

LES ROMANS DE « L'ILLUSTRATION »

Après *Jeunes Filles*, de M. VICTOR MARGUERITTE, nous publions :

Poupette, une longue nouvelle de M. MARCEL PRÉVOST, illustrations de Georges Scott.

Paraîtront ensuite successivement :

Un Grand Homme, nouvelle, par M. GASTON RAGEOT, illustrations de Léon Fauret.

Le Parfum de la Dame en noir, suite des *Aventures de Joseph Rouletabille*, reporter, par M. GASTON LEROUX, illustrations de J. Simont.

La Flambée, roman, par M. HENRI DE RÉGNIER.

L'ILLUSTRATION THÉÂTRALE

Le prochain numéro de *L'Illustration théâtrale* paraîtra au commencement de juillet et contiendra :

Amoureuse, la célèbre pièce, en trois actes, de M. G. DE PORTO-RICHE (texte conforme aux représentations de la Comédie-Française) ;

L'Ecran brisé, un acte, par M. HENRI BORDEAUX, qui va être joué la semaine prochaine, au Théâtre-Français également.

L'IMPÉRATRICE DE CHINE

Le dernier incident de la frontière du Tonkin et du Yunnan, au cours duquel un officier français et quelques tirailleurs annamites, trahissement attaqués par des réguliers chinois, ont péri, ramène notre attention sur l'Empire du Milieu. Par les circonstances dans lesquelles il s'est produit, en pleine agitation révolutionnaire, il donne, au moment même où l'opinion s'accréditait d'une Chine modernisée et forte, singulièrement raison aux articles pessimistes que j'ai publiés dans *le Temps*, à la suite d'un voyage d'études dans ce pays. Il semble bien qu'au lieu de la régénération dont on parlait, les tentatives d'adaptation à la civilisation d'occident, mal dirigées, doivent, en effet, ainsi qu'une médication trop énergique maladroitement appliquée à un corps usé et moribond, précipiter fatalement la crise suprême.

Ce spectacle unique de la plus vieille société du monde se débattant contre les atteintes de la mort devient plus passionnant encore si l'on songe que c'est une femme qui préside, depuis près d'un demi-siècle, à ce prodigieux écroulement. Et cette femme extraordinaire à laquelle l'existence de l'empire paraît liée au point qu'il disparaîtra sans doute quand elle aura cessé de vivre, a une personnalité extrêmement originale et dominatrice, digne à tous égards d'une aussi tragique destinée. Il suffit, pour en être convaincu, de connaître l'origine et les grandes lignes de son règne.

Tsou-Hsi, fille d'un maréchal tartare, devint la concubine de l'empereur Sien-Fou qui mourut en 1861. Le fait de lui avoir donné un enfant mâle, alors que l'épouse était restée stérile, lui avait valu le titre d'impératrice de l'Ouest, en raison de l'orientation de son palais, la femme légitime portant, pour une raison analogue, le nom d'impératrice de l'Est. On sait que d'après la loi chinoise, l'épouse légale devient la mère de l'enfant de la concubine. Tsou-Hsi, dont l'esprit ambitieux et dominateur avait déjà donné sa mesure, sut néanmoins conserver tous les droits maternels au détriment de la véritable impératrice qui, d'ailleurs, trépassa, elle aussi, fort opportunément. Elle était donc désormais seule maîtresse de l'empire, quand la mort de son fils, qui disparaissait sans descendant, vint tout remettre en cause. C'était la fin de sa toute-puissance, mais, par un coup d'Etat audacieux et contraire aux règles les plus sacrées, elle choisit elle-même le successeur au trône en la personne de son neveu, Kouang-Su. Celui-ci n'avait aucun droit à la couronne; il présentait par contre, pour sa tante, le précieux avantage de n'avoir que cinq ans et de nécessiter une longue régence. Il était en outre le fils d'un de ses amants, le prince Tehou, l'un des frères de l'empereur Sien-Fou.

L'impératrice qui était aussi sensuelle que belle, avait, en effet, les appétits et les passions des natures violentes. Elle passe pour avoir eu d'innombrables caprices auxquels elle a satisfait largement. C'était alors une impériale débauchée dont la vie secrète et intense s'apparente à celle de quelques-unes des grandes souveraines de notre histoire d'Europe. Mais elle était également intelligente, énergique et autoritaire. Elle ne l'a pas seulement montré dans les débuts tachés de sang de son accession au pouvoir,

elle en a donné de multiples preuves au cours des nombreux événements de l'une des époques les plus tourmentées de la Chine.

Montée sur le trône en pleine insurrection des Taïpings, au moment où l'expédition franco-anglaise venait de se terminer par la prise de Pékin, elle a eu à liquider, pendant son règne, toute une série d'autres guerres malheureuses, contre la France, dans le sud, contre le Japon, au nord, et contre l'Europe tout entière, en 1900, après le soulèvement des Boxers. Bien qu'on l'ait nié, elle avait résolument pris la tête de ce mouvement xénophobe dès qu'il avait gagné la capitale. Les placards qui avaient été affichés partout et qui ordonnaient le massacre des étrangers, étaient signés de son nom. Après l'échec de cette équipée antieuropéenne, elle sut user d'une tactique si souple et si habile qu'elle trompa complètement ceux qui en avaient le plus souffert et que leur longue connaissance de l'âme chinoise aurait dû rendre le plus méfiants. Je me souviens qu'en 1904 Mgr Favier, qui semblait avoir oublié le siège de Pékin, me fit d'elle un éloge pompeux, en l'innocentant entièrement de tout ce qui s'était passé. Quoi qu'on en pense, il est au moins curieux que son grand favori, avant que la crise commença, fût celui-là même qui la préparait, le prince Tuan, dont elle avait choisi le fils, l'empereur n'ayant pas d'enfant, comme héritier de la couronne.

C'est d'ailleurs dans sa politique intérieure que ses qualités éclatantes d'autorité et de décision se sont surtout révélées. Indépendamment du fardeau très lourd que constitue le gouvernement du plus grand empire du monde, rendu plus incommensurable encore par le manque de communications et l'hétérogénéité des provinces, elle a dû faire face à des incidents, à des complots et à des intrigues de cour incessantes, au milieu desquels se seraient affolées les têtes les plus solides. On se rappelle avec quelle promptitude et quelle rudesse, bien que déjà vieille, elle déjoua le complot de 1898. Son neveu, l'empereur Kouang-Su, acquis aux idées du réformiste Kang-Yu-Wei et sentant qu'en présence de l'hostilité de l'impératrice et de son entourage conservateur il ne pourrait les mettre en pratique, avait résolu de s'emparer de la vieille souveraine et de ses partisans. Le coup d'Etat devait avoir lieu pendant la nuit. Avertie, la veille, par Yuan-Chi-Kai, qui avait promis au Fils du Ciel l'appui de ses soldats et qui ainsi le trahissait, elle prit sans hésitation les devants. Tous les mandarins novateurs, sauf leur chef qui put s'enfuir, arrêtés, eurent incontinent la tête tranchée et Kouang-Su, giflé par sa tante comme un gamin pris en faute, fut interné dans un pavillon de la ville interdite. Et l'impératrice Tsou-Hsi reprit le pouvoir qu'elle n'a plus abandonné.

Elle eut, par la suite, à réprimer une autre conjuration, bien moins importante que la première, il est vrai, mais piquante par la qualité des personnes qui l'avaient tramée. Elle n'est du reste connue que d'un très petit nombre de gens. J'en tiens les détails d'une personnalité de la colonie européenne que les circonstances contraignirent à jouer, dans cette aventure, un rôle de confident. L'héroïne fut une jeune Chinoise du monde diplomatique qui eut, il y a quelques années, un vif succès de curiosité dans les salons parisiens. Devenue, à son retour en Chine, demoiselle d'honneur de l'impératrice, très coquette et très ambitieuse, elle voulut faire la conquête de l'empereur. Elle réussit, paraît-il, si bien dans son entreprise, qu'elle put espérer devenir sa femme. Mais il fallait, pour cela, faire répudier ou disparaître l'épouse légitime, l'insignifiante Ouan-Ho, nièce de la redoutable douairière et surtout séquestrer ou supprimer celle-ci. La frêle poupée Céleste que nos réunions mondaines avaient vue bostonner et flirter et qui ne risquait rien moins, en cette affaire, que d'être coupée en morceaux, n'hésita pas un instant devant une si périlleuse et si effroyable tentative. Elle en assumait même la direction et recruta les complices. Ce ne furent pas, cette fois, des soldats et des mandarins, mais des hommes plus adroits et plus sûrs, des eunuques du palais que la petite fille, rouée et salace, avait littéralement détraqués. Cette histoire, qui aurait pu si facilement tourner au drame, se termina d'une façon burlesque. Démasquée, je ne sais trop comment, par la terrible souveraine, la jeune intrigante, avertie à temps, se réfugia, un soir, avec sa famille, tous vêtus en coolies, dans le quartier des Légations, d'où elle put s'enfuir jusqu'à Shanghai.

C'est vers cette époque que l'impératrice, comprenant, à la suite de la guerre russo-japonaise, la nécessité de régénérer la Chine, eut le courage et l'énergie de rompre avec son long passé traditionaliste et de se mettre à la tête du mouvement des réformes. Sans doute elle n'y vint que sous la pression des évé-

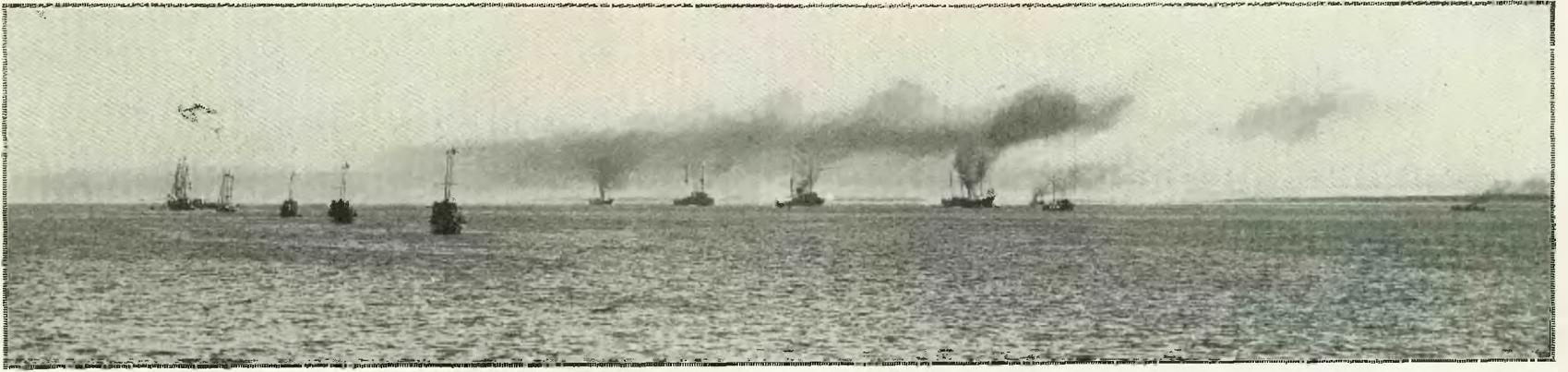
nements et de l'état des esprits, dans le souci surtout de maintenir l'empire sous la domination de sa race, mais elle en commença l'exécution avec une telle maîtrise qu'on put croire alors qu'elle viendrait à bout de cette tâche formidable. Si l'âge avait éteint chez elle l'ardeur des sens et remplacé, par l'amour des fleurs, les fantaisies déréglées d'autrefois, l'esprit et le corps restaient en effet d'une vigueur exceptionnelle. Quand elle recevait les dames des légations, elle se plaisait à les fatiguer, malgré ses soixante-quatorze ans, en grimpaçant comme une jeune fille à travers les rocailles de ses jardins.

Mais tout a une fin et les créatures les plus fermement trempées doivent à leur tour subir la cruelle loi de l'âge. Frappée, il y a un an et demi, d'une sorte de paralysie de la face, sa santé en a été très atteinte et ses facultés ont considérablement baissé. Elle n'est plus, depuis, que l'ombre d'elle-même et elle ne gouverne que par à-coups, sous l'influence du dernier incident ou de la plus récente intrigue. Toutes ses décisions portent ainsi la marque du plus grand désordre mental et ne contribuent pas peu à rendre la situation de plus en plus critique. Placée au centre de toutes les coteries adverses, elle penche tantôt vers l'une, tantôt vers l'autre, déterminée en cela par les mobiles les plus puérils. Le dernier personnage qui lui parle à raison. On a vu des vice-rois en disgrâce, rappelés, et qui, arrivés à la cour, après avoir été reçus et entendus par elle, devenaient les grands favoris et voyaient du reste leur crédit épuisé au bout de quelques jours. La pire conséquence d'une telle versatilité d'humeur, c'est l'absence de toute politique suivie, ce qui explique amplement les multiples alternatives par lesquelles ont passé les réformes. Tous ceux qui ont étudié la politique chinoise depuis deux ans connaissent ces fluctuations inouïes, ces mouvements incessants d'action et de réaction qui sont sans exemple dans l'histoire des autres peuples. Ces variations continuelles ont encore cet effet déplorable d'aviver et de compliquer les rivalités des grands mandarins, par l'espoir que chacun peut entretenir de gagner à soi la faveur impériale. Et, cela, au moment où l'union de tous serait le plus indispensable au salut de la Chine. En sorte que le jour où l'impératrice, qui, malgré tout, par son prestige, tient réunis autour d'elle tous ces clans ennemis, disparaîtra, on ne peut prévoir, surtout avec les progrès de l'idée révolutionnaire en certaines provinces, qu'un désordre chaotique et peut-être le final cataclysme. Elle semble d'ailleurs, parfois, entrevoir elle-même cette tragique issue et elle fait alors des efforts émouvants pour la conjurer. Elle cherche à réconcilier les plus irréductibles adversaires, elle appelle auprès d'elle, comme conseillers de l'empire, Yuan-Chi-Kai et Tcheng-Che-Tong, vieux rivaux qu'elle veut réconcilier en mariant le fils de l'un à la fille de l'autre. Elle insiste en vain pour que Tchen-Tchoen-Hien, un de ceux dont le concours serait si précieux, parti en disgrâce et boudant dans sa province, revienne à la cour. On sent, chez elle, cette volonté tenace de réunir, en un seul faisceau, autour du trône manchou chancelant, toutes ces forces divisées. Mais on sent aussi qu'elle est impuissante à y réussir. Et ce spectacle est vraiment, pour ceux qui savent le voir, d'une grandeur et d'une tristesse infiniment poignantes.

