

Ce numéro contient : 1^o *L'Illustration théâtrale*, avec le texte complet de L'AFFAIRE DES POISONS, de M. Victorien Sardou ;
2^o Le 6^e fascicule du roman nouveau de M^{me} Daniel Lesueur : NIETZSCHÉENNE.

L'ILLUSTRATION

Prix de ce Numéro : Un Franc.

SAMEDI 14 MARS 1908

66^e Année. — N^o 3394.



D^r Duchastelet.

M. François Coppée.

LA PREMIÈRE SORTIE DE M. FRANÇOIS COPPÉE

Le poète, au bras de son médecin, sort de l'Institut où il est venu prendre part aux élections académiques du 5 mars.

Voir l'article, page 179.

L'ILLUSTRATION offre cette semaine à ses abonnés :

L'Affaire des Poisons, de M. VICTORIEN SARDOU.

Elle donnera la semaine prochaine :

Ramuntcho, de M. PIERRE LOTI.

Puis, successivement, paraîtront :

Un Divorce, de MM. PAUL BOURGET et ANDRÉ CURY;

La Femme nue, de M. HENRY BATAILLE;

Qui perd gagne, de M. PIERRE VEBER, d'après le roman d'ALFRED CAPUS;

Simone, de M. BRIEUX.

L'ILLUSTRATION s'est aussi assuré le droit de publication de la pièce de MM. OCTAVE MIRBEAU et THADÉE NATANSON : *le Foyer*.

COURRIER DE PARIS



A L'EPATANT. « Vêtu de noir, cheveux blancs en insurrection, les bras croisés, le visage et le corps fortement construits, assis sans lassitude ni mollesse dans un fauteuil rouge framboise, il regarde bien de face, du haut de son énorme et pittoresque tête qui a l'air d'une barricade. Signé à gauche : Marcel Baschet. »

Et, sans que bouge la verte prune de son œil aigu et droit où le défi, l'audace, l'indépendance et la gaminerie crépitent tour à tour, voici ce qu'il dit : « Eh bien ? Et après ? Oui, c'est moi, Rochefort, communard et marquis, polémiste et amateur de tableaux, l'ancien forçat politique et le réac de ce matin, le lanternier de l'Empire, l'évadé de Nouméa, l'exilé à Londres, l'entraîneur de foules, grêlé comme Mirabeau, le compagnon de Boulanger et de Syveton, le terrible pamphlétaire à la petite voix douce, la « Terreur de l'Elysée », le vieux Rochefort enfin, toujours jeune et loustic. Sans doute il m'a passé des années dessus comme à la République, à la France et à bien du monde, et j'ai subi des variantes. Mon fameux toupet a changé de forme, la mitraille de ma petite vérole est à moitié partie, mon visage, qui fut maigre et livide, a tourné au bistre et s'est étoffé comme une bonne toile chaude de maître hollandais qui prend du jus et de la patine, aujourd'hui je suis un peu reverni et j'ai un plus beau cadre que dans le temps, mais si vous me voyez dans ce grand fauteuil... vous imaginez pas que c'est parce que j'ai de la peine à marcher ? La jambe remue encore et le reste. J'ai gardé la meilleure partie de mes moyens, et cette main que vous apercevez n'a pas la crampe. Vous remarquerez que ni autour, ni à côté de moi, il n'y a le moindre accessoire. En tout et pour tout, je n'ai à ma disposition, si je veux tuer quelque chose, quelqu'un ou le temps, qu'une table, du papier, une plume et un encrier d'un soixante-quinze, un encrier de bazar, le seul avec lequel on tresse vite et bien le premier Paris du jour, qui tire à cent mille. Il ne m'en faut pas davantage pour donner une maladie de foie à un ministre et amuser le monde. Ainsi, ne vous inquiétez pas de ma solide personne ? J'ai de la verve et de la fantaisie à revendre, et puis, pour la minute, je ne songe qu'à une chose, c'est que je suis rudement peint et que je fais un portrait de salle Lacaze. Aussi je suis content. Vous aussi, je vois ça à vos yeux. Alors, ça va bien. Mais vous m'avez assez vu, retirez-vous pour laisser approcher ceux qui sont derrière. »

Et en face, voici un autre homme, tout différent, le front un peu triste, le teint frais et coloré, avec une moustache blanche bien tenue d'ancien bel officier et la plaque de la Légion d'honneur sur son habit. Est-ce un général en retraite ? Oui tout de même ; c'est M. Noblemaire, par Gabriel Ferrier.

On ne compte plus les superbes interprétations vigoureuses et acharnées, d'une si ample exactitude, que M. Ferrier a déjà faites de quantité

de nos contemporains. A scruter n'importe laquelle de ses œuvres, vous sentez aussitôt l'ardeur de désir, la volonté de perfection qui l'animent et le pressent en face de son modèle qu'il voudrait sortir, extraire et arracher de la toile aussi complet et vivant que la réalité, une réalité choisie, bien entendue, et synthétisée, rehaussée par la vision personnelle de l'artiste. Et cet énergique souci du mieux, çà et là cette scrupuleuse splendeur du détail, cette conscience dans la science, je dirais presque cette piété qui le pousse à serrer, à bloquer, d'aussi près qu'il le peut, la redoutable énigme d'un visage auquel il défend que rien ne lui échappe, donnent à chacun de ses portraits une puissance d'écriture et de pénétration morale toute particulièrement saisissante. Observez ce M. Noblemaire, ses yeux las, graves, qui vont loin dans l'avenir et le passé, ces yeux qui pensent, un peu chagrins, très légèrement humectés d'un commencement de pleurs (est-ce une larme... ou un charbon ? peu importe !) sous la froideur et la résolution professionnelle, ils laissent percer toute la sensibilité d'une âme loyale et tendre, souvent secouée et toujours demeurée maîtresse d'elle-même. Cela seul est déjà de premier ordre.

Mais qu'il s'agisse d'une femme, de l'expression de ses grâces complexes et fuyantes, d'une lèvre qui sourit ou d'une blanche épaule, M. Ferrier, sans rien abdiquer, nous montrera, comme il l'a fait avec un rare bonheur dans son très séduisant portrait de M^{me} J..., qu'il sait atténuer aussitôt pour elles la forte et rigoureuse logique de ses enquêtes masculines.

Ce petit salon de l'Union artistique offre plusieurs œuvres tout à fait remarquables. M. Flameng y pavane avec le portrait de Mrs S..., plein d'éclat, de brillante allure, de la plus spirituelle magnificence, et la jeune femme blonde, qui rêve dans une si jolie pose naturelle, à la bouche et à l'oreille si délicieusement éclairées, de M. Paul Chabas, est une page d'un adorable charme. L'enfant au bateau de M. Jacques Blanche, la fine petite nudité au dindon de Mercié, le paysage vermeil de M. Muenier et ceux de M. Billotte présentent les qualités habituelles qui les font rechercher et aimer de leurs constants appréciateurs. Et enfin, le prestigieux Mr Walter Gay nous ravit, une fois de plus, avec une vue prise au château de Réveillon, où il se montre l'inimitable conteur des lambris dédorés d'autrefois.

* *

Tandis qu'en dépit du vers célèbre de Gautier, Mars, outrageusement giboueux et froid, n'a pas du tout l'air de « préparer », même en secret, le printemps, les courses ont cependant repris sur nos hippodromes. Combien, parmi la foule qui s'y empresse chaque dimanche, sauraient dire l'origine chez nous de ce sport qui les passionne et les ruine plus souvent qu'il ne les enrichit ? Les courses à l'anglaise ne furent guère établies en France que sous Louis XVI. Tout, alors, était à l'anglaise, les culottes, les coiffures, les selles, les bottes, les vêtements, les cravates... Une entente déjà plus que cordiale.

« Nous les avons copiés des Anglais, écrivait le » bonhomme Mercier dans son *Tableau de Paris*. » On fait jeûner le jockey qui doit conduire, afin qu'il pèse moins ; on se transporte dans la plaine des Sablons pour voir courir des animaux efflanqués qui passent comme un trait, et on discute ensuite avec un air de profondeur. Les femmes elles-mêmes s'intéressent maintenant aux choses d'écurie. C'est une nouveauté comme leur sensibilité, leurs goûts champêtres, leur indépendance de manières et leur passion de philosopher. Elles conduisent des calèches,

» et, après avoir passé la nuit au bal, il faut » qu'elles prennent parti pour telle ou telle » jument. »

Loin de se montrer hostiles à l'innovation, la Reine et les princes en précipitèrent le succès par la faveur avec laquelle ils l'accueillirent. Notre distingué ministre actuel aux Etats-Unis, M. Jusserand, dans un petit livre extrêmement bien fait, consacré aux sports et jeux d'exercice sous l'ancien régime, nous conte à ce sujet que le sévère Mercy ne tarissait pas en doléances sur un passe-temps aussi vain et sur les fâcheuses habitudes qui prévalaient à ces réunions. Il lui semblait voir disparaître tout ce qu'il restait des habitudes de dignité et de retenue de l'ancienne France. Il avise Marie-Thérèse « que M. le comte » d'Artois, le duc de Chartres et un nombre de » jeunes gens ont remis en vogue les courses de » chevaux ; elles se font à Paris et la Reine y » assiste, régulièrement. Sa Majesté, après avoir » été la nuit du 11 au bal de l'Opéra jusqu'à cinq » heures du matin, rentra à Versailles à six heures » et demie et en repartit à dix pour venir voir » une course de chevaux qui se faisait près du » bois de Boulogne. Des promenades si multi- » pliées, si rapides et qui pourraient déranger une » santé des plus robustes, occasionnent des cri- » tiques. »

Quelques semaines plus tard, il écrit encore : « Sacrée Majesté, j'avais espéré pendant le carême » plus de recueillement et par conséquent plus » de moyens de ramener la Reine à des choses » sérieuses et utiles, mais mon attente à cet » égard a été excessivement déçue. Chaque » semaine, il y a eu plusieurs courses de chevaux » et la Reine, qui a pris un goût extraordinaire » pour ce genre de spectacle, n'en a manqué » aucune. » Et plus tard encore, dans une autre lettre amusante par les détails significatifs qu'il fournit, il donne libre cours à ses plaintes : « Les » courses de chevaux étaient des occasions bien » fâcheuses et, j'ose le dire, indécentes, par la » façon dont la Reine s'y trouvait. A la première » course, je m'y rendis à cheval, et j'eus grand soin » de me tenir dans la foule, à une distance du pavil- » lon de la Reine où tous les jeunes gens entraient » en bottes et en chenille (costume non habillé). Le » soir, la Reine, qui m'avait aperçu, me demanda, » à son jeu, pourquoi je n'étais pas monté dans » le pavillon pendant la course. Je répondis, assez » haut pour être entendu de plusieurs étourdis qui » étaient présents... que je me trouvais en bottes » et en habit de cheval et que je ne m'accoutume- » rais jamais à croire que l'on pût paraître devant » la Reine en pareil équipage. Sa Majesté sourit » et les coupables me jetèrent des regards fort » mécontents. A la seconde course, je m'y rendis » en voiture et habillé en habit de ville ; je montai » au pavillon où je trouvai une grande table cou- » verte d'une ample collation qui était comme un » pillage d'une troupe de jeunes gens indignement » vêtus, faisant une cohue et un bruit à ne pas » s'entendre, et au milieu de cette foule était la » Reine, Madame, M^{me} d'Artois, M^{me} Elisabeth, » Monsieur et M. le comte d'Artois, lequel, dernier, » courait du haut en bas, pariant, se désolant quand » il perdait, et se livrant à des joies pitoyables » quand il gagnait, s'élançant dans la foule du peu- » ple pour aller encourager ses postillons ou jaquets » (c'est ainsi que l'on nomme ceux qui montent » les chevaux de courses) et présentant à la Reine » celui qui lui avait gagné une course. J'avais » le cœur très serré de voir ce spectacle. »

Ces piquantes lettres sont de 1776 et elles nous préparent, faciles prophètes du passé, à la Révolution dont le lointain départ était pourtant déjà sonné à la cloche que nul n'entendait.

HENRI LAVEDAN.

(Reproduction et traduction réservées.)

