

# JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISANT LE MARDI

## ABONNEMENTS :

MONACO — FRANCE — ALGÉRIE — TUNISIE  
Un an, 12 fr. ; Six mois, 6 fr. ; Trois mois, 3 fr.  
POUR L'ÉTRANGER, les frais de poste en sus  
Les Abonnements partent des 1<sup>er</sup> et 16 de chaque mois

## RÉDACTION ET ADMINISTRATION

22 — Rue de Lorraine — 22

Tous les ouvrages français et étrangers dont il est envoyé deux exemplaires sont insérés dans le journal  
Les manuscrits non insérés seront rendus

## INSERTIONS :

Réclames, 50 cent. la ligne ; Annonces, 25 cent.  
Pour les autres insertions, on traite de gré à gré

S'adresser au Gérant, 22, rue de Lorraine

### PARTIE NON OFFICIELLE

## Echos et Nouvelles

### DE LA PRINCIPAUTÉ

S. A. S. le Prince a adressé de Tromsø, à la date du 31 août 1899, le télégramme suivant à S. Exc. le Gouverneur Général :

*Gouverneur Général, Monaco.*

« Aussitôt revenu des régions arctiques, je vous exprime ma tristesse au sujet du malheur arrivé. Vous témoignerez ma satisfaction aux sauveteurs, aux médecins, aux sœurs de l'hôpital. Vous me signalerez toute situation digne d'intérêt.

« Signé : ALBERT. »

Suivant le désir exprimé par S.A.S. la Princesse Alice, l'intégralité des sommes recueillies à l'occasion du triste accident du 29 juillet dernier, recevra l'emploi spécial pour lequel ces sommes ont été souscrites.

Un relevé détaillé fera connaître ultérieurement l'utilisation de ces secours.

Le présent avis rectifie les renseignements donnés par le numéro du 22 août dernier du *Journal de Monaco*, qui laissaient entendre qu'une partie de ces secours pourraient être affectée à la fondation de lits à l'Hôtel-Dieu.

Le complément des travaux de refoulement des eaux-vannes de la Condamine jusqu'à l'égout du boulevard de l'Ouest à Fontvieille, a été terminé ce matin et nous enregistrons avec plaisir cet achèvement des importants travaux entrepris pour l'assainissement de la baie d'Hercule depuis le mois de juillet 1897.

La conduite de refoulement et l'égout du boulevard de l'Ouest se déversent, dès maintenant, dans un égout collecteur situé dans l'axe du boulevard projeté devant l'Usine d'électricité. Ce collecteur est relié à une conduite en fonte de 800 millimètres de diamètre immergée dans la mer jusqu'à la distance de 94 mètres du rivage et à une profondeur de 7 mètres, largement suffisante pour la diffusion des eaux-vannes.

La mise en service de cette conduite a eu lieu ce matin en présence de M. le baron J. de Romeuf, Secrétaire Général, Gouverneur intérimaire ; de M. Bergès, directeur des Travaux Publics ; de M. Cabirau, Ingénieur de la Société des Bains de Mer, et du représentant de la Compagnie Nationale des Travaux d'Utilité publique et d'Assainissement, qui, sous la direction de M. Tasson, ingénieur, a eu l'entreprise de ce travail important dont nous constatons aujourd'hui l'heureux achèvement.

Les fêtes de Saint-Roman ont été brillamment clôturées dimanche dernier : l'après-midi par le concert de la *Société Philharmonique*, dont le pro-

gramme attrayant a été chaleureusement applaudi, par les très intéressants exercices de la Société de gymnastique l'*Etoile*, qui ont soulevé les bravos de l'assistance aussi élégante que nombreuse, et, enfin par le bal d'enfants qui a été animé. A huit heures et demie du soir, un magnifique feu d'artifice a été tiré en l'honneur du Comité, et le bal a commencé pour se continuer avec un entrain superbe jusqu'au petit jour. Comme l'après-midi, la foule a été nombreuse sur la promenade Sainte-Barbe. Les autorités monégasques avaient tenu à rehausser de leur présence cette dernière journée.

