or, tout, en Afrique, se fait au son du tam-tam. Sur la route, on distingue, par exemple, une demi-douzaine d'hommes à la tâche. Mais, pour qu'ils fassent leur travail, il est nécessaire d'en avoir une douzaine d'autres, ou même davantage, qui, sur un côté de la route, égayent leur travail des notes aimées du tam-tam. Sans cet accompagnement, aucun nègre ne peut rien faire.

Vous connaissez mieux que moi les détails de l'occupation de Zinder et savez comment Joalland venant de Say, sur le Niger, et Foureau du Nord, tous deux en marche vers le Kanem, s'y retrouvèrent. Après quoi, ils effectuèrent leur jonction avec Gentil pour opérer contre Rabah, qu'ils battirent. Puis Joalland retourna à Zinder, où il avait laissé une garnison. En 1900, le capitaine Moll, qui était dernièrement occupé à un travail de délimitation de frontière, arrivait de Say pour relever la garnison de Zinder, et bientôt après, le lieutenant-colonel Peroz et le capitaine Gaden étaient envoyés pour administrer cette région.

Gaden fut remplacé en 1903 par le capitaine Bloch, auquel succéda, en 1904, le capitaine Lefebvre ;



La caravane de M. Savage Landor dans le désert du Kanem.



Le poste de Zinder.

c'est celui-ci que je trouvai au pittoresque poste de Zinder et qui figure sur la photographie, avec plusieurs autres officiers : M. le capitaine Lécivain, M. le lieutenant Aubion, M. le lieutenant Petitperrin, M. Landeroin, qui fit partie précédemment de l'expédition Marchand. On aperçoit, au fond, la tour de veille du poste, dominant un amas de magnifiques rochers.

Dans le poste de Zinder, le capitaine Bloch et le capitaine Lefebvre ont construit plusieurs bâtiments soignés, élégants, et c'est un vrai repos pour les yeux que de les contempler, après les huttes coniques ou couvertes de dômes, d'une fastidieuse monotonie, qu'on rencontre d'un bout à l'autre du Centre africain.

Je demeurai quelques jours à Tombouctou, où je fus l'hôte du commandant Mezillier, et je donne, page 334, une vue du jardin du poste, avec ses deux palmiers solitaires et ses belles plates-bandes remplies de toutes sortes de légumes, poussés avec beaucoup de difficultés dans une dépression sablonneuse, au fond de laquelle se trouve un puits. Vous pouvez remarquer que chaque plate-bande a une jolie bordure faite de bouteilles vides plantées sens dessus dessous. Je ne sais pas exactement d'où viennent ces bouteilles ; mais, dans leur position et leur état présents, elles sont certainement très utiles pour empêcher le sable de glisser et d'emporter les travaux horticoles de la garnison.

Dans l'administration civile aussi, les Français ont d'admirables hommes dans leurs colonies du Centre et de l'Ouest africain, et j'ai été frappé de la réelle capacité des divers gouverneurs que j'ai rencontrés : ainsi, le gouverneur Ponty dans le Haut Sénégal, le gouverneur Guy à Saint-Louis et M. Merlin, représentant de M. Roume, à Dakar.

Je n'eus pas le plaisir de rencontrer M. Gentil, gouverneur du Congo, le vainqueur de « Rabah le Terrible », parce que, au lieu de continuer vers le point de la côte Atlantique est, le plus rapproché de l'Oubanghi, je tournai vers le nord, dans le but de visiter le lac Tchad.

Je trouvais tous ces hommes doués d'un profond sens pratique en toutes choses, extrêmement courtois envers leurs voisins blancs, humains envers les indigènes. Il me fut particulièrement agréable de constater combien ces fonctionnaires de l'Administration civile sont corrects dans leurs relations aussi bien avec les militaires qu'avec les commerçants. Tel n'est pas le cas dans certaines colonies non françaises.

Je fus heureux de voir les beaux efforts que l'on fait pour développer l'agriculture dans la colonie du Haut Sénégal et Niger.

Ce me fut notamment un plaisir de trouver, à Koulikoro, une exploitation agricole fondée par le gouvernement français en 1902, sous l'habile direction de M. Jean Vuillet, un homme pratique, enthousiaste et un rude travailleur. La sérieuse connaissance que possède M. Vuillet des ressources agricoles du pays donnera certainement d'importants résultats pour le développement futur de cette inté-

ressante colonie française. Son exploitation comporte une ferme modèle, plusieurs villages agricoles modèles et un jardin botanique, où d'innombrables expériences sont poursuivies sur les plantes indigènes et les plantes importées. Par exemple les recherches ont été longtemps dirigées en vue du développement de la culture cotonnière, dans laquelle je crois que la colonie peut avoir un avenir.

Un point de grand intérêt pour l'agriculture coloniale est la création de variétés hybrides, et l'étude des effets produits par les conditions climatiques sur les plantes indigènes ou exotiques et leurs hybrides. Si mes souvenirs sont fidèles, la culture cotonnière donne déjà de bons résultats. Je crois que M. Vuillet m'a dit que deux mille tonnes de coton ont été récoltées sur le Niger l'année dernière.

L'arachide et le karité, ou arbre à beurre, sont des cultures appelées aussi, je crois, à prendre une

extension considérable. Le karité produirait du beurre d'excellente qualité, certainement aussi hygiénique, sinon davantage, que la margarine.

Personnellement, je pense que les colonies françaises de l'Ouest africain, quoique naturellement moins riches en produits de valeur que le Congo, prouveront, à l'occasion, qu'elles sont encore de précieuses possessions, si elles sont exploitées dans de bonnes conditions. Il y a différentes choses qui peuvent être cultivées là et qui, n'étant pas bonnes, peut-être, pour l'exportation en Europe, seraient d'une excellente vente dans les colonies voisines. D'autre part, il est certaines parties du pays, comme, par exemple, la « boucle du Niger », au nord du

quinzième degré de latitude, où la production agri-

cole ne peut pas atteindre un sérieux développement jusqu'à ce que l'irrigation de la contrée ait été aménagée de façon à obtenir une meilleure répartition des eaux de cet immense réservoir. Mais cette région est bonne, je crois — même très bonne — pour l'élevage, les pâturages y étant d'excellente qualité pour les bœufs et les moutons.

Chemin faisant, nous trouvâmes d'énormes quantités de *borgou* (*Panicum*), une plante d'eau sauvage, d'une utilité considérable dans ces régions. C'est une plante fourragère, très nutritive parce que très riche en sucre, et, en dehors de la possibilité, qui se peut envisager, de trouver un moyen d'en extraire le sucre, excellente pour l'engraissement du bétail.

Les moutons et les chèvres semblent prospérer dans certaines régions, et leur élevage sur une vaste échelle, avec une amélioration des races, constituerait une importante addition aux ressources financières de ces terres maintenant à demi arides.

Naturellement, le riz et le millet sont en abondance dans cette contrée, mais ils sont de maigre valeur, sauf pour les échanges et pour la consommation sur place.

Les ressources minérales et forestières de ces régions ne sauraient être comparées, à mon sens, à celles que donnerait le développement de l'agriculture et de l'élevage des bestiaux et des moutons, entre la zone forestière et la zone mi-désertique dans la partie méridionale du Haut Sénégal et du Niger.

Dans la partie plus montagneuse de la contrée, on trouve du caoutchouc en vraie abondance ; mais, en ces temps de recherches chimiques, le caoutchouc, maintenant d'une si grande valeur, pourrait quelque jour tomber à rien comme prix, si un produit de remplacement bon marché était inventé qui donnât des résultats similaires à ceux du latex des lianes à caoutchouc.

Dans mon voyage du Niger au Sénégal, j'ai été très vivement intéressé par le chemin de fer construit par la France entre ces deux rivières. Rarement on a vu une ligne aussi admirablement établie. La voie est bien ballastée, les locomotives et ateliers de réparations sont tenus de façon excellente, et les ponts aussi bien que les gares construits de la manière la plus pratique et la plus solide. En somme, je ne sais pas si, dans le cours de tant d'années que j'ai passées en voyage, j'ai jamais vu un chemin de fer mieux construit que le chemin de fer de Koulikoro à Kayes. C'est un travail qui fait, réellement, grand honneur à ceux qui l'ont exécuté.

A. HENRY SAVAGE LANDOR



Le poste de Tessaoua.

LA DÉCENNALE

(SALON DE L'AUTOMOBILE DE 1907)

Le premier Salon de l'Automobile date de 1897 ; il eut lieu dans le jardin des Tuileries. Voici donc dix ans que la première exposition d'automobiles, digne de ce nom, se tint à Paris. D'année en année elle fut plus luxueuse ; d'année en année elle fut plus envahissante. Aujourd'hui elle emplit tout le Grand Palais et couvre toute l'esplanade des Invalides. *L'Illustration* a montré la semaine dernière à quels prodiges de décoration lumineuse notamment cette fête de l'une de nos grandes industries françaises est parvenue !