LA PREMIÈRE SORTIE DE M. FRANÇOIS COPPÉE

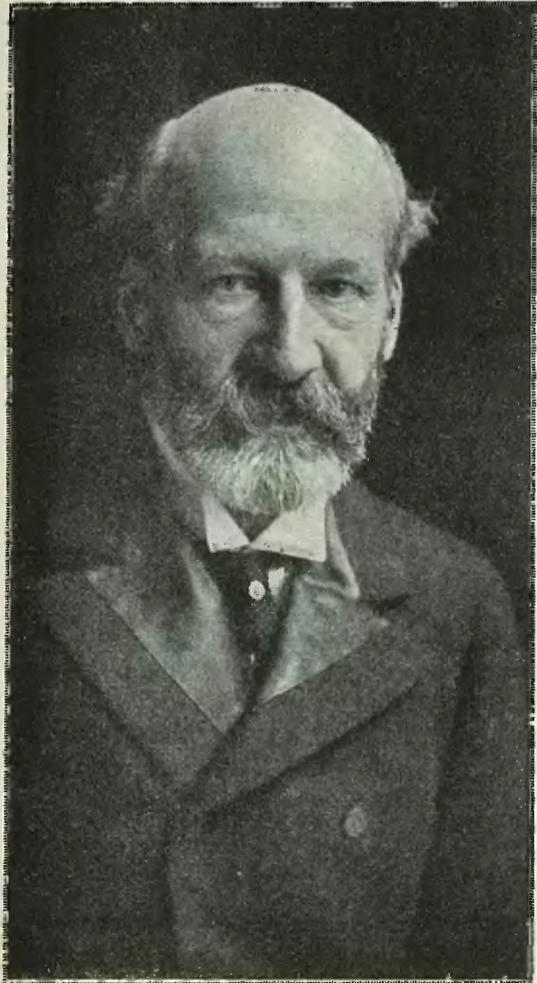
La séance du jeudi 5 mars, où l'Académie française s'était réunie pour procéder à une triple élection, fut, on le sait, marquée par un heureux incident : la présence inattendue de M. François Coppée que, depuis de longs mois, la maladie retenait à la chambre. Réalisant, malgré les prudents avis de la Faculté, un projet secrètement caressé, l'auteur du *Passant* venait, accompagné de son médecin, le docteur Duchastelet, prendre part aux scrutins, et surtout — il n'en a pas fait mystère — apporter à M. Jean Richepin, l'appoint de sa voix dans la lutte pour la conquête du fauteuil d'André Theuriot, qu'il savait devoir être chaudement disputé.

Sa généreuse vaillance fut récompensée de la joie d'avoir contribué à la victoire d'un ami cher. Aussi bien, quel que pût être le résultat de la bataille académique, en quittant sa retraite, en interrompant son repos, dans un sursaut de volonté et d'énergie, il accomplissait un acte méritoire de courage littéraire. Cette première sortie de M. François Coppée est mieux qu'un sujet d'actualité anecdotique : c'est un beau trait de caractère, tout à l'honneur du noble poète, dont on souhaite le complet retour à la santé et à la vie active.

UNE LETTRE DE GUILLAUME II

Le vendre matin 6 mars, le *Times* publiait une information où son collaborateur militaire affirmait savoir que l'empereur Guillaume II avait récemment adressé à lord Tweedmouth, ministre de la Marine britannique, au sujet de la politique navale des deux nations, une lettre privée destinée à influencer, dans l'intérêt de l'Allemagne, le premier lord de l'amirauté, responsable du budget de la marine. La missive impériale, ajoutait-on, n'était pas restée sans réponse.

Cette révélation sensationnelle, produite par le grand journal de la Cité, au moment du départ du roi pour la France, eut le retentissement immédiat d'une explosion soudaine et causa une très vive émotion en Angleterre. Bientôt il n'a plus guère été question dans la presse anglaise que de la correspondance dont on ne connaît pas la teneur, mais dont le caractère insolite, incorrect, sinon plus,



Lord Tweedmouth.
Copyright E. H. Mills.



ÉPOUX PRINCIERS. — La princesse Eléonore de Reuss et le prince Ferdinand de Bulgarie.

froisse profondément, chez nos voisins d'outre-Manche, les susceptibilités du sentiment national.

Quant à l'exactitude de l'information, M. Asquith, chancelier de l'Échiquier, instamment interrogé par divers députés, la reconnaissait devant la Chambre des communes, le jour même de sa publication. « Lord Tweedmouth, disait-il, a bien reçu, le 18 février, une lettre de l'empereur d'Allemagne : c'était une communication purement privée, rédigée dans un esprit tout à fait amical. La réponse fut également privée. D'ailleurs, avant la réception de la lettre impériale, le cabinet avait pris une décision finale relativement au budget naval de l'année. » M. Asquith devait répéter cette déclaration, à la séance du 9 mars, tandis que lord Tweedmouth, personnellement mis en cause, la confirmait, à la Chambre des lords, et, après avoir expliqué qu'il avait montré la lettre de Guillaume II à sir Edward Grey, ministre des Affaires étrangères, concluait en ces termes :

« J'ai la ferme conviction que mon attitude était bonne et qu'elle était faite pour encourager celle que nous voulons tous adopter, c'est-à-dire celle qui consiste à faire tous nos efforts pour soutenir la cause d'une bonne entente entre l'empire allemand et nous autres Anglais. »

Lord Lansdowne, ancien ministre des Affaires étrangères, et lord Rosebery, ancien premier ministre, prirent ensuite la parole, le premier, pour regretter à la fois l'incorrection de la correspondance extra-officielle et l'indiscrétion commise ; le second, pour déplorer sur un ton railleur l'importance, excessive à son sens, donnée à l'incident.

LE MARIAGE DU PRINCE DE BULGARIE

Le mariage du prince Ferdinand de Bulgarie avec la princesse Eléonore de Reuss, que nous annoncions il y a quelques semaines (numéro du 14 décembre 1907), vient d'être célébré. C'est à Géra

(principauté de Reuss) qu'a eu lieu le mariage civil, le 27 février, au soir, en présence des seuls témoins : pour le prince Ferdinand, le marquis de Lasteyrie du Saillant et le prince de Cobourg, son père ; pour la princesse Eléonore, son frère et son cousin, princes de Reuss. Quant au mariage religieux, il a été béni tour à tour, le 28 février, à l'église Saint-Augustin de Cobourg, qui abrite les caveaux de la famille du prince, et le 1^{er} mars, dans la chapelle du château de Géra, la princesse Eléonore appartenant à la religion protestante, qu'elle n'a point abjurée.

Une assistance très brillante a pris part à ces cérémonies, quoiqu'elles aient été célébrées dans une demi-intimité, en raison de ce que le prince était encore en deuil de sa mère : le grand-duc et la grande-duchesse Wladimir, qui sont un peu les auteurs du mariage et qui représentaient le tsar ; le prince Auguste-Guillaume de Prusse, représentant l'empereur, son père ; le prince de Dietrichstein, délégué par l'empereur François-Joseph ; les ducs Jean-Albert de Mecklembourg et Jean de Brunswick, les ministres de Bulgarie, des délégations bulgares, les représentants du Sobranié, etc.

La question du mariage religieux a donné lieu, au surplus, à des incidents dont l'écho n'est pas encore tout à fait éteint : d'abord, pour avoir fait élever son fils aîné, le prince Boris, aujourd'hui âgé de treize ans, dans la religion orthodoxe, le prince Ferdinand avait encouru une excommunication. Il en fut relevé à l'occasion de son mariage. Mais des polémiques viennent de s'élever, entre catholiques et protestants, au sujet même de ce mariage, sur le point de savoir si le marié n'a pas prononcé deux fois le « oui » sacramentel, à l'église et au temple, malgré la promesse formelle qu'il avait faite à l'autorité ecclésiastique de ne le dire qu'à l'autel de Saint-Augustin. Les affirmations, des deux parts, sont absolument contradictoires. Mais les autorités catholiques semblent s'en tenir à leur opinion propre, qui est que le prince n'a pas manqué à l'engagement qu'il avait pris, et elles ne s'apprentent à prendre contre lui aucune mesure canonique.



L'INCIDENT DE LA LETTRE DE GUILLAUME II DEVANT LA CHAMBRE DES LORDS

Au premier plan, dans l'angle droit, est assis le prince de Galles et, à sa gauche, lord Rosebery. Lord Tweedmouth, ministre de la Marine, à qui était adressée la lettre de l'empereur d'Allemagne, déclare que cette lettre, reçue par lui le 18 février, par la poste, avait un caractère privé et personnel, amical et sans rien d'officiel, et que, après l'avoir montrée à sir Edward Grey, il y répondit le 20 février dans le même esprit. — Voir l'article à la page précédente.

Dessin de S. Begg, communiqué par notre confrère londonien « The Illustrated London News ».



LE MONUMENT DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Etat actuel de la sphère entourée des figures personnifiant les cinq parties du monde, dans l'atelier du sculpteur René de Saint-Marceaux.

Ce fut un superbe triomphe pour l'art français, que la commande au statuaire René de Saint-Marceaux — à la suite d'un concours où tous les pays du monde étaient représentés par leurs artistes les plus fameux — du monument qui va être érigé à Berne pour commémorer la fondation de l'Union postale universelle. Nous avons alors publié (numéro du 27 août 1904) la maquette de ce monument qui, achevé, constituera le plus imposant bloc de granit et de bronze qui soit. On a pu en entrevoir la savante ordonnance, le symbolisme ingénieux et clair. Depuis, l'œuvre, sans cesse reprise, travaillée, remaniée, va, d'étape en étape, vers l'achèvement, vers la perfection. Dans quelques jours, on débarrassera de l'énorme et pittoresque échafaudage où, pendant des mois, ont peiné M. de Saint-Marceaux

et ses praticiens, le groupe qui couronnera l'ensemble. C'est un globe, une sphère terrestre autour de laquelle cinq figures féminines, personnifiant les cinq parties du monde, se passent de main en main les correspondances, dans un mouvement éperdu, avec cette activité fébrile qu'exigent, désormais, nos impatiences, à l'attente des nouvelles. Une nuée d'airain supportera ce vibrant morceau, et, en bas, assise sur un roc, une statue de la *Ville de Berne* méditera, contrastant par le calme de son expression, la majestueuse simplicité de ses draperies, avec la fougue du groupe principal. Mais, dans l'état actuel, la partie du monument qu'achève le maître nous a paru si pittoresque que nous n'avons pu résister au désir de le publier, tel quel, entouré de ses charpentes et posé sur son axe robuste.



Le bureau de poste (incliné sous la pression).

L'hôtel des ingénieurs (détruit).

Les bureaux du personnel (éventrés).

Le village de Goppenstein après l'avalanche. — *Phot. Ruggeri.*

LA CATASTROPHE DU LÖTSCHBERG

Le 29 février, à Goppenstein, en Suisse, la chute d'une avalanche a fait une trentaine de victimes, dont douze morts. Dans ce village voisin de Gampel, l'entreprise du tunnel du Lötschberg avait construit récemment un hôtel destiné à loger son personnel supérieur ; or, ce personnel se trouvait précisément réuni à table pour le dîner, quand la pression de l'air violemment chassé par le torrent de neige renversa, comme un château de cartes, le

bâtiment, sous les décombres duquel les personnes présentes restèrent ensevelies. Ce ne fut qu'après de pénibles travaux de sauvetage poursuivis pendant toute la nuit et la matinée du dimanche, qu'on parvint à dégager les victimes. Parmi les morts, on compte le docteur Bossus, de Genève, et quatre Français : MM. Guillet, ingénieur ; Prost, mécanicien ; Dubreuil, chef comptable ; Weber, commis de magasin. Six de nos compatriotes sont au nombre des blessés : MM. Jules Berthier, ingénieur des arts et manufactures ; Gabriel Simette, également ingénieur ; Léon Foissier, Arnold Boulet, Claude Clément et Rivière.



