

L'ILLUSTRATION

JOURNAL UNIVERSEL

PRIX DU NUMÉRO : 75 CENTIMES

Collection mensuelle : 3 fr. — Volume semestriel : 18 fr.
Les demandes d'abonnement doivent être affranchies et accompagnées d'un mandat-poste ou d'une valeur à vue sur Paris au nom du Directeur-Gérant.

45^e ANNÉE. — VOL. LXXXIX. — N^o 2304.

SAMEDI 23 AVRIL 1887

BUREAUX : 13, RUE ST-GEORGES, PARIS

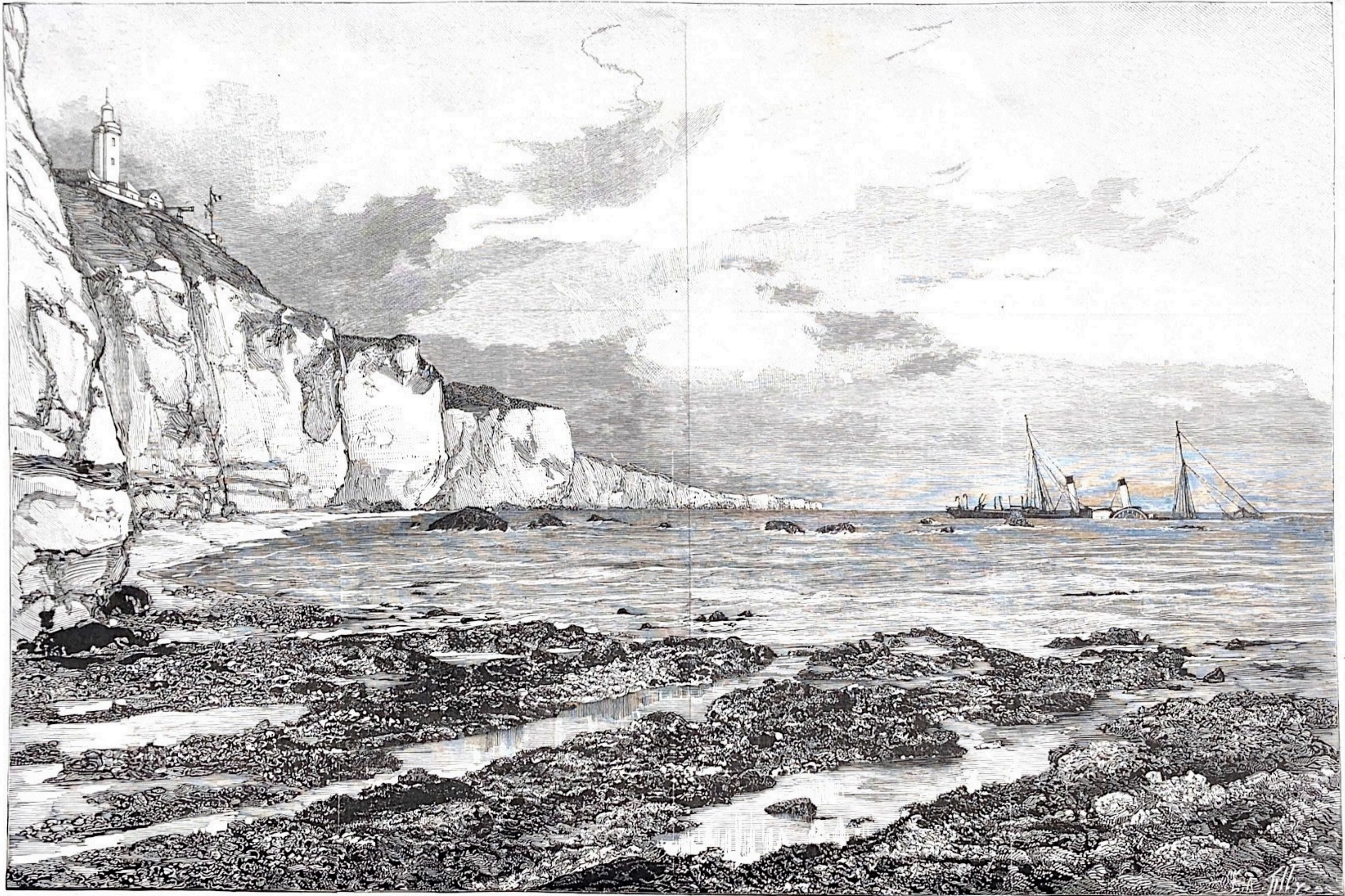
PRIX D'ABONNEMENT

PARIS & DÉPARTEMENTS : 3 mois, 9 fr.; 6 mois, 18 fr.; un an, 36 fr.

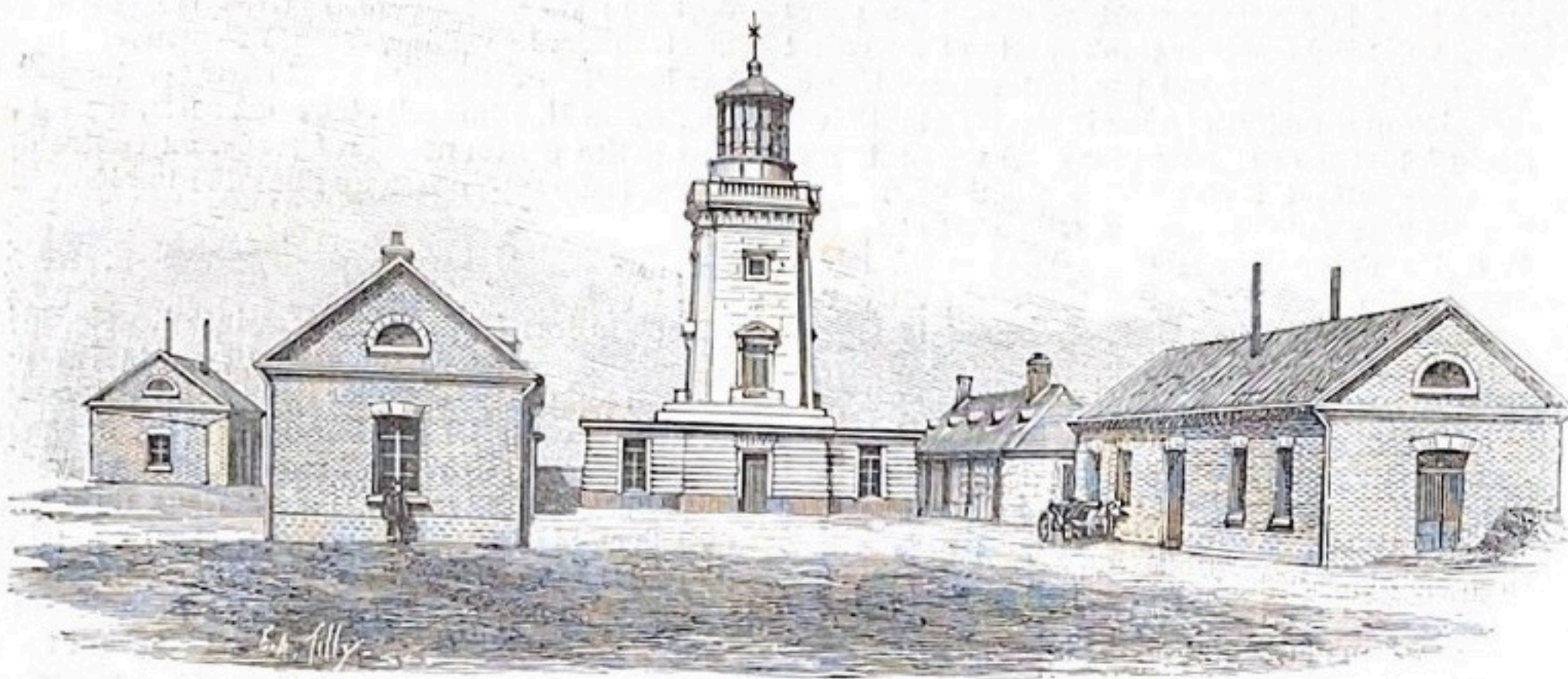
ÉTRANGER : Pour tous les pays faisant partie de l'Union postale :
3 mois, 11 francs; 6 mois, 22 francs; un an, 44 francs