Les visiteurs de la Décennale, les yeux encore éblouis par les milliers d'étoiles électriques qui décoraient les stands, ne peuvent nier que l'exposition actuelle soit fort brillante. Le chiffre des affaires qui s'y traitent a-t-il autant d'éclat ? Nous surprenons peut-être bien des lecteurs en leur affirmant que oui. Rarement, de l'avis des constructeurs, on vit, dès le début du Salon, autant d'acheteurs sérieux !

La crise qui s'était abattue, il y a trois mois, sur cette industrie jadis si prospère, avait bien en partie pour cause l'attente du Salon. Un de ses facteurs aussi était la surproduction de grosses voitures — les voitures à gros bénéfices — à laquelle la plupart des usines se sont longtemps livrées sans autre motif que l'engouement du public riche. Or, le public riche, atteint par les crises financières autrement redoutables qui ont sévi dans tous les pays, s'est soudain abstenue de tout achat ; et nombre d'usines se sont trouvées, du même coup, encombrées qui de cent, qui de deux cents châssis, représentant pour elles un débours d'un ou deux millions !

Les tendances nouvelles que révèle la Décennale proviennent assurément de la crise « de croissance » — a dit récemment le ministre du Commerce, M. Doumergue — qui a secoué ces temps derniers le monde de l'automobile. Les constructeurs ont su tirer de la leçon tous les enseignements qu'elle comportait, et, si l'industrie de la locomotion mécanique sur routes fut quelquefois un peu téméraire, la voici qui met en ordre ses mèches folles et devient tout à fait sérieuse.

Sérieux ! Sérieuse ! Deux fois déjà en quelques lignes, cet adjectif grave est revenu sous ma plume ! C'est qu'aujourd'hui cet adjectif est le mot d'ordre des constructeurs. Le public a indiqué nettement sous quelle forme il entend que désormais les voitures automobiles lui soient offertes : simples, économiques, sérieuses en un mot ; des instruments de plaisir peut-être, des instruments de travail surtout.

Le public a raison dans le principe même de son désir : l'automobile populaire sera évidemment un instrument utilitaire, c'est-à-dire à la portée des bourses moyennes. Mais il a tort de penser que son désir puisse être subitement réalisé. Les impossibilités matérielles abondent, qui barrent encore la route aux automobiles universelles. Il semble qu'à défaut d'inventions sensationnelles qu'il ne présente pas, le Salon actuel nous montre avec netteté la situation vraie de l'industrie qu'il recouvre de son éclat. Des commentaires généraux paraissent ici beaucoup plus instructifs que des descriptions monotones de mécanismes presque déjà classiques.

**

Considérons d'abord la plus petite des automobiles connues, la motocyclette. Il semblerait que ce dût être là le cheval ailé de tout homme de santé robuste et d'aisance moyenne. Son prix d'achat est faible ; sa consommation est petite ; ses réparations sont toujours minimes. C'est une bicyclette, et, ce qui vaut mieux, une bicyclette qui roule toute seule, qui roule très vite, qui roule tout le temps ! La motocyclette devrait pulluler, à l'instar de la bicyclette. Les bicyclettes sont en France au nombre d'une pour vingt-trois habitants, nous apprennent les statistiques. A quel chiffre devraient atteindre les motocyclettes ?

Or la vente de la motocyclette est en décadence. En dépit des efforts d'ingéniosité que font plusieurs exposants du Salon, la motocyclette est condamnée à disparaître, et avec elle l'automobile qui présentait le mieux les caractères de la popularité !

Pourquoi disparaît-elle ? Parce que l'homme qui la monte n'est plus un cycliste qui fait corps avec sa machine, un homme aux pieds ailés, mais un paquet sur deux roues ; parce que le confort manque tout à fait sur cet instrument ; parce que le paquet qui l'enfourche s'ennuie à périr si la vitesse est petite, et se trouve en péril réel si la vitesse est grande.

Pourquoi disparaît-elle ? Parce que la motocyclette monte mal les côtes et quelquefois pas du tout, parce que la motocyclette ne démarre dans une rampe un peu forte que par un tour d'acrobatie de son cavalier qu'il n'est pas donné à chacun de réussir. Pour qu'elle monte les côtes, il lui faudrait un appareil de changement de vitesses ; on l'a trouvé. Mais alors, le véhicule n'avancant plus rapidement dans l'air, le moteur chauffe. Pour refroidir le moteur, il faudrait une circulation d'eau. Pour refroidir l'eau, il faudrait un radiateur. Pour refroidir le radiateur, il faudrait un ventilateur. Nous aboutissons à la voiture automobile complète, à une automobile sur deux roues ! — On ne voit vraiment pas quelle révolution pourrait donner à la motocyclette — grand jouet pour jeunes gens — le bouquet de qualités élémentaires qui lui manquent !

Quantité de visiteurs cherchent au Salon la petite automobile à trois roues qui permet à deux personnes de voyager côte à côte, un véhicule dérivé de la motocyclette. Elles ne l'y trouvent pas, ou du moins ne l'y trouvent que dans un seul stand, celui de M. Contal, qui s'est spécialisé dans la petite automobile de livraison où les trois-roues font merveille. Il y a quatre ans, cependant, les « tricars » — ainsi les nommaient les Anglais chez qui ils avaient pris naissance — semblaient courir aux plus brillantes destinées, et je me souviens en quelle piètre estime fut tenue ma mentalité quand j'annonçai leur fin prochaine. Leur faillite est cependant aussi radicale en Angleterre qu'en France.

Pourquoi les tricars ont-ils fait faillite ? Parce que, somme toute, ils manquent encore trop du confort indispensable à la santé des voyageurs, parce qu'ils sont trop lents, parce qu'ils ne pourraient avoir quelque confort et quelque vitesse que s'ils étaient bâtis en voitures, — et alors les tricars ne seraient plus des tricars, mais des voitures ! La Décennale est catégorique sur ce point.

**

Montons un peu plus haut dans l'échelle des êtres de l'automobile. Voyons la voiturette. La voiturette rassemble toutes les espérances de véhicules populaires et pratiques. Elle sera légère, peu coûteuse. Si l'on fabriquait par milliers, à tous de bras, des voiturettes à 2.500 francs, le public achèterait des automobiles comme des brioches ! On n'y contredit pas ; mais ce qui manque le plus encore aujourd'hui, c'est le modèle de brioche qu'on lui fabriquerait !... Il y a, au Salon, quantité de constructeurs de voiturettes, de voiturettes excellentes et fort jolies. La plupart exposaient l'année dernière déjà. En ce temps de crise, en ce temps de batailles des catalogues et des prix, quel phénomène constatons-nous dans l'empire des voiturettes ? Les prix ont monté partout !

Pourquoi ? Parce que la voiturette est conçue comme une réduction de la voiture. Or l'élément le plus onéreux dans le prix de fabrication d'une automobile n'est pas la matière première qui la constitue, mais bien la main-d'œuvre qui travaille et assemble cette matière. Les constructeurs se sont vite aperçus qu'une voiturette, qui pèse moitié moins qu'une voiture, est bien éloignée d'avoir un prix de revient moitié moindre ! Le chapeau d'un nain coûte-t-il beaucoup moins cher que celui d'un géant ? Un engrenage de huit centimètres de diamètre coûte-t-il beaucoup moins cher à tailler qu'un de douze ? Et cependant le public n'admettrait pas de payer une voiturette même la moitié du prix d'une grosse voiture ! La hausse des prix de la voiturette est donc inévitable ; nous la rencontrons chez nos meilleurs spécialistes, Lion-Peugeot, Delage, Werner, etc... Sont-ce là des conditions qui puissent satisfaire la majorité des acheteurs ? Pas encore. Ces conditions s'amélioreront-elles ? Il n'est pas probable ; il y a des chances sérieuses pour qu'elles s'aggravent, au contraire.

Pourquoi ? Parce que l'homme qui ne désire consacrer que 3.000 francs à l'achat d'une voiturette n'a pas les jambes moins longues, l'épine dorsale moins sensible, la poitrine moins délicate, que l'homme capable de payer 30.000 francs une grosse voiture. Il faudra demain que la voiturette ait un peu plus de longueur pour que les jambes puissent s'allonger, qu'elle ait une suspension meilleure pour que l'épine dorsale ne soit pas trop heurtée, qu'elle ait une capote pour que la poitrine ne prenne pas de bronchite les jours de pluie. Après-demain, on allongera encore un peu la voiturette pour qu'elle tienne mieux la route, car on tient tout autant, pour 3.000 francs que pour 30.000, à ne pas finir son voyage dans un fossé, avec la voiture sur le dos en guise de carapace. On lui adjointra une glace à l'avant, car les

yeux du pauvre sont aussi sensibles à l'air ou aux mouches que les yeux du riche. On lui appliquera de bons phares, car la nuit est aussi épaisse pour Job que pour Crésus. Et ainsi, peu à peu, fatalement, la voiturette se transformera en une voiture, et augmentera ses prix.