Dans la tribune, avec les membres du Comité, avaient pris place M. le baron J. de Romeuf, Gouverneur intérimaire ; M. le commandant Belon, M. le capitaine Plati et de nombreuses notabilités.

Les nouvelles rues ouvertes sur le vaste terrain dénommé « Jardin de Millo », viennent d'être acceptées par l'Administration de la voirie et sont désormais classées comme voies publiques. En conséquence, la Société des Bains de Mer fait procéder aux travaux nécessaires pour la pose des réverbères le long de ces rues nouvelles, populeuses et commerçantes.

Hier, vers cinq heures du soir, ont été admis à l'Hôtel-Dieu, où ils ont reçu les soins immédiats que comportait leur état, deux jeunes enfants qui venaient d'être grièvement blessés dans les circonstances suivantes :

Restés seuls au domicile de leurs parents, qui habitent le Carnier (en territoire français), le jeune Joseph Chiabaut, âgé de 11 ans, et son frère, âgé de 6 ans, s'amusaient avec un de leurs camarades, Sismondi, âgé de 4 ans. S'étant imprudemment emparés d'un fusil, les enfants s'en servirent de jouet. Tout à coup, l'arme qui était chargée à plomb fit explosion et aux cris terribles poussés par les victimes de ce cruel accident, plusieurs voisins accoururent. On trouva deux des enfants grièvement blessés ; transportés à la pharmacie Cruzel, ils y reçurent les premiers soins du docteur Onda, qui jugea nécessaire leur transport à l'hôpital. Seul, le plus jeune des frères Chiabaut, n'ayant reçu que quelques plombs au visage, a été reconduit au domicile de ses parents. Mais Joseph Chiabaut et Sismondi ont été très grièvement blessés : le premier a eu la main gauche emportée et, en outre de l'amputation de cette main, le malheureux a dû subir l'ablation de deux doigts de la main droite ; quant au jeune Sismondi, il a eu deux phalanges de la main droite emportées et la figure criblée de plombs.

Les docteurs Onda et Corniglioni, aidés du personnel des sœurs de l'Hôtel-Dieu, ont opéré et soigné les deux blessés avec autant d'habileté que de dévouement, et malgré la gravité des blessures, ils espèrent obtenir la prompte guérison des victimes de ce terrible et déplorable accident.

Dans son audience du 29 août, le Tribunal Supérieur a condamné le nommé Stalla Dominique,

né à Alassio (Italie) le 31 novembre 1848, jardinier, demeurant à Monaco, à 5 fr. d'amende pour exercice de la profession de logeur sans autorisation.

Nous rappelons que dimanche prochain aura lieu le pèlerinage annuel de la paroisse de Monte Carlo au sanctuaire de N.-D. de Laghet.

A cette occasion, la Compagnie du Chemin de fer à crémaillère de Monte Carlo à la Turbie accorde, pour ce pèlerinage, des billets à un franc par place aller et retour. On doit se procurer ces billets à la sacristie de Saint-Charles.

Des trains particuliers partiront de Monte Carlo pour la Turbie toutes les dix minutes, depuis 5 heures du matin jusqu'à 6 heures, sans compter les trains réglementaires ; et pour le retour de la Turbie à Monte Carlo à partir de 4 heures et demie jusqu'à 5 heures un quart du soir.

D'autre part, M. Henri Crovetto mettra des breaks à la disposition des personnes qui prendront part au pèlerinage. Le prix de Monaco à Laghet est fixé à deux francs par place (aller et retour).

Dimanche prochain sera célébrée par l'Archiconfrérie de la Miséricorde, l'anniversaire de la Nativité de la Sainte-Vierge. Cette fête religieuse réunira les Membres de la Confrérie, qui assisteront à la grand'messe, à 9 heures du matin, et aux vêpres à 3 heures et demie du soir.

### Acte de probité :

Un jeune employé de M<sup>me</sup> Sinet, bibliothécaire à la gare de Monte Carlo, le nommé Jean Decima, âgé de 19 ans, a trouvé hier après-midi dans la salle des pas-perdus de cette gare un portefeuille contenant neuf mille francs en billets de banque. Il s'est empressé de déposer cette précieuse trouvaille entre les mains de M. le Chef de Gare.