Les débris de l'hôtel des ingénieurs du Lötschberg. Sur le flanc de la montagne, le « couloir » par où descendit l'avalanche

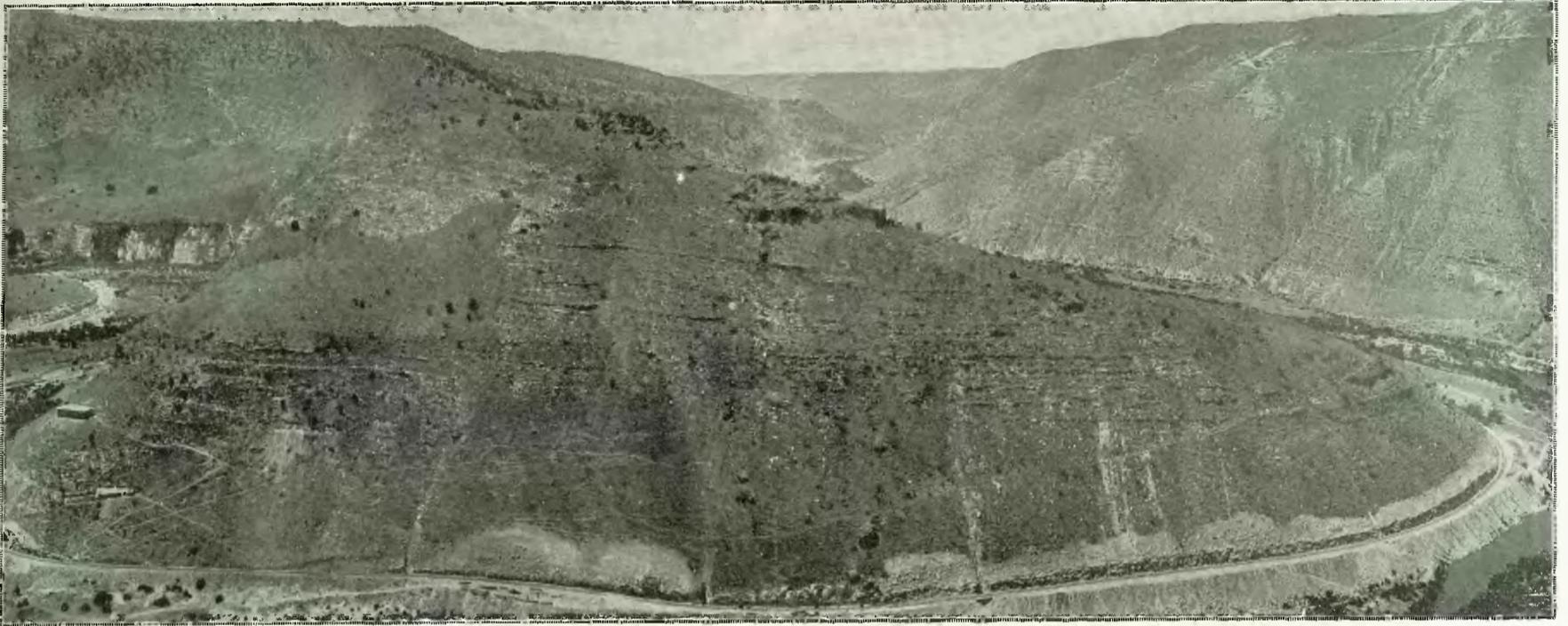
Phot. Krenn.



Après le déblaiement : les fondations et les bases de l'hôtel de Goppenstein, rasé par l'avalanche. — *Phot. Bro. herel.*



Le convoi conduisant à Gampel, dans la vallée du Rhône, les cercueils des victimes, s'engage sous un tunnel de la route.



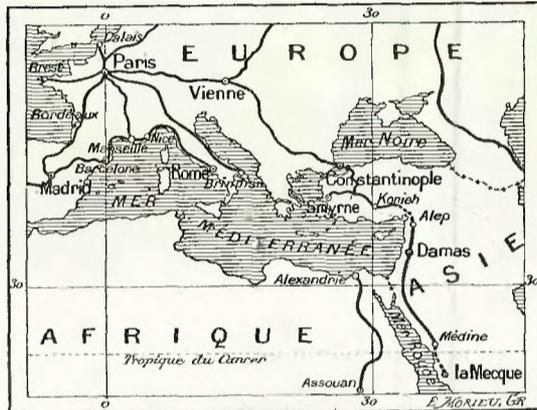
La grande descente dans la vallée du Yarmouk (ligne de Caïfa),

LE CHEMIN DE FER DE L'ISLAM

Les chemins de fer en construction ou simplement projetés sur le territoire de l'empire ottoman sont, plus que jamais, à l'ordre du jour. Le chemin de fer de Bagdad, entrepris avec des capitaux allemands, a fait couler des flots d'encre. La ligne de Mitrovitza, encore à l'étude et que doivent réaliser les capitaux autrichiens, est, en ce moment, le sujet de toutes les conversations diplomatiques. On s'occupe moins, en Europe, d'un troisième réseau, pourtant autrement considérable : le chemin de fer des lieux saints de l'Islam (Médine et la Mecque) décidé, celui-ci, par le seul gouvernement du sultan Abdul-Hamid et construit avec les seules ressources ottomanes.

Nos lecteurs vont pouvoir apprécier l'importance religieuse, politique et économique d'une entreprise qui doit établir une communication directe et rapide entre la Syrie et le Hedjaz, à travers cette Arabie aride, inhospitalière, jamais pacifiée, où, constamment, des bandes pillardes quittent les caravanes lépreuses des pèlerins. Et l'on s'émerveillera du magnifique effort tenté, et déjà presque réussi, par le Turc, ce fallacieux « moribond » dont un brusque éveil d'énergie nous montre l'exemple à suivre pour nos chemins de fer coloniaux, — ce légendaire « insolvable » qui, incapable, prétend-on, de payer ses gendarmes et ses juges, emploie spontanément tant de millions à unir sa capitale politique à sa capitale religieuse.

A un autre point de vue, les amateurs de pittoresques mais confortables voyages, les pèlerins du tourisme, se réjouiront à la perspective de pouvoir faire un jour, en wagon-salon, le voyage de Paris à la Mecque, — sans s'arrêter à cette idée maussade que, tenté par les mêmes facilités de communication, le choléra, cet hôte des saints lieux, pourrait bien suivre à rebours le même itinéraire.



Carte montrant le développement de la ligne de la Mecque, comparativement aux lignes d'Europe : Paris-Nice, 1.000 kil.; Paris-Constantinople, 3.000 kil.; Constantinople-la Mecque, 3.500 kil.

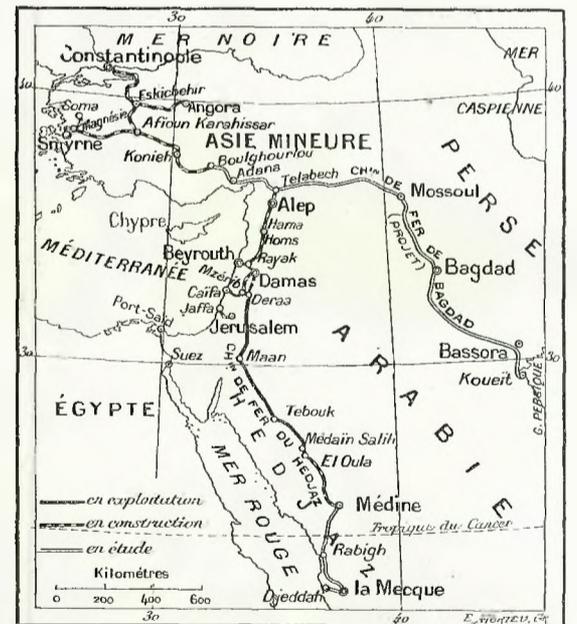
En mai 1900, un iradé du sultan prescrivait l'exécution d'un chemin de fer devant mettre en communication la Syrie avec les lieux saints de l'Islam, c'est-à-dire avec Médine et la Mecque.

Pour répondre aux besoins de cette fondation pieuse, on créait successivement des ressources extraordinaires au moyen de nouveaux droits de timbre, on disposait du produit de la vente des peaux de mouton immolés dans l'empire turc pour les fêtes religieuses du Baïram

et du Courban-Baïram; enfin, de nombreuses contributions volontaires des membres de la communauté islamique, tant en Turquie qu'en dehors de la Turquie, produisaient progressivement 70 millions de francs; on peut dire que, chaque année, un nouveau capital de 7 millions de francs s'ajoute à ces ressources.

Le réseau, répondant à ce but sacré, comprend aujourd'hui une ligne principale tracée presque directement du nord au sud, entre Damas et Médine, avec un développement de 1.300 kilomètres. Elle se poursuivra vers la Mecque sur 450 kilomètres avec un léger infléchissement à l'ouest, de façon à prendre un premier contact sur la mer Rouge à Rabigh; enfin, de la Mecque, on parviendra à Djeddah, avec un parcours de 75 kilomètres; c'est le dernier contact avec la mer.

Déjà, au nord, à 300 kilomètres de Damas et à 161 kilomètres de la ligne Damas-Médine, la ligne principale est



Carte du Chemin de fer Hamidié du Hedjaz, indiquant l'état actuel des travaux.



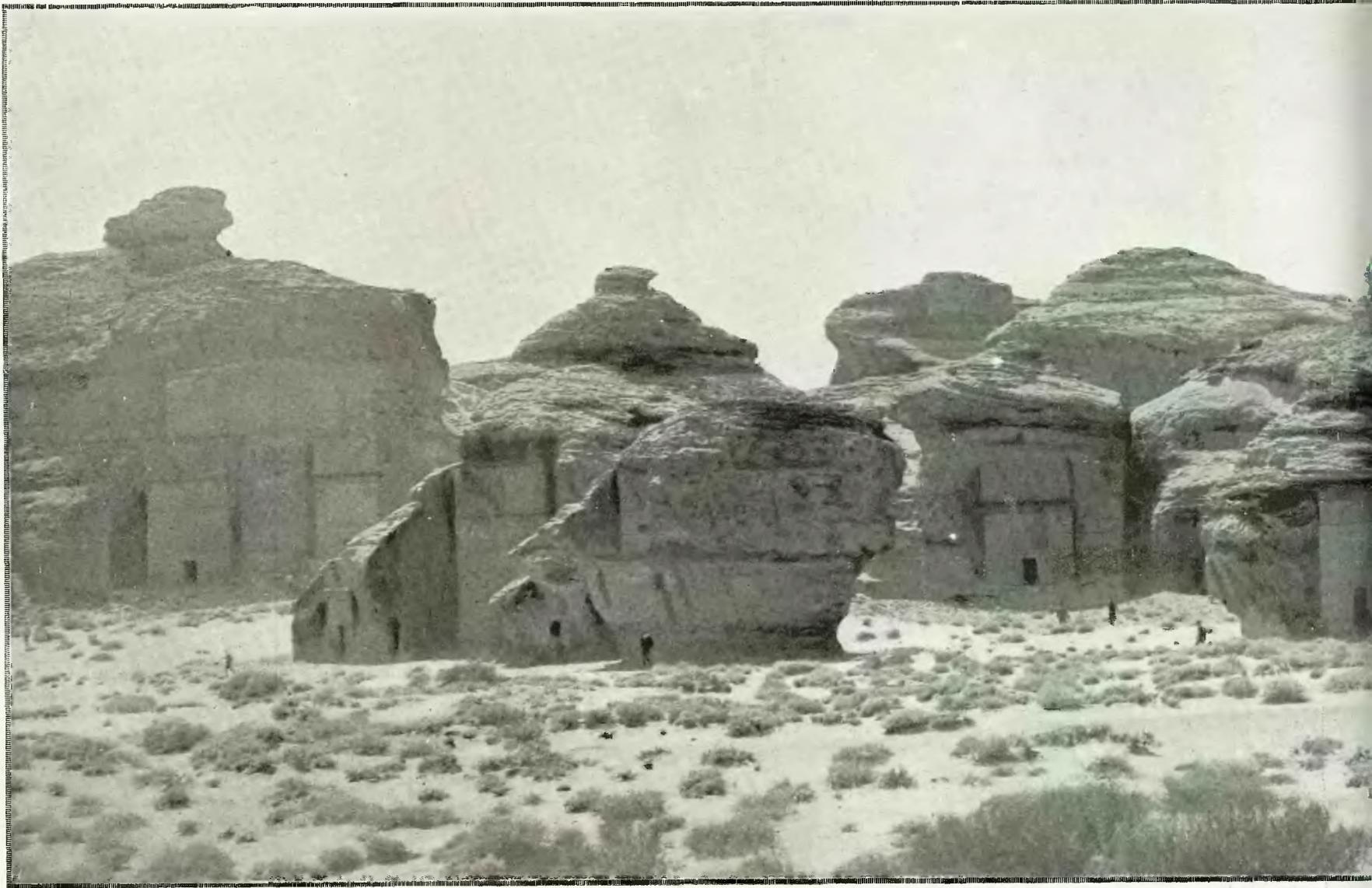
Ei Oula : pose de la voie métallique par les soldats.

raccordée à la mer par un embranchement partant de Caïfa, qui a été ouvert à la fin de 1905. C'est par Caïfa que, depuis 1906, s'alimente ce chemin de fer de pénétration et c'est à Caïfa, tête de ce réseau, qu'on va construire un port en relation avec ces nouveaux débouchés.