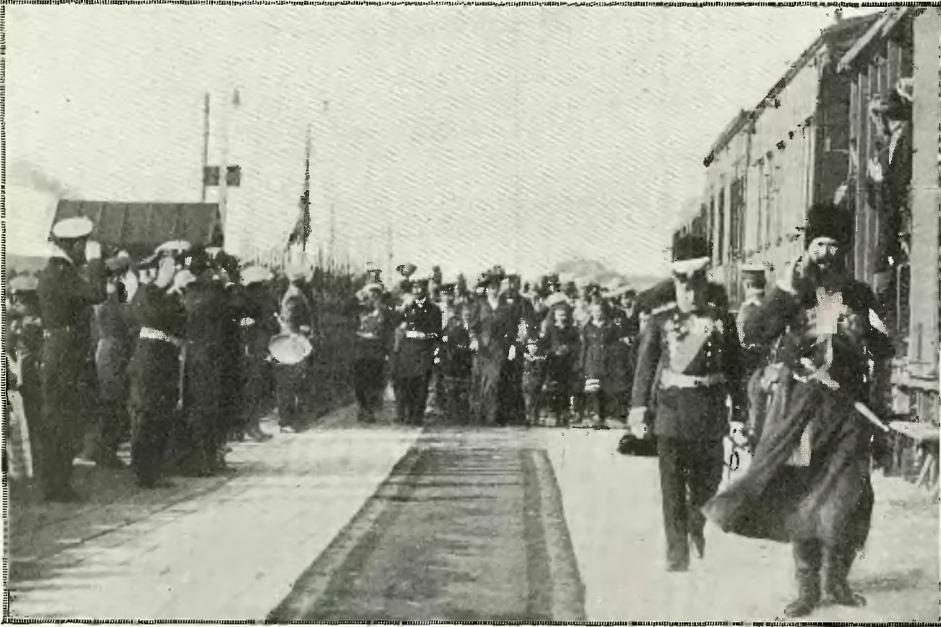
Aujourd'hui, cette grande souveraine, qui lutte si désespérément, à son déclin, pour maintenir la domination de sa race, est encore, en dépit des ravages de la maladie et du temps, impressionnante à regarder. Bien que de taille plutôt petite et de corpulence médiocre, une distinction presque surnaturelle la rend très imposante. Dans son visage allongé, le nez busqué et les yeux très vifs donnent à sa physionomie un caractère saisissant de souveraineté que n'arrivent pas à affaiblir les joues pendantes et la bouche légèrement de travers que lui a laissées sa dernière maladie. Sa voix est à la fois douce et impérative. Contrairement à la coutume des Chinoises et des Mandchoues, elle ne se maquille pas. Les ongles, démesurément longs, enfermés dans des doigtiers en or, la richesse de ses vêtements et la splendeur de ses bijoux, particulièrement de sa coiffure en perles, par leur note d'étrangeté et de merveilleux exotisme, la parent d'une majesté d'idole. Du reste, sauf les Européens, tous, y compris l'empereur, ne lui parlent qu'à genoux.

Telle est cette Théodora d'Extrême-Orient qui, depuis quarante-sept années, règne sur l'innombrable fourmière jaune. Et ce qui nous émeut surtout en elle, plus encore que sa vie orageuse, plus que sa prestance quasi divine et que sa surhumaine puissance, c'est qu'elle est l'auguste personnification d'une civilisation millénaire et agonisante et de tout un passé fabuleux qui, avec elle, entrera dans la tombe.

JEAN RODES.



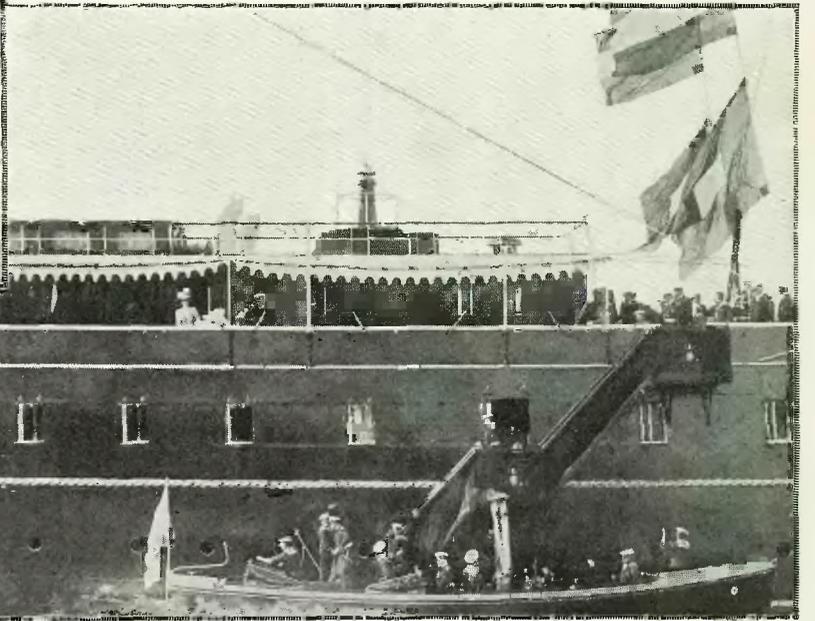
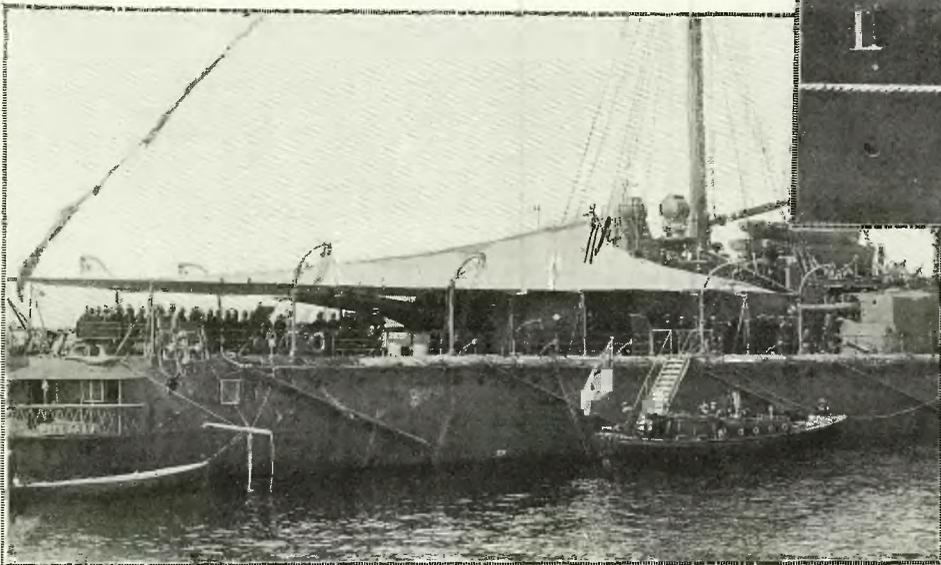
L'ENTREVUE DE REVEL. — Arrivée en rade du yacht royal et des navires anglais.



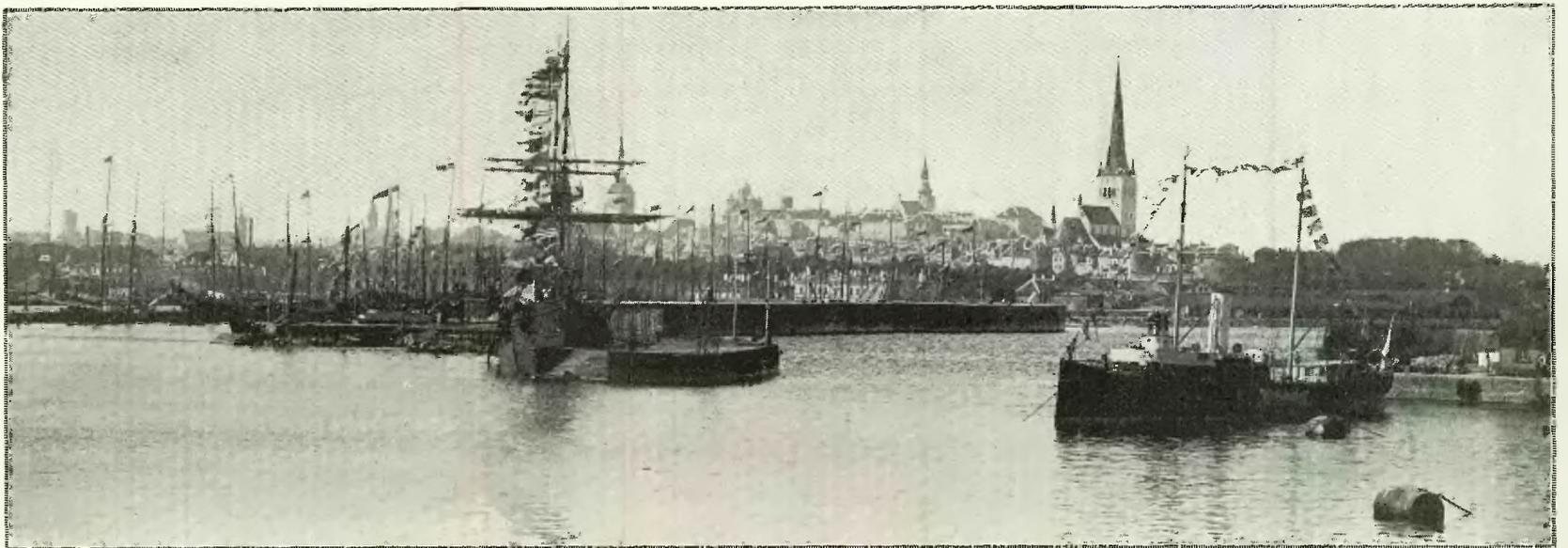
Arrivée de la famille impériale russe. — Phot. Tchétérine.

L'entrevue qu'ont eue, dans la mer Baltique, au large de Revel, le roi Edouard VII et l'empereur Nicolas II a eu plus de retentissement encore qu'on ne l'avait pu prévoir, et l'écho des commentaires qu'elle a soulevés dans la presse est éteint à peine. Nous avons dit, la semaine dernière, dans quelles conditions s'était effectuée la rencontre entre les souverains anglais, venus à bord du yacht *Victoria-and-Albert* et les souverains russes, que le train impérial avait amenés à Revel et qui avaient gagné aussitôt le yacht *Standart*. Nous avons énuméré aussi les personnages qui accompagnaient et le roi et le tsar.

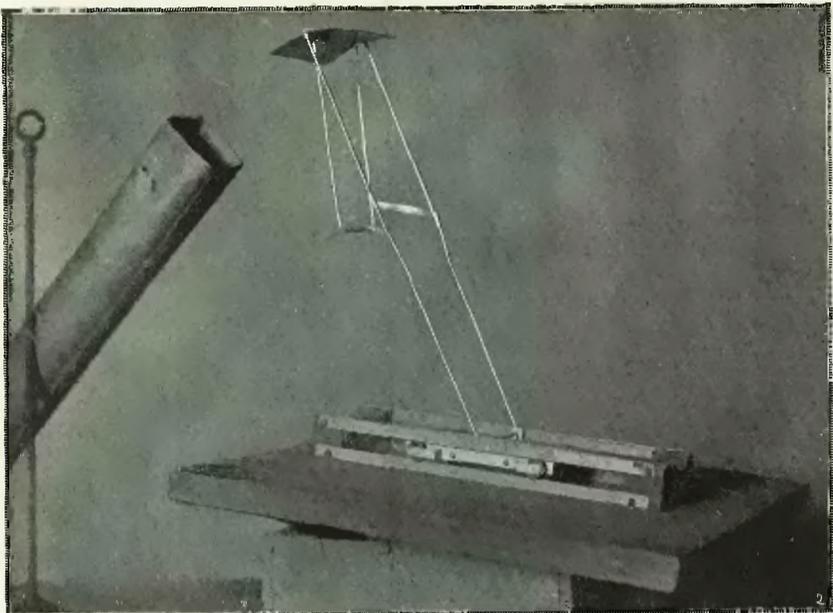
Les toasts prononcés par les deux monarques au cours du dîner donné, le 9 juin, à bord du *Standart*, n'ont pas eu la banalité habituelle à ces allocutions de circonstance. On a senti de part et d'autre

Le tsar à bord de son yacht: le *Standart*.Visite du tsar au croiseur anglais *Minotaur*.

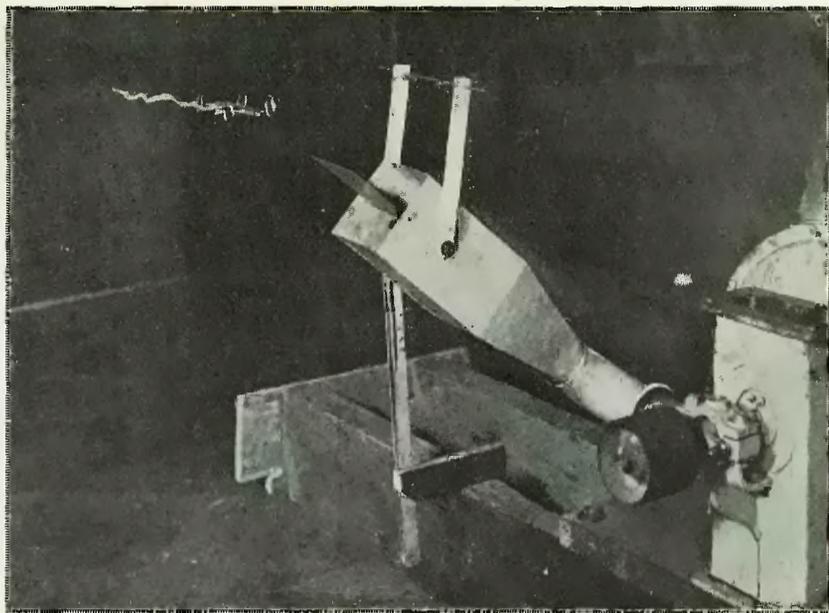
une ferme volonté de consacrer, d'accentuer encore la politique de rapprochement dont l'accord du 31 août 1904 avait été l'affirmation officielle. Edouard VII comme Nicolas II ont exprimé l'espoir que les liens qui unissent les deux pays deviendront de plus en plus étroits, de plus en plus serrés. Tout de suite, on a vu dans ce vœu l'indice de la formation probable d'une nouvelle triplique, — Russie, Angleterre, France. Et c'est là ce qui a provoqué tant de commentaires. Pour attester encore l'amitié qu'il venait de manifester au tsar, dans son toast, le roi Edouard le nommait amiral de la flotte britannique. L'empereur Nicolas n'a pas tardé, d'ailleurs, à jouir de l'une des prérogatives attachées à son grade : au cours d'une visite qu'il fit, le 10, à bord du croiseur anglais *Minotaur*, la banderole d'amiral fut arborée sur ce navire, et son commandant vint faire à l'impérial visiteur le rapport d'usage.