Une heure après, ce portefeuille était réclamé par un capitaine du 142<sup>e</sup> de ligne, en garnison à Mende, qui s'était aperçu en gare de Beaulieu de la perte qu'il avait faite. Très heureux d'avoir retrouvé son portefeuille intact, cet officier a remis cent francs de récompense au jeune Jean Decima qui doit être félicité de son acte de probité.

La Société des courses du Var vient de fixer le programme de nos fêtes hippiques pour cet hiver : Voici les dates choisies :

10, 12 et 15 novembre, courses plates.

17 et 21 décembre, courses d'obstacles.

12, 15, 18, 21, 24 et 26 janvier, courses d'obstacles.

15 et 18 mars, courses plates.

Ce programme, on le voit, comprend une innovation : ce sont les journées de courses organisées en novembre et décembre.

Nos hôtes étrangers, dont beaucoup sont de fidèles habitués de l'hippodrome du Var, ne manqueront pas d'apprécier cette innovation, et tout fait prévoir que le plus grand succès couronnera l'initiative de la Société des courses.

SUR LE LITTORAL

Une importante course internationale d'automobiles, organisée par le Comité des Fêtes de Puget-Théniers, aura lieu dimanche prochain, sous le patronage de l'A. V. C. N.

L'itinéraire comprend le parcours Nice-Puget-Théniers, aller seulement (65 kilom.).

Les inscriptions pour cette course internationale sont déjà arrivées nombreuses.

Le départ des concurrents aura lieu à Nice, promenade des Anglais (embranchement de la route de Puget-Théniers), le dimanche matin, à 8 h. 1/2, pour la catégorie voitures, voiturettes, et, à 9 h. 1/2, celle des motocycles.

Des médailles or, vermeil, argent et des objets d'art seront solennellement distribués le dimanche dans la soirée.

Cette course s'annonce sous les plus brillants auspices. Les engagements parviennent nombreux tous les jours. Se sont déjà inscrits :

1. M. Paul Meyan, voiture Panhard, 2 places ;
2. M. Andreis, voiture Richard, 2 places ;
3. M. Gayraud, voiture Gambier, 2 places ;
4. M. Garin, voiture Panhard, 2 places ;
5. M. Roux, voiture Peugeot, 2 places ;
6. M. Lautard, voiture Benz, 2 places ;
7. MM. Serraire-Vial, voiture Audibert-Lavirotte, 2 places ;
8. M. Jeannella, quadricycle Bonneville, 2 places ;
9. M. Garin, voiturette Bollée, 2 places ;
10. M. Georges, motocycle Aster, 1 place ;
11. MM. Régis-Gayraud, motocycle de Dion, 2 ch. 1/4 ;
12. M. Girelli, motocycle Clément, 2 ch. 1/4 ;
13. M. Franck Portal, motocycle Clément, 2 ch. 1/4 ;
14. M. Garin, motocycle Clément, 2 ch. 1/4.

Lettre de Paris

Paris, 4 septembre.

Nous sommes décidément dans une ère de réparation et de clémence. En attendant que le verdict de Rennes soit rendu et qu'il apporte, espérons-le, l'apaisement et le calme dans les esprits, M. le Président de la République vient coup sur coup de signer la grâce pleine et entière de deux forçats dont l'innocence n'était sans doute pas absolument prouvée (puisque leur âme et conscience, leurs juges les avaient condamnés), mais sur la culpabilité desquels un doute terrible s'était élevé. C'est d'abord Reynier, qui avait été envoyé au bagne par la Cour d'Assises du Var, c'est ensuite le dernier survivant des deux frères Rorique que le Tribunal maritime de Brest avaient condamnés à mort et dont la peine avait été commuée en celle des travaux forcés à perpétuité.