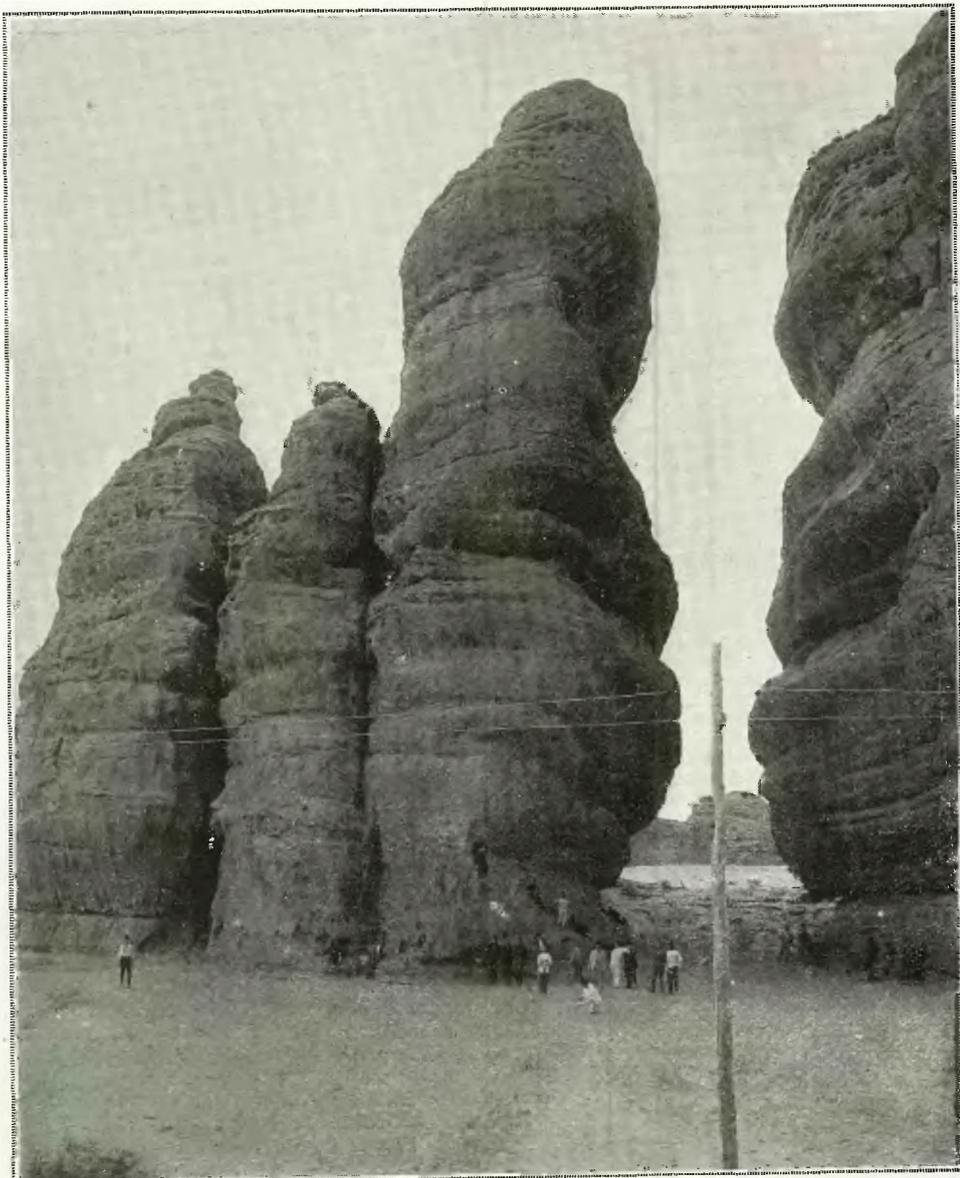
Les débuts de ce réseau n'ont pas été sans difficultés; d'abord, la Turquie ne disposait pas d'un organisme industriel, approprié à une entreprise aussi difficile; d'un autre côté, ce réseau créé, en contact avec des compagnies jouissant de concessions, soit à Caïfa, soit à Damas, il a été nécessaire de négocier l'abandon de la concession périmée du réseau anglais de Caïfa, « Syrian railway », et de régler une indemnité amiable à raison de la ligne Damas-Deraa parallèle en faveur de celle de Damas-Mzérîb.

Ce réseau s'appelle le « Chemin de fer Hamidié du Hedjaz », du nom de son fondateur, le sultan Abdul-Hamid. Le Hedjaz est le pays qui correspond à la terre sainte de l'Islam et qui constitue en même temps le gouvernement général de la Mecque.

Comme on l'a vu, ce chemin de fer n'a ni actionnaires



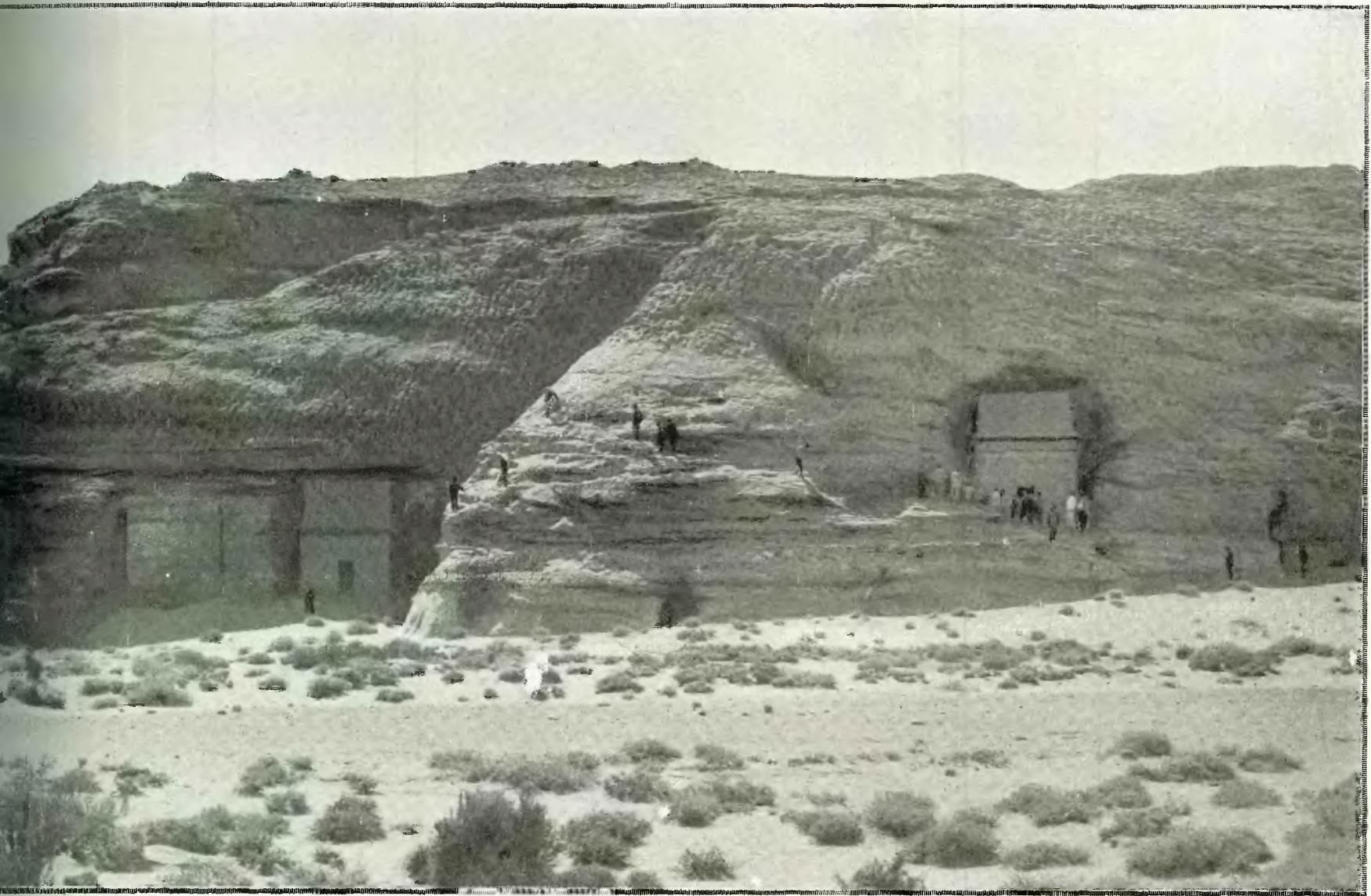
Sépultures nabatéennes, taillées dans le roc,



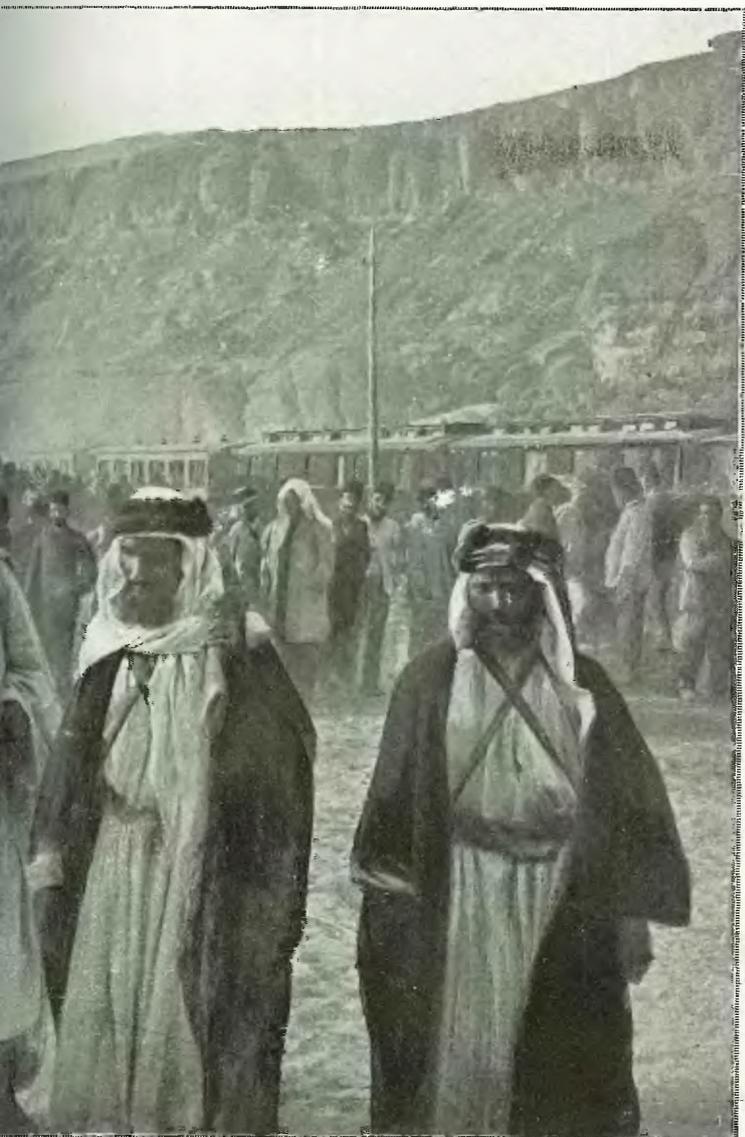
Le défilé des colonnes de grès, sur un parcours de 50 kilomètres, vers Médain-Salih.