Le port de Revel, vu de la mer, pendant les fêtes. — Photographies Buia.



Le chariot remonte contre le courant d'air sur le plan incliné.



Le courant d'air, lancé sous le petit « oiseau » d'aluminium, maintient celui-ci dans l'espace

LES APPAREILS CONSTRUITS PAR M. MARCEL DEPREZ POUR MONTRER L'INFLUENCE DU VENT SUR LE PLANEMENT DES OISEAUX

L'HOMME POURRA-T-IL PLANER ?

Le docteur Quinton, inventeur du traitement par injections d'eau de mer dont nous avons parlé il y a quelque temps, et ancien élève du professeur Marey, le premier qui jeta quelque lumière sur le mécanisme du vol des oiseaux, propose un nouveau record aux champions de l'aviation. Il offre un prix de 10.000 francs au premier aviateur « qui restera cinq minutes en l'air, moteur éteint, sans descendre de plus de 50 mètres ». La fondation de ce prix assez inattendu semble avoir été inspirée par une invention curieuse de M. Marcel Deprez pour nous démontrer comment les oiseaux planeurs peuvent, sans le plus léger frémissement d'ailes, se maintenir en l'air et, même, avancer contre le vent.

Les théoriciens de l'aviation sont aujourd'hui fort divisés sur la façon d'expliquer le planement. Les uns prétendent que l'aigle se soutient dans l'espace grâce à un mouvement imperceptible de ses rémiges ; d'autres, partisans de son immobilité, invoquent des influences électriques, radioactives, ou autres. Pures hypothèses dont la vérification échappe au contrôle de nos sens et parmi lesquelles aucune observation vraiment scientifique ne nous permettait encore de choisir.

M. Marcel Deprez, membre de l'Institut et professeur d'électricité industrielle au Conservatoire des arts et métiers, a la science variée : tantôt sévère, tantôt gaie. Il est le premier physicien qui démontra, il y a une vingtaine d'années, la possibilité pratique de transporter à grande distance le courant électrique. Il convainquit alors fort peu de monde, et fut même réfuté par des « savants » ; or, les transports d'énergie électrique à 500 kilomètres et plus sont devenus chose courante. Plus récemment, M. Deprez nous expliqua pourquoi un chat retombe toujours sur ses pattes ; aujourd'hui, il nous présente deux appareils de laboratoire construits, il tient à le déclarer, avec la collaboration très précieuse de son préparateur, M. Verney. Ces appareils sont combinés d'après des principes connus, mais ils apportent une contribution intéressante à la solution du problème de l'aviation.

Le premier est un petit chariot surmonté d'un cadre analogue à celui de certains tramways à trolley, lequel supporte à son extrémité une feuille d'aluminium légèrement incurvée. Posé sur un plan incliné, ce chariot en suit naturellement la pente. Mais si l'on fait arriver sur la feuille d'aluminium un courant d'air ascendant sous un certain angle, dans le sens qui semblerait devoir accélérer la descente du chariot, celui-ci remonte le plan incliné.

Le second appareil, presque aussi simple, paraît encore plus démonstratif. Un rectangle d'aluminium, incurvé, simule les ailes de l'oiseau ; intérieurement, le long de son petit axe, une cellule verticale, du même métal, très courte, représente le corps. Aux quatre coins, un anneau permet d'enfiler l'oiseau sur deux fils tendus horizontalement.

Comme précédemment, lançons sous cet oiseau géométrique un courant d'air ascendant soufflant obliquement de droite à gauche : il s'enfuit vers la gauche. Changeons l'angle du vent, il plane en sautillant légèrement sans avancer ni reculer. Et il se maintiendrait en équilibre dans l'espace, sans le secours des fils — qu'il quitte d'ailleurs à tout instant — si son poids infime ne rendait pratiquement impossible le maintien rigoureux de l'angle et de l'intensité de vent qui déterminent l'équilibre.

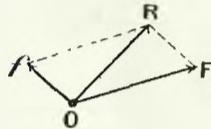
Enfin, en modifiant encore l'angle du courant d'air, l'oiseau, au lieu d'être chassé vers la gauche dans la direction du vent, viendra vers ce dernier et s'avancera de gauche à droite.

Comment expliquer ces divers phénomènes, et qu'en conclure ?

Il est un principe de mécanique, dit du *parallélogramme des forces*, qui peut s'exprimer ainsi :

Quand un objet *O* est sollicité en même temps par deux forces de sens différent *F* et *f*, l'action combinée de ces

deux forces a pour résultante une autre force *R*, représentée par la diagonale du parallélogramme construit sur les deux lignes *F* et *f*.

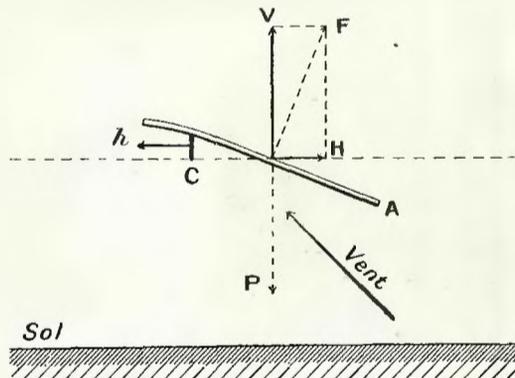


En d'autres termes : si une bille *O* reçoit simultanément une chiquenaude qui, seule, l'enverrait en *F*, et une autre chiquenaude qui l'enverrait en *f*, cette bille va en *R*.

On démontre, en outre, qu'inversement, une force quelconque peut se décomposer d'une infinité de façons en deux autres forces. Et ce théorème nous permet d'expliquer ou d'interpréter, dans certains cas, l'action des forces naturelles.

Enfin, il est établi, depuis déjà longtemps, que quand un corps est plongé dans un fluide — l'air, par exemple — toutes les pressions qu'il reçoit de ce fluide s'exercent normalement à sa surface.

Ceci posé, il est facile de comprendre, en suivant notre schéma, la façon, au premier abord paradoxale, dont se comportent les appareils de M. Deprez.



Le vent, en venant frapper la feuille d'aluminium *A*, exerce sur elle une pression de bas en haut représentée par la force *F*, normale au plan. Cette force se décompose en deux autres : l'une, verticale *V*, tendant à soulever la feuille, et qui équilibre la force de la pesanteur *P*, laquelle tend à la faire tomber ; l'autre, horizontale *H*, qui pousse la feuille d'aluminium contre le vent. Voilà pourquoi le chariot remonte le plan incliné ; pourquoi un bateau, en louvoyant, peut avancer vent debout.

Ajoutons à la feuille d'aluminium un petit appendice ou écran vertical *C*, comme dans le second appareil. Cet écran reçoit lui-même du vent une pression qui, s'exerçant toujours normalement, se traduit ici par une force horizontale *h*, directement opposée à *H* et qui peut lui être inférieure, supérieure ou égale.

Si inférieure, l'oiseau d'aluminium avance contre le vent ; si supérieure, il est chassé par lui ; si égale, les deux forces se neutralisant, il se maintient en équilibre : il plane.

Ce rapport dépend de la surface du plan et de celle de l'écran, de la force et de la direction du vent. M. Deprez a calculé que son oiseau ne peut avancer contre le vent que s'il forme avec l'horizontale un angle plus petit que celui que celle-ci forme avec le vent.

De tout ce qui précède, le savant se croit autorisé à conclure que les oiseaux du bon Dieu, en général, et les oiseaux planeurs, spécialement, se comportent dans l'espace comme son oiseau de laboratoire : ils planent, et, parfois, avancent contre le vent, sans un mouvement d'aile. Et seuls, les oiseaux à très grande envergure peuvent planer, parce que la surface de leur corps est relativement assez minime pour que la pression qu'elle reçoit du vent soit inférieure ou, tout au plus, égale à la pression du vent sur les ailes.

Dès lors, M. Deprez croit théoriquement démontré qu'un aviateur peut planer, c'est-à-dire se maintenir en l'air, même contre le vent, sans reculer ni avancer, et cela par un simple système d'équilibrage, et en dehors de toute action du moteur. Dans ces conditions la force de propulsion nécessaire se trouverait considérablement réduite.

M. Deprez ne va pas plus loin ; il laisse de côté les indications de ses appareils en ce qui concerne l'avancement contre le vent. Il estime, d'ailleurs, que cette faculté d'avancer serait toujours minime.

Gardons-nous d'imiter les enthousiastes qui, aussitôt après avoir entendu parler de ces joujoux scientifiques, nous ont prédit, à brève échéance, des avions parcourant 300 ou 400 kilomètres à l'heure. La chose arrivera peut-être : les autos font du 150 et davantage. Bornons-nous, aujourd'hui à envisager la possibilité pour l'homme d'arriver à planer, soit en utilisant un équilibrage automatique, soit en acquérant par la pratique cette souplesse d'adaptation au vent que l'oiseau possède par instinct. En tout cas, la découverte de M. Deprez et le prix Quinton donnent au problème de l'aviation une orientation nouvelle fort intéressante.

F. HONORÉ.

LA DÉGRADATION D'ULLMO

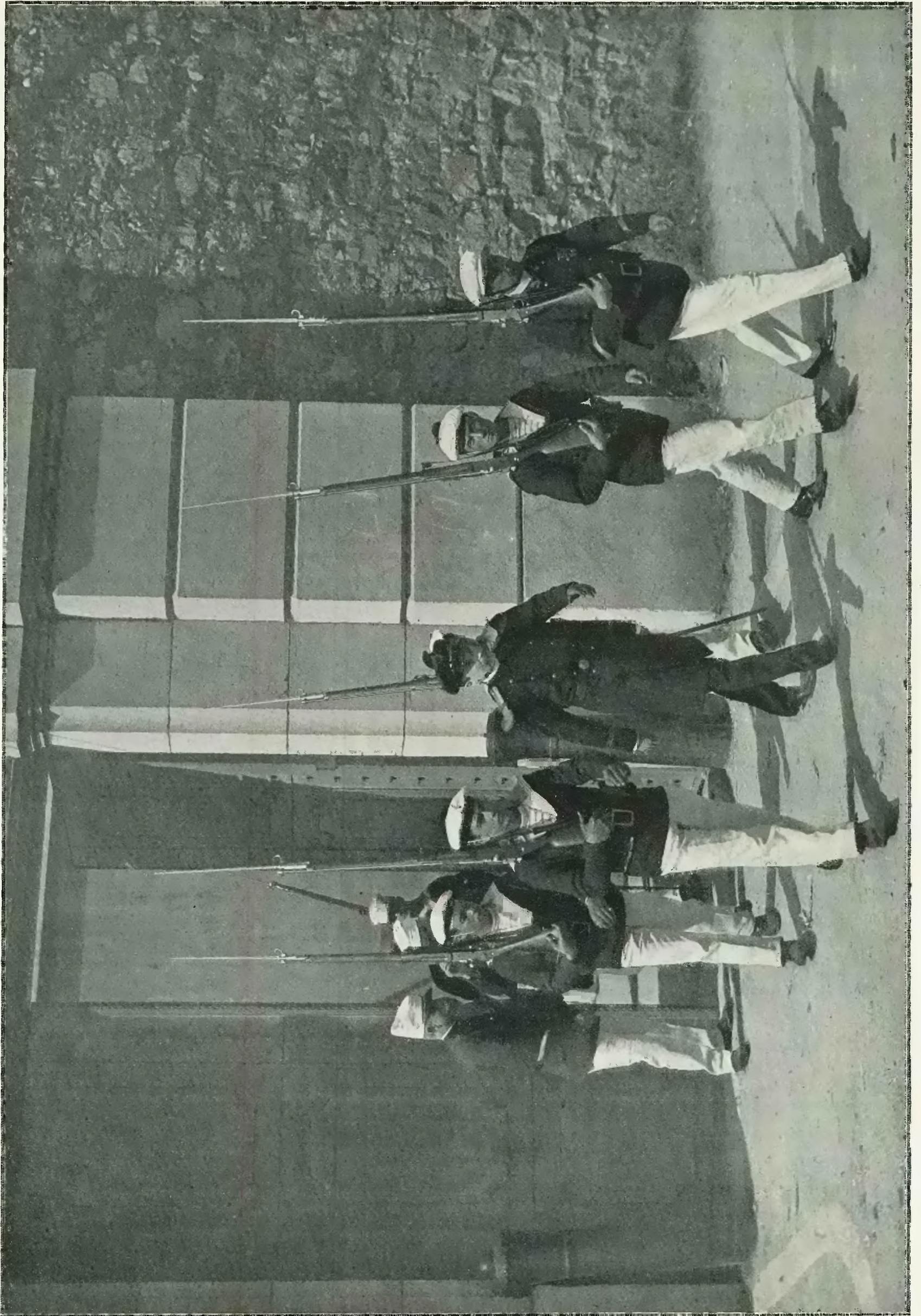
(Voir les gravures aux deux pages suivantes.)

Le 12 juin a eu lieu, à Toulon, la dégradation de l'enseigne Charles-Benjamin Ullmo, reconnu coupable du crime de haute trahison et condamné à la déportation perpétuelle dans une enceinte fortifiée.