LE NAUFRAGE DE LA « VICTORIA ». — LE PREMIER CANOT



LE NAUFRAGE DE LA « VICTORIA » : L'ÉPAVE DU STEAMER ET LE PHARE D'AILLY, A MARÉE BASSE



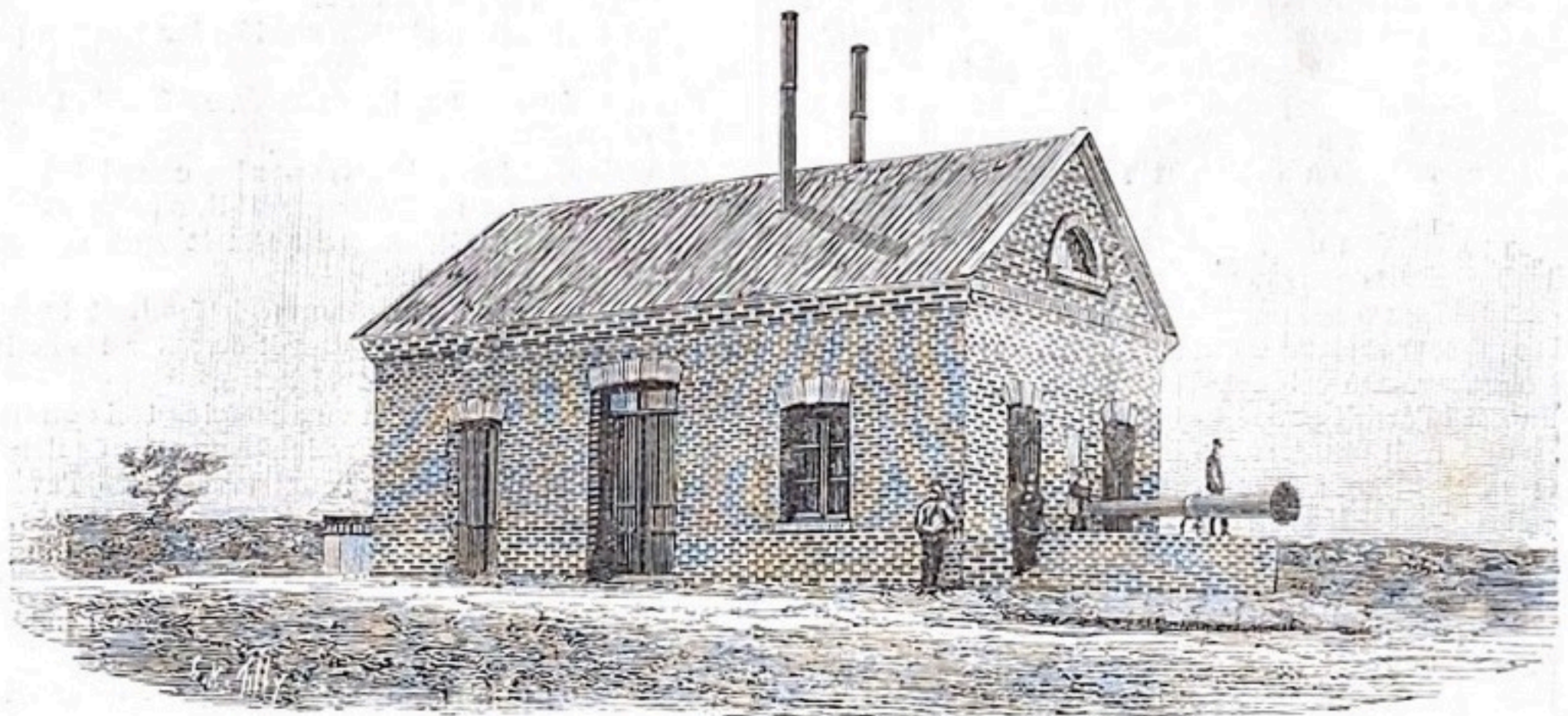
LE PHARE D'AILLY



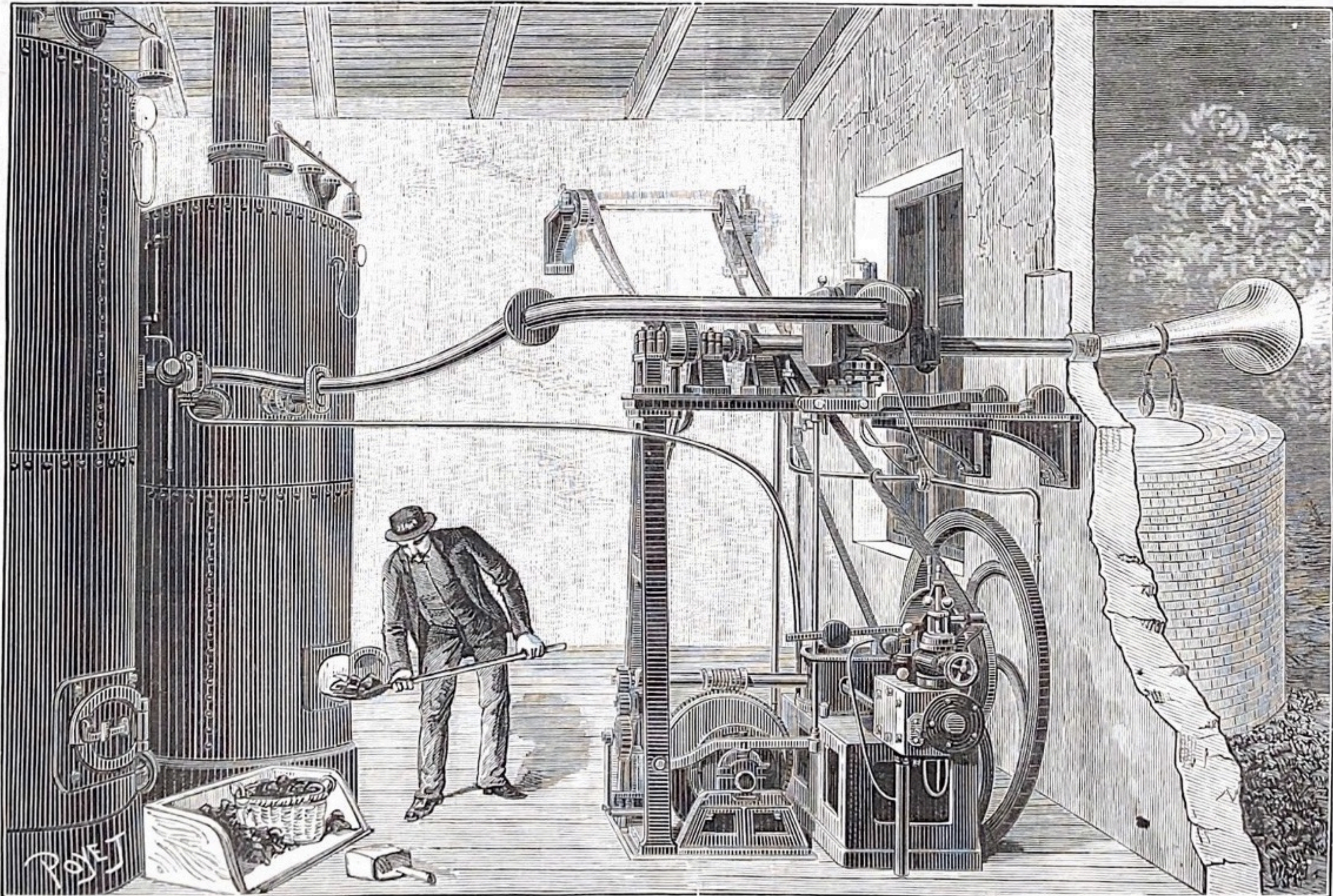
LE GARDIEN FAVREL



M. LEROUX, MAÎTRE DU PHARE



LE BATIMENT DE LA SIRÈNE



LE NAUFRAGE DE LA VICTORIA : INTÉRIEUR DU BATIMENT DE LA SIRÈNE
D'après les photographies de M. Poyet, envoyé spécial de l'Illustration.