Il faut trouver un autre mécanisme pour la voiturette, ripostent les incompetents, un mécanisme plus simple et moins coûteux ! — Lequel ? Croit-on que les voitures sont encombrées d'organes inutiles dont une voiturette saurait se passer ? Le moteur a besoin d'un refroidissement énergique, dans l'un et l'autre cas. La meilleure transmission se fait par engrenages, dans l'un et l'autre cas. La seule suspension d'ensemble est le pneumatique, dans l'un et l'autre cas. Qu'y faire ? Le déplorer. Ce n'est pas là un remède. Le jour où l'on découvrira un mécanisme beaucoup plus simple pour une voiturette, on aura découvert du même coup un mécanisme beaucoup plus simple pour une voiture ! Nous sommes ainsi constamment ramenés par nos conclusions à cette vérité que la voiturette proprement dite est un rêve, que la voiture normale, avec ses complications et ses dimensions, imposées par l'expérience et pas du tout par le luxe, est seul le type d'avenir. Que la voiture se simplifie un jour, qu'elle s'allège peut-être au point de ne peser pas plus qu'une voiturette actuelle, qu'elle soit fabriquée en assez grande quantité sur un type immuable pour que son prix de vente s'abaisse dans des proportions énormes, souhaitons-le ardemment ; mais n'espérons pas voir s'établir des instruments spéciaux sur des principes tout différents de ceux que le long usage de l'automobile nous a enseignés. Telle est la vérité.

**

Par conséquent, si la voiturette à très bon marché n'existe encore pas au Salon, il ne faut pas critiquer la bonne volonté des constructeurs, mais la mauvaise volonté de la matière qui ne s'asservit pas encore complètement à l'homme. N'avons-nous pas, dans l'industrie automobile même, un exemple frappant du despotisme de la matière ? L'industrie automobile tout entière dépend d'une substance, extrêmement coûteuse et fragile, qui s'appelle le caoutchouc ! Sans elle, l'automobile marchant plus vite qu'un cheval n'existerait pas ; c'est dire que l'automobile en serait encore au fardier de Cugnot. Or, le caoutchouc obère à tel point le prix de revient d'une voiture, écrase tellement le budget du chauffeur, est à ce point une substance de grand luxe, que l'automobile populaire vraiment ne peut venir au monde et que le « poids lourd » ne peut sortir de ses langes !

Et la malédiction du destin a voulu que l'automobile ne pût guère employer le caoutchouc seul pour ses roues ! Elle l'a condamnée à unir cette substance perfide au fluide le plus volage qui fût, à l'air comprimé, et à former le pneumatique !

Si les lecteurs de *L'Illustration* qui sont possesseurs de voitures automobiles, unissaient contre le pneumatique leurs malédictions aux miennes, la coupole du Grand Palais s'effondrerait sur les stands du Salon ! Aucun homme politique, aucun chef de parti ne fut jamais honni autant que Bibendum ; et Bibendum, tyran exécuté, demeure cependant toujours sur le trône, sans qu'on entrevoie quelle roue élastique — millième du nom — viendra le renverser.

Contre ses méfaits, je signalerai quelques nouveautés fort intéressantes exposées au Salon. Le pneumatique vient de crever ; une chambre à air neuve a été mise en place, il faut la gonfler. Autrefois, la résurrection du pneumatique se faisait à grand renfort de coups de pompe où l'opérateur, harassé, mettait toute son énergie désespérée.

Aujourd'hui, la maison Grouvelle et Arquebourg donne au chauffeur une petite pompe, garnie à un bout d'une roue en cuir et à l'autre d'un long manche en bois. Lorsque le pneumatique a rendu l'âme, le chauffeur met en route le moteur, appuie la roue de l'appareil contre le volant en mouvement ; et l'âme revient tout doucement, tandis que le chauffeur sourit.

Autre système : la maison Michelin a imaginé une bouteille en acier, longue de 50 centimètres environ, ne pesant guère plus de 3 kilogrammes, et qui renferme à la pression de 100 atmosphères assez d'air pour regonfler une dizaine de pneumatiques. Un détendeur spécial permet à cet air de ne sortir jamais à une pression supérieure à 6 kilogrammes. Il suffit ici de tourner un robinet pour voir le pneumatique reprendre la forme rebondie qui réjouit la vue du chauffeur. Lorsque la bouteille est épuisée, un quelconque des agents que Michelin possède sur

le territoire français échange la bouteille vide contre une bouteille pleine, pour une somme infime. Chaque gonflage revient ainsi à 35 centimes environ.

Une amélioration dans les antidérapants : on sait que le caoutchouc glisse sur les pavés gras et qu'à l'effet de supprimer le dérapage qui rend les automobiles indirigeables, on a garni de clous les enveloppes des pneumatiques; on les a *ferrés*. Or (et c'est là encore une fatalité de la matière !) l'expérience a démontré bientôt que, si le pneu ferré ne glissait plus sur le pavé gras, par contre il glissait terriblement sur le pavé sec ! Pour éviter le dérapage humide, on était tombé sur le dérapage sec ! Que faire ? M. Buchillet a eu l'heureuse idée de constituer une enveloppe dont le milieu est lisse et dont les deux côtés sont ferrés, sous le nom de pneumatique lisse-ferré. Lorsque la voiture est sur terrain sec, elle ne dérape pas, puisqu'elle roule sur du caoutchouc nu ; lorsqu'elle est sur terrain gras, elle ne dérape pas davantage, puisque l'une des bandes ferrées vient toujours se coincer sur le sol avant que le mouvement de valse soit même esquissé.

* *

Ce sont là des perfectionnements applicables évidemment à la voiturette autant qu'à la voiture. Mais combien encore par eux l'avenir de l'automobile populaire se trouve-t-il reculé ! Plus on pousse à fond la science de l'automobile, plus on découvre de problèmes décevants, enchevêtrés, et dont la solution n'est livrée qu'aux billets de banque !

Les prix de la voiture automobile proprement dite ont un peu baissé. Un châssis de quatre cylindres et d'une puissance d'une quinzaine de chevaux se trouve fréquemment à 8.000 ou 10.000 francs, signé du nom de constructeurs réputés. Le six-cylindres, qui tourne sans bruit et sans choc, existe maintenant dans les petites puissances : Delaunay-Belleville, Brasier, Unic, etc... constituent avec ce type nouveau des voitures de ville qui sont ravissantes.

Je signalerai encore les premiers échantillons du moteur à explosions donnant le « coup de collier » que présentent Berliet et Girardot. Le premier a construit un moteur qui peut fonctionner indistinctement ou simultanément par le gaz d'essence et par l'air comprimé ; le démarrage de la voiture tout entière se fait, sans bruit aucun, sur l'air ; de même, dans un cas difficile tel que l'ascension d'une rampe très dure ou l'embourbement de la voiture, l'air comprimé vient à l'aide du moteur à explosions et double sa puissance. M. Girardot demande à l'électricité le coup de collier et le démarrage à la fois rapide et doux.

Par suite d'un rapprochement que le hasard seul a trop d'esprit pour manquer, l'exposition rétrospective des automobiles d'antan, que M. Léon Auscher a installée avec une patience et une érudition parfaites, voisine avec les spécimens tout nouveaux des « moteurs pour aéroplanes » de MM. Levavasseur, Esnault-Pelterie, Dutheil-Chalmers, Renault



Un gracieux instantané de l'impératrice d'Allemagne, née en 1858, mère de six fils et d'une fille et deux fois grand-mère

frères. La locomotion d'hier et celle d'aujourd'hui ont fait une petite place déjà à la locomotion de demain.

L. BAUDRY DE SAUNIER.

UNE RÉUNION DE SOUVERAINS

(Voir notre gravure hors texte.)

Les annales du vieux château de Windsor, déjà riches en souvenirs, comptent une journée mémorable de plus. Dimanche dernier, 17 novembre, un déjeuner intime réunissait, à la table du roi et de la reine d'Angleterre, vingt-deux invités, parmi lesquels l'empereur et l'impératrice d'Allemagne, le roi et la reine d'Espagne, la reine de Norvège et la reine de Portugal, le prince et la princesse de Galles, la princesse Henry de Batten-

berg. La grande salle à manger abritait donc à la même heure — circonstance exceptionnelle digne d'être notée — trois souverains et cinq souveraines régnants, au total huit têtes couronnées. A l'issue du repas, les convives passèrent dans le salon Rouge, où, avec la permission du protocole, l'intervention du photographe acheva de marquer le caractère familial de la réunion. Une séance spéciale de pose avait été, comme il convenait, réservée au groupe des Majestés. La photographie de ce groupe, réservée à *L'Illustration* et que nous reproduisons en supplément, offre tout l'intérêt d'une galerie de portraits et constitue un document historique d'une incontestable valeur.