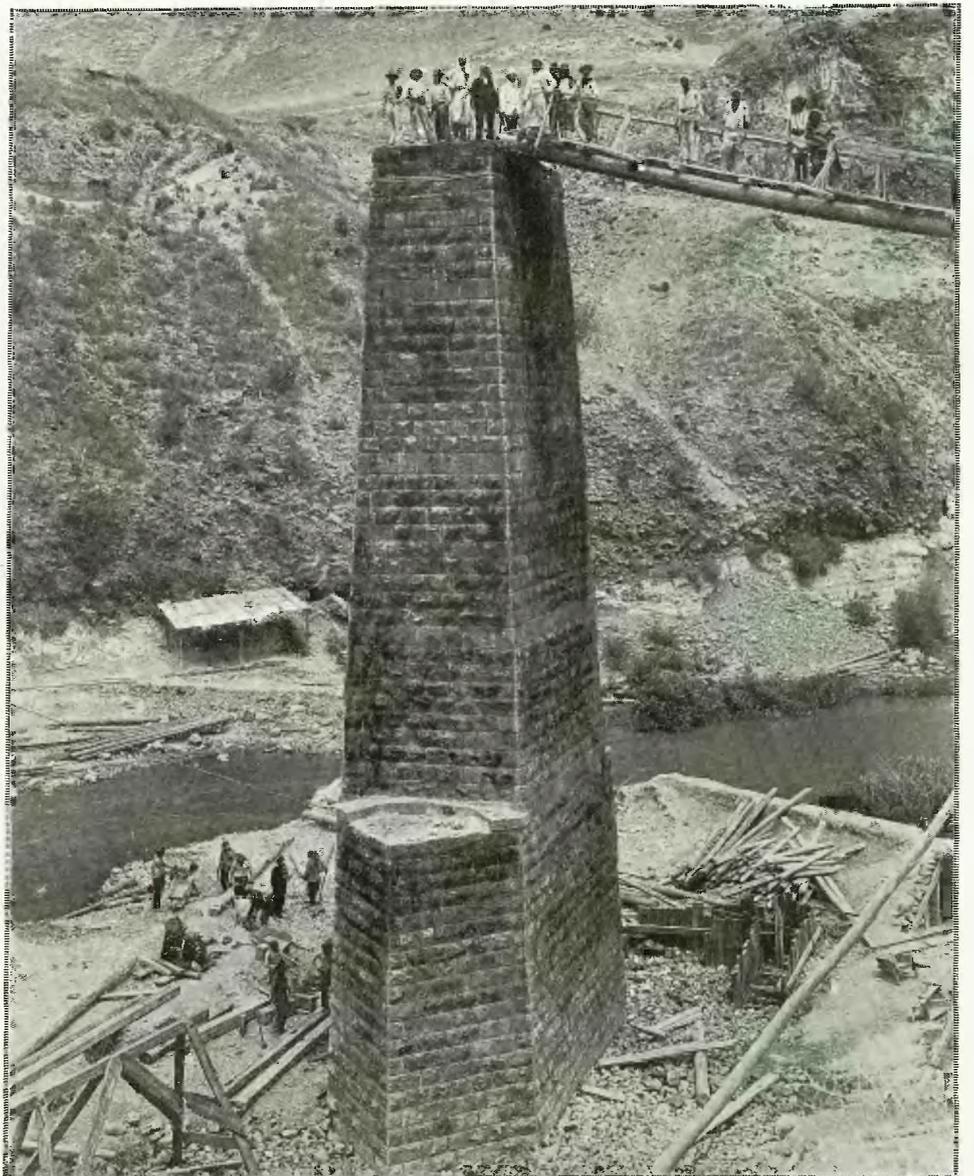
Bédouins du Hedjaz, à



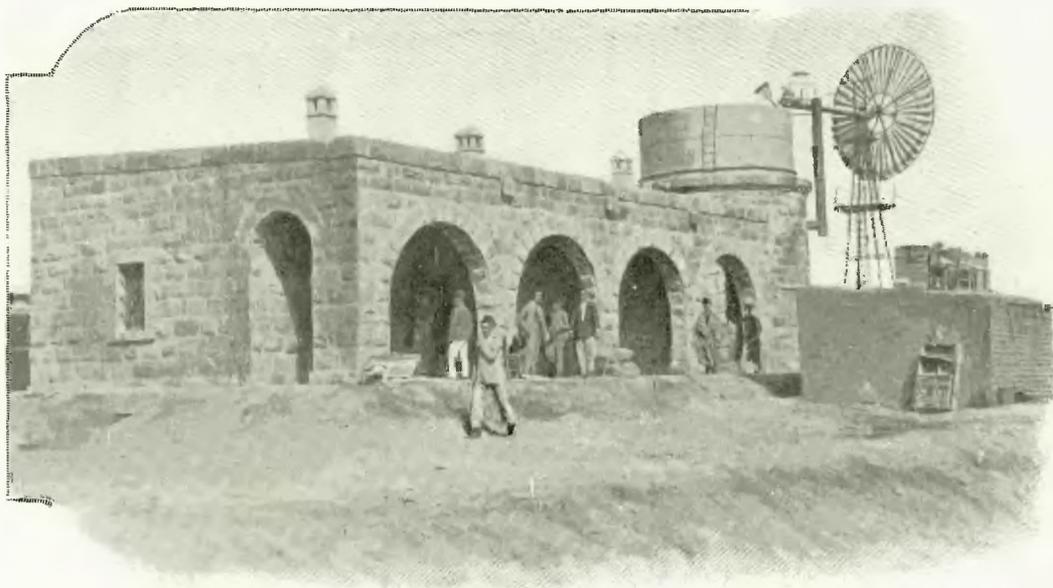
Médain-Salih (kilomètre 955). — Cliché Habadnan.



A. — Cliché Ismaël Hakki Bey.



Ligne de Caïfa: construction d'un viaduc sur le Yarmouk, au kilomètre 96.



Ber Hermas : type de station non protégée.

ni obligatoires, c'est-à-dire que son capital se trouve spontanément amorti comme celui de l'Assistance publique en France. Son organisation et son administration sont confiées à un conseil qui a le nom de Haute Commission, parce qu'il est placé sous la présidence du sultan lui-même.

Le premier membre de cette commission est le grand vizir, Ferid Pacha. Les membres sont : le second secrétaire du sultan, Izzet Pacha ; le ministre des Travaux publics, Zichny Pacha, et l'amiral Husny Pacha.

C'est Izzet Pacha qui est chargé, par le sultan, de se consacrer pleinement à cette entreprise, et il semble qu'il ait conduit sa tâche jusqu'ici avec la plus grande énergie et avec un plein succès.

Une commission financière, à Damas, sous la présidence du gouverneur général de Syrie, règle les questions d'entreprises et de construction dont la charge est confiée au maréchal Kiazim Pacha.

Une des raisons du succès de cette entreprise réside dans la collaboration essentielle des troupes impériales. Un corps dont l'effectif n'est pas actuellement inférieur à 7.000 hommes exécute tous les travaux de terrassement, la plus grande partie des travaux d'art et la pose de la voie. Les soldats, entretenus d'ailleurs en tant que militaires par le gouvernement, ne pèsent, comme ouvriers, que très légèrement sur le budget spécial des travaux du chemin de fer, celui-ci ne supportant que des primes d'encouragement données sur la base du cube

des ouvrages réalisés, tant aux officiers qu'aux soldats. En dehors de ces avantages, un décret impérial réduisant d'un tiers le temps de service des hommes ainsi employés a déterminé un entraînement marqué des troupes pour ces travaux.

Outre ces ouvriers et ces terrassiers, l'armée fournit au chemin de fer, des télégraphistes, la plus grande partie des ouvriers d'entretien, et l'on recrute, parmi les mécaniciens de la marine et les ouvriers des arsenaux, des mécaniciens et des ouvriers pour les locomotives en service dans le Hedjaz.

Le chemin de fer, qui mène aux lieux saints de l'Islam, parcourt en Palestine une partie de ceux de la chrétienté ; c'est ainsi que Nazareth et Cana correspondent à la station d'Afoulé, que le chemin de fer exploite le cabotage du lac de Génésareth en desservant Tibériade, Magdala, Capharnaüm ; enfin on a prévu un embranchement partant d'Afoulé pour relier sous peu à Caïfa Jérusalem et le bassin de la mer Morte.

Actuellement, cependant, tous les efforts sont concentrés pour atteindre au plus vite Médine, puis la Mecque. On peut espérer que dans deux ans et demi au plus ce premier programme sera accompli.

Ce réseau comportera alors avec ses embranchements un développement de 2.000 kilomètres.

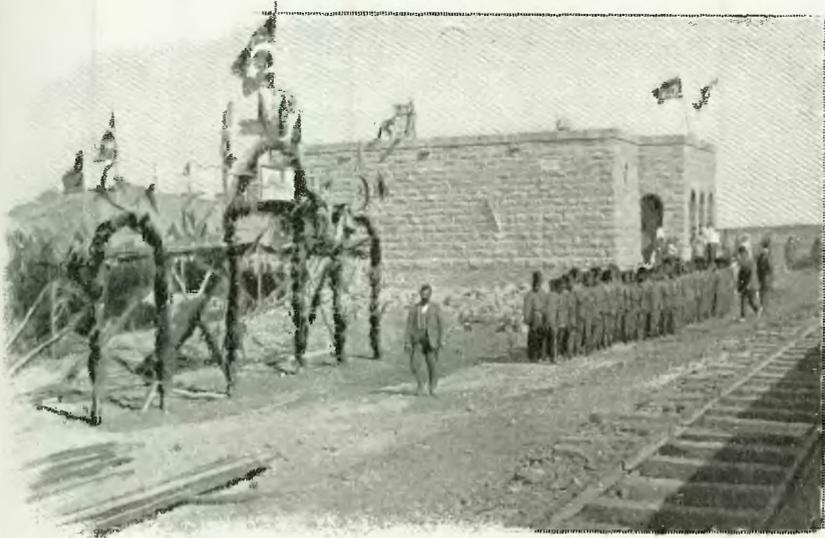
Comme l'Arabie Pétrée est une contrée dénuée de ressources, difficile et abondamment pourvue de maraudeurs, comme, d'un autre côté, les lieux saints commencent à l'oasis de Tebouk, qui fut visité par Mahomet, après que son caractère de prophète eût été reconnu, ce chemin de fer reste fermé au public au delà de la gare de Maan. Il est, dans cette zone, placé sous l'action militaire, et il est réservé soit à sa destination religieuse de pèlerinage, soit aux transports stratégiques. Par contre, 620 kilomètres, entre Damas-Caïfa et Maan, sont ouverts au service public sans aucune restriction.

Le parcours général de la ligne est très accidenté ; elle se développe entre Damas et Médine sur des plateaux dont l'altitude est très variable. A Damas, la cote est de 700 mètres, elle tombe à 530 mètres à Deraa pour passer Cassir à 950 mètres, à Maan à 1.100 mètres, à Akaba Hedjazie à 1.168 mètres, au kilomètre 611 à 684 mètres, au kilomètre 896 à 1.150 mètres, au kilomètre 1.126 à 345 mètres, à Médine à 700 mètres.