LE NAUFRAGE DE LA « VICTORIA »

On sait que le steamer *Victoria*, faisant la traversée de Newhaven à Dieppe, a fait naufrage, le 13 avril dernier, vers quatre heures et demie du matin, sur les rochers situés en face du phare d'Ailly. Tous les journaux ont raconté l'affolement qui s'empara des passagers après que l'avant du bateau, crevé par le choc contre les rochers, eût sombré. C'était à l'arrière, où tous les passagers se réfugiaient, des clameurs de désespoir en même temps qu'une effroyable bousculade où les plus forts renversaient les plus faibles, afin de prendre place dans le canot de tribord que le capitaine Clarke faisait mettre à la mer.

C'est dans cette opération que se passa la scène indescriptible que représente notre dessin de la première page.

Les passagers se sont précipités dans le canot, s'y entassant avant qu'il fût descendu et que les matelots eussent achevé la manœuvre des cordages auxquels il est suspendu. Le frayeur est telle, que ceux qui y ont pris place n'écoutent ni les instructions des officiers, ni les observations des quelques personnes qui ont gardé leur sang-froid. Pour comble de malheur, au moment de la mise à l'eau, le châle d'une dame s'accrocha dans la poulie d'arrière, qu'il empêcha de fonctionner, tandis que le palan d'avant, continuant à se larguer, l'embarcation se renversait en précipitant à la mer tous ceux qu'elle contenait.

Ce fut un spectacle navrant; dans le canot avait pris place une femme qui serrait contre elle trois petits garçons et une petite fille; elle disparut sous les vagues avec ses enfants en jetant un grand cri. Sur le pont, un prêtre irlandais adressait à haute voix une bénédiction suprême à ceux qui allaient périr, tandis que l'équipage jetait des bouées et des cordages pour aider les malheureux qui cherchaient à se soutenir sur l'eau et qui luttèrent contre le courant. Parmi les naufragés quelques uns essayaient de s'accrocher à une épave flottante sur laquelle un jeune Anglais s'était mis à cheval; d'autres le suppliaient de les prendre; mais craignant de chavirer à son tour et de perdre vie, il les repoussait à coups de pied.

L'équipage n'a pu sauver que trois des naufragés à l'aide d'un canot dans lequel le capitaine fit monter ensuite plusieurs passagers restés à bord de la *Victoria* et qui s'en alla avec un deuxième canot, encore rempli de passagers, à la dérive sous le vent. Les deux embarcations furent ralliées en mer par le bateau de sauvetage, le *Jean-Dufour*, parti de St-Valery, qui les ramena à Fécamp. Les derniers passagers demeurés à bord de la *Victoria* ont été débarqués au pied de la falaise par un canot du steamer qui ramena quelques heures plus tard le capitaine Clarke avec le reste de l'équipage. Les survivants, ainsi débarqués, se rendirent les uns à Pourville, joli village blotti dans la falaise, les autres à Dieppe; parmi ces derniers était l'un des enfants de la femme qui disparut sous l'eau quand le premier canot chavira. Il est âgé de douze ans. Les corps de sa mère, de ses deux frères âgés de dix et quatre ans et de sa sœur âgée de dix ans ont été jetés à la côte. Cette famille se rendait à Genève rejoindre le père.