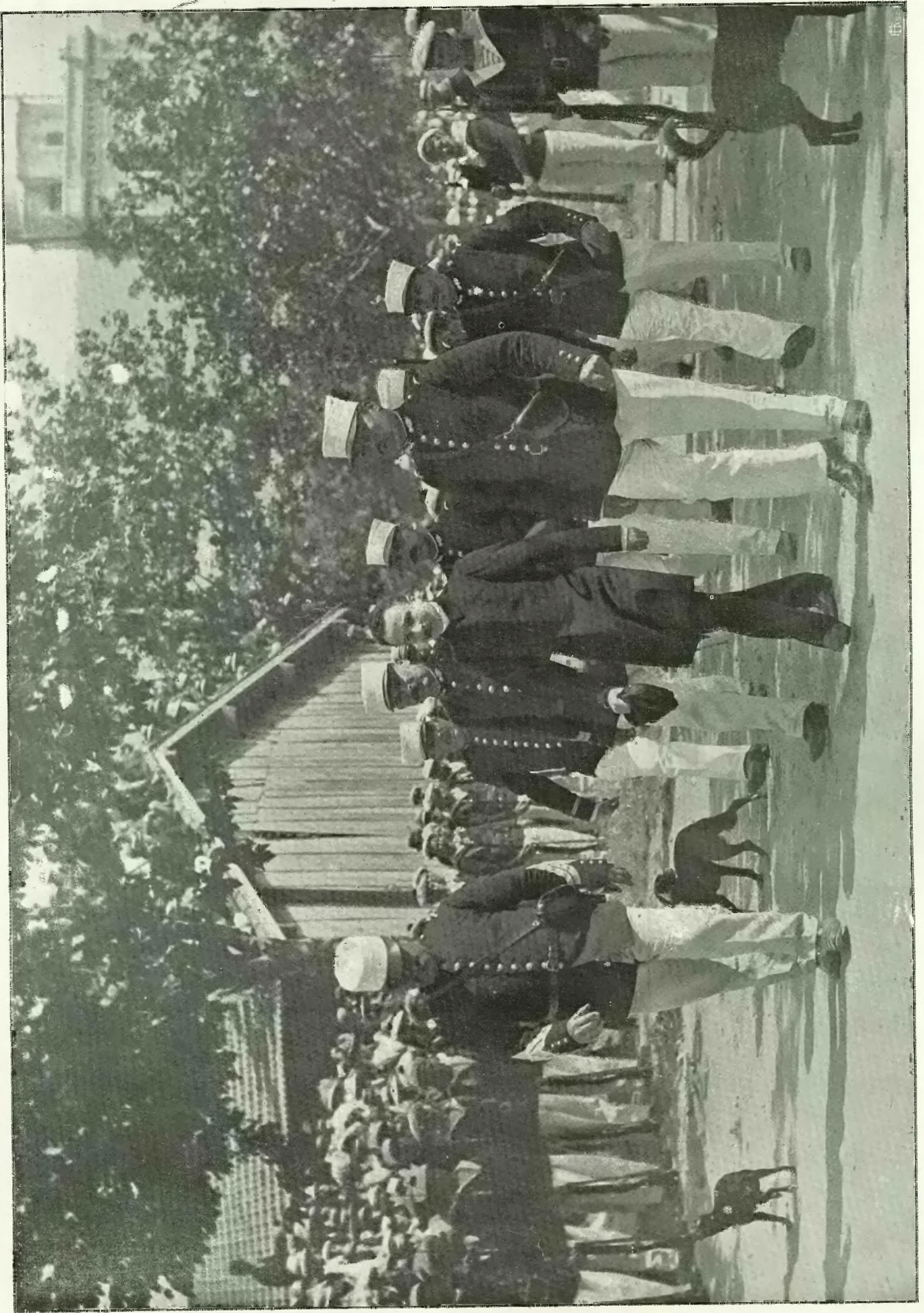
Dès l'aube, une foule énorme, tumultueuse, avait envahi la place Saint-Roch, désignée pour la parade d'exécution, et ce fut à grand'peine qu'on put dégager le terrain où les troupes s'étaient rangées en carré, sous le commandement du capitaine de vaisseau Dutheil de la Rochère. A huit heures trois quarts, un « garde à vous ! » retentit, la porte de la prison maritime s'est ouverte : Ullmo paraît, vêtu de son uniforme, escorté de quatre fusiliers marins et d'un second maître. Très pâle, la tête droite mais les yeux sans regard, il s'avance d'un pas automatique. Arrivé au centre du carré, il s'arrête devant la ligne formée par les officiers de l'armée et de la marine ; les tambours battent, les clairons sonnent, puis le greffier du conseil de guerre donne lecture du jugement. Cette formalité accomplie, le capitaine de vaisseau Dutheil de la Rochère prononce, d'une voix forte, avec une émotion contenue, la brève et définitive sentence : « Ullmo (Benjamin-Charles), vous êtes indigne de porter les armes. De par la loi nous vous dégradons. »

A ces paroles succède immédiatement l'exécution, la scène la plus impressionnante de la lugubre cérémonie. Un sous-officier, décoré de la médaille militaire, le premier maître de mousqueterie Alexandre Morin, s'approche du condamné et porte la main sur lui ; d'un geste brusque il arrache les galons de la casquette, les boutons de la tunique, les épaulettes ; il déboucle le ceinturon, tire l'épée du fourreau, la brise sur son genou, en jette les deux tronçons à terre ; en quelques secondes, tous ces attributs gisent aux pieds de l'ex-enseigne, qui blêmit davantage, tressaille douloureusement et ne peut retenir ses larmes. Ullmo fait un suprême effort pour se raidir, car il lui faut encore passer devant le front des troupes : toujours encadré des quatre fusiliers, la tête nue, en son uniforme noir, semblable maintenant à un vêtement de deuil, il marche rapidement, prêt à fléchir à chaque instant, tandis qu'une tempête de huées, de clameurs impitoyables s'élève de la foule.

Enfin, ramené à quelques pas de la prison pour être remis aux gendarmes, il arrive péniblement au terme de la terrible épreuve ; il n'est plus qu'une lamentable épave quand il disparaît derrière la lourde porte qui se referme avec un bruit sourd.



AVANT LA DÉGRADATION. — Ulmo, en uniforme, conduit par un peloton de fusiliers marins, sort de la prison. — Photographie Marius Bar, Toulon. — Voir l'article à la page précédente.

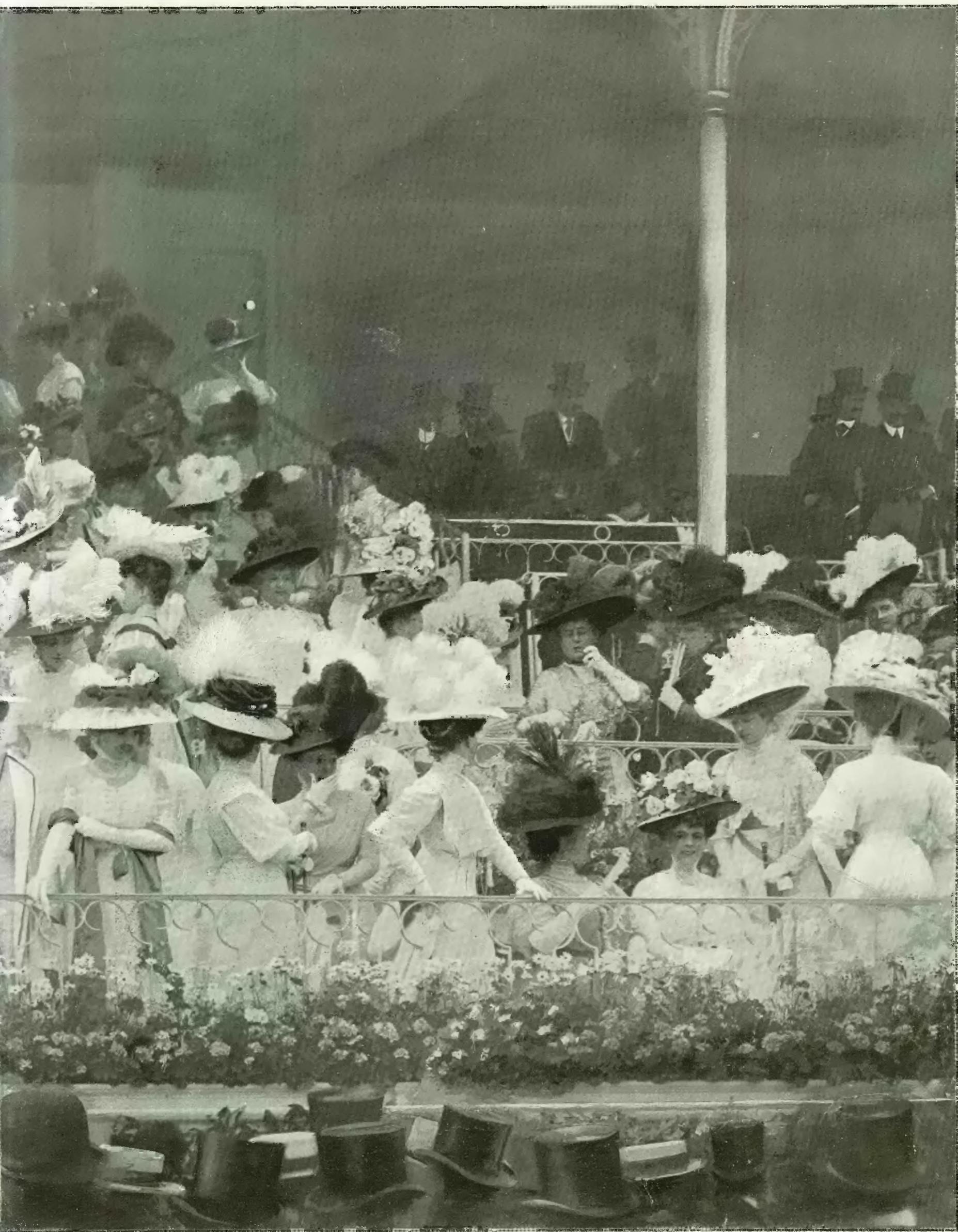


APRÈS LA DÉGRADATION. — Ullmo, remis aux gendarmes, est reconduit à la prison.

Photographie Marius Bar. Toulon.

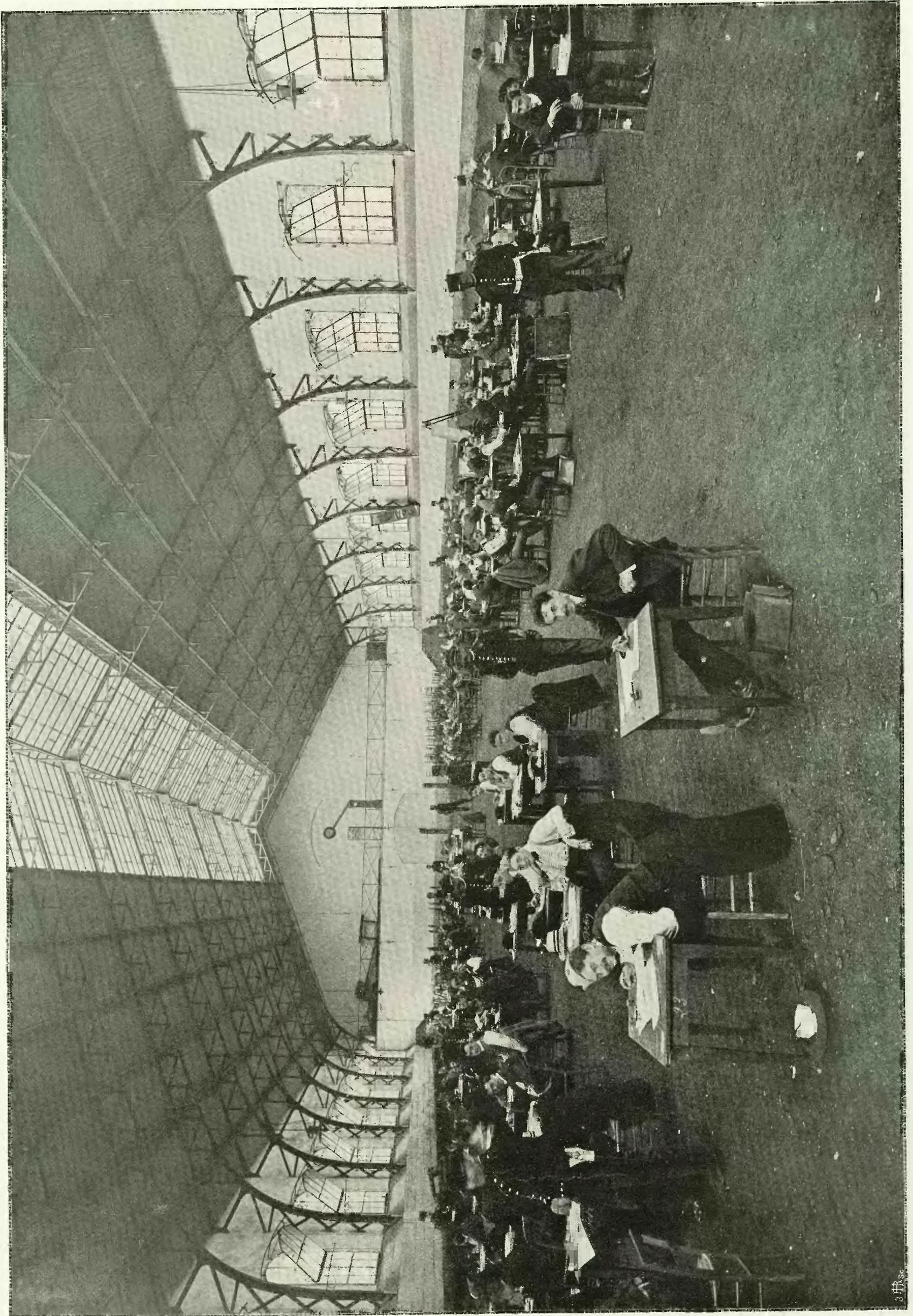


LA JOURNÉE DES DRAGS, A AU



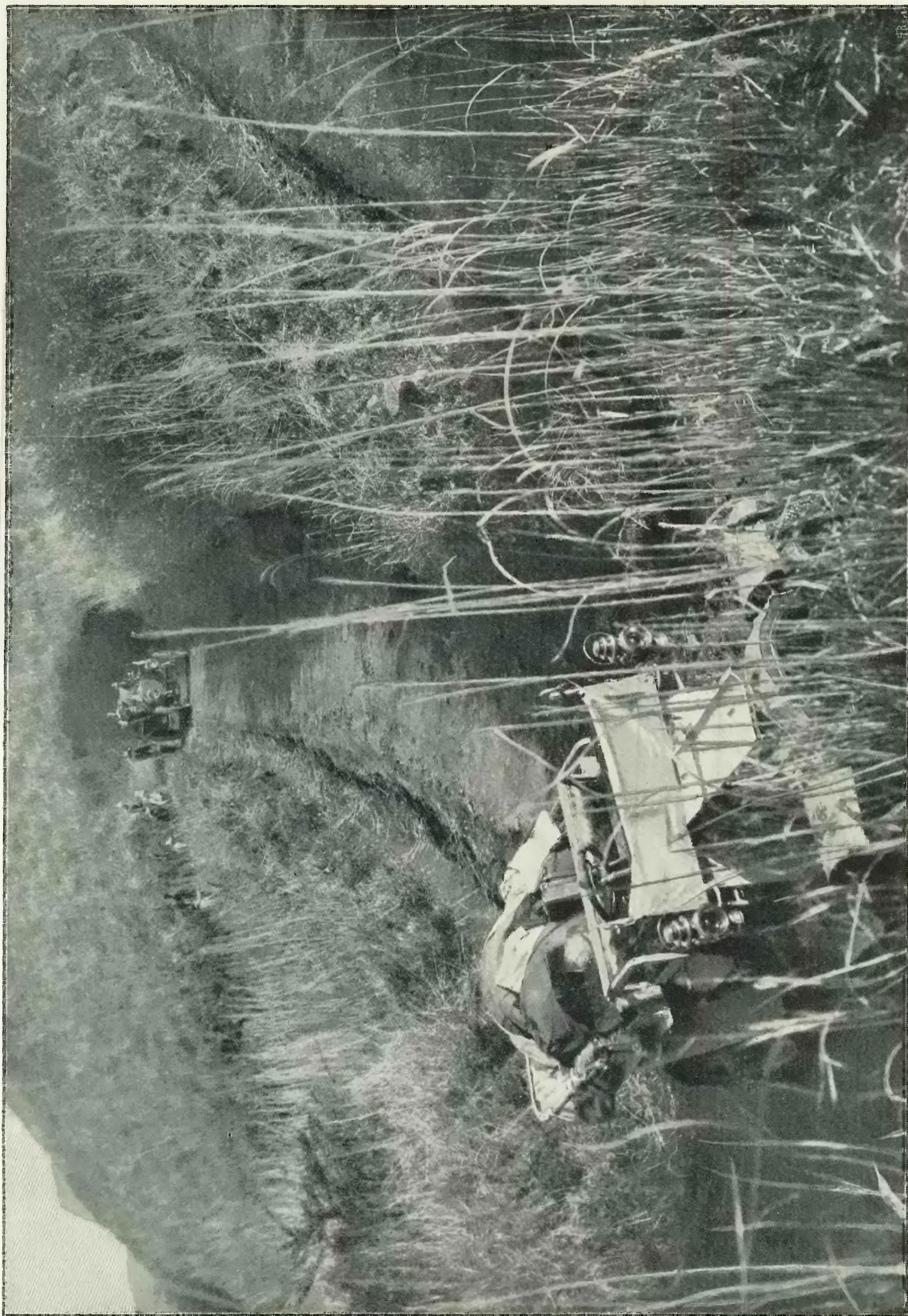
AUTEUIL : LA TRIBUNE RÉSERVÉE

La « Grande Semaine », qui va du dimanche du Grand Steeple d'Auteuil au dimanche du Grand Prix de Paris, compte une journée élégante entre toutes : celle du vendredi, dite journée des Drags, parce que les propriétaires de mail-coaches ou drags se rendent à Auteuil en cette circonstance avec leurs attelages à quatre, évocateurs des fêtes sportives d'avant l'automobilisme. Ces attelages, rangés correctement sur la pelouse, sont une attraction ; mais la plus puissante est en face : c'est la tribune réservée, « immense jardinière complètement garnie, dans laquelle les femmes, toutes en beauté, semblent des fleurs piquées avec art ». (Gaulois du 13 juin.) La photographie qu'un de nos collaborateurs a pu prendre vendredi dernier, et que nous reproduisons ici, justifie cette ingénieuse comparaison de notre mondain confrère.



LE CONCOURS D'ADMISSION A SAINT-CYR. — La composition d'histoire dans un manège de l'Ecole Militaire.

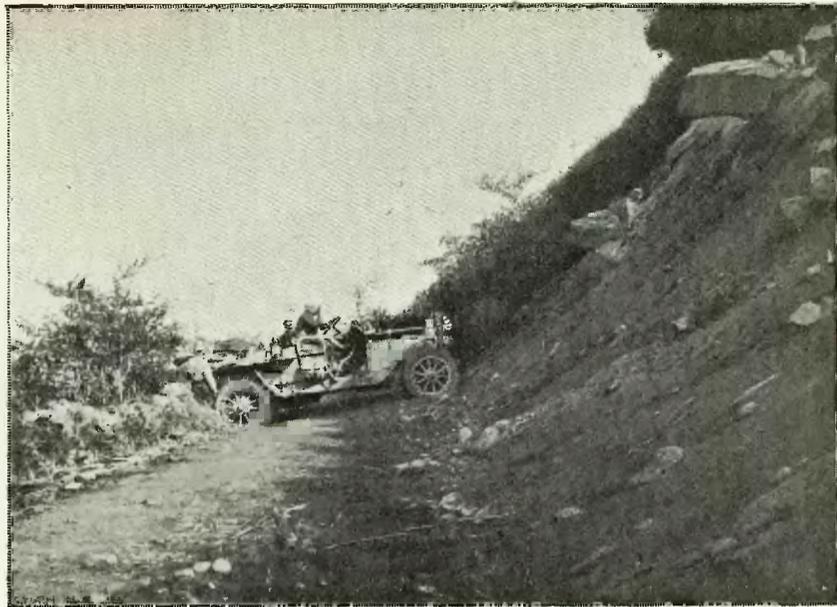
Photographie Neurdein frères. — Voir l'article page 426.



UNE ROUTE AU JAPON. — Un mètre cinquante-cinq de largeur; quarante pour cent de pente; cent trente virages à angle aigu, de dix en dix mètres.
Photographie communiquée par M. G. Bourcier Saint-Chapray, organisateur du raid automobile New-York-Paris. — Voir l'article à la page suivante.



Il faut manœuvrer à la main les roues de direction.



Entre le talus et le précipice, sur les pentes du volcan Fuji.

COMMENT ON VIRE SUR LES ROUTES JAPONAISES

LES ROUTES DU JAPON

Après avoir traversé dans toute leur largeur les Etats-Unis, puis le Japon, les aventureux chauffeurs qui pilotaient la voiture française de Dion-Bouton dans le raid automobile New-York-Paris, sont rentrés en Europe par les voies ordinaires. Il leur a semblé, en effet, peu intéressant et peu utile de reprendre, à travers la Sibérie, des itinéraires qu'avait fait connaître, l'an dernier, la course Pékin-Paris.

Nous avons déjà montré quelles difficultés les concurrents avaient rencontrés entre New-York et San-Francisco, où il leur avait fallu se frayer un chemin à travers d'épaisses nappes de neige. M. Bourcier Saint-Chaffray, qui avait organisé l'épreuve pour le compte du Matin, et qui, avec M. Autran, conduisait la de Dion-Bouton, marchant de concert avec la voiture italienne Züst, nous apporte aujourd'hui, avec d'étonnantes photographies, de bien curieux détails sur les conditions dans lesquelles s'est accomplie la traversée du Japon. C'est sans doute, de tous les pays du monde, celui où la route est le moins favorable à l'automobilisme. A ce titre, les pittoresques notes qu'on va lire intéresseront les chauffeurs que l'Empire du Soleil Levant attirerait :

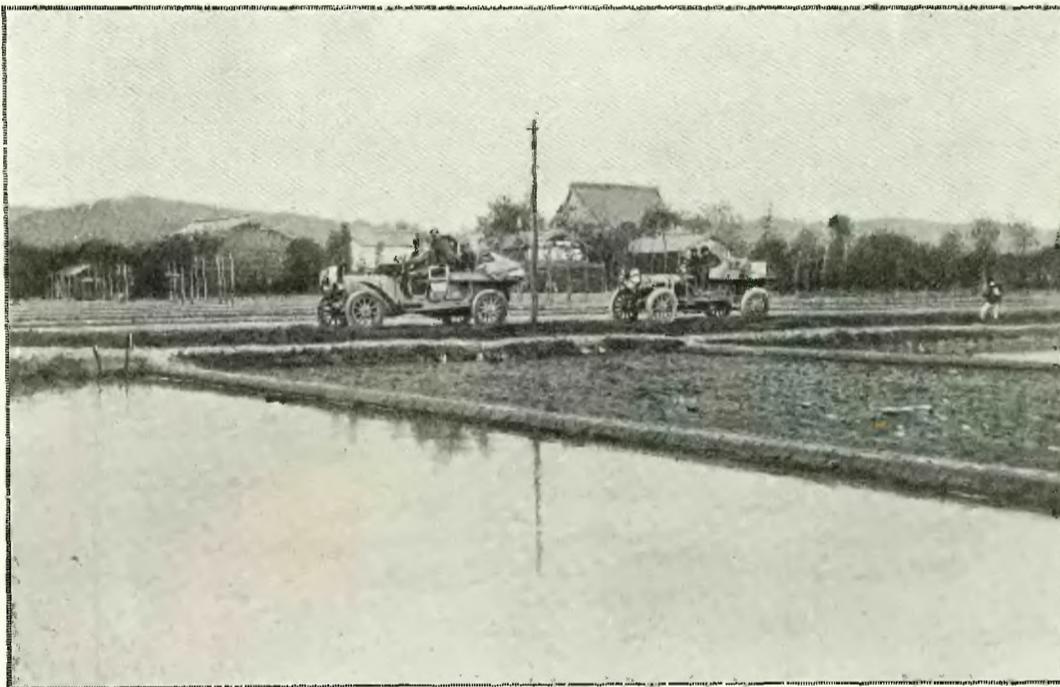
Après avoir parcouru 2.000 kilomètres de solitudes couvertes de neige, entre New-York et Chicago, puis 3.000 kilomètres de champs argileux, de Chicago aux Montagnes Rocheuses, et 4.000 kilomètres, enfin, à travers cette chaîne, où des fondrières, des landes broussailleuses, alternent avec des plaines de sel et des plateaux rocailloux, il nous semblait avoir épuisé toute la somme des vicissitudes. Il était pourtant réservé au Japon de nous révéler quelques difficultés non encore éprouvées, et de nous procurer des impressions neuves.

Dès l'arrivée, côtoyant la côte où vient déferler un océan incessamment houleux, cette surprise nous est donnée. Il nous faut trouver le moyen de suivre, à la crête d'une falaise, avec des machines dont les roues sont écartées de 1 m. 50, un chemin qui n'a pas 1 m. 60 de largeur. C'est un problème pour nous tout nouveau, mais non insoluble. Et nous devons rencontrer pire.

Le Japon m'apparaît extraordinaire surtout par l'excessive petitesse qu'y ont toutes les choses.

Les routes, par exemple, y ont été construites par les *djinrikishas*, que nous appelons des pousse-pousse. Pour qu'une route japonaise soit parfaite et réponde à son objet, il faut et il suffit que deux *djinrikishas* s'y puissent croiser ou que l'une puisse dépasser l'autre en sa course. Mais qu'arrive l'automobile, faisant retentir

même côté. L'équilibre est rompu, et voyageur, pousse-pousse, coureur, s'abîment pêle-mêle dans le fossé : alors la route est libre ; on peut passer, désolés seulement que ce soit à la faveur d'une petite catastrophe, et que le coureur n'ait pas eu la présence d'esprit de se ranger, en bon ordre, à la place où il gît avec son équipage.



La de Dion-Bouton et la Züst au milieu des rizières.

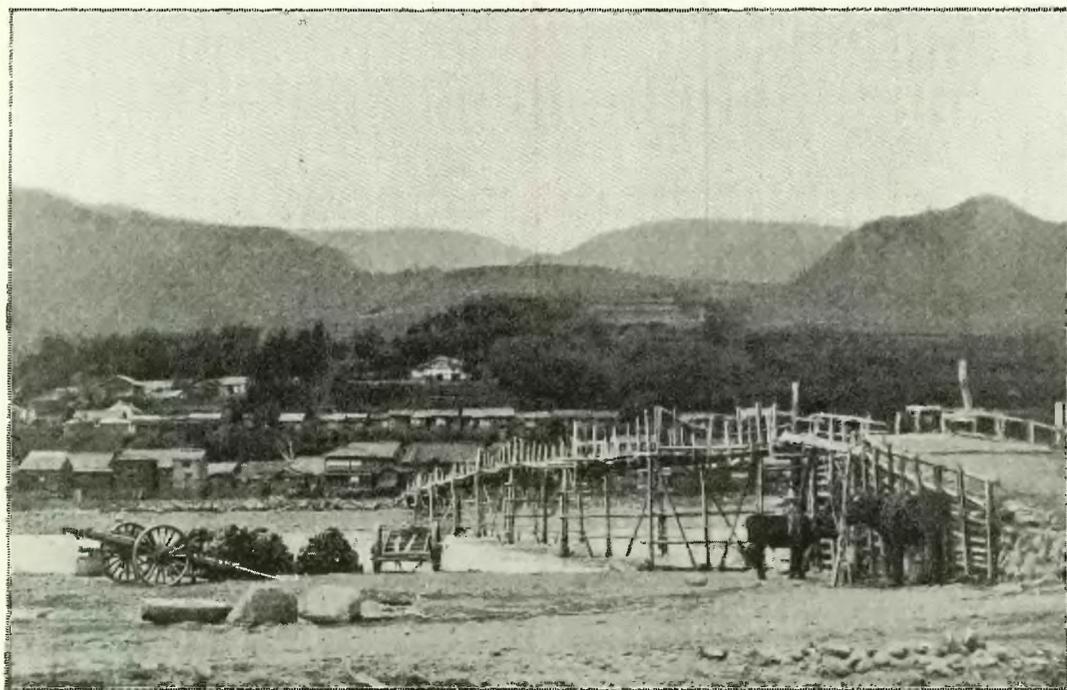
quelques éclats de trompe, et c'est un désarroi indicible. Le coureur aux nerveuses jambes nues qui tire la *djinrikisha* et le voyageur qui se prélassait paisiblement et rêvait sur son siège, affolés, se penchent en même temps du

Après avoir suivi quelque temps ces sentiers exigus, accrochés à flanc de roc au bord des flots, nous nous engageons dans les contreforts du Fuji, nous préparant à traverser le Japon de l'est à l'ouest. C'était 8 kilomètres de montées, avec des pentes de 30 à 40 % et d'innombrables détours. Au moins avions-nous espéré que là, plus libres de leurs mouvements, et ayant à eux l'espace, les voyers japonais nous auraient ménagé des voies plus praticables. Illusion dont il nous fallut revenir ! C'est par un chemin étroit qu'on arrive à l'auguste Fuji.

Les détours, surtout, de ces pistes, nous déconcertèrent quelque peu, au début. Le sentier revient sur lui-même en zigzag. Un homme à pied et une mule trouvent passage, mais une automobile, c'est une autre affaire ! Comment tourner ? En faisant monter tout droit les roues d'avant de la de Dion-Bouton sur le talus, les roues l'arrière arrivent à peine à l'endroit où il faudrait avoir viré. Le zigzag est tel que le chemin revient à angle aigu sur ses pas. En abattant des pans de remblais, en déplaçant des rochers enfouis dans la terre, Autran, Lascaris, Scarfolio, Haaga et moi, nous élargissons les virages à coups de pioches. Nous avons, en effet, réuni les efforts des équipes de la de Dion-Bouton et de la Züst, pour travailler. Nous faisons avancer et reculer l'auto cent ou cent cinquante fois de suite, braquant les roues avec les mains, faisant effort en une série de manœuvres difficiles, où chaque centimètre gagné ou perdu a sa valeur, puisqu'il s'agit de se retourner sur place et de passer.

Nous voici maintenant roulant vers la plaine. Des rizières bordent la route. Si une roue glisse, nous devons tomber dans des fondrières de boue de 4 mètres de profondeur. Le sol gras s'éboule et le conducteur, à chaque instant, accélère les mouvements du moteur pour retenir l'automobile sur les bords d'une pente qui s'affaisse.

Des villages, où grouillent des milliers d'enfants, se succèdent. Des petites maisons faites d'un étage très bas hautes comme deux fois seulement l'automobile sont remplies de Japonais, tout nus, qui se précipitent



Un pont japonais dont le tablier fléchit de 2 mètres au passage d s automobiles.

pour nous voir passer. Cinquante-deux millions de Japonais vivent nus sous ce climat, en somme, assez peu clément. Les hommes portent tout juste une ceinture. Leur anatomie est magnifique. Ces gaillards sont comme des lutteurs robustes et bien proportionnés, à part les jambes, qui paraissent courtes.

... Non moins étonnants que les chemins sont les ponts.

La route que nous suivions était coupée de nombreux torrents. Sur certains étaient jetées de frêles passerelles de bois, de bambous, dont la vue seule, quand nous les apercevions, du haut de nos lourdes voitures, nous donnait invinciblement un petit frisson. Bien heureux encore étions-nous quand ces ponts existaient, tout vétustes, tout prêts à crouler qu'ils fussent.

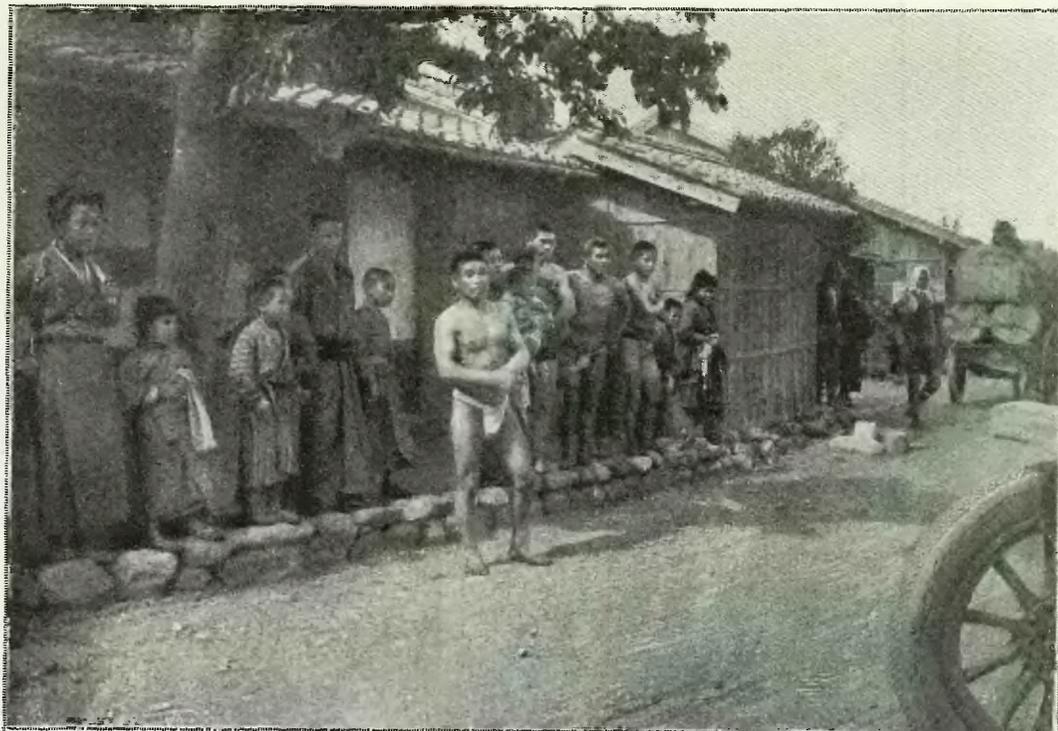
Un beau jour, notre marche rapide et forcée s'arrêtait devant un fleuve, par exemple. Des piles de bois semblaient attendre là que quelques passants de bonne volonté voulussent bien relier l'une à l'autre ses deux rives escarpées. Avec l'autorisation du chef du village voisin, nous nous mîmes au travail pour donner à ce bois sa destination et ainsi nous dotâmes le Japon d'une mauvaise passerelle qui nous a permis de traverser.

Plus loin, ce fut un torrent à franchir sur une passerelle d'un kilomètre de longueur chevauchant une vallée entière.



Itinéraire de New-York-Paris à travers le Japon.

Mon bon compagnon américain Lascaris reçut la mission d'aller à l'autre bout du pont, pour prévenir les gens de ne pas s'engager sur cet étroit boyau en même temps que l'automobile, car il s'y trouvait tout juste place pour le véhicule mécanique. Autran descendit de la voiture pour vérifier la résistance des arches du pont et revint en disant qu'il était impossible de s'assurer de la solidité des cinquante arches ? Lascaris était déjà



Des Japonais court vêtus se précipitent hors de leurs maisons pour voir passer les automobiles.

hors de vue et devait avoir atteint l'extrémité du pont libre. L'automobile de Dion-Bouton devait passer le pont avant la Züst, qui se trouvait à l'arrière.

D'abord, tout alla bien. L'auto marchant à petite allure, le tablier du pont tremblait et remuait bien un peu. Il ondulait légèrement, en avant, comme une molle vague prête à mourir au loin. Supporté par des perches de 12 mètres de hauteur, il était naturel qu'il vacillât. Mais il se mit soudain à s'affaisser et à remonter brusquement comme un mauvais pont suspendu, ce qui était un peu plus inquiétant.

Il ne fallait pas songer à retourner en arrière, en raison de l'étroitesse de la passerelle et des infléchissements inégaux de la surface du plancher. Tantôt à droite, tantôt à gauche, les planches s'inclinaient en pente vers l'eau.

Cette pensée ridicule me vint, alors, à l'esprit : comment une automobile peut-elle le mieux tomber à l'eau ? J'accélérai l'allure de l'automobile pour faire durer moins longtemps la pesée trop forte sur des matériaux

fragiles. Des planches craquaient. Le milieu du pont, fatigué par le courant du torrent, oscillait outre mesure.

Froidement, mon pied avait forcé la pédale d'accélération du moteur. Le monstre mécanique couvert de son bruit des désordres incohérents dans la structure du pont ; les roues parurent glisser ; puis la voiture grimpa une pente effroyable.

À la vitesse maxima de son moteur, elle gravit une arche, descendit et remonta aussitôt d'autres arches déversées, oscillantes et branlantes de l'abominable passerelle. Au bout du pont, visible maintenant, une population d'hommes nus faisait des gestes incompréhensibles, et suivait attentivement un spectacle qui devait être étrange.

Une fois arrivé près d'eux, je connus la cause de cet émoi : une dizaine de piliers du pont étaient brisés. Ils se balançaient au gré des flots. Deux arches étaient emportées. Mais nous avions passé, et c'était l'essentiel.

G. BOURCIER SAINT-CHAFFRAY.

"PETER PAN" EN FRANCE

On joue actuellement, à Paris, sur la scène du Vaudeville, dans son texte original, une des œuvres les plus charmantes du théâtre anglais, Peter Pan. Même ceux qui comprennent imparfaitement l'anglais peuvent prendre un vif plaisir à ce spectacle, au sujet duquel notre correspondant de Londres nous envoie les notes suivantes :

Il y avait dans les pièces antérieures de M. Barrie, dans *Quality Street*, et dans *l'Admirable Crichton* (qui fut joué en anglais à Paris), je ne sais quelle simplicité naïve et quelle douceur poétique qui rappelait la fraîcheur d'impressions et la candeur charmante d'un enfant. Quand, donc, M. Barrie a résolu d'écrire une féerie pour enfants, il y avait gros à parier qu'il réussirait entièrement et que sa pièce, un pur chef-d'œuvre, ferait non seulement les délices des enfants, mais celles des hommes par surcroît.

Nous sommes dans la *nursery* de M. et Mme Darling, un jeune ménage avec trois enfants, Wendy, la petite fille et John et Michael. C'est une *nurse* à quatre pattes, le gros chien Nana, qui prend soin d'eux, les roule dans le peignoir chaud après le bain, fait sécher leurs vêtements de nuit et même absorbe la médecine à leur place. Un soir, quand les enfants sont au lit et que M. et Mme Darling sont partis en soirée, arrive Peter Pan, le garçon mystérieux qui vit dans une terre lointaine, la terre de « jamais, jamais, jamais » en compagnie des enfants perdus que leurs nourrices ont imprudemment laissés choir de leurs voiturettes à bébés, tandis qu'elles les promenaient dans les jardins de Kensington. Il est accompagné de la fée Tinker Bell, qui est invisible, mais signale sa présence par un léger bruit de clochette et le va-et-vient d'un reflet lumineux sur le mur. La clochette réveille Wendy qui parle à Peter Pan, le trouve gentil et lui offre un baiser. Mais Peter ne sait pas ce qu'est un baiser ; au lieu de ses lèvres, il tend sa main dans laquelle la fillette met un dé à coudre, si bien que dorénavant, il appelle baisers les dés à coudre et réciproquement. Peter Pan apprend aux enfants à voler ; ce n'est point chose facile ; le tout petit surtout retombe plusieurs fois sur sa couchette. Mais enfin les voilà qui volent parfaitement, aussi bien que Peter Pan lui-même. Ils s'envolent tous ensemble vers le pays de « jamais, jamais, jamais ».

C'est un pays étrange, plein d'enfants abandonnés, de Peaux-Rouges et de pirates. Les Peaux-Rouges sont les amis, les protecteurs des enfants ; ils collent leur oreille contre la terre, en bons Peaux-Rouges qu'ils sont, pour percevoir l'approche des ennemis et aussitôt, par le creux d'un arbre, tout le monde de s'esquiver



Miss Pauline Chase en Peter Pan.

Phot. Bassano.

dans la retraite souterraine où Peter Pan est le père et Wendy la petite mère. A la tête des méchants pirates est le terrible James Hook (*croc*), ainsi nommé parce que, au lieu de la main droite, il possède un formidable croc. La main lui a été dévorée par un crocodile qui l'a trouvée tellement à son goût que, depuis lors, il court par le monde, à la poursuite de ce qui reste du pirate. Heureusement pour ce dernier, le crocodile a avalé un réveille-matin dont le tic-tac décèle en tous lieux sa présence et permet à Hook de s'échapper.

Les pirates réussissent à enlever tous les enfants qu'ils emportent sur leur navire. Danses et hurlements de joie du capitaine avant l'instant où tous les prisonniers vont être jetés dans les flots. Deux d'entre eux seulement pourront avoir la vie sauve et servir comme garçons de cabine, mais à la condition qu'ils crieront : « A bas le roi d'Angleterre ! » Vous pouvez penser si les braves petits Anglais refusent. Juste à ce moment, on entend le tic-tac du réveille-matin. C'est le crocodile ; le capitaine, effaré, va se cacher dans sa cabine. Ce n'est pas le crocodile, mais Peter Pan qui s'est muni lui-même d'une pendule. Il tue le capitaine, électrise les autres enfants qui se rendent maîtres du navire.

Mais nous voilà bien loin de M. et Mme Darling. Nous revenons auprès d'eux ; Peter Pan leur ramène Wendy, sa délicieuse amie, et ses deux frères. Restera-t-il dans leur maison, comme Wendy, si tendrement, l'y convie. Non, il ne peut pas rester, puisqu'il est celui qui ne veut pas grandir, qui doit éternellement demeurer enfant. Une fois l'an seulement, au printemps, Wendy s'en ira le retrouver, dans sa maisonnette, au sommet des arbres.

Telle est cette fable exquise que, depuis cinq ans, l'Angleterre et l'Amérique ne se lassent pas d'applaudir. Elle est jouée à Paris par la même troupe qui la joue à Londres. Miss Pauline Chase est l'héroïne de cette fable et l'étoile de cette troupe : mais c'est un mot bien banal que celui d'étoile pour dépendre tout ce qu'il y a, dans cette artiste, de jeunesse, de charme et de fraîcheur. Miss Hilda Trevelyan (Wendy) ne manquera pas de séduire le public parisien ; elle est à moitié française ; elle est (je signale ce point à mon ami Lenôtre), la descendante de Foulon, la première victime de la Révolution.

Charles Frohman, l'impresario bien connu, me disait ces jours derniers que *Peter Pan* sera peut-être donné bientôt en français. Il faut le souhaiter, d'abord parce que la pièce aurait un grand succès ; puis il serait très intéressant, après l'interprétation anglaise, de voir l'interprétation française. J'ai l'idée qu'on trouverait, en cherchant un peu, l'incarnation parisienne de Peter Pan et qu'Arlette Dorgère, par exemple, ne ferait pas regretter Pauline Chase.

RAYMOND RECOULY.



Quelques instants avant l'accident : l'enveloppe commence à se déchirer.

Comment s'est effectuée la chute.

CHUTE D'UN DIRIGEABLE MONSTRE, PORTANT DIX-SEPT PASSAGERS, A BERKELEY, EN CALIFORNIE

LES LIVRES & LES ÉCRIVAINS

Romans.

Deux amateurs de femmes ! (Ollendorff, 3 fr. 50), c'est un savoureux nouveau livre de M. Tristan Bernard, une façon de roman épistolaire où nous retrouvons, avec de plaisantes variations, le thème des *Liaisons dangereuses*. Evidemment, le décor n'est plus le même, ni la manière de s'exprimer. On est d'un autre siècle. Et les personnages de M. Tristan Bernard ressemblent à ceux de Laoclos à peu près autant que les personnages de Fragonard ressemblent à ceux de Jean Veber. D'autre part, il n'y a aucune perversité dans ce livre, mais absolument aucune perversité. Et c'est au point que, malgré toutes les peu morales aventures qui se succèdent en ces pages, les esprits, même les plus sévères, s'obstinent à ne pas s'indigner. C'est trop cocasse pour qu'on se fâche. Le libertinage de ces tranquilles don Juans est d'une naïveté simple qui désarme. Oh ! oui. Et, quant au dénouement, on peut considérer qu'il donne une espèce de satisfaction à la morale. Les deux séducteurs — car ils sont deux — reçoivent la juste punition de leurs crimes. L'un épouse sa victime. L'autre reçoit un coup de fusil dans le ventre. Il est vrai que ce coup de fusil manque tout à fait d'appropos. Il atteint son homme au moment où le pauvre diable, pour la première fois de sa vie, se conduit en sage « en garçon comme il faut », à l'instant précis où il décide une jeune fille à écouter non point les entraînements d'un caprice, mais la voix de la raison. C'est souvent ainsi que les choses se passent dans la vie. Au reste, il ne faut point se frapper pour si peu. Ce dénouement a l'air tragique, mais il ne l'est pas du tout et la lettre, l'ultime lettre que le blessé écrit par 41 degrés de fièvre est un chef-d'œuvre d'humour sobre qui n'inspire, certes, aucune mélancolie.

Beaux-Arts.

La magnifique publication entreprise sous la direction de M. André Michel, par la librairie Armand Colin, *l'Histoire de l'Art depuis les premiers temps chrétiens jusqu'à nos jours*, s'enrichit d'un cinquième volume (tome III, 2^e partie, 15 fr.) qui a pour objet : *Le Réalisme. Les Débuts de la Renaissance*. Il s'ouvre par une étude du style flamboyant, dans laquelle M. C. Enlart nous expose l'évolution finale de l'architecture gothique. M. Paul Durrieu étudie ensuite la peinture et la miniature en France, de Jean le Bon à la fin du règne de Charles VI. M. L. de Fourcaud nous retrace l'histoire de la peinture dans les Pays-Bas au temps des Van Eyck, de leurs contemporains et de leurs successeurs immédiats ; MM. M. Hamel et A. Michel,

celle de la peinture allemande ; M. C. de Mandach, celle de la peinture et du vitrail en Suisse ; M. Henry Marcel, celle de la peinture en Angleterre, du douzième au quinzième siècle. C'est le regretté Henri Bouchot qui a traité, dans ce volume, des origines et des premiers monuments de la gravure et de l'estampe. M. J. Guiffrey y a étudié la tapisserie aux quatorzième et quinzième siècles. MM. A. Michel et C. Enlart nous y présentent l'évolution de la sculpture en France et dans les Pays du Nord à la même époque. Enfin M. Maurice Prou y consacre un chapitre à l'art monétaire pendant la période gothique.

Aviation. Automobilisme.

Tous les ouvrages qui traitent de l'aviation et de l'automobilisme tombent en pleine actualité. Il semble donc inutile de recommander spécialement, il suffit de signaler, les deux bons livres qui s'intitulent, l'un : *le Problème de l'aviation, sa solution par l'aéroplane* (Delagrave, 2 fr. 50), l'autre : *l'Automobile devant les Chambres et devant l'opinion* (Éditions de la Loi, 3 fr.). Dans le premier de ces volumes, M. Armengaud jeune nous donne un historique sommaire et un exposé actuel du problème de l'aviation. Deux tableaux synoptiques contiennent : l'un, les schémas des différents aéroplanes ; l'autre, l'ensemble des formules applicables à la construction de l'aéroplane. — Dans le second des ouvrages cités, M. J. Aubin, docteur en droit, envisage cette question de la circulation des automobiles qui préoccupe en ce moment le législateur au moins autant qu'elle passionne le public. Ami des sports et jurisconsulte savant, M. Aubin a analysé et dégagé, avec beaucoup de logique et de finesse, les motifs qui inspirent un grand nombre d'autophobes. De nombreux renseignements statistiques et l'étude critique des projets soumis aux Chambres complètent le volume et le rendent aussi pratique qu'intéressant.

LES EXAMENS DE SAINT-CYR

Les candidats à l'École de Saint-Cyr ont terminé, vendredi de la semaine dernière, leurs épreuves écrites. Le soir même, les concurrents, pour se remettre des préoccupations des jours passés, faisaient leur traditionnelle promenade du Panthéon à la statue de Strasbourg : le fameux « monôme de la Corniche ».

La photographie que nous publions, prise dans l'un des manèges de l'École Militaire où composaient les candidats, donne une idée de l'aimable laisser aller qu'on tolère, quant à la tenue, à ces jeunes gens, qu'une sévère discipline va asservir,

dans quelques mois, s'ils sortent victorieux de l'épreuve. Ceux-ci, pardonnable licence, par ces chaleurs d'orage ! ont mis bas leur veston, voire leur gilet ; d'autres gardent une tenue plus correcte ; certains ont coiffé, par avance, le bonnet de police. Ce débraillé n'est que de surface, d'ailleurs. Des municipaux, des gendarmes — sous les ordres, cette année, du commandant Mauger — sont là de faction et veillent à la loyauté du concours. Toute incartade sérieuse serait vite réprimée, et les braves soldats ne plaisantent pas avec la consigne inflexible qu'on leur a donnée. Et, en somme, ce sont plutôt des préoccupations graves qui roulent dans ces têtes adolescentes courbées sur les petites tables de bois blanc, craintes, espoirs, beaux rêves d'avenir, dont la réalisation dépend d'une composition plus ou moins réussie.

DOCUMENTS et INFORMATIONS

UNE CATASTROPHE DE DIRIGEABLE EN CALIFORNIE.

M. C. A. Morrell, ingénieur américain, avait eu une idée assez originale. Ayant construit un dirigeable qu'il estimait, comme de juste, supérieur à tous les autres, il songea aussitôt à former une société lui apportant les fonds nécessaires à l'exploitation de son brevet. Il s'aboucha avec plusieurs gros capitalistes et, pour achever de leur démontrer la sécurité du placement, il ne trouva rien de mieux que de leur proposer un petit voyage à son bord. Ces actionnaires éventuels trouvèrent tout simple de risquer leur peau avant d'exposer leurs dollars ; cette façon de comprendre les affaires leur a été fatale.

Les caractéristiques du nouveau dirigeable avaient été tenues secrètes. On pouvait voir seulement une enveloppe en soie, de forme cylindrique, mesurant 150 mètres de long sur 12 mètres de diamètre, au-dessous de laquelle étaient suspendues six nacelles placées à 16 mètres l'une de l'autre et abritant chacune un moteur à gazoline. Les six moteurs donnaient une force totale de 200 chevaux.

L'ascension eut lieu, à la fin du mois de mai, à Berkeley, près de San-Francisco. Malgré les avis d'ingénieurs sérieux qui jugeaient l'enveloppe trop faible et les essais préalables insuffisants, une dizaine de futurs actionnaires avaient pris place à bord, et le ballon emporta dix-sept passagers, s'élevant tranquillement à 100 mètres. A ce moment, on alluma quatre moteurs, deux à l'avant, deux à l'arrière.

Au bout de quelques secondes, le dirigeable pointait subitement vers le sol, puis

éclatait à 25 mètres en l'air, lançant dans l'espace la plupart des passagers. Quelques-uns cramponnés aux agrès sautaient à terre dans un accès d'affolement. Les uns et les autres tombaient au milieu d'une foule compacte de cinq mille personnes, écrasant à moitié les malheureux qui amortissaient leur chute. Par suite de cette constance, aucun des voyageurs ne fut tué sur le coup ; mais presque tous furent très grièvement blessés ; M. C. A. Morrell, promoteur de l'entreprise, eut les deux jambes cassées. Seul le pilote, M. John Byrne, fut indemne. Il réussit à grimper jusqu'à l'extrémité supérieure de l'enveloppe, et, après avoir failli être asphyxié par la colonne d'hydrogène qui l'entourait, il toucha terre sain et sauf.

L'AMOUR DE LA PARURE CHEZ L'AUTRUCHE.

Dans une intéressante étude sur l'élevage de l'autruche à Madagascar, M. Maupetit rapporte un fait qui prouve que les autruches, tout comme nos élégantes, savent apprécier la valeur décorative des belles plumes.

A Tulear, un des plus beaux mâles avait aux ailes et à la queue des plumes splendides. Bien qu'instruit par une première expérience, le gardien, qui craignait de voir ces plumes se détériorer et de faire ainsi une perte notable, les coupa. Or, dès ce moment, la femelle refusa de se laisser approcher par le mâle, et cessa de pondre. Son seigneur et maître, n'étant plus aussi beau, avait cessé de lui plaire.

Quant on fait l'élevage de l'autruche, il faut donc éviter d'enlever les plumes du mâle au moment des amours.

LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE A LA VOILE.

Pour aller d'Europe aux États-Unis, les voiliers prennent tantôt la route du Nord, en se dirigeant vers Terre-Neuve ; tantôt la route du Sud, qui leur permet de rencontrer l'alizé. D'après une série de relevés effectués par M. Paulus, la durée moyenne de la traversée entre le cap Lizard et New-York, est de trente-huit jours ; en sens inverse, les bateaux suivent toujours la route directe, et le voyage dure environ vingt-sept jours.

Mais le temps de traversée s'écarte parfois beaucoup de ces moyennes. Les records de vitesse semblent actuellement détenus par la *Magdalena* : 17 jours de New-York au cap Lizard ; le *Dreadnought* (ne pas confondre avec le cuirassé du même nom) : 9 jours 17 heures, de Sandy-Hook à Queenstown ; le *Tornado* : 12 jours de Liverpool à New-York. Par contre, il n'est pas rare que ce dernier voyage exige trois mois, et l'on cite le cas d'un voilier qui louvoya cent dix-sept jours pour se rendre de Londres à Terre-Neuve.

LES FRANÇAISES, ÉTUDIANTES EN SCIENCES.

Les étudiantes, dans les diverses Facultés de France sont au nombre de 2.264 : 1.265 Françaises et 999 étrangères. Jadis très peu nombreuses, comparativement aux étrangères, les Françaises les ont maintenant dépassées.

Cependant, dans les branches scientifiques, les étrangères sont encore les plus nombreuses : 429 contre 385. Au total, 814 étudiantes scientifiques.

Voici comment se répartissent ces étudiantes :

	Françaises.	Etrangères.	Total.
Facultés des sciences..	107	198	305
Facultés de médecine..	226	230	456
Ecoles supérieures de pharmacie	52	1	53
	385	429	814

La Faculté des sciences de Paris compte 49 Françaises et 123 étrangères, presque toutes futures étudiantes en médecine, préparant le P. C. N.

La Faculté de médecine de Paris compte 126 Françaises et 138 étrangères.

Enfin l'École supérieure de pharmacie compte 45 Françaises et 1 étrangère.

Le mouvement des femmes vers la pharmacie a été très tardif. Il commence à se dessiner.

LES FLEURS ARTIFICIELLES ATTIRENT-ELLES LES INSECTES ?

La question, souvent discutée, a été tour à tour résolue dans les sens les plus opposés. C'est pourquoi un savant belge bien connu, M. F. Plateau, vient d'en reprendre l'étude. D'après ses expériences, il faut définitivement répondre par la négative. Dans la majorité des cas, les insectes ne font aucune attention aux fleurs artificielles à couleurs vives ; et, quand ils les remarquent, c'est pour un temps très court ; ils s'aperçoivent très vite de leur méprise qui se manifeste par un simple croquet au vol, autour des fleurs fausses. En aucun cas, ils ne cherchent du pollen ou du nectar. Ceci montre que l'attraction par la couleur est nulle. Ce qui attire les insectes aux fleurs, c'est l'odeur.

L'erreur des naturalistes qui ont cru à une attraction par les fleurs artificielles s'explique par plusieurs raisons. Quand on remplace des fleurs véritables, dans une expérience, par des artificielles, il est tout naturel que les insectes cherchent à visiter celles-ci ; ils savent qu'il y avait quelque chose à la place qu'ils viennent de visiter, ils continuent leurs recherches. On comprend aussi que des insectes, quand on a mêlé des fleurs artificielles aux naturelles, semblent attirés aussi par les premières, comme ils peuvent l'être par des fleurs flétries, ou des boutons fermés, mais sans insister. Il faut remarquer aussi que si les fleurs artificielles semblent, dans certains cas, exercer une certaine attraction, la chose s'explique ; c'est quand les fleurs artificielles ont été, en partie, fabriquées avec des éléments de fleurs naturelles. Là, l'erreur n'est pas aussi réelle qu'on peut le croire.

Au total, les insectes ne sont pas facilement trompés, et ce ne semble pas être les impressions visuelles qui les guident. Ce sont des odeurs plutôt, que les fleurs artificielles ne possèdent pas.

L'EXPOSITION DE SARAGOSSE.

Les merveilles de l'exposition de Londres ne doivent pas nous faire oublier une plus modeste, mais non moins intéressante exposition, où la France est dignement représentée. Nous voulons parler de l'exposition hispano-française de Saragosse, dont la Section française a été inaugurée le 15 juin, à 10 heures du matin, par S. M. le roi Alphonse XIII. Notre correspondant, M. Gaston Routier, nous envoie à ce sujet les détails suivants :

L'idée de cette exposition est due à un grand patriote aragonais, D. Basilio Paraiso. Lorsqu'il s'est agi de commémorer d'une manière éclatante le centenaire glorieux des sièges de Saragosse en 1808 et 1809, D. Basilio Paraiso a pensé que rien ne pouvait manifester plus brillamment le culte que les Aragonais ont voué à leurs héroïques défenseurs qu'un grand concours industriel et commercial qui démontrerait les immenses progrès de l'Espagne et serait en même temps une preuve de l'amitié sincère qui, aujourd'hui, l'attache à la France. Les adversaires de jadis, réconciliés, fraternisent dans une exposition

des arts et des produits de la paix, sur ce même terrain de la *Huerta de Santa-Engracia* qu'ils ont arrosé de leur sang. Les concitoyens de Paraiso ont acclamé son idée, la Commission des fêtes du centenaire de Saragosse a voulu que cette exposition fût exclusivement hispano-française ; le cabinet libéral présidé par M. Moret l'a approuvée, il y a deux ans, et le ministre des Finances d'alors, D. Juan Navario Riverter, a fait voter pour les frais un crédit de 2.500.000 pesetas. Elle réunit environ trois mille exposants.