Nous reproduisons en outre ici une photographie de l'impératrice d'Allemagne, exécutée dans des conditions très différentes. Il s'agit, en effet, non plus d'un portrait « posé », mais d'un instantané pris — ou plus exactement « surpris » — le jour où S. M. Augusta-Victoria consacra une de ses sorties à une visite à l'hôpital allemand de Londres. Vêtue d'une sobre toilette de ville, lui seyant à merveille, la souveraine accueille d'un gracieux sourire les hommages des fonctionnaires qualifiés pour la recevoir et aussi les témoignages de la sympathie populaire. A ce moment où sans doute la fierté de son haut rang le cède en son for intérieur à la douce satisfaction d'accomplir son rôle de femme bienfaisante et consolatrice, son visage, ses gestes s'animent d'un charme si juvénile qu'on aurait peine à reconnaître en elle la mère de fils qui sont des hommes, la grand-mère de petits princes... Habituellement, l'instantané n'est rien moins que flatteur, même à l'égard des reines et des impératrices : il n'a pas commis, cette fois, une de ses trahisons accoutumées.

L'AFFAIRE ULLMO

Au moment où l'on semblait disposé à croire que le cas de l'enseigne Ullmo se réduisait à une simple tentative d'escroquerie au préjudice du ministère de la Marine, l'affaire vient de se compliquer de façon inattendue. La découverte, au bureau télégraphique de Toulon, du brouillon d'une dépêche adressée à un personnage allemand, a tout à coup démontré qu'on était bien en présence d'un crime de haute trahison. Accablé par cette charge nouvelle, Ullmo a d'ailleurs fait des aveux. Il a reconnu être entré en relations avec une puissance étrangère, l'Allemagne, en l'espèce, et avoir offert de lui vendre des documents. Du coup, se trouvent mis en cause et M. Pierre Theisen, agent du service allemand d'espionnage à Bruxelles, et même le contre-amiral Siegel, ancien attaché naval à l'ambassade d'Allemagne à Paris, récemment relevé de ces fonctions, ce qui provoqua alors quelques rapprochements. Ajoutons que l'Allemagne dément absolument que cet officier général ait eu les moindres relations avec Ullmo.



Le contre-amiral Siegel à son bureau de l'ambassade d'Allemagne, à Paris.

LES LIVRES ET LES ÉCRIVAINS

Il y a quelques mois, en reproduisant des notes savoureuses sur la « Faune des routes », *L'Illustration* a donné à ses lecteurs un avant-goût du livre que M. Octave Mirbeau publie sous ce titre tout moderne : *La 628-E8* (Fasquelle, 3 fr. 50). *La 628-E8* c'est, nous déclare l'auteur, le journal d'un voyage en automobile « à travers un peu de la France, de la Belgique, de la Hollande, de l'Allemagne et surtout à travers un peu de moi-même ». En conséquence, nous trouverons dans ce volume non point précisément un récit de voyage, mais plutôt « des rêves, des rêveries, des souvenirs, des impressions, des récits, qui, le plus souvent, n'ont aucun rapport, aucun lien visibles avec les pays visités » et que font naître ou renaître en l'écrivain tout simplement une figure rencontrée, un paysage entrevu, une voix qu'il a cru entendre chanter ou pleurer dans le vent. On devine, dès lors, le vrai caractère de cet ouvrage où la pensée — l'une des plus originales et des plus redoutables de ce temps — se meut à tous les airs, trépidant, virevoltant, bondissant, et s'exprime avec le fracas bref d'un moteur qui éclate. La lecture d'un ouvrage de M. Mirbeau ne laisse point indifférent. On approuve ou l'on s'indigne, on rit ou l'on se fâche. Telles pages du nouveau livre en particulier seront déchirées rageusement par certains. D'autres lecteurs réserveront au même volume la place d'honneur de leur bibliothèque. Evidemment, on peut aussi — et c'est le plus sage sans doute — aimer pour lui-même le talent de M. Octave Mirbeau et la rude maîtrise de sa plume dans l'attaque, sans partager toutes les antipathies de l'écrivain. On peut également déplorer que M. Mirbeau se plaise à clouer tant de monde, les foules comme les individus, aux piloris si nombreux que ses indignations érigent. Mais on doit reconnaître que ces exécutions sont pratiquées avec art sinon toujours avec justice. Et l'on persiste à aimer la manière même quand on désapprouve le fond. Au reste, la belle franchise courageuse de M. Octave Mirbeau et la sincérité brutale de ses opinions, ennemie des diplomaties habiles et des vagues conciliations, sont fort goûtées par le public. Alceste ne fut jamais impopulaire, et sans doute on eût beaucoup lu ses écrits s'il avait pu tremper, dans son encre, la plume de M. Octave Mirbeau.

Romans.

☞ *La Rançon*, dont M^{me} Marcelle Tinayre nous donne une édition « un peu revue et allégée » (Calmann-Lévy, 3 fr. 50), est une œuvre que l'éminent auteur de *la Rebelle* écrivit à ses débuts dans la carrière des lettres « avec la hardiesse ingénue de l'inexpérience ». Le public accordera certainement une attention nouvelle à ce livre que M^{me} Marcelle Tinayre soumet une seconde fois à son jugement et dont il ne nous paraît pas inutile de rappeler le sujet en quelques lignes. Après un mariage d'amour, Georges Vallier et sa femme Jacqueline se trouvent séparés moralement non par ces griefs qui détruisent l'estime ou suscitent la haine, le dégoût, la colère, non pas même par une série de malentendus déterminés, mais par la seule évidence apparue enfin des différences essentielles de leurs natures. Et, pendant une absence du mari, un ami du ménage, Etienne Chartrain, un sage et doux laborieux, trop complètement privé, lui aussi, de joies sentimentales, devient l'amant de Jacqueline. Mais Etienne Chartrain ne saurait être un amant ordinaire. Il fut aimé pour la belle élévation de son esprit, pour son âme d'élite. Il se plaît à développer, chez sa maîtresse qu'il respecte infiniment, le goût passionné de la beauté morale. Mais, par ce fait, il rapproche le moment où l'adultère doit nécessairement apparaître à Jacqueline comme la contradiction même de l'idéal exalté. Des événements, le retour et la maladie grave du mari précipitent la crise. Devant ce péril, la jeune femme prend conscience des réalités que l'amant oublie dans la chimère d'une félicité permise seulement aux amours sans tache. Jacqueline voit la tare de ses joies. Etienne connaît son devoir. Et, dès lors, ils renoncent à prolonger, pour l'altérer davantage, une liaison qui n'engendre plus que des douleurs. Il appartient à l'amant de décider la rupture, de délivrer sa très aimée du mensonge, et de lui permettre ainsi de refaire sa vie. Le dévouement au foyer, l'ado-

ration de l'enfant, pourront rendre à Jacqueline cette quiétude du cœur que n'espère plus son amant. Quant à Etienne, il payera « dans les larmes et la douleur, par un sacrifice qui excède presque les forces humaines, la rançon d'un surhumain bonheur ». Telles sont les conclusions du livre au sujet desquelles M^{me} Tinayre, prudente, fait ses réserves et que d'aucuns, évidemment, discuteront. On trouvera l'absolution un peu facile et le châtimement bien relatif. Mais précisément, parce qu'il faut tenir compte avant tout des caractères proposés, de leur sensibilité et de leur aptitude à souffrir, ce dénouement tout intime d'un drame de conscience ne nous a paru manquer ni de logique, ni de grandeur.

Etudes d'art et bibliophilie.

☞ Une étude claire et savante de l'œuvre de Giotto est publiée, dans la collection des « Maîtres de l'Art » (Lib. de l'Art ancien et moderne, 3 fr. 50), par l'éminent directeur de l'enseignement supérieur au ministère de l'Instruction publique, M. C. Bayet. Le nom de Giotto est l'un des plus célèbres et des plus justement célèbres de l'histoire de l'art. Si la critique moderne est venue diminuer le rôle presque miraculeux qu'attribuait à Giotto l'orgueil national des Florentins, le maître ne perd rien à être dépouillé de la fausse grandeur qu'on lui prêtait. S'il est vrai qu'il a eu des prédécesseurs, il a transformé par la puissance de son génie ce qu'il a reçu d'eux, et nul ne doit ignorer qu'il a fondé la peinture florentine. M. C. Bayet a suivi dans son développement le génie de l'artiste, et il en a dégagé le caractère. L'illustration reproduit, dans le volume, les principales œuvres du maître, et les appendices qui complètent utilement cet ouvrage en font un très commode instrument de travail. — M. Romain Rolland qui, dans cette même collection des Maîtres de l'Art, avait étudié l'œuvre illustre d'un autre Florentin de génie, Michel-Ange, vient d'écrire pour une autre intéressante série publiée par la maison Hachette, « Vie des hommes illustres » (Ch. vol., 2 fr.), une *Vie de Michel-Ange*. Exactement, c'est la tragédie de cette existence que M. Romain Rolland a voulu nous faire connaître en s'appuyant sur les travaux récents de M. Carl Frey et en évoquant la société et les crises politiques du temps avec une belle puissance de reconstitution.

Et, puisque nous sommes en Italie, profitons-en pour visiter au moins une ville d'art. Gènes est l'étape que nous indique aujourd'hui l'itinéraire si délicieusement capricieux de la collection des « Villes d'art célèbres » (H. Laurens, 3 fr. 50). M. Jean de Foville nous guide à merveille parmi les rues sombres de cette cité si romanesquement belle et dans les asiles de silence où sommeillent les églises anciennes tout imprégnées d'histoire. Il n'aura pas été inutile d'emporter dans ce voyage l'*Introduction à l'Esthétique* (Sansot, 1 fr.), de M. Joséphin Péladan, et, quand on aura repassé la frontière, on aimera séjourner dans le Dauphiné, à Grenoble et à Vienne (H. Laurens, 1 vol., 3 fr. 50), dont M. Marcel Raymond nous révèle les trésors artistiques trop généralement ignorés.

Théâtre.

☞ Sous ce titre simple et vaste : *le Théâtre* (Flammarion, 3 fr. 50), M. Adolphe Brissac examine et analyse les œuvres et les auteurs qui ont occupé durant ces deux dernières saisons les grandes scènes parisiennes ; c'est dire qu'on y relève la plupart des noms et des titres qui ont constitué le répertoire de *L'Illustration théâtrale* depuis le mois de janvier 1906. Mais il n'y a là rien de semblable à une réunion d'articles qui seraient écrits au jour le jour, au fur et à mesure des représentations ; car les chroniques de M. Adolphe Brissac, quelle justesse d'observation et d'expression fait lire avec tant de curiosité attentive quand les pièces viennent de paraître, forment, en réalité, autant de chapitres d'une histoire du théâtre toujours continuée, que l'on peut, longtemps après, relire avec un plaisir et un profit nouveaux, leur autorité étant ratifiée et leur valeur accrue avec le temps. Et ce choix d'études ingénieuses et profondes sur les principales manifestations de notre théâtre contemporain est très heureusement complété par un chapitre sur les œuvres du dix-huitième siècle remises à la scène ces temps derniers, et par un chapitre sur le théâtre étranger. Au total un excellent, un précieux ouvrage de bibliothèque.

LES THÉÂTRES

Les spectacles classiques de l'Odéon remportent des succès mérités ; ils sont d'un intérêt pour ainsi dire renouvelé par des mises en scène ingénieuses et soignées. Après *Tartuffe*, nous avons entendu et applaudi *la Jeunesse du Cid*, de Guillen de Castro, traduite par M. Marcel Deulafay. Il y a dans *le Cid* — que Corneille a entièrement tiré de *la Jeunesse du Cid* — plus d'élan enthousiaste et continu dans le conflit de la passion et du devoir, dans la lutte de l'amour et de l'honneur chez Rodrigue et chez Chimène, mais, dans *la Jeunesse du Cid*, quelle variété, quelle libre allure, quelle richesse pittoresque d'incidents et d'épisodes ! Tous ces avantages sont mis en valeur par les interprètes de l'Odéon au cours des douze tableaux que, pour ne pas suspendre l'action, M. Antoine entremêle de scènes de proscenium comme



Mlle Van Doren, en Rodrigue, dans *la Jeunesse du Cid*. — Phot. Larcher.

pour *le Roi Lear* et *Jules César* ; citons parmi ces artistes : M. de Max, impressionnant dans le rôle d'un lépreux ; Mosnier, très bon en don Diègue ; Vargas, en roi don Fernand ; Philippe Garnier, en comte Orgaz ; Maupré, en don Sanche. Et Mlle Van Doren, sous le travesti, nous a montré un Rodrigue tout à fait juvénile et ardemment valeureux. En faisant jouer le rôle du *Cid* par une jeune fille, le directeur de l'Odéon s'est conformé à l'ancienne coutume espagnole, sans toutefois la suivre jusqu'au bout, car — bizarrerie — la pure tradition aurait exigé que le rôle de Chimène, joué par Mlle Barjac, fût tenu par un jeune homme !

Après *le pardon* (quatre actes) de M^{me} Mathilde Serao et de M. Pierre Decourcelle, au théâtre Réjane, est une controverse, traitée dramatiquement, sur le devoir primordial de la franchise en amour, devoir supérieur à toutes les conventions, même à toutes les règles sociales, mais dont les joies ne sont pas toujours exemptes d'amertume. M. Pierre Decourcelle a suivi presque littéralement le roman de M^{me} Mathilde Serao, en allégeant des expositions de caractère et des analyses de sentiments qui ne pouvaient subsister à la scène. M^{me} Réjane, dans le rôle d'une femme de trente ans douloureusement passionnée, fait preuve d'un art supérieur ; elle est entourée d'une troupe d'élite : M^{me} Cheirel, MM. Pierre Magnier, Duquesne, Signoret. Et sa mise en scène et ses décors sont de toute beauté.

M. Romain Coolus, un des brillants auteurs de la jeune génération, et, avec lui, le théâtre Antoiniste-Gémier viennent de remporter un joli succès littéraire de plus. Il y a, dans les trois actes de *Cœur à cœur*, de l'esprit, mais surtout de l'émotion, une émotion ardente et profonde, celle qui se dégage du spectacle de deux cœurs déchirés par l'amour, torturés par la passion. Et la

violence et la noblesse des sentiments en jeu sont exprimées dans une langue parfaite. M. Gémier, M^{me} Andrée Mégard, en tête de l'interprétation, sont admirables et ont été très chaleureusement applaudis.

Aux Nouveautés, *Vingt Jours à l'ombre*, de MM. Maurice Hennequin et Pierre Veber, est le vrai vaudeville à quiproquos. Fragile édifice scénique à la base incertaine... mais on rit, on ne songe pas à l'ébranler. Et des mots d'hommes d'esprit et de l'esprit le plus fin en relèvent d'autres qui sont des mots de vaudevillistes. Germain nous présente une silhouette extrêmement amusante de « rescapé » de Fresnes.

Une nouvelle féerie à grand spectacle au théâtre du Châtelet : *la Princesse Sans-gêne*, de MM. Keroul et Barré. Féerie préparée selon les vieilles règles du genre, avec moins de « trucs » que dans les légendaires *Pitules du diable* ou dans *le Pied de mouton*, mais avec plus de richesse prodiguée dans les costumes et les tableaux, plus de magnificence dans les traditionnelles apothéoses ; bref, de quoi émerveiller les enfants, étonner les grandes personnes...

Le Little-Palace ajoute maintenant à la revue qu'il représente tous les soirs, d'amusantes comédies inédites de MM. Léo Marchès, Clément Vautel, Jules Chancel, et une pantomime dont le titre est frais et pétillant : *le Bain de champagne*.

La « Maison des Arts », union internationale des arts et des lettres, prépare une série de matinées consacrées au théâtre, à la poésie, à la musique ; la première de ces auditions a été consacrée aux œuvres de MM. Maeterlinck et Claude Debussy.

DOCUMENTS et INFORMATIONS

LES PROGRÈS DU THÉ.

La consommation du thé augmente toujours, bien que la place occupée par le thé chinois, qui est le meilleur, soit fort restreinte sur le marché européen. Celui-ci est envahi, principalement par le thé des Indes et de Ceylan. Il est moins bon, mais il est préparé avec soin, et surtout il a été l'objet d'une réclame intensive.

Il y a du thé indo-chinois aussi : l'Annam et le Tonkin font du thé. Mais celui-ci suffit à peine aux besoins du pays ; aussi ne s'en exporte-t-il guère.

L'exportation de 1904 est de 325.000 kilos : presque rien.

Le thé indo-chinois se rapproche beaucoup plus des thés de Chine que du thé de Ceylan. Les planteurs s'occupent en Indo-Chine, à perfectionner les méthodes de culture et de fabrication. Il n'y a pas de raison pour que le thé d'Indo-Chine ne prenne pas une place importante dans la consommation française.

UN CADRAN SOLAIRE PORTATIF.

Le Bulletin de la Société astronomique de France (1907, p. 361) fait connaître un appareil, imaginé par M. d'Aurelle-Montmorin, qui intéressera certainement nos lecteurs. Il s'agit d'un cadran solaire portatif, pouvant être utilisé en tout lieu et en toute saison : quand il y a du soleil, bien entendu. Ce cadran solaire donne, comme tous ses congénères, l'heure vraie, au lieu de l'heure moyenne actuellement adoptée partout et qui diffère de la première d'une quantité qui varie chaque jour. Mais il est facile de corriger l'heure vraie et de la convertir en heure moyenne. Cela est particulièrement facile avec le cadran solaire portatif, qui dispense de tout calcul, puisqu'il suffit de donner chaque jour au cadran équatorial un petit déplacement qui corrige l'heure vraie et fait donner par le cadran l'heure moyenne, l'heure légale, au lieu de l'heure astronomique.

LA CERTITUDE DE LA MORT.

Un procédé vient d'être signalé à l'Académie des sciences par M. Vaillant, chef du service radiographique à l'hôpital Lariboisière, pour reconnaître infailliblement les morts véritables d'avec les faux morts. Il diffère beaucoup de tous ceux qu'on a proposés jusqu'ici, et qui, eux aussi, ont été tenus pour infaillibles, et consiste en l'emploi des rayons X. En deux mots, quand on radiographie le tronc de sujets vivants, la plaque photographique ne donne rien ; s'ils sont morts, l'estomac, le foie et les intestins deviennent visibles.

A quoi tient cette différence ? Une hypothèse est proposée qui présente quelque vraisemblance : c'est que, par un début de putréfaction, des sulfures se forment dans le foie, l'intestin et l'estomac ; ces sulfures, sous l'action des rayons X, deviennent phosphorescents, d'où une surimpression de la plaque photographique. D'après M. Vaillant, la radiographie constituerait un moyen certain d'éviter les inhumations prématurées.

L'ACIDE OXALIQUE DANS LES ALIMENTS.

On sait que les médecins interdisent à leurs malades, gouteux, rhumatisants, ou simplement arthritiques en général, l'usage des aliments contenant de l'acide oxalique.

C'est ainsi que pendant longtemps la tomate fut proscrite de la table de ces personnes, sous le prétexte que sa pulpe était riche en acide oxalique ; mais il paraît que c'était là une calomnie, et qu'au contraire l'acide de la tomate — acide malique — est tout à fait favorable aux arthritiques.

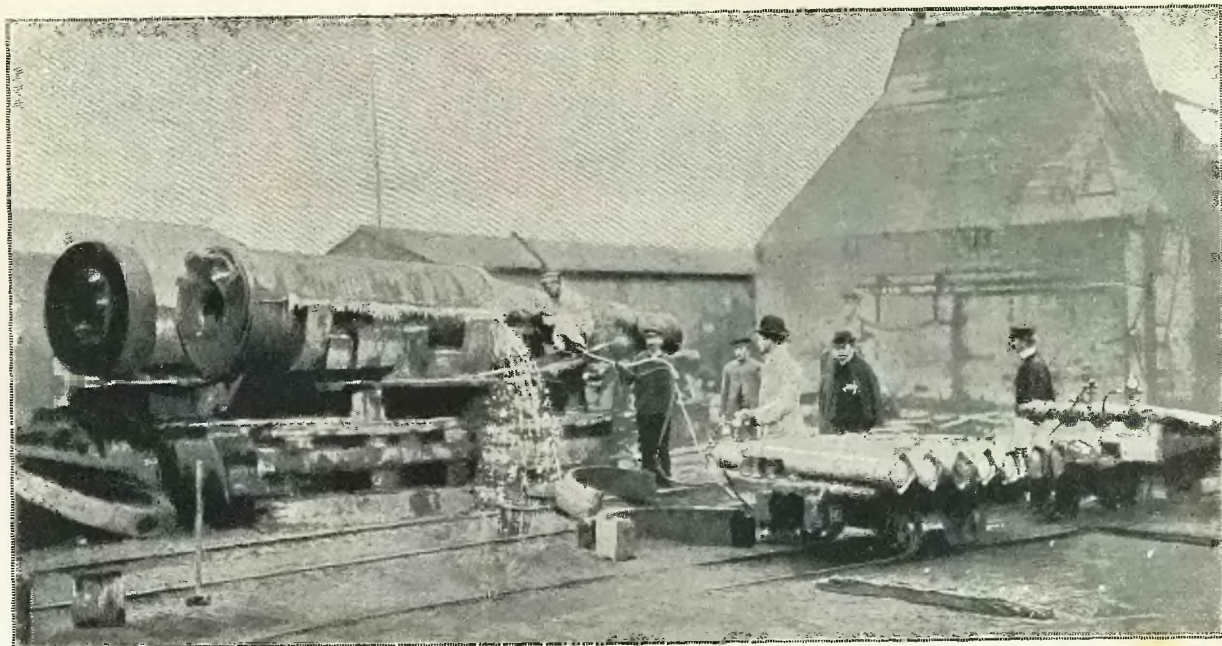
Par contre, certains aliments, qui n'étaient pas soupçonnés, viennent d'être formellement accusés, par M. Albahary, de contenir d'importantes et nuisibles quantités d'acide oxalique. Tels le thé, le cacao et même le chocolat ; et ces substances sont à ajouter à l'oseille, aux épinards, à la rhubarbe, au sarrasin et au poivre, dont l'usage reste interdit aux malades en question.

Pour M. Albahary, l'acide oxalique ne s'accumule dans l'organisme que si le foie ne fonctionne pas normalement, c'est-à-dire dans l'insuffisance hépatique qui est précisément de règle chez les arthritiques, et qui même est la caractéristique de leur tempérament.

Aussi aurait-on tort de donner aux enfants des farines alimentaires où la poudre de cacao entre pour une large part, car leur foie, tout en étant normal, est cependant incapable de supporter d'une façon continue ce travail supplémentaire, dont finit par résulter la fatigue organique avec toutes ses conséquences.

UNE LOCOMOTIVE EMBOURBÉE.

Les pluies persistantes qui désolent, depuis bientôt deux mois, la région du Midi ont affouillé la voie ferrée qui traverse l'étang de Salces, sur la ligne de Narbonne à Perpignan, mettant à nu les traverses et les rails. Il y a quelques jours, au moment où un train de voyageurs traversait, à très petite allure, un passage signalé comme dangereux, le mécanicien sentant la voie s'affaïsser, bloqua instantanément son frein : aussitôt la locomotive s'enlisait de l'avant à plus de 3 mètres de profondeur. On n'eut à déplorer aucun accident de personne, mais la machine est dans une position telle qu'il faudra, pour la dégager, beaucoup plus de temps que dut en demander le fameux char d'Apollon.



Découpage à l'oxygène d'un canon de 25 tonnes.

LE DÉCOUPAGE DES MÉTAUX PAR L'OXYGÈNE.

Parmi les attractions un peu spéciales qu'offre l'annexe du Salon de l'Automobile, une des plus amusantes pour les profanes est le découpage des métaux par l'oxygène, que l'on voit pratiquer chaque jour au stand de l'oxyhydrique française. En quelques secondes, des plaques d'acier de plusieurs centimètres d'épaisseur sont tranchées par le jet étincelant d'un chalumeau aussi aisément qu'un biscuit glacé se laisse pénétrer par une lame de couteau. Le même appareil pourrait découper en tranches un canon de 25 tonnes, comme celui que représente notre gravure.

Ce procédé curieux est récent ; il consiste à chauffer l'objet, selon la ligne à découper, avec un chalumeau à gaz oxyhydrique ou autre, et à diriger simultanément sur cette ligne un jet d'oxygène sous pression qui opère le découpage en brûlant le métal. On obtient une section très nette dans des conditions de rapidité et d'économie fabuleuses.

L'appareil pèse 1 kil. 700, en dix minutes il découpe sur un mètre une plaque de blindage de 16 centimètres, et l'opération revient à 30 francs. Avec les machines encore existantes dans certaines usines, et dont la moindre coûte une trentaine de mille francs d'installation, on découpait 2 mètres en douze heures. Dans ces mêmes plaques de blindage, on perce en trois mi-

nutes des trous de 2 centimètres de diamètre. Douze secondes suffisent pour brûler la tête d'un rivet de 22 millimètres, que l'on chasse ensuite avec un poinçon, sans détériorer la tôle, etc.

Dans nos arsenaux gisent des pièces relativement anciennes, représentant une valeur d'environ 70 centimes par kilo de métal, et que le coût du transport ou du découpage empêchait jusqu'ici d'envoyer à la fonte ; il sera facile, désormais, d'utiliser ces déchets de la défense nationale. Le canon que nous représentons, en acier, pesait 25 tonnes et mesurait environ 60 centimètres de diamètre à la culasse. La frette, d'une épaisseur de 130 millimètres, fut d'abord saignée longitudinalement, à raison d'un mètre en sept minutes, puis découpée en anneaux de 13 centimètres de largeur. L'âme fut ensuite débitée de la même manière. L'opération fut achevée en quelques heures.

Une application curieuse du procédé a été faite, il y a quelque temps, à la gare de la place d'Italie du Métropolitain. Un escalier en fer de 6 mètres de hauteur avait une largeur de 3^m,50 qu'on reconnut gênante pour la circulation. En quatre heures, on le découpa sur une largeur d'un mètre, et la section fut tellement nette et régulière que le petit escalier ainsi obtenu a pu être disposé à un nouvel emplacement sans aucune réparation.

Le nouveau chalumeau, qui est appelé à

rendre de si grands services dans l'industrie métallurgique, constitue un instrument redoutable entre les mains des cambrioleurs. Ses petites dimensions le rendent facile à dissimuler, et il permet de découper, en quelques minutes, et sans bruit, la porte du plus robuste coffre-fort. Ces messieurs, toujours au courant des progrès de la science, l'ont déjà utilisé, notamment à Marseille et à Anvers.

LES PROGRÈS DE L'ACÉTYLÈNE.

Le développement de l'industrie électrique semble avoir complètement arrêté celui d'une autre industrie, d'origine française, qui fit beaucoup de bruit au moment de sa naissance, il y a quelque quinze ans, et dont on ne parle plus guère aujourd'hui : l'industrie de l'acétylène.

Et cependant, l'année 1906 consomma 4.000 tonnes de carbure de calcium de plus que l'année 1905, soit une augmentation de 25 %, et l'on estime à 8.000 le nombre des appareils de production placés en France depuis le commencement de la présente année. Enfin, dans environ deux cents communes ou villes de France, l'éclairage public est assuré par l'acétylène.

Les appareils portatifs, depuis les phares d'automobiles jusqu'aux lampes des forains, ont grandement contribué à l'accroissement de la consommation. Ces appareils, auxquels il faut joindre les bouées lumineuses, les lampes de mines, les projecteurs et les lampes intensives des chantiers, consomment de 1.500 à 2.000 tonnes de carbure de calcium.

D'ailleurs, les applications les plus imprévues de l'acétylène surgissent continuellement. Sans parler du chalumeau oxyacétylénique pour la soudure autogène et le coupage des métaux, voici qu'on emploie maintenant l'acétylène avec une charrue dite brûle-sol, pour détruire par flambage les insectes et les larves mis au jour par le soc de la charrue.

LA FRAPPE DES MONNAIES FRANÇAISES EN 1906.

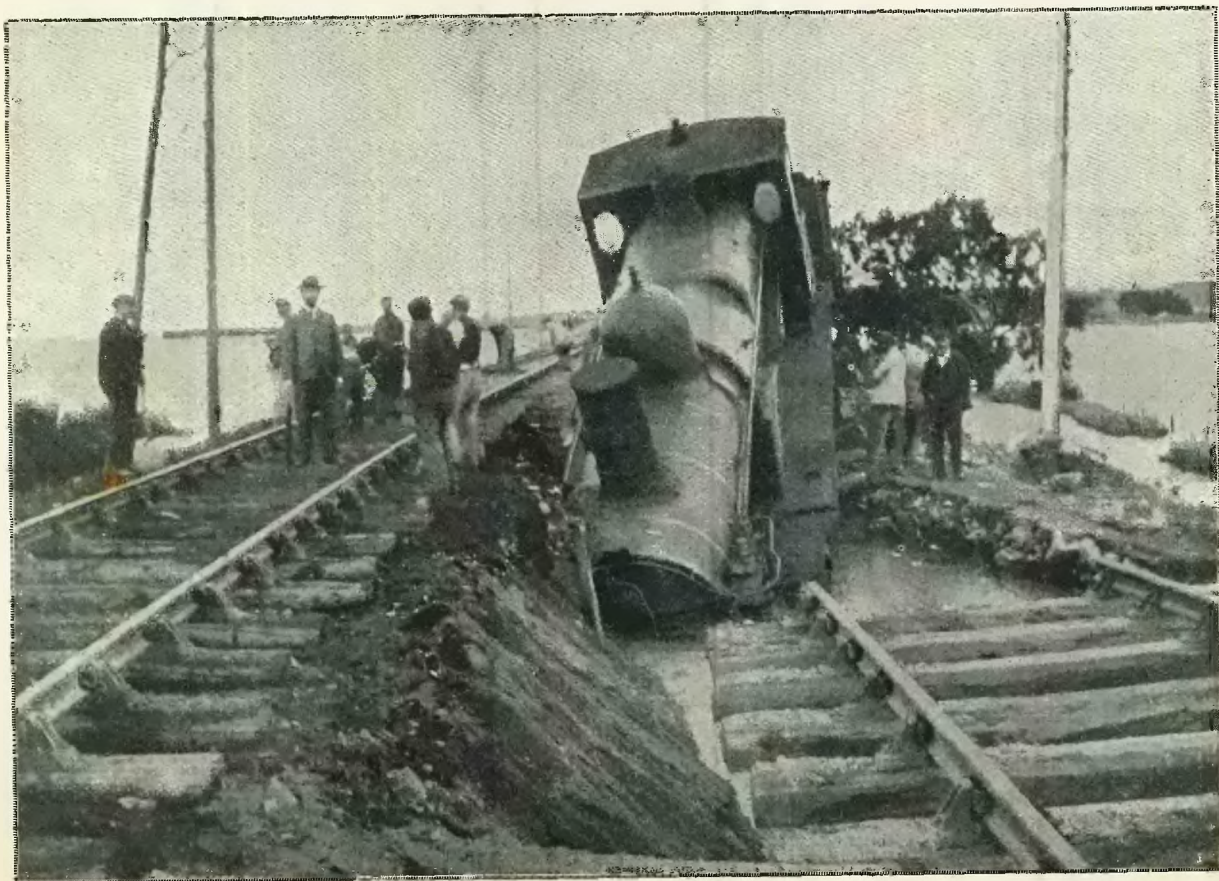
En 1906, la Monnaie de Paris a frappé 331.938.430 francs de monnaie d'or, 3.247.672 francs de monnaie d'argent, et 719.700 francs de monnaie de bronze.

Le nombre des pièces frappées est de :

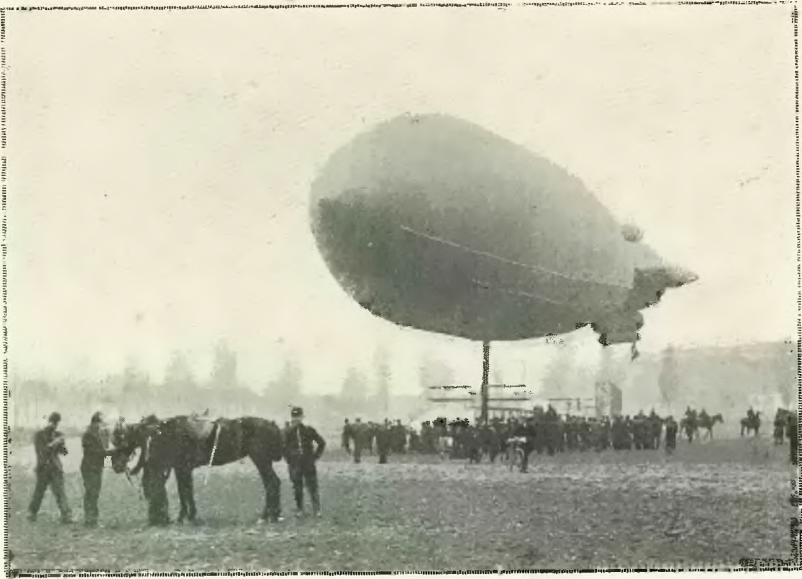
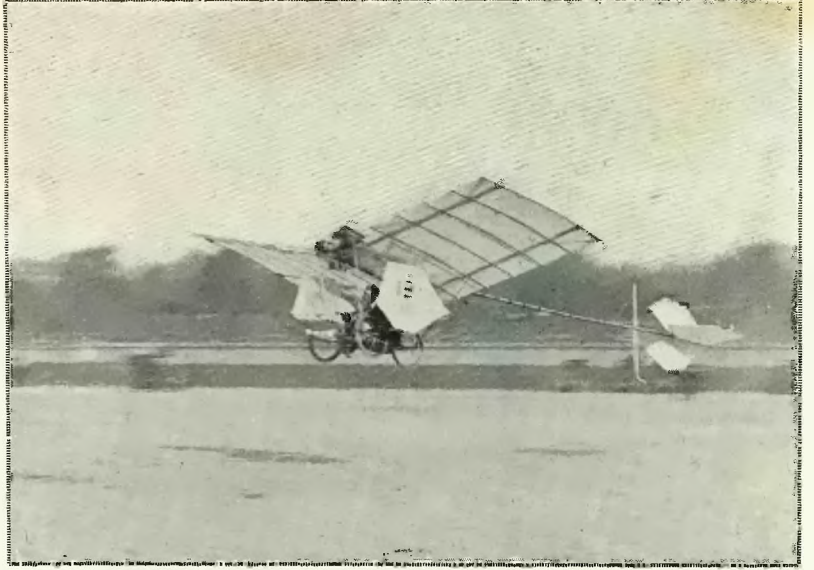
	Francs.
30.247 pièces d'or de....	100 »
16.613.010 — d'or de....	20 »
3.665.353 — d'or de....	10 »
1.908.100 — d'argent de	1 »
2.679.144 — d'argent de	0 50
3.000.000 — de bronze de	0 10
8.394.000 — de bronze de	0 05

BERTON EN TENUE D'OFFICIER.

Dans notre numéro du 9 novembre, nous avons publié une photographie représentant, en tenue militaire, l'officier de territoriale Berton, inculpé de trahison. A ce sujet, M. Abel Pinault, photographe à Selles-sur-Cher, nous adresse, avec preuves à l'appui, une lettre où il déclare être l'auteur du cliché original, que nous avions attribué au service anthropométrique.



Une locomotive embourbée dans l'étang de Salces (ligne de Narbonne à Perpignan). — Phot. comm. par M. Janicot.

Le dirigeable *Ville-de-Paris* et l'aéroplane Farman, à Issy-les-Moulineaux.

Une envolée de M. Santos-Dumont.

LA CONQUÊTE DE L'AIR.

LES AÉROPLANES

M. Henri Farman, dont nous avons conté récemment la magnifique performance, est entré officiellement en lice, avec M. Santos-Dumont, pour la conquête du grand prix d'aviation Deutsch-Archdeacon.

Rappelons que, pour gagner ce prix, d'une valeur de 50.000 francs, l'aviateur doit franchir en plein vol la ligne de départ déterminée par deux mâts distants de 50 mètres, aller virer autour d'un poteau situé à 500 mètres sur la perpendiculaire élevée au milieu de la ligne de départ, et, enfin, revenir couper en plein vol la ligne de départ entre les deux mâts.

Lundi dernier, en présence de la commission officielle de l'Aéro-Club, M. Farman a essayé de remplir les conditions du programme. Après plusieurs essais infructueux, il opérait enfin un virage complet et revenait atterrir doucement à son point de départ, ayant bouclé la boucle d'un kilomètre. Mais l'une des roues de l'appareil ayant effleuré deux fois le sol, en cours de vol, le prix ne pouvait être décerné.

Le mardi ayant été, d'un commun accord, réservé à M. Santos-Dumont, M. Farman a repris ses expériences officielles mercredi et jeudi. Il a réussi de nombreux vols successifs, rapides et sûrs, d'une longueur variant de 300 à 700 mètres, et dont plusieurs avec virages; mais chaque fois il a été obligé de s'arrêter avant d'être revenu à son point de départ. En résumé, M. Farman s'élève, quand il veut, avec une extrême facilité; et, lorsqu'il manque un virage ou revient à terre plus tôt qu'il le voudrait, son aviateur n'éprouve aucune avarie. La constance de ces résultats, dont personne n'avait encore approché, est tout à fait remarquable, et il ne paraît pas douteux que d'ici quelques jours, peut-être à l'heure où nous paraîtrons, M. Farman aura décroché la timbale.

Pour lui disputer le prix, M. Santos-Dumont se présente avec un nouvel aviateur, qui porte le numéro 19 de sa série, et qui se distingue à la fois par une rare simplicité de construction et par une prodigieuse légèreté. Les dimensions extrêmes sont de 8 mètres d'avant en arrière et de 5 m. 10 transversalement. L'appareil complet en ordre de marche pèse 56 kilos, et 110 kilos en portant M. Santos-Dumont.

Sur un châssis quadrangulaire vertical en bambou et métal, entretoisé et haubanné, sont insérées deux ailes de soie formant entre elles un angle très obtus dirigé vers le haut, et présentant une ouverture extrême d'environ 5 mètres. En prolongement de l'arête de jonction des ailes est disposée une tige de bambou longue de 6 mètres qui porte à l'arrière un gouvernail constitué par deux losanges se croisant perpendiculairement, qui est monté à la cardan et peut se déplacer dans tous les sens. A l'extrémité avant de cette tige et à la partie supérieure du châssis quadrangulaire est installé un moteur de 20 chevaux pesant 22 kilos, qui actionne une hélice à deux branches de 1 m. 35 de diamètre. La selle de l'aviateur est placée sous le sommet de l'angle formé par les ailes.

Outre le gouvernail d'arrière, il y a deux gouvernails à axe vertical placés en avant

à droite et à gauche du bâti, plus un petit gouvernail de profondeur disposé à l'extrême avant.

L'appareil, porté sur trois roues, deux en avant, une à l'arrière, est en outre muni, sous l'arête médiane, d'une béquille de sûreté.

Cet aviateur a été achevé tout récemment, et M. Santos-Dumont ne l'a encore essayé que quelques heures. Il a réussi à couvrir environ 200 mètres. Ce manque d'entraînement rend difficile la comparaison des mérites respectifs de son appareil et de celui de M. Farman. Si c'est ce dernier, comme il semble probable, qui doit, le premier, boucler le kilomètre en volant, M. Santos-Dumont pourra toujours se flatter d'être le premier homme qui s'est envolé.

Aucun des deux sportsmen n'aura à envier la gloire de l'autre.

F. H.



M. Khomiakov, président de la troisième Douma. — Phot. Bulla.

L'ENSEIGNE DE VAISSEAU ABEL PERBEN

Le 14 novembre, l'*Adour* débarquait, à Marseille, le corps de l'enseigne de vaisseau Abel Perben, qui, au commencement de cette année, le 19 janvier, fut, avec un autre Français, M. Cléroy, assassiné près de Djibouti par des indigènes de la tribu des Issas. Dimanche dernier, ses obsèques ont été célébrées à Richerenches (Vaucluse), son pays d'origine, au milieu du concours empressé de toute la population à laquelle s'étaient joints de nombreux habitants des localités voisines.

Abel Perben, sorti le troisième de l'Ecole navale, était un officier de grand avenir, dont la mort tragique et prématurée a profondément attristé ses compatriotes et laissé dans la marine de vifs regrets. Lorsqu'il fut frappé, il attendait le paquebot pour se rendre à bord de la *Surprise*, navire auquel il venait d'être affecté.

L'assassinat qui, ce jour-là, fit deux vic-

times portait à cent trente, il convient de le noter, le nombre des Européens tués



L'enseigne de vaisseau Perben.

Phot. Leenaers.

sur la côte des Somalis, et, si quelques mesures de répression ont été prises, elles sont sans doute restées insuffisantes, puisque la plupart des meurtriers continuent, assure-t-on, à jouir de l'impunité.

LE PRÉSIDENT DE LA TROISIÈME DOUMA

La troisième Douma d'empire s'est réunie pour la première fois le jeudi 14 novembre, au palais de Tauride. Elle présente une majorité plus conforme aux désirs du gouvernement du tsar, sans, cependant, qu'on puisse affirmer que cette majorité soit suffisamment forte et compacte pour permettre à la nouvelle assemblée de donner les résultats attendus depuis si longtemps.

La droite, l'élément monarchique, y représente 68 % des votes, soit les deux tiers — 289 voix sur 432 — alors que les éléments d'opposition dominaient dans les deux premières Doumas. Le centre, sous la rubrique « progressistes », est composé de 53 députés. La gauche, enfin, forme un groupe de 81 membres.

Dans cette première séance, la Douma a procédé à l'élection de son président : c'est M. Khomiakov qu'elle a choisi par 371 voix.

M. Khomiakov est un homme de cinquante-sept ans, d'allure jeune encore, de forte carrure. Il représente le gouvernement de Smolensk, où il exerçait autrefois les fonctions de maréchal de la noblesse. Il s'est, depuis longtemps, occupé très activement de la question agraire, l'une des plus intéressantes qui soient en Russie. Sa franchise, son indiscutable loyauté, l'ont imposé, et comme homme privé et comme homme politique, au respect de tous les partis, indistinctement.

Alphonse XIII.

Guillaume II.

Edouard VII.



Reine Maud' de Norvège.

Impératrice Augusta d'Allemagne.

Reine Alexandra d'Angleterre.

Reine Amélie de Portugal.

Reine Victoria d'Espagne.

UNE RÉUNION DE HUIT TÊTES COURONNÉES DANS LE SALON ROUGE DE WINDSOR

Reproduction interdite.

Voir l'article, page 339.

Photographie W. and D. Downey.