Le capitaine Clarke, dans un rapport adressé par lui aux directeurs de sa Compagnie, dit qu'il ne peut attribuer cet accident qu'au brouillard et à ce que la sirène du phare d'Ailly, en face duquel la *Victoria* a sombré, ne fonctionnait pas. Cette sirène joue donc un rôle important dans l'enquête qui a été ouverte immédiatement, afin de rechercher les causes du sinistre. De l'avis des passagers, le brouillard, sans voiler complètement la falaise, ne permet-

tait pas de voir les feux du phare situé en haut de la dune, et que l'un de nos dessins représente entouré de plusieurs bâtiments dont les uns servent de logement aux gardiens et dont les autres, pourvus de cheminées en tôle, abritent d'un côté les machines dynamo-électriques destinées à éclairer le phare, de l'autre les chaudières et la petite machine qui desservent la sirène dont la voix ne se serait pas fait entendre assez à temps, au dire du capitaine Clarke.

Qu'est-ce donc que cette sirène?

L'un de nos dessins (voir p. 269) l'indique: une simple trompe qui remplace les feux du phare caché par le brouillard et qui avertit le marin de la présence de la falaise. La sirène est braquée sur une plateforme tournante; elle crie ses appels à droite, à gauche, devant elle, à tous les coins de l'horizon. Elle a le cou allongé et la gueule évasée comme un tromblon ou le pavillon d'un instrument de musique. Un autre dessin de la même page montre l'intérieur du bâtiment où elle est placée et comment elle fonctionne. Deux chaudières verticales fournissent à la fois la vapeur à un gros tuyau qui aboutit à la sirène et à un petit tuyau qui alimente une petite machine à grande vitesse. La sirène, ni plus ni moins que celle qui fait partie des cabinets de physique, se compose de deux disques percés de trous et tournant l'un contre l'autre. Ces disques sont enfermés dans la boîte métallique, à laquelle aboutit le gros tuyau de vapeur qui vient des chaudières. Ils sont mis en mouvement par un petit arbre de couche qu'actionnent, à l'aide d'une courroie, les poulies qui reçoivent le mouvement de la petite machine à vapeur. Lorsque les trous des deux disques se trouvent en face les uns des autres, la vapeur s'échappe et un son d'une puissance extraordinaire se fait entendre jusqu'à plusieurs milles en mer. Quand la sirène fonctionne, elle doit donner deux sons consécutifs d'une durée de trois secondes, l'un haut, l'autre bas, séparés par un intervalle de deux secondes.

C'est encore la petite machine qui, à l'aide de comes et de leviers mis en mouvement par une vis sans fin et une roue dentée qu'on peut voir sur notre dessin, assure la distribution régulière des sons; ces leviers sont reliés à une tige qui se lève et s'abaisse alternativement de façon à ne permettre à la vapeur du gros tuyau de pénétrer dans la boîte de la sirène qu'à des intervalles réguliers.

Le capitaine Clarke ayant rejeté la responsabilité de la catastrophe sur le silence de la sirène du phare d'Ailly, il était intéressant de connaître, à ce sujet, l'opinion du maître du phare, M. Leroux, dont nous publions le portrait ainsi que celui de son compagnon, le gardien Favrel.

D'après M. Leroux, il est convenu qu'un gardien doit toujours être de quart dans la lanterne du phare, qu'il y ait du brouillard ou non. Le gardien est assis dans la lanterne et il observe ce qui se passe en mer.

Aussitôt que le brouillard apparaît, il est tenu de descendre et de prévenir un de ses collègues. C'est le gardien Favrel qui était de quart, de minuit au jour, la nuit du sinistre. M. Leroux a raconté que, vers quatre heures moins un quart, sa femme s'étant levée, aperçut au dehors un brouillard intense. Elle prévint son mari qui s'habilla à la hâte, réveilla un gardien nommé Etienne, et se mit en devoir avec lui d'allumer la chaudière qui fournit de la vapeur à la sirène. Favrel dormait-il? On l'ignore. Ce qui est certain, c'est qu'au moment où M. Leroux se disposait à mettre les chaudières en pression, Favrel apparut, décontenancé, disant timidement que le brouillard commençait, ce à quoi Mme Leroux répondit qu'il avait commencé depuis longtemps. Tous avaient entendu des cris un moment auparavant, mais sans se douter que le drame affreux que nous venons de raconter se déroulait à quelques centaines de mètres du phare. Ce n'est qu'à cinq heures vingt que la sirène fonctionna, c'est-à-dire une heure environ après que l'accident avait eu lieu.

Nous nous permettrons d'appeler sur ce point l'attention des personnes chargées de l'installation de ces sortes d'appareils. Il faut une heure environ pour que les chaudières soient en pression. L'industrie privée est depuis longtemps en possession de générateurs à vaporisation beaucoup plus rapide et dont la place est, il nous semble, tout indiquée dans les phares. Car, d'après les données mêmes du capitaine Clarke, la catastrophe qui vient d'avoir lieu dans le voisinage de celui d'Ailly n'aurait probablement pas été évitée si le gardien Favrel avait allumé les feux des chaudières au moment de la formation du brouillard. La *Victoria* aurait sombré avant que la sirène fût en état de l'avertir qu'elle s'approchait de la falaise.

Beaucoup de personnes vont visiter les lieux où le sinistre s'est produit. Depuis le matin jusqu'au soir, les voitures ne cessent de sillonner la longue route qui s'étend de Dieppe au phare d'Ailly en traçant des zig-zags capricieux au milieu de cette série de coteaux et de vallées pittoresques. Qu'on vienne par la falaise ou par la grève, de Dieppe ou de Saint-Valery, le spectacle est le même. Dans le lointain, on aperçoit le phare tout blanc, au milieu des bâtiments grisâtres qui l'entourent (voir p. 368); à trois cents mètres du phare, sur la dune, un sémaphore étend ses bras grêles sous le ciel nuageux; vers le soir, à marée basse, à 1,500 mètres de la falaise, parmi les rochers que les gens du pays appellent « dents de requin » et qui ressemblent à d'énormes bêtes au repos au milieu des flots, se dresse la *Victoria* avec ses deux grands mâts et ses hautes cheminées. A marée haute, on n'aperçoit plus du tout le pont du navire. Seuls les mâts et la partie supérieure des cheminées révèlent la présence du bâtiment.

On ignore encore le chiffre des victimes; on croit qu'elles sont au nombre de vingt. Ce qui est certain, c'est que quelques-unes ont trouvé la mort dans l'avant même du navire qu'elles n'ont pu quitter tant la catastrophe a été soudaine.

Rappelons qu'en 1865, un steamer, l'*Alexandra*, qui comptait le capitaine Clarke parmi les officiers de son équipage, fit naufrage dans les mêmes parages.

Autre détail intéressant: le phare d'Ailly, malgré ses machines dynamo-électriques dont l'installation a coûté fort cher, est éclairé par des lampes à huile. Les dynamos et la machine à vapeur, qui devraient servir à les mettre en mouvement, sont inutilisés.

LES FÊTES D'AMSTERDAM

Amsterdam a été appelée, non sans raison, la Venise du Nord. C'est une ville sillonnée de canaux et qui, n'étaient le flegme de ses habitants et l'aspect nuageux de son ciel, justifierait tout à fait la comparaison. Elle vient d'être le théâtre de fêtes magnifiques, à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la naissance du roi de Hollande. Chaque année, le roi qui habite d'ordinaire La Haye, fait un séjour de huit ou quinze jours à Amsterdam. Il habite dans cette dernière ville le Palais-Royal, anciennement l'Hôtel-de-Ville, qui est certainement l'un des spécimens les plus curieux de l'architecture du XVI^e siècle.

Cette année, son séjour coïncidait avec l'anniversaire de sa naissance. Le roi a eu soixante-dix ans le 19 février dernier. Les habitants d'Amsterdam ont, à ce propos, décidé de recevoir le roi avec plus de cérémonial que de coutume. Partout la ville était pavoisée. On sait qu'elle est bâtie sur pilotis et que les canaux qui la traversent la divisent en une centaine d'îles réunies par 300 ponts. Une pareille ville se prête évidemment à une splendide décoration; on peut s'en convaincre en examinant nos dessins. C'est, d'abord, un jardin flottant (p. 272; n° 1) établi sur le Rokin, l'un des principaux canaux qui continue la rivière de l'Amstel d'où la ville tire son nom (Amsterdam, digue de l'Amstel). Le Rokin cotoie le « dam » que les touristes connaissent certainement: c'est le point

central de la ville où aboutissent tous les tramways. Le jardin installé sur ce bras du canal était très pittoresque; il formait une île flottante du plus riant aspect. Des fleurs, des plantes variées, des plates-bandes de verdure y étaient disposées avec art.

Le « dam » lui-même, (voir n° 2), avait été décoré. Le monument dit de la Croix-de-Métal, qui occupe le centre de la place, était enguirlandé et fleuri. Autour se dressaient des colonnes portant des foyers électriques qui répandaient dans la soirée une lumière éclatante faisant valoir l'architecture originale des maisons des environs; au bas du monument transformé en fontaine, une nappe d'eau coulait d'une gueule de lion en relief sur le socle.

Les Hollandais avaient imaginé, pour sujet principal de leur fête, de reconstituer une scène de leur histoire, scène empruntée au XVI^e siècle: Guillaume-le-Taciturne visitant la flotte des Gueux. Le sujet nous reporte au temps de la lutte du prince d'Orange avec le duc d'Albe, à l'époque héroïque des luttes des Flandres pour la liberté de conscience.

Il n'est pas jusqu'au bateau de guerre (voir n° 3), destiné à recevoir la reine, qui n'ait contribué à donner de la couleur locale à la fête. C'est un bateau du temps, dans lequel la reine a pris place pour assister au défilé du cortège travesti. Le spectacle méritait certainement d'être vu: un nombre considérable de jeunes gens et d'habitants d'Amsterdam accompagnaient celui des leurs qui représentait Guillaume-le-Taciturne dans sa visite à la flotte des Gueux. Ce n'était partout que seigneurs, nobles, soldats et manants vêtus des costumes variés de l'époque. (voir n° 4) Véritable évocation d'un siècle déjà lointain, auquel l'entourage des vieilles maisons flamandes donnait un air de réalité.

La seule chose qui faisait tort à l'illusion dont pouvaient jouir les spectateurs était le voisinage de deux ou trois chaloupes à vapeur remorquant les 25 barques formant le cortège qui défilait devant la reine et la princesse de Hollande. Les panaches de fumée et les coups de sifflet rappelaient les moins prévenus aux conditions de la navigation moderne et nous n'inventerons rien en disant que ce contraste a fait légèrement sourire la reine et la princesse de Hollande qui se sont tenues, jusqu'à la fin du défilé, dans le bateau illuminé mis à leur disposition sur le Heeren-Gracht (canal des seigneurs).

Les vastes quais de la ville présentaient partout une animation extraordinaire; ce n'était le long des canaux que portiques, guirlandes où la couleur orange dominait; les plus zélés avaient même mêlé des oranges naturelles aux guirlandes qui décoraient certaines rues; quant aux trophées, aux pylones portant des oriflammes ou des drapeaux orange, on ne pouvait en faire le dénombrement. Les quartiers populaires et parmi eux celui des marins, que représente notre dessin n° 5 étaient magnifiquement pavoisés. Là, comme ailleurs, la couleur orange dominait sur les arcs de triomphe comme dans les trophées et les banderolles suspendus aux mâts ou accrochés aux maisons.

A signaler comme l'une des parties les plus intéressantes de cette fête, la réception par la reine des pêcheurs de l'île de Marken. La reine les a reçus sur le bateau de guerre XVI^e siècle, qu'elle occupait avec sa suite pendant le défilé. Ces pêcheurs portent le costume le plus ancien des habitants des îles du Zuyderzée, costume étrange qui donne à ces colosses un aspect d'antédiluviens. Les femmes sont affublées d'un jupon qui s'arrondit comme un ballon; elles mettent leur coquetterie à orner leur coiffure de grosses épingles d'or piquées au-dessus de chaque oreille.

Après ces fêtes qui ont enthousiasmé la population d'Amsterdam, la famille royale est partie pour le château du Loo.

L. MARC, Directeur-Gérant.

Imp. de l'Illustration, L. Marc, 13, rue St-Georges, Paris.