Installée au milieu de jardins improvisés, presque au centre de la ville, elle compte cinq grands palais principaux, fort bien décorés, et quantité de pavillons isolés, d'une variété pittoresque.

Le *clou*, c'est le superbe palais du musée, affecté à une exposition des Arts Rétrospectifs, organisée par le savant chanoine Moreno. Cet édifice, qui sera conservé, est de style arabe-espagnol ; il renferme des richesses inestimables empruntées aux trésors des cathédrales et des couvents, et aux collections particulières.

Deux autres édifices encore demeureront après l'exposition : celui des *Institutions de bienfaisance* et celui des *Ecoles d'arts et métiers* ; en outre, le superbe monument commémoratif des *Sièges de Saragosse*, du sculpteur Querol, restera un des ornements de la ville. Sans doute conservera-t-on également le *Grand Casino* avec salle des fêtes, salle de théâtre et concerts, restaurants, terrasses. Quant aux nombreuses « attractions » éphémères, cinéma-théâtre, ballons, tapis roulant, etc., est-il besoin de les énumérer ?

Signalons enfin spécialement la *Section française*. Son palais, dû à l'architecte Montarnal, se dresse sur un des côtés de l'exposition, en face du kiosque de la Musique, au milieu de jardins à la française, où nos horticulteurs ont fait merveille, stimulés par le président du comité français, M. Viger, ancien ministre de l'Agriculture, au zèle actif duquel MM. Lucien Layus et Jules Prevot, vice-présidents ; M. Sandoz, secrétaire général, ont apporté leur concours.

Ayant été avec tant d'entrain à la peine, M. Viger et ses collaborateurs se sont, de toute justice, trouvés à l'honneur quand



Le pavillon de la France à l'exposition hispano-française de Saragosse.

lundi dernier, le roi Alphonse XIII est allé visiter l'exposition de Saragosse. M. Cruppi, ministre du Commerce, était venu de Paris tout exprès pour faire au roi d'Espagne les honneurs de la Section française. Des tapis des Gobelins, des vases de Sèvres, des pièces du garde-meuble donnaient l'aspect d'un salon vraiment royal au pavillon central où l'industrie artistique de notre pays est si brillamment représentée, et ce fut pour nos artistes et nos décorateurs un très franc succès.

UN THÉÂTRE FRANÇAIS DE VERDURE EN ALSACE

Après avoir séjourné à Mulhouse, où va bientôt être close la belle exposition triennale de peinture organisée par la Société des Arts que préside M. Camille de Lacroix, après être revenu à Strasbourg pour y assister à la dernière soirée des fêtes Erkmann-Chatrian, avant de quitter l'Alsace par le Hohneck, tout constellé de grandes anémones blanches et encore zébré de neige, je me suis arrêté à Colmar.

J'y ai revu la jolie préfecture Louis XIII, les statues militaires de Bartholdi, les canaux, les vieilles maisons, le cloître des

Unterlinden et les mystérieux primitifs. J'y ai passé des heures trop brèves avec l'auteur des *Vogesen Bilder* (1), satirique fin, spirituel et profond, Alsacien qui se sent, dans toutes ses fibres, différent de l'Allemand et sait le faire dire merveilleusement à son crayon. Enfin, dans un grand parc du faubourg industriel, le Logelbach, j'ai vu interpréter *les Romanesques* et *le Baiser*, en français, par une troupe de parfaits amateurs.

La représentation eut lieu dans une prairie entourée de grands arbres. Un joli ruisseau, dont on avait arrêté le cours afin que la voix portât parfaitement, séparait par son eau fleurie d'iris jaunes les acteurs des spectateurs. Le fameux « mur » de Rostand, « personnage muet », paré de lierre vert et de glycine mauve, partait d'un treillis boisé derrière lequel s'étendaient d'ombreuses coulisses ; il venait finir brusquement au-dessus du ruisseau, face aux trois cents chaises occupées par une jolie petite foule recrutée dans toutes les classes et ne parlant là que français. M. Vierge et sa troupe se montrèrent dignes de ce cadre, si bien organisée par M. E. Kuhlmann.

M. Vierge (Bergamin, puis Pierrot) n'en est point à ses débuts. Sa troupe a déjà joué et jouera encore à Strasbourg, à la Robertsau. M. Vierge fait — dans le domaine *culturel*, comme disent les Allemands — une belle œuvre : il protège la langue française contre les provincialismes et les germanismes. Ses camarades le secondent brillamment : M^{lle} Thérèse Paquereau (Sylvette, puis la fée Urgèle), M^{me} Adrienne Humbert (Persinet) et — pour ne nommer parmi les hommes que deux rédacteurs du *Journal d'Alsace-Lorraine* — M. Gérold, si naturel, si expressif, si bien Pasquinot, comme au Musée alsacien il était si bien un bourgeois de 1789, et M. d'Gelly en Straforel empanaché et matamore.

Les arbres tamisaient doucement la belle lumière de cette fin d'après-midi printanier. Assis sur l'herbe de la berge, je regardais, charmé, les scènes successives, la série des tableaux vivants, vécus et accompagnés par la musique des beaux vers français, se refléter dans l'eau calme. Pour un spectateur venu de France en Alsace, c'était une surprise douce et tragique à la fois d'entendre chanter ces pensées dans la fraîche banlieue de Colmar :

... Plus on est empêché
D'aimer quelqu'un, et plus il vous en prend l'envie,

Et c'est pourquoi nous nous aimons comme des fous.

Et puis, aussi, c'était charmant de voir Pierrot improviser, non plus aux feux de la rampe, mais en pleine nature, la cérémonie champêtre, qu'il croit proche, de son mariage avec la fée. Les bouleaux, le vieux chêne, le merle, la fauvette et le rossignol étaient là. On voyait se mirer dans l'eau M. le maire.

Un nuage ayant pour écharpe l'arc-en-ciel !

Toutefois, de temps à autre, l'enchantement était rompu : le rêve dissipé, on se sentait étroit par la réalité ambiante quand l'innocent Pierrot parlait, au Logelbach, de Viroflay « qui dort tout proche », de Senlis « qui n'est qu'à une étape » ; quand il déclarait, après son grand chagrin, reprendre goût à la vie en apercevant devant lui tout ce

Qui du paradis même est une succursale :
des « Parisiennes »,... des Françaises.

RENÉ HENRY.



Une représentation des *Romanesques*, en français, dans un parc, à Colmar.

La causerie de Pasquinot (M. Gérold) et de Bergamin (M. Vierge) par-dessus le mur.

(1) *Vogesen Bilder*, un album de 10 planches, signé « Hansi », édité par Baly, à Mulhouse, et par Berger-Levrault, à Nancy.



Sur la glace, à Boulogne.



Soleil couchant et effet de neige.

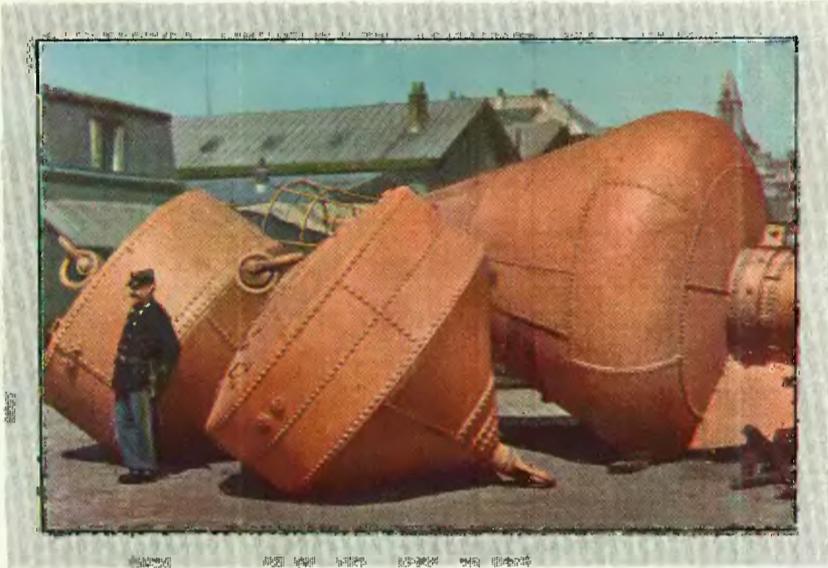
LA PHOTOGRAPHIE EN COULEURS

La photographie en couleurs, qui apparut pour la première fois au public, en juin 1907, dans une conférence mémorable faite à *L'Illustration* par M. Louis Lumière, est aujourd'hui connue de tout le monde.

D'innombrables amateurs la pratiquent avec succès. Des voyageurs comme M. Gervais-Courtellemont et M. Gabriel Veyre, des artistes-photographes comme M. Meys, notre correspondant de Boulogne, en ont réussi d'admirables.

Nous comptons prochainement reproduire un certain nombre des « Visions d'Orient » de M. Courtellemont, et plusieurs clichés pris pour nous au Maroc par M. Veyre. Quant aux vues que nous avons réunies dans cette page, elles ont été choisies dans la collection de M. Meys qui, jusqu'à présent, est allé chercher moins loin ses sujets. L'exactitude du rendu coloré n'en sera que mieux appréciée de nos lecteurs.

S'ils n'ont pas oublié les très précises explications que nous leur avons données



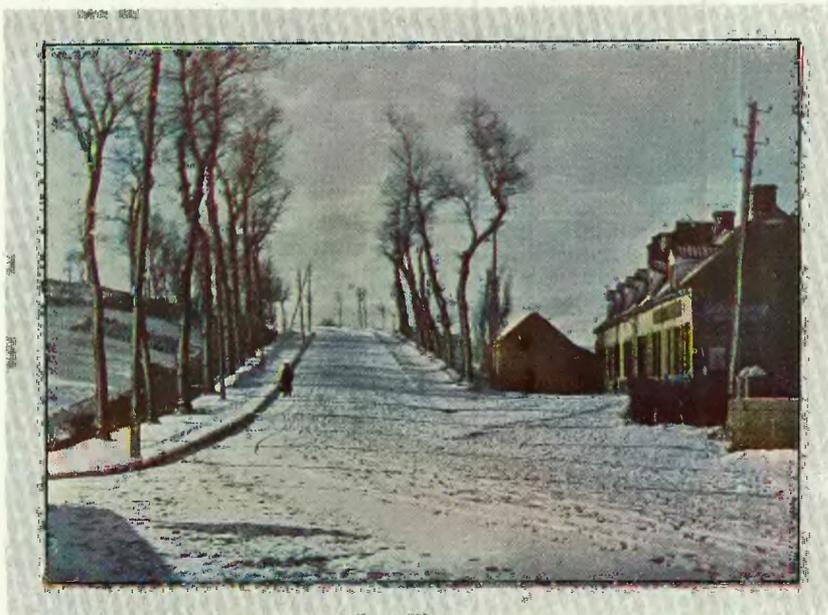
Les bouées, sur un quai du port de Boulogne.



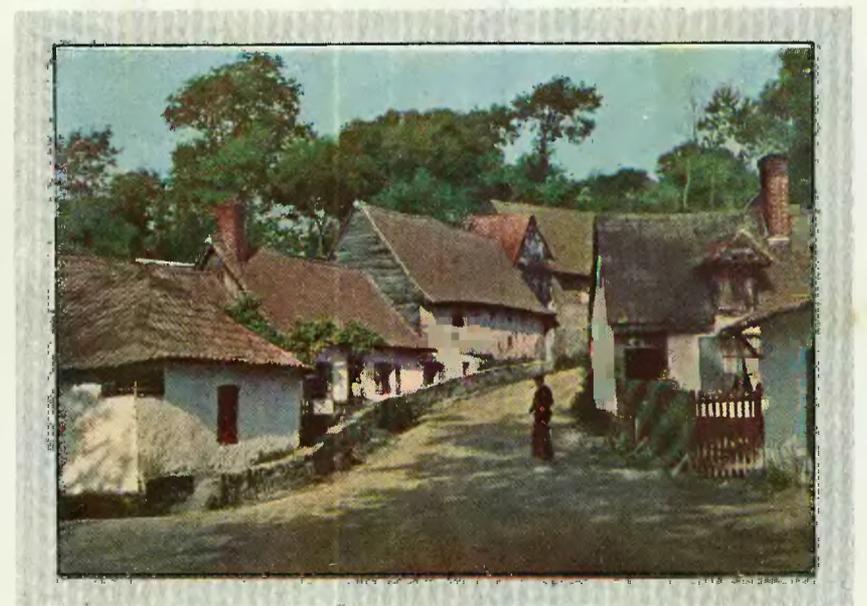
Falaises près de Fécamp. — Phot. Michel.

dans le numéro du 15 juin 1907, ils savent qu'aucun artifice n'est intervenu pour obtenir les colorations si variées de ces petites gravures : la décomposition et la recombinaison naturelles de la couleur ont tout fait, depuis le moment où M. Meys a pris ses clichés en calculant simplement son temps de pose, jusqu'à celui où nous avons imprimé ces images en n'employant que les trois encres primaires (rouge, jaune et bleu) qui, par le seul effet d'une loi physique, par leur mélange et leur superposition s'opérant sans aucun contrôle, ont donné aussi bien le rouge de minium si spécial des bouées que le vert des arbres, l'ocre des falaises et les reflets bleutés des effets de neige.

Le papier sensible pour la photographie en couleurs n'existe malheureusement pas encore et la multiplication des épreuves directes demeure ainsi impossible. Nous fournissons du moins ici la preuve que la reproduction fidèle à cent mille exemplaires des clichés positifs en couleurs est réalisable typographiquement par les moyens dont dispose *L'Illustration*.



La grande route, en hiver



Village picard.