

Gaston CALMETTE

Directeur-Gérant

RÉDACTION - ADMINISTRATION
26, rue Drouot, Paris (9^e Arr^t)

POUR LA PUBLICITÉ

S'ADRESSER, 26, RUE DROUOT
À L'UNITÉ DE 5 FRANCS

ET POUR LES ANNONCES ET RÉCLAMES

Chez MM. LAGRANGE, CERF & C^{ie}
6 et 8, place de la Bourse

H. DE VILLEMESSANT

Fondateur

RÉDACTION - ADMINISTRATION
26, rue Drouot, Paris (9^e arr^t)TÉLÉPHONE, trois lignes : N^{os} 102-46 - 102-47 - 102-48

ABONNEMENT

Seine, Seine-et-Oise.....	15	30	00
Départements.....	18	75	37 50 75
Union postale.....	21	50	43 50 88

On s'abonne dans tous les Bureaux de Poste de France et d'Algérie.

LE FIGARO

« Loué par ceux-ci, blâmé par ceux-là, me moquant des sots, bravant les méchants, je me hâte de rire de tout... de peur d'être obligé d'en pleurer. » (BEAUMARCHAIS).

GRAVE COLLISION DE NAVIRES ANGLAIS

Dans la nuit du 30 au 31 janvier dernier, au cours d'une manœuvre qu'effectuaient tous feux éteints, dans le canal de Mourto, en dehors du port de Corfou, les deux croiseurs anglais, *Pioneer* et *Tyne*, et douze contre-torpilleurs, une collision s'est produite entre le

Pioneer et l'un des contre-torpilleurs, l'*Orwell*. Ce dernier bateau fut coupé net en deux morceaux, juste au ras du blockhaus du commandant, situé à l'avant ; la partie avant coula bas aussitôt ; l'arrière, qui continuait de flotter, fut pris à la remorque par le navire abordeur et put être ramené à Corfou.

Mais deux des marins de l'*Orwell* avaient été tués sur le coup ; treize autres sont disparus, engloutis avec l'avant du contre-torpilleur.

L'*Orwell* était un

bateau d'un nouveau type, dit « 30 nœuds ». Construit à Brikenhead, en 1901, il déplaçait 300 tonnes et avait 65 mètres 40 de longueur pour 6 mètres seulement de largeur. Il possédait des appareils de télégraphie sans fil et l'on distingue sur le mât et l'antenne ad hoc sur notre photographie.

Quant au *Pioneer*, c'est un croiseur de 3^e classe de 2.000 tonnes, flambant neuf également, puisque sa construction s'est achevée à Chatham à la fin de l'année 1900.

naturaliste anglais, Sir John Lubbock : il est maintenant mis hors de discussion par les expériences dont M. Henri Dufour, de Lausanne, donnait récemment le résultat devant la Société helvétique des sciences naturelles. On sait que la lumière blanche, telle qu'elle est fournie par le soleil, par exemple, n'est point chose simple et homogène. La preuve c'est qu'en faisant passer un rayon de lumière par un prisme, on dissocie cette lumière en éléments variés et nombreux. Le spectre montre en effet que la lumière blanche est la somme de rayons colorés de longueurs d'onde différentes. Elle comprend des rayons rouges, orangés, jaunes, verts, bleus, indigo et violets. Elle comprend d'autres vibrations aussi : les rayons infra-rouges, qui sont non plus lumineux, mais calorifiques ; les rayons ultra-violet qui ne sont ni lumineux ni calorifiques, mais doués d'activité chimique, et capables d'opérer des décompositions chimiques telles que celles qui sont d'utilisation quotidienne dans la photographie. Or il est certain que, exposés à la lumière blanche, nous ne percevons que la lumière blanche et les rayons calorifiques. Notre œil ne décompose pas la lumière blanche en rayons colorés, et, d'autre part, si nous pouvons éprouver de fâcheux effets des rayons chimiques — comme dans le coup de soleil, par exemple — nous ne percevons pas ces rayons ultra-violet ; nous n'avons pas d'organe qui nous avertisse de leur présence et de leur influence. Certains animaux sont mieux doués que nous : certains animaux perçoivent les rayons ultra-violet, ou leur sont particulièrement sensibles. Ce sont les fourmis, comme vient de le faire voir M. H. Dufour. Sir John Lubbock avait observé en 1882 que les fourmis craignent pour leurs nymphes la lumière violette et les radiations ultra-violettes : MM. Dufour et Forel viennent de mettre la chose hors de doute. Dans une caisse fermée d'un côté par de la gélatine qui est transparente