M. Loubet, en signant ces décrets de grâce a prouvé, — et on ne saurait trop lui en faire honneur — qu'il est de l'avis du grand moraliste qui a écrit le premier qu'il valait mieux acquitter cent coupables que condamner un innocent. Tous les gens de cœur comme tous les juristes, dignes de ce nom, ne sauraient être d'un autre avis.

L'aventure judiciaire des frères Rorique (de leur vrai nom Degraeve) est particulièrement intéressante : c'est un véritable roman qu'il est d'actualité de rappeler et dont nous empruntons le récit fidèle à notre distingué confrère parisien M. Emile Beer :

Au début de l'année 1892, une goélette tahitienne abordait aux îles Carolines, avec trois hommes d'équipage. L'un de ces trois hommes était un métis canaque nommé Mirey.

A peine débarqué, l'homme se rend à la police et lui dénonce ses deux compagnons. Il les accuse de s'être emparés en pleine mer, par un acte d'audacieuse piraterie, du bâtiment dont on les croit propriétaires ; d'en avoir assassiné ou chassé tout l'équipage, à l'exception d'un seul homme, et cet homme c'était lui, Mirey. Il prévient enfin la police que ces deux pirates, afin de dépister les recherches, ont détruit les papiers du bord, et que ceux qu'ils exhibent sont faux...

Les deux voyageurs et leur dénonciateur sont arrêtés, livrés aux autorités françaises et amenés devant le premier Tribunal maritime de Brest.

Les prétendus « pirates » sont deux frères, Eugène-Auguste Degraeve et Léonce-Jacques Degraeve, de nationalité belge. Ils ont servi dans la marine marchande anglaise, et, afin d'y trouver plus facilement à s'engager, ils ont substitué à leur vrai nom le nom de Rorick, dont ils ont plus

tard francisé l'orthographe. Ils étaient donc, à bord de la goélette tahitienne *Ninorahiti*, les « frères Rorique » et c'est sous ce nom seulement qu'on les connaît.

Le tribunal examina leurs papiers. Ce sont, en effet, de faux papiers, mais ils le reconnaissent, et se déclarent prêts à expliquer par quelles suites de circonstances inouïes, de drames, de fatalités imprévues, ils ont été — eux, hommes d'honneur — amenés à devoir se soustraire, par un faux, à l'apparence d'être des criminels.

Apparence qu'exploite savamment leur dénonciateur.

Mirey raconte, en effet, que les frères Rorique, engagés à bord de la goélette *Ninorahiti*, ont, le 5 janvier 1892, tandis que le bâtiment louvoyait dans le Pacifique, assassiné en sa présence le commandant du bord, un Canaque, nommé Téhaé. Il ajoute qu'au moment de l'agression, le subrécargue du navire — un métis de nationalité anglaise, nommé Gibson — étant accouru au secours de son chef, les frères Rorique l'ont assassiné lui aussi, et que les deux cadavres ont été jetés à la mer.

Mais il y a d'autres témoins du crime, et dont il faut se débarrasser. Mirey affirme que le lendemain, 6 janvier, un passager canaque est mort empoisonné ; que le 11, deux matelots sont morts, empoisonnés également ; et qu'enfin, le 17, les frères Rorique, ayant menacé de leurs armes l'équipage terrorisé, les quelques hommes qui le composaient se sont jetés à l'eau, pour gagner la côte ; en sorte que lui seul, Mirey, est resté là, témoin unique du crime qu'il dénonce.

Les frères Rorique n'étaient cependant point des aventuriers. Ils appartenaient à une famille honorable de Belgique. Ils étaient, au moment où ce drame eut lieu, dans la force de l'âge, et, comme soldats ou marins, présentaient des rares états de service.

En janvier 1871, Léonce Degraeve, étant caporal-fourrier au 1<sup>er</sup> régiment de ligne belge, avait sauvé un soldat tombé dans le canal de l'Espiesse, et, pour ce fait, avait reçu les galons de sous-officier et une médaille d'argent.

En 1874, à Liège, une médaille d'argent lui avait été encore décernée, à la suite d'un autre sauvetage.

En 1883, à Anvers, il repêchait, au péril de sa vie, dans un des bassins du port, un matelot anglais, et cette fois la médaille — c'était la troisième — lui était accordée par arrêté royal.

En 1885, les deux frères, montant un steamer qui leur appartenait, sauvaient, dans les eaux belges, le capitaine et les douze hommes d'équipage d'un trois-mâts norvégien, que la tempête avait jeté à la côte. A la suite de quoi, le roi de Suède et de Norvège leur faisait remettre une médaille d'or.

Enfin, quelques mois plus tard, le 14 août 1886, le roi Léopold décorait les frères Degraeve de la Croix civique, pour avoir sauvé du naufrage le capitaine et les dix hommes d'équipage d'un autre navire norvégien.

Voilà d'étranges figures de « pirates » !

Mais tout cela, il est vrai, était ignoré des juges de Brest. Ils ignoraient à ce moment jusqu'au nom véritable des deux accusés qui comparaissaient devant eux !

Comment donc les frères Degraeve expliquaient-ils l'aventure inouïe à la suite de laquelle ils étaient apparus seuls, munis de papiers suspects, sur le pont d'un bateau qui n'était pas à eux, et d'où tout le monde, officiers et matelots, avait comme par enchantement, disparu ?

Ils racontaient, eux, que le commissaire Gibson — qui était en même temps l'armateur du bâtiment tahitien — avait demandé à Léonce Degraeve, en cours de route, de prendre le commandement de la goélette, que Téhaé conduisait mal.

Léonce accepte. Mais il refuse le titre de capitaine. Et Téhaé demeure ainsi commandant du bord, — sans commandement. De là, jalousie, haine déclarée entre les deux hommes.

C'est sur ces entrefaites que, dans la journée du 5 janvier 1892, Léonce Degraeve, s'aperçoit qu'un matelot — un canaque nommé Farina — s'est endormi à la barre... Indigné, il le frappe. Farina s'est redressé ; Téhaé est accouru à son appel ; tous deux vont se jeter sur l'adversaire qui, pour les effrayer, tire en l'air un coup de pistolet. Mais Téhaé est armé, lui aussi. Il vise Degraeve ; Gibson survient. Téhaé, pris de peur, lâche son arme, et saute à la mer. On veut le repêcher ; mais, pendant que le sauvetage s'est organisé, Gibson est atteint par la chute d'un palan est tombé à l'eau à son tour. Les deux hommes se noient.

Plus de chef à bord. L'armateur et le capitaine ont disparu. L'équipage, entièrement composé de Canaques, refuse de marcher. Pendant quatre jours, les frères Degraeve maintiennent à peu près la discipline autour d'eux ; mais le 9 janvier, la goélette étant tout près de la côte, devant Tetiaroa, les hommes sautent par-dessus bord (les Canaques sont d'admirables nageurs) et gagnent la terre.

Les frères Degraeve restent seuls sur leur goélette, en face de Mirey. Que faire ? Ils gagnent les Carolines. Et c'est là qu'affolés par l'idée de la responsabilité encourue ils s'avisent de « refaire » les papiers du bord. Mirey a compris le parti qu'il peut tirer de cette complicité, et en réclame le prix. On ne s'entend pas. Il quitte le bord, et dénonce. J'ai résumé son récit.

Il est clair que cet unique témoignage était de nature à mettre les juges de Brest en défiance ; d'autant qu'il semble difficile d'admettre que les frères Degraeve, s'ils étaient vraiment les assassins imperturbables qu'on a dit, eussent eu la naïveté de conserver vivant près d'eux, jusqu'au bout de leur voyage, le seul témoin de leurs assassinats. Il était vraiment trop tentant et trop facile de se débarrasser d'un homme qui savait tant de fâcheuses histoires, et qui, tôt ou tard, les raconterait...

L'aventure n'en semblait pas moins mystérieuse, et la cause des malheureux frères si impossible à défendre, que le 8 décembre 1893, le Tribunal de Brest — après avoir acquitté Mirey (dont on n'a plus eu de nouvelles depuis ce temps) — condamnait pour « piraterie et homicide » les deux frères Rorique à la peine de mort.

En Belgique, un Comité « de défense » s'était constitué sous la présidence d'un ancien officier belge, M. Léon Chomé. En France, des sympathies se manifestaient, dans tous les partis, en faveur des condamnés, et l'on voyait, à côté des révolutionnaires les plus excités, M<sup>rs</sup> d'Hulst réclamer la grâce des frères Rorique. En même temps, des sociétés de sauvetage — parmi lesquelles avait été propagé le souvenir des exploits des deux frères — signaient en France, en Angleterre, en Suède et Norvège, en Belgique, en Danemark, des pétitions. Le gouvernement belge lui-même intervenait discrètement.

Le gouvernement français s'émut bientôt, à son tour. Trois mois après la condamnation, le Tribunal maritime de Brest rendait un jugement rectifiant l'état civil des frères Rorique, et leur restituant leurs noms véritables ; et huit jours après ce jugement, le 10 mars 1894, le président Carnot commuait leur condamnation à la peine de mort en travaux forcés à perpétuité.

Ils partirent. On les expédia à La Guyane, aux îles du Salut. Et, même là, les malheureux trouvèrent le moyen de se rendre utiles ! Le 19 mai 1897, une barque où étaient montés un certain nombre de transportés ayant chaviré en mer, Eugène Degraeve sauvait la vie à ses compagnons.

Un mois plus tard, ils bénéficiaient d'une nouvelle réduction de peine : les travaux forcés à perpétuité étaient commués en vingt ans de travaux forcés.

Léonce Degraeve mourait l'année suivante, et c'est maintenant qu'arrive enfin la grâce attendue !

Eugène Degraeve reviendra donc seul dans son pays. Il n'y avait plus d'autre famille que sa vieille mère, qui clama l'innocence de ses fils pendant cinq ans.

Elle est morte il y a quelques mois.

Quelle horrible chose qu'une erreur judiciaire !...

L. N.

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

**Photographie sous-marine.** — M. Lacas-Duthiers a récemment obtenu une nouvelle série d'intéressantes épreuves photographiques, toutes d'une superbe venue, qui ont été prises à des profondeurs variées de la mer par M. Louis Boutan.

M. Boutan opérerait de préférence entre dix et onze heures du matin.

Ce moment, paraît-il, offre l'éclairage le plus propice.

Les épreuves sont de simples instantanés dus à la sensibilité extrême des plaques.

Le temps de pose n'excède pas une minute.

**La physiologie des méduses.** — Les *Johns Hopkins University circulars* renferment le résumé de quelques observations d'ordre physiologique, faites par F. S. Conant, un jeune biologiste des plus distingués, malheureusement enlevé par la mort maintenant, pendant son séjour au Laboratoire de zoologie maritime de la Jamaïque. Voici quelques faits relatifs à l'influence de la lumière. Les espèces sur lesquelles les observations ont été prises sont : la *Charybda xaymacana* (espèce nouvelle), l'*Aurelia aurita* et une *Polyclonia*. A l'obscurité, dans une chambre à photographie, la plupart des animaux se posent au fond du bocal, et restent immobiles. Dès qu'ont fait venir le jour, par exemple en allumant une lampe, ils se remettent à contracter leurs manteaux, et viennent, plus ou moins vite, nager à la surface. Si l'on porte le bocal au dehors, si, de la lumière

diffuse faible qui règne dans la chambre, on passe à la lumière vive du dehors, et surtout si l'on place les animaux en plein soleil, c'est l'effet contraire qui se manifeste. Les contractions cessent, et les méduses se réfugient au fond de l'eau. Elles recommencent à présenter de la mobilité dès qu'on les replace à la lumière moins vive de la chambre. De ces observations et de quelques autres du même genre, semble découler la conclusion que la *Charybdea* est sensible à la lumière, et que si la lumière modérée l'incite au mouvement, la lumière forte annihile son activité, et l'obscurité aussi. On remarquera que la lumière excitait toujours la mobilité chez les *Tiaropsis* et les *Sarsia*, dans les expériences de *Romanes*; mais la *Charybdea* est surtout une espèce des profondeurs, elle peut donc réagir autrement qu'une espèce à habitat superficiel. Il semblerait, d'après la façon dont cette dernière espèce se comporte à l'égard de la lumière, qu'elle reste au fond durant le jour, et se montre active vers le soir et de grand matin. En effet, les dragages donnent des *Charybdea*, surtout dans la matinée et l'après-midi; ils en fournissent très peu le soir: on se les procure à ce moment avec des filets superficiels.

**Les voitures électriques.** — Une expérience très intéressante vient d'être faite par notre savant confrère, M. Chasseloup-Laubat, qui est un passionné d'automobilisme, mais sait parfaitement suivre la voie nécessaire pour faire le plus rapidement possible à cette industrie les progrès réellement utiles. Son expérience portait sur une voiture électrique: on sait que ces véhicules sont considérés avec raison comme offrant des avantages inappréciables, mais on a une tendance très marquée à estimer que, pendant longtemps encore, ils ne seront aptes qu'au service urbain.

Leurs accumulateurs ne renferment de l'énergie que pour une distance assez faible, on pourrait dire qu'ils ont le souffle court, et on ne peut songer à se hasarder avec eux dans des voyages véritables, où les points de rechargement, les usines électriques sont encore très rares. M. de Chasseloup-Laubat a voulu démontrer que, dès maintenant, en dépit de la rareté relative des usines électriques et du « souffle court » des accumulateurs, on peut parfaitement recourir à la voiture électrique pour la locomotion automobile extra-urbaine.

Monté dans une automobile sortant des ateliers Jeantaud, et dont on connaît les caractéristiques, emportant du reste avec lui une provision de 900 kilos d'accumulateurs, il a pu aller de Paris à Rouen, ce qui représente une distance de 136 kilomètres, sans recharger ses accumulateurs: il était contrôlé par une voiture à pétrole qui le suivait, de manière à ne laisser aucun doute sur la réalité de l'expérience. Le trajet a été accompli à une vitesse raisonnable de 20 kilomètres à l'heure, et, après rechargement des accumulateurs, le retour s'est effectué de même.

Actuellement, croyons nous, MM. Kriéger et Ducasse, avec une voiture sortant des ateliers du premier, se préparent à aller à Dieppe en une seule étape, ce qui correspond à une distance de 175 kilomètres: pareils essais doivent être suivis avec le plus vif intérêt, car il est évident que l'électricité est le meilleur moteur pour les automobiles, il faut seulement qu'elle permette les longues étapes; l'abaissement de son prix de vente se produira ensuite forcément.

**La durée de la vie et la durée de l'adolescence.** — La relation entre la durée de l'adolescence et la durée de la vie chez les différentes espèces de mammifères a fait l'objet de travaux nombreux. Dans son ouvrage sur la *Longévité humaine*, P. Flourens attribue, au rapport entre ces périodes, la valeur de 5, alors que Buffon le veut égal à 7.

M. Ainslie Hollis écrit, dans *Nature*, que les observations qu'il a eu occasion de faire chez des éleveurs le conduisent à constater que la valeur du rapport entre la durée de l'adolescence et la durée de la vie est proportionnellement moindre pour les mammifères, dont la vie est relativement courte que pour ceux qui vivent longtemps. Par exemple, la période de croissance de la souris domestique serait d'environ 3 mois, pour une durée totale de l'existence de quatre ans. Le cheval arabe au contraire n'arrive à maturité que vers huit ans et ne vit guère que quarante ans. Le rapport, qui était de 15

pour la souris, tombe donc à 5 pour le cheval. Pour l'homme, il est plus réduit encore, puisque l'homme qui ne complète sa croissance qu'à vingt-cinq ans, par la soudure de l'épiphyse sternale à la clavicule, ne peut guère compter que sur 25 autres années, après qu'il a passé la cinquantaine.

## MARINE ET COLONIES

**Le canal de Kiel en 1898.** — Le canal « Empereur Guillaume », de la mer du Nord à la Baltique, qui commence à prendre un développement assez important a été traversé, en 1898, par 13,223 navires contre 7,784 en 1896, soit une augmentation de 69%. Le tonnage est passé, en deux ans, de 1,445,000 tonnes à 2,339,000 tonnes, soit une progression de 82,6%. Le tonnage moyen des navires à voiles utilisant le canal a été de 43 tonnes, et celui des navires à vapeur de 223 tonnes. L'Allemagne fait 68,50% du mouvement total; l'Angleterre, 9,33; la France, 0,03% seulement (contre 0,50% en 1896). Les recettes du canal sont passées de 955,000 marks en 1896 à 1,534,000 marks en 1898. Cependant, les dépenses ne sont pas encore couvertes. D'autre part, par suite de la concurrence du canal, surtout pour le blé, les peaux, le bois et les marchandises lourdes, les chemins de fer allemands ont eu 140,000 marks de recettes en moins.

Les accidents, qui avaient été au nombre de 185 dans le canal en 1896, se sont abaissés à 173 en 1898 pour un trafic double.

**L'emploi des chaudières à tubes d'eau dans la marine de guerre américaine.** — On sait probablement les flots d'éloquence parlementaire qu'ont fait couler les chaudières à tubes d'eau dans les deux Chambres anglaises: certains députés britanniques qui comprennent le patriotisme à la façon de bien des membres d'autres Parlements du continent, s'étaient indignés qu'on recourût aux chaudières aquatubulaires, surtout parce que les chaudières qu'on adoptait ainsi étaient de construction et de type français. Malgré tout, on peut considérer que les chaudières en question ont fait maintenant amplement leurs preuves, et il en existe, notamment en France, un certain nombre qui sont fort appréciées dans les diverses marines: nous voulons parler, entr'autres, des systèmes Belleville, Niclausse, Normand.

Ce qui prouve bien que les avantages en sont maintenant reconnus, c'est que l'amirauté américaine vient de décider d'introduire ce genre de générateur sur un certain nombre de ses nouveaux bâtiments de guerre; le type qu'elle adopte est du reste la chaudière Niclausse, alors que les préférences de l'amirauté anglaise se sont manifestées pour la chaudière Belleville.

Les ingénieurs mécaniciens de la marine des Etats-Unis estiment au point de vue général que, si des contretemps se sont produits parfois avec des chaudières aquatubulaires, cela tient moins à leurs défauts qu'à la connaissance imparfaite que le personnel avait de leur conduite. Elles ont prouvé les services qu'elles peuvent rendre pour la navigation en haute mer, à condition, s'entend, d'être entre les mains d'un personnel accoutumé à leur pratique; elles n'ont plus qu'à montrer leur valeur pour les croisières.

Toujours est-il que le nouveau *Maine*, qui est actuellement sur chantier dans les ateliers Cramp, portera des chaudières Niclausse; il n'y en aura pas moins de 24, disposées en trois groupes, chaque groupe se trouvant partagé par la cloison étanche médiane. Chaque chaudière sera composée de 15 éléments de 24 tubes, ce qui porte, comme on voit, le nombre total des tubes à 8,640. La vapeur y sera produite à une pression de 14<sup>kg</sup>,40 par centimètre carré. Le *Missouri* et l'*Ohio*, qui sont des navires frères du nouveau *Maine*, auront également des générateurs tubulaires, mais du type Thornycroft. Dorénavant, la chaudière tubulaire sera exclusivement employée sur les navires de guerre américains; et l'on comprend, étant donnée l'importance que l'on donne de plus en plus à la flotte militaire de la Confédération, que cette décision est considérée comme un véritable événement dans le monde des ingénieurs,

## VARIÉTÉS

### La Guerre à la fumée

*La fumivorité et les moyens pratiques de s'en rapprocher. — L'alimentation rationnelle des foyers de chaudières à vapeur. — Dosage sommaire et concassage de la houille. — Emploi de la houille pulvérisée: l'utilisation des déchets de la houille: les foyers à houille pulvérisée: expériences faites et conséquences possibles.*

La question de la « fumivorité » des foyers industriels est et reste à l'