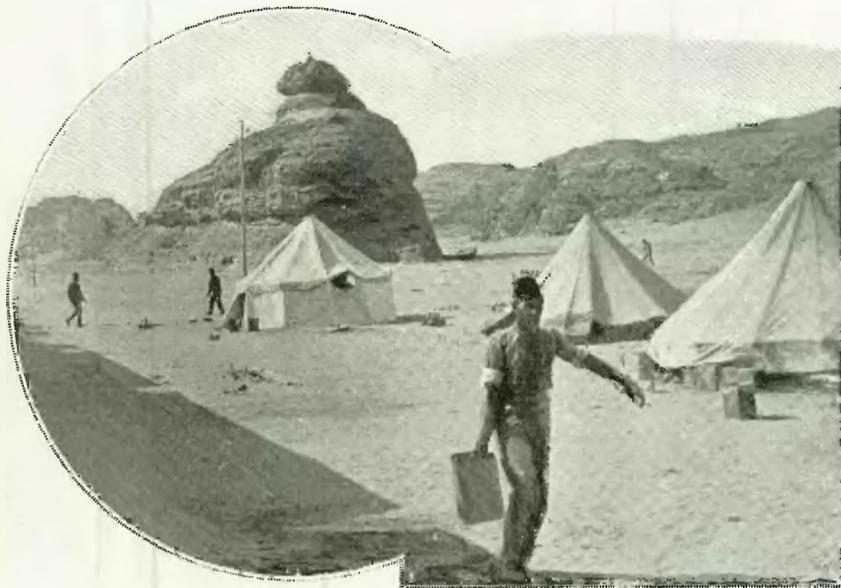
La ligne de Caïfa part près de Deraa à 518 mètres au-dessus du niveau de la mer pour descendre jusqu'à



Les chutes d'eau de Tellicheab dans la vallée du Yarmouk (ancien Hiéromase).



El Mouzam (kil. 830) : type de station protégée construite par les soldats.



El Mushim : station de campement avant la construction des bâtiments.

241 mètres au-dessous du niveau de la mer à la traversée du Jourdain ; elle remonte près de Nazareth (au kilomètre 31) à 75 mètres au-dessus du niveau de la mer et se termine au niveau de la mer à Caïfa. C'est ainsi qu'il y a, dans l'ensemble du parcours, des différences de niveau ab olues de 1.400 mètres entre le point le plus bas et le point le plus haut.

Le tracé comporte beaucoup d'ouvrages d'art, notamment huit tunnels, six grands viaducs métalliques et des ponts maçonnés très importants.

Les stations, bâties d'abord par analogie avec les constructions syriennes, ont dû être transformées, au fur et à mesure de la pénétration dans le désert, pour le but défensif. C'est ainsi qu'au delà de Tebouk on n'emploie plus comme bâtiment isolé pour les gares ou les maisons des équipes que de petites forteresses, mises en relations avec l'extérieur par des meurtrières et des portes blindées et ne prenant jour que sur une cour intérieure qui protège la citerne.

Contrairement à ce qu'on avait pensé, le sable n'a pas été un obstacle sérieux aux progrès du chemin de fer ; on a pu, jusqu'ici, maintenir les dunes que le tracé n'a pas permis d'éviter. Par contre, la rareté de l'eau a présenté des inconvénients majeurs. C'est ainsi que, pour les besoins de la pose de la voie et en attendant la construction des alimentations d'eau, l'exploitation a dû réaliser, depuis deux ans, des parcours incroyables variant entre 400 et 500 kilomètres avec l'eau contenue dans des wagons-cuves incorporés aux trains en sacrifiant souvent plus de la moitié de leur charge, parfois les quatre cinquièmes.

Peu à peu, cette situation se modifie et s'améliore, parce que l'on rencontre des points d'eau plus nombreux et que la construction des alimentations d'eau est devenue plus rapide.

La température, sur ce long parcours, varie énormément : tandis que, sur les plateaux à l'est du Jourdain, on constate, sous l'action des vents d'hiver, 10 et 20 degrés au-dessous de zéro, on rencontre, au Hedjaz, des vents insupportables, dont l'action pernicieuse fait monter la température entre + 50 et + 60 degrés.

Quelle est l'importance des pèlerinages auxquels cette ligne doit répondre ?

D'après les courants actuels et vu les difficultés énormes et la dépense du voyage en caravane, il ne se présente annuellement que 5.000 à 6.000 pèlerins par la voie du Nord ; ce sont en majorité des Persans, qui visitent Damas considérée comme une de leurs villes saintes. Par la voie du Sud, c'est-à-dire de Djeddah à la Mecque et à Médine, le mouvement des fidèles est de beaucoup supérieur. Il oscille, dans les conditions actuelles du transport par caravane, entre 100.000 et 250.000.

On s'explique que l'accès des lieux saints de l'Islam, en raison des difficultés et de la longueur de la route du Nord comportant 3.400 kilomètres à parcourir à dos de chameau de Damas à la Mecque et retour, se trouve actuellement reporté à Djeddah, non seulement pour les pèlerins venant de l'océan Indien, mais même pour ceux de la Méditerranée, c'est-à-dire de Turquie, de l'Algérie, de la Tunisie, du Maroc ou de l'Égypte. Tandis que la Turquie ne compte que 12 millions environ de musulmans, l'ensemble de la communauté islamique ne comprend pas moins de 250 millions de fidèles répartis dans toute l'Asie méridionale, les îles de la Sonde, le continent africain et le sud de l'Europe.

Les frais du pèlerinage à la Mecque et à Médine, depuis les pays les plus proches de la Méditerranée, oscillent jusqu'ici, pour les plus pauvres gens, entre 1.000 et 1.200 francs, tant à cause des charges de transport par vapeur et par chameau qu'en raison du coût du campement et de la nourriture. Le délai énorme du voyage, qui dure quatre mois au moins, comporte, en outre, des sacrifices égaux à la dépense en raison des intérêts délaissés.

Le jour où, par le fonctionnement régulier du chemin de fer, un fidèle pourra, moyennant un sacrifice de 200 à 250 francs, atteindre son but sacré, tout en ne prodiguant qu'un mois de son temps, il est certain que le pèlerinage sera accessible à un nombre de fidèles infiniment plus étendu, et, vraisemblablement, les chiffres dont il a été

question pourront être plusieurs fois dépassés ; en même temps, les mouvements par la direction du Nord, devenus les plus faciles, seront les plus importants.

Le khalife, en dotant les lieux saints des moyens de communications en rapport avec le siècle actuel, a donc fait, pour la grande famille islamique, une œuvre d'utilité considérable, en rendant le pèlerinage accessible à la masse.

En même temps, les communications militaires et civiles entre l'Arabie et la capitale de l'empire vont être singulièrement facilitées, sans dépendre ni de la circulation maritime, ni de la traversée du canal de Suez, que des considérations politiques peuvent rendre aléatoires. C'est, dans ces conditions, une affirmation de la puissance militaire du sultan en pays arabe et, par suite, pour la Turquie, un acte de pacification de premier ordre.

Depuis vingt-cinq ans, le sultan a fondé une école de génie civil donnant, chaque année, un contingent d'ingénieurs ottomans. Le chemin de fer a profité largement du concours de ces ingénieurs. On peut dire que l'ensemble du tracé a été adopté sur la base des études de l'un d'eux, l'ingénieur principal Mouktar Bey, qui a fait également la première reconnaissance de la ligne entière.

Ce chemin de fer était une œuvre si délicate et si importante qu'il a paru cependant nécessaire de faire appel à l'expérience de quelques ingénieurs étrangers. C'est ainsi que, depuis l'origine des travaux, la construction est confiée à un Saxon, Meissner Pacha, avec la qualité d'ingénieur en chef.

Comme, au cours des cinq premières années, c'est-à-dire jusqu'en juin 1905, il n'avait été obtenu que 590 kilomètres dans la région la plus voisine de la base des opérations, soit en moyenne 118 kilomètres par an, la Haute Commission, voyant croître les difficultés, a désiré une impulsion d'autant plus active que le programme des 2.000 kilomètres n'aurait pas demandé moins de dix-sept ans à la même allure. Elle a fait appel

à un Français, M. Paul Gaudin, pour organiser et outiller les lignes neuves, l'exploitation et les transports, en qualité de directeur général.

Depuis cette époque, au cours de deux années, on avait ouvert pour le dernier anniversaire du sultan (au 1^{er} septembre 1907), 572 kilomètres, soit 286 kilomètres par an, malgré que les opérations fussent reportées à une distance énorme de la tête de ligne et dans des conditions de climat et de ravitaillement exceptionnellement difficiles. Il s'agit, cette année, de livrer plus de 300 kilomètres pour atteindre Médine dans le courant de l'été 1908, c'est-à-dire avec un avancement journalier des travaux de la pose et des transports correspondants à un kilomètre par jour moyen, ce qui constituera éventuellement un record incontestable.

Notre compatriote a assumé en même temps la tâche délicate d'instruire et d'initier à toutes les branches du service du chemin de fer un certain nombre d'officiers choisis qui formeront les cadres de la partie plus particulièrement stratégique de ce chemin de fer.

Les chemins de fer traversant du nord au sud la zone du tropique ne sont pas nombreux. On peut cependant citer les deux lignes de pénétration de la frontière des Etats-Unis à Mexico, qui ont un développement analogue, et la grande ligne de pénétration des chemins de fer de l'Etat égyptien et ceux du Soudan, qui sont actuellement entre les mains anglaises.

Il semble que l'exemple de ce chemin de fer, qui résout la double difficulté de traverser le désert et des tribus arabes turbulentes, présente pour la France un intérêt tout particulier devant l'obligation où elle se trouve de relier, à peu près suivant les mêmes parallèles, les provinces algériennes avec le Tchad d'abord, puis avec le Sénégal.

Le Transsaharien est la nécessité de demain, sinon celle d'aujourd'hui, et l'on dispose sûrement pour l'Algérie de ressources militaires et financières qui lui permettraient de faire avec fruit ce que les Turcs réussissent pour le but religieux avant que stratégique.



Grande boucle à la sortie de Tellicheab, sur la ligne de Caïfa : kil. 144.



L'ARRIVÉE EN ABYSSINIE DU NOUVEAU MINISTRE DE FRANCE. — Le cortège accompagnant M. Brice parvient aux portes de la ville de Harrar. — Phot. du R. P. Bernardin.

M. Brice, récemment nommé ministre de France auprès de Ménélik, négus d'Ethiopie, vient de rejoindre son poste, Addis-Ababa, où il va remplacer M. Lagarde.

En gagnant la capitale du négus, notre représentant, débarqué à Djibouti avec M^{me} et M^{lle} Brice, a fait une halte de deux jours à Harrar. C'est là qu'il fut salué pour la première fois, au nom du souverain, par le *fitiorari* Benti, gouverneur intérimaire.

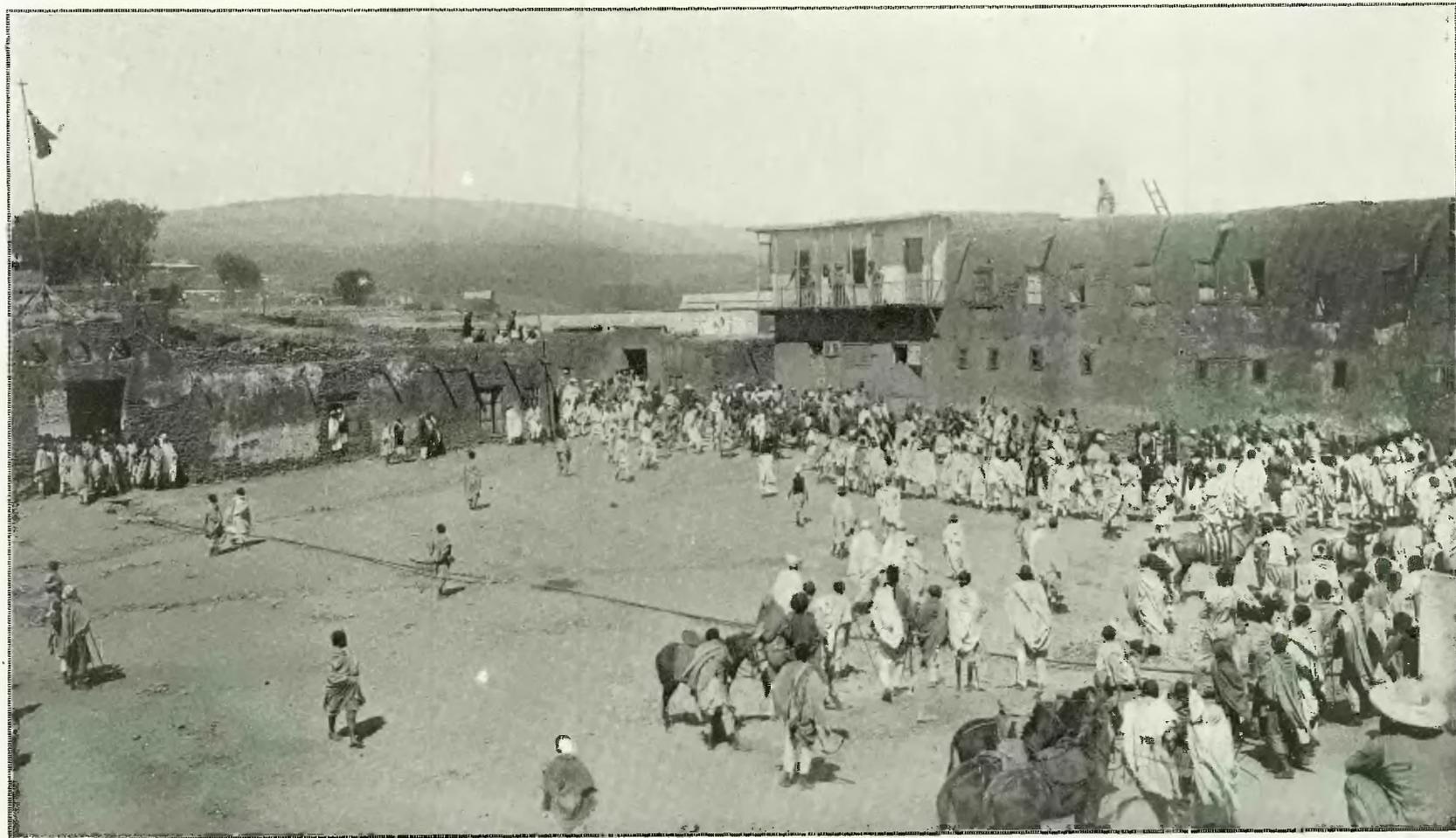
Ce haut fonctionnaire avait reçu de Ménélik les ordres les plus pressants pour donner à la réception de l'envoyé français tout l'éclat possible.

Le gouverneur réunit donc les meilleures troupes du territoire qu'il commande, et, le 1^{er} février, jour fixé pour l'arrivée de M. Brice, 10.000 hommes étaient sur pied pour rendre les honneurs au représentant de la France, la « nation amie ». Ainsi qu'aux plus grands jours, à la fête de la croix, à celle de l'empereur, les chefs de tous grades avaient revêtu les insignes éclatants de leur dignité. Les troupes elles-mêmes, avec l'étonnante variété de leurs costumes, éblouissants de couleur, offraient aux yeux le tableau le plus pittoresque.

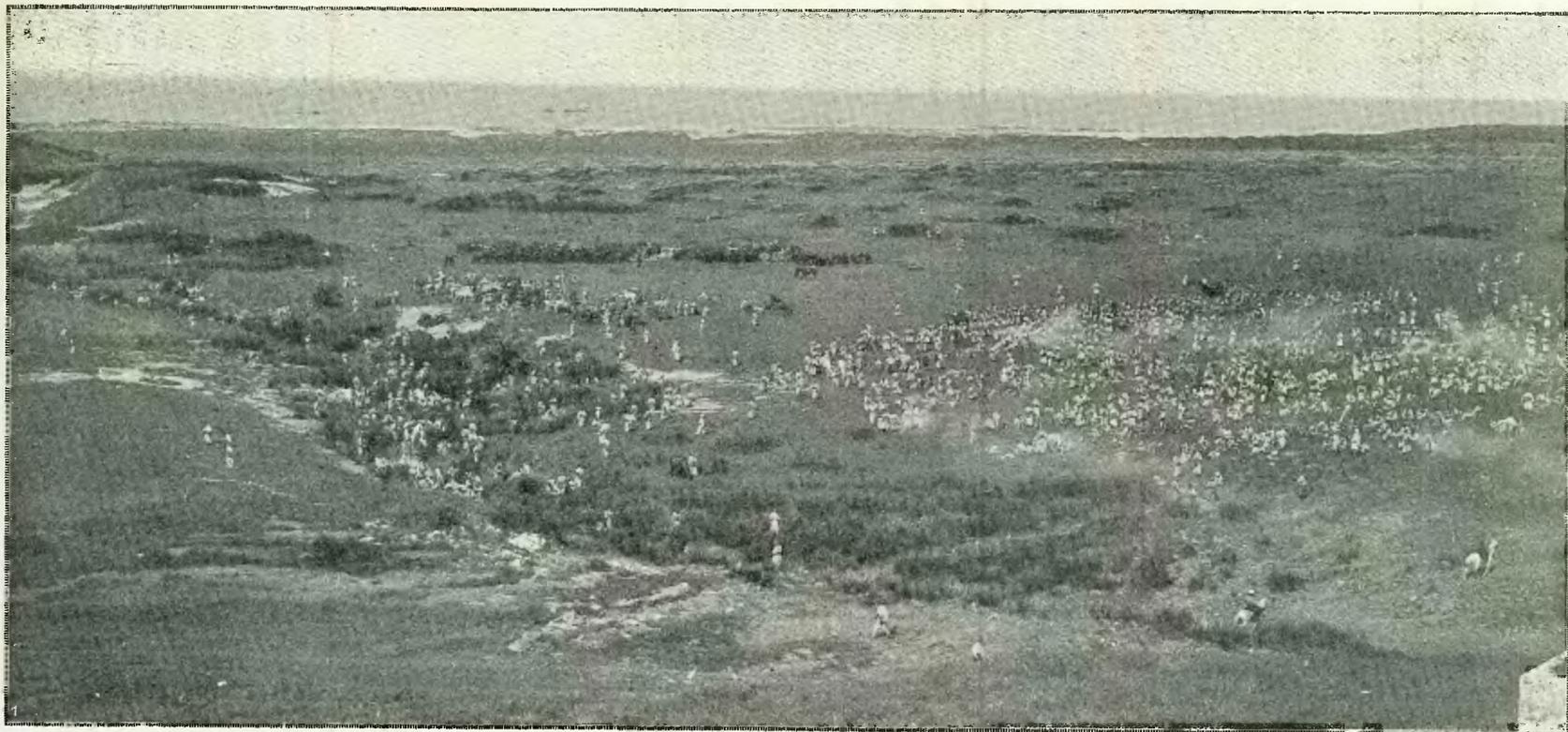
Le *fitiorari* Benti, vieux serviteur de Ménélik, et vainqueur de Djidjiga, se porta en personne, avec une garde superbe, au-devant du ministre de France jusqu'à 3 kilomètres en avant de la ville, sur la route de Dirré-Daoua.

Une demi-heure plus tard, le cortège, après avoir marché pendant un kilomètre entre deux haies de soldats armés de lances, de boucliers, de fusils, salué, au passage, par les oriflammes guerrières, pénétrait dans Harrar aux grondements du canon, par la porte Bab-el-Abéche. Une foule de curieux avaient envahi les terrasses, garnissaient le haut des murailles, et c'est au milieu de l'enthousiasme populaire que M. Brice gagna le palais construit naguère par le ras Makonnen, où des appartements avaient été préparés pour le recevoir.

Au cours de ce repos de deux jours, M. Brice a manifesté aux Français de Harrar toute sa bienveillante sympathie, et l'une de ses premières visites a été pour la léproserie que dirige, avec un touchant dévouement, les missionnaires apostoliques et leur supérieur le R. P. Bernardin.



Passage du cortège sur le Faraz-Magala (place du Marché), à Harrar. — Phot. Minassian.



Une grand'halte de la colonne près de la kasbah Mançouriya, entre Fedalah et Bou-Znika. — *Phot. prise du haut des murs de la kasbah.*

LE COMBAT DU 29 FÉVRIER

On vient seulement de recevoir des détails circonstanciés sur le combat livré le 29 février, dont les radiotélégrammes n'avaient donné qu'un bref compte rendu.

L'action, entamée dès le matin, fut quelques heures à se dessiner. Vers midi, l'engagement devenait soudain très violent. L'ennemi accentuait son attaque sur une crête dont la garde avait été confiée à quatre pelotons du 5^e chasseurs et deux du 3^e. La cavalerie, isolée, à plus de 3 kilomètres de nos lignes, résista, avec une vaillance qu'on ne saurait trop louer, à ce choc impétueux. Ces six pelotons furent héroïques. Avant qu'on pût venir à leur secours, ils avaient eu onze morts et une trentaine de blessés. Parmi ces derniers se trouvaient deux officiers du 5^e, le lieutenant Vallée et le lieutenant Merle, qui avait la jambe gauche fracassée.

Enfin, les tirailleurs, lancés en avant par le général d'Amade, furent assez près pour commencer le feu. Les valeureux chasseurs purent se replier, ramenant, sans en excepter un, leurs morts et leurs blessés.

Le cliché impressionnant ci-contre a été pris en pleine action. Le lieutenant Merle, quoique grièvement atteint, avait fait plus d'un kilomètre à cheval ; puis, des cavaliers l'avaient pris et le portaient quand ils rencontrèrent nos collaborateurs, M. Hubert Jacques et M. J. du Taillis, qui accompagnaient les tirailleurs, allant au feu. On s'arrêta, et coupant ses guêtres, sa culotte, on fit au lieutenant Merle un pansement sommaire, en attendant qu'arrivât le major des chasseurs, absolument surmené.



SUR LE CHAMP DE BATAILLE. — Le lieutenant Merle, blessé à la jambe.



AU MAROC. — Transport des cadavres des chasseurs d'Afrique tués dans le combat du 29 février.

Photographies Hubert Jacques.

DISTRACTIONS CHEZ MOULAI-HAFID.

A-t-on assez jeté de pierres à ce pauvre sultan Abd-el-Aziz au sujet de sa prédilection pour les jeux européens ! Lui a-t-on assez reproché l'intérêt qu'il témoignait au téléphone, aux miracles de l'électricité, à la photographie, à la bicyclette, au phonographe ! Or, voici ce qui se passe à Marakech, dans l'entourage immédiat de Moulaï-Hafid, qu'on tend à nous représenter comme un sultan fanatique et systématiquement opposé à toute innovation, à tout progrès : le phonographe, invention diabolique, y débite aussi ses musiques ; le propre fils du caïd du Glaoui, l'un des vizirs du « sultan du Sud » et son principal conseiller, adore, lui aussi, le bruyant instrument. Fréquemment on le voit, avec les jeunes compagnons de ses plaisirs — comme on vit jadis, aux temps heureux de la belle insouciance, Abd-el-Aziz et ses femmes, ou ses familiers — écouter des heures entières des concerts où les marches entraînantes, jouées par la musique de la garde républicaine alternent avec des fionfions d'opérette, dans le large cornet de son phonographe ; — peut-être quelque appareil oublié là, avec tant d'autres, par le sultan de Rabat, lorsqu'il quitta pour Fez, voilà plus de six ans, Marakech qu'il regrette.



Le phonographe au palais de Moulaï-Hafid.

NOUVEAU PROCÉDÉ DE DESTRUCTION DES MOUSTIQUES.

Le procédé classique de destruction des moustiques par le pétrole, n'est pas sans inconvénient. D'abord, la volatilité du pétrole le rend inefficace après une quinzaine de jours ; et d'autre part, la légère toxicité de cette huile présente quelque danger pour les poissons.

Un médecin du Gabon, M. Sanzeau de Puyberneau, conseille, pour la destruction du dangereux insecte, l'utilisation du cactus épineux, *Opuntia vulgaris*, plante qu'on rencontre sous tous les climats tropicaux.

Si l'on hache en morceaux les feuilles grasses et charnues de cette plante, et qu'on les malaxe dans l'eau, on obtient un mélange mucilagineux, formant bientôt, à la surface de l'eau, et absolument comme le pétrole, une couche isolante qui empêche les larves de venir au contact de l'air, et obstrue leurs trachées.

Il n'est pas d'ailleurs absolument indispensable de malaxer les feuilles de cactus dans l'eau pour arriver au résultat désiré ; il suffit d'y jeter des morceaux découpés. Par osmose, le mucilage de la plante arrive à former la couche isolante nécessaire.

Dans une eau stagnante, fétide, le cactus témoigne en outre d'une propriété importante : il n'est pas antiseptique, mais il absorbe les gaz.

Enfin l'action du mucilage peut durer plusieurs semaines, et même plusieurs mois.

ENCORE UN TYPE D'AUTOBUS.

Un nouveau type d'autobus, qui n'est évidemment pas le dernier, circule dans Paris uniquement pour se faire voir et admirer, car il n'accomplit encore aucun service.

A l'instar de certains tramways, la voiture est divisée en deux compartiments. Dans la seconde classe, les banquettes, garnies en molesquine et séparées par un couloir central, sont respectivement disposées en long et en travers. En première, un divan en drap, à peu près circulaire, encadre un fauteuil central à pivot, rappelant en très

petit les wagons-salons. Pas d'impériale. L'ensemble est d'aspect élégant et confortable.

LE BILAN DE LA GUERRE AUX HANNETONS.

M. Duclos, secrétaire de la Société d'agriculture de l'arrondissement de Meaux, commença, il y a dix-huit ans, à prêcher la guerre aux hannetons. Sous son impulsion, on paya le kilo de ces insectes jusqu'à 60 centimes. Le cycle de la vie changeante du ver blanc dure trois ans ; pour se rendre compte de l'effet produit par la destruction des pondeuses, il faut donc considérer le nombre des hannetons récoltés tous les trois ans.

Or, voici, en kilogrammes et par périodes triennales, la quantité de hannetons détruits dans l'arrondissement de Meaux depuis dix-huit ans :

1889	143.000
1892	122.000
1895	35.000
1898	104.000
1901	33.000
1904	24.000
1907	7.000
TOTAL.....	468.000 kil.

Ce qui, à raison de 1.000 par kilo, représente à peu près 468 millions d'insectes.

Il y a donc diminution constante, dans des proportions considérables, sauf en 1898.

En admettant, ce qui est au-dessous de la vérité, l'égalité numérique des sexes, ces 468 millions de hannetons capturés eussent produit, à raison de quarante larves par couple, 9.360 millions de vers.

Enfin, en estimant à un centime le dégât commis par chaque ver, l'agriculture aurait ainsi évité, en dix-huit ans, une perte de plus de 93 millions.

Tout en laissant place à une certaine approximation, ces chiffres doivent être assez près de la vérité, et ils montrent de façon éloquente, combien il est important de faire aux hannetons une guerre acharnée.

LES EXPORTATIONS DE L'ALGÉRIE EN 1907.

L'année 1907 a été, pour notre belle colonie du nord de l'Afrique, une période

de grande expansion commerciale. Ses exportations ont, en effet, atteint un niveau absolument inconnu jusque-là et dépassé, de près de 56 millions de francs, celles de 1906, et de 107 millions, celles de 1905. Leur chiffre total a été de 336 millions 107.000 francs en 1907, contre 280.294.000 et 228.763.000 dans les deux années précédentes.

L'Algérie, étant un pays essentiellement agricole, n'exporte naturellement que des produits du sol et du sous-sol, des animaux et dérivés d'animaux. Tout son travail manufacturé, en ce qui concerne, du moins, les articles d'exportation, ne consiste que dans les opérations primitives de mouture, vinification et distillation pour les farines, vins, alcool, huiles et essences de géranium. Aussi ne trouve-t-on sur les tableaux de ses expéditions à l'étranger rien qui ait le caractère industriel, si ce n'est les cigares et cigarettes et les conserves de poissons. Toute l'industrie du pays se rapporte à la consommation intérieure.

A la tête des exportations de 1907, se placent les céréales pour 82 millions de francs, et les vins ordinaires pour 60 millions 728.000 francs. A eux seuls, ces deux produits gagnent, de 1906 à 1907, plus de 49 millions de francs, c'est-à-dire, à 5.000 fr. près, la plus-value totale des exportations de l'année.

Cet énorme écart s'explique d'abord, par l'abondance des récoltes de 1907 et ensuite par le déficit de 1905 sur le froment et l'orge, cause d'une réduction considérable des exportations de céréales de 1906 et, d'autre part, par une hausse de 1 fr. 50, en moyenne, sur les vins et par une campagne des plus actives, et couronnée de succès, à l'effet d'ouvrir aux vins algériens les portes de la Suisse.

Les autres produits agricoles qui ont le plus gagné en 1907 sont les légumes frais et secs, les dattes de table, les raisins de table, le crin végétal et les bois d'ébenisterie.

Il y a eu déficit, au contraire, pour un peu plus de 8 millions de francs sur les

pommes de terre, l'huile d'olive, les figues de table, les écorces à tan, l'alfa, les oranges et citrons, les essences à parfum et le tabac en feuilles.

Les produits du sous-sol ont donné d'excellents résultats : les minerais de fer, de plomb et de zinc ont fourni à l'exportation 26.626.000 francs, contre 22.289.000 en 1906, soit une plus-value de 4.337.000 fr. Le sous-sol de l'Algérie, relativement peu exploité, est une des grandes espérances de l'avenir.

Sur les 336 millions de produits algériens exportés, les pays étrangers en ont pris, en chiffres ronds, pour 88 millions de francs, chiffre qui n'avait jamais été atteint. La mère-patrie, qui reste toujours le principal client de sa colonie, a importé tout le surplus.

Saluons avec joie ces progrès de l'Algérie et signalons-les à notre marine marchande, si languissante, afin qu'elle ne laisse pas saisir par ses concurrents étrangers une plus-value de fret qu'engendre forcément la plus-value de production.

LA TEMPÉRATURE DU SOLEIL.

MM. Millochou et Féry viennent de communiquer à l'Académie des sciences les résultats qu'ils ont obtenus en employant un nouvel actinomètre pour mesurer la température du soleil. L'actinomètre est une sorte de sphère creuse en cuivre, à l'intérieur de laquelle on fait arriver un rayon de soleil dont la chaleur est utilisée pour agir sur un galvanomètre. Des calculs relativement simples permettent, avec cette expérience, d'établir la température du foyer solaire.

En comparant la déviation produite sur le galvanomètre par un rayon de soleil à celle qu'y détermine le rayon calorifique émanant d'un four électrique, MM. Millochou et Féry ont trouvé 1.663 degrés absolus pour la température du four électrique, et 5.696 degrés absolus pour celle du soleil. Ce dernier chiffre est égal, à quelques centaines de degrés près, à ceux déjà trouvés par divers procédés.

Ajoutons que la plus forte déviation du galvanomètre fut obtenue au sommet du Mont-Blanc, le 22 août 1907.

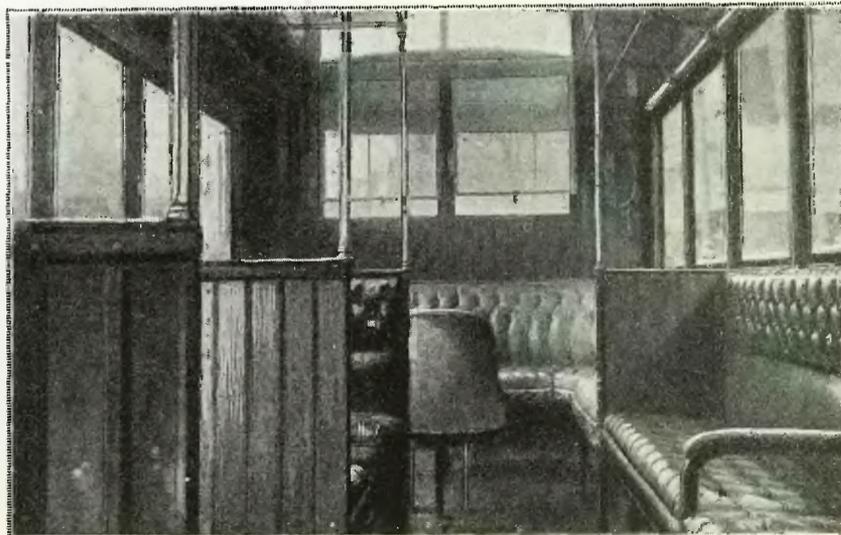
L'EXPOSITION INTERNATIONALE DE NANCY.

La ville de Nancy prépare une *Exposition internationale de l'est de la France*, qui sera ouverte d'avril à novembre 1909, et occupera une surface d'environ 16 hectares et demi comprenant le parc Sainte-Marie et les terrains contigus.

On connaît la richesse et l'activité industrielles de nos départements de l'Est : mines de fer, hauts fourneaux, salines, brasseries, industries textiles variées, etc., font de cette région, où l'agriculture tient aussi une place importante, une des plus prospères de France. Enfin, la grande cité lorraine demeure un centre intellectuel de premier ordre ayant ses artistes, ses savants, ses lettrés, dont la renommée s'étend au monde entier. Les organisateurs bénéficient donc d'une situation exceptionnelle ; et, pour peu que leurs efforts soient heureusement coordonnés, l'Exposition de Nancy paraît susceptible d'offrir, dans la plus large mesure, l'intérêt et l'attrait qu'il est permis de demander à une entreprise de ce genre, en dehors de Paris.



Vue extérieure.



Vue intérieure (2° et 1° classes).



Les régates de l'escadre à Nice : départ des baleinières concourant pour la coupe du Club nautique.
 Photographie prise à 100 mètres d'altitude au moyen d'un appareil enlevé par un cerf-volant que remorquait un contre-torpilleur filant 22 nœuds.

L'ESCADRE A NICE

Chaque année, au cours des régates de Nice, qui mettent en ligne les yachts les plus élégants, les racers les plus rapides, une journée est réservée à des épreuves à l'aviron auxquelles prennent part seulement les embarcations de l'escadre. Dans l'après-midi, le 22 février, où devaient avoir lieu ces régates entre équipes de « cols bleus », la jetée-promenade, les terrasses du palais, le quai du Midi, la grève même, étaient envahis par une foule compacte. Dans la tribune, l'amiral Germinet, commandant l'escadre, était présent auprès de M. Paul Chaudard, président du Club nautique.

La photographie que nous donnons du départ de l'épreuve, pour la « coupe du Club nautique » ou « coupe de l'Escadre », a ceci de particulier, qu'elle fut prise à l'aide d'un appareil qu'enlevait un cerf-volant, remorqué à la vitesse de 20 à 22 nœuds par un contre-torpilleur d'où l'on déclanchait, au moment voulu, l'obturateur.

LES OBSÈQUES DU LIEUTENANT POL BOULHAUT

Comme à chacun des braves tombés en terre marocaine et qui ont pu être ramenés en France, on a fait au lieutenant Pol Boulhaut d'émouvantes funérailles.

Déjà à l'hôpital militaire de Casablanca, on l'avait, après la mise en bière, veillé dans une chapelle ardente rapidement improvisée et décorée de drapeaux et de palmes. Lundi 9 mars, les derniers honneurs funèbres étaient rendus au vaillant officier, à Paris. La dépouille mortelle était arrivée dans la nuit à la gare de Lyon. Au moment de la levée du corps, le capitaine Petelat, au nom du ministre de la Guerre, attachait

au drapeau qui recouvrait la bière, la croix d'honneur. Au cimetière, d'émouvants discours furent prononcés par le général Prévost, commandant la place de Paris ; le lieutenant Wach, camarade de Boulhaut ; le lieutenant-colonel Rousset et M. Paul Déroulède.

LE JUBILÉ DE M. HENRI BRISSON

Mercredi dernier a eu lieu un grand banquet parlementaire, organisé pour fêter la quinzième élection de

M. Henri Brisson à la présidence de la Chambre des députés. De nombreux discours y ont été prononcés.



Avers de la médaille offerte à M. Henri Brisson.



Revers.

Mais l'hommage rendu à l'homme politique éminent qui, depuis tant d'années, dirige avec une autorité incontestée les débats du Palais-Bourbon ne s'est pas borné à des manifestations oratoires. On a offert à M. Brisson une médaille commémorative en or, où sont gravées, à l'avant, son effigie ; au revers, la façade de la Chambré.



A CASABLANCA. — Exposition du cercueil dans la chapelle ardente avant le départ pour la France. — Phot. A. Dieguez.



A PARIS. — Le cortège funèbre sort de la gare de Lyon pour se diriger vers l'église Notre-Dame de Lorette.

LES FUNÉRAILLES DU LIEUTENANT POL BOULHAUT, TUÉ AU MAROC A LA TÊTE DE SON PELOTON