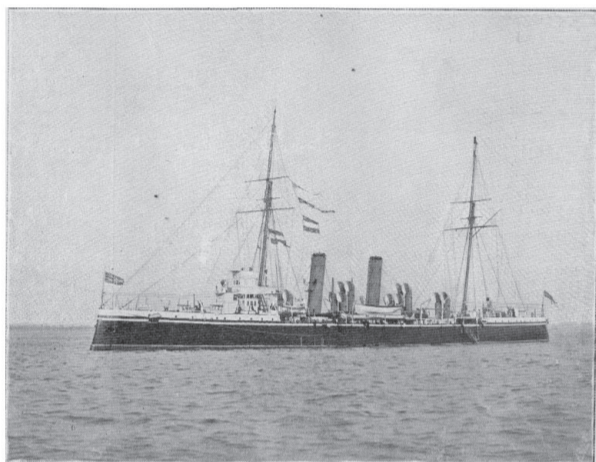
pour l'ultraviolet (ce que le verre n'est pas, soit dit en passant) ils ont placé des fourmis avec leurs nymphes — avec ce qu'on appelle généralement et improprement des « œufs de fourmis » — et ils ont fait pénétrer dans une partie de la caisse la région ultra-violette d'un spectre solaire intense. Or les fourmis ont aussitôt déménagé leurs nymphes de la partie où pénétraient les rayons ultra-violet ; elles les ont transportées et se sont réfugiées avec elles dans la partie où les rayons ultra-violet ne pénétraient pas. Donc les fourmis sont désagréablement impressionnées par les rayons ultra-violet ; elles ont une sensibilité qui nous manque. Et les fourmis et d'autres animaux peuvent posséder des sens et des sensibilités qui nous font totalement défaut, et éprouver des jouissances et des douleurs dont nous n'avons pas d'idée.

parcours est justifiée par l'obligation de passer au-dessus des lignes du Nord et de l'Est et de franchir le canal Saint-Martin. Leur traversée souterraine aurait, en effet, conduit à placer le Métropolitain à une trop grande profondeur au-dessous du sol.

La voie courante est supportée par une succession de travées indépendantes de 22 mètres de longueur reposant, à leurs extrémités, sur des colonnes en fonte ou des piliers en maçonnerie. La hauteur libre entre le sol et les poutres est au moins de 5 mètres 20, à la traversée des voies publiques, soit 50 centimètres de plus que celle des tramways à impériale circulant actuellement dans Paris.

Au-dessus des lignes du Nord et de l'Est, deux grands ponts tubulaires ont été construits pour pouvoir franchir ces lignes sans employer des supports intermédiaires qui eussent gêné la circulation.

C'est au rond-point de la Villette que l'établissement du viaduc a rencontré le plus de difficultés. La voie du Métropolitain est obligée de contourner la rotonde des Docks, en serpentant d'une façon pittoresque, pour passer du boulevard de la Chapelle sur celui de la Villette après avoir traversé le canal Saint-Martin. On peut se rendre compte, par la vue ci-dessus, de l'aspect nouveau



Le contre-torpilleur « Orwell » et le croiseur « Pioneer »

LE RETOUR DES HUMBERT-DAURIGNAC

Le 28 décembre, à 2 h 25 du matin, le train express, parti de Madrid le 28 au soir, a stoppé à l'entrée du pont international de la Bidassoa, dont le milieu marque la frontière, c'est-à-dire à environ (100 mètres

du quai de la gare française d'Hendaye. Le sleeping qui porte la famille Humbert-Daurignac a été détaché, et l'on a amené sur la voie parallèle un wagon-lit de la C^o d'Orléans, celui-ci placé au droit du premier, de façon à ménager entre les deux voitures un étroit couloir que les prisonniers franchiront aisément de marchepied à marchepied, sans rester

exposés aux regards des curieux. L'opération du transbordement, - Mme Humbert et sa fille passant les premières, - s'effectue rapidement, sous l'œil vigilant de M. France, l'adjoint de M. Hennion.

LES SENS INCONNUS

Nous possédons un certain nombre d'organes des sens grâce auxquels la perception d'un certain nombre de sensations est possible. Mais il est permis de se demander si nous ne pourrions pas posséder d'autres appareils sensitifs, grâce auxquels d'autres sensations seraient rendues possibles, nous renseignant sur d'autres propriétés des corps ; sur d'autres propriétés qui peuvent être rendues sensibles par des voies détournées, par des instruments par exemple, ou sur d'autres propriétés dont nous n'avons encore aucune idée. La question est d'autant plus naturelle qu'il est vraisemblable que certains animaux éprouvent des sensations qui nous sont totalement inconnues. Le fait avait été soupçonné et à peu près démontré par un

UNE SECTION AÉRIENNE DU METROPOLITAIN DE PARIS

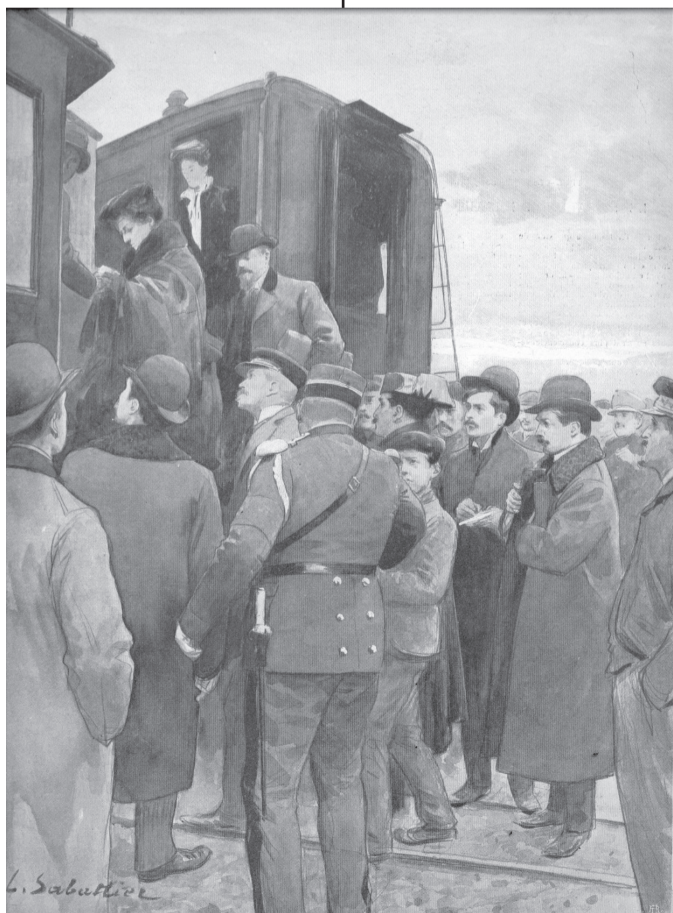
On va ouvrir une nouvelle section de la « circulaire nord » du Métropolitain de Paris, comprise entre la place d'Anvers et la rue de Bagnole, par les boulevards extérieurs.



LE METROPOLITAIN DE PARIS :
Section aérienne : la traversée du rond-point de la Villette

Cette section, qui fait suite à celle ouverte au mois d'octobre, de l'Etoile à la place d'Anvers, comporte une partie aérienne de 2 kilomètres de longueur, s'étendant du boulevard Barbes à la rue de Meaux. L'adoption du système aérien sur ce

et tant soit peu américain que présente maintenant ce carrefour où la circulation est si active. Ce pont de fer, comme on en voit tant de l'autre côté de l'Atlantique, a été imaginé par l'architecte Emile Bernard, qui par le passé, avait déjà (suite page 2)



Le transbordement à Hendaye : de sleeping-car en wagon-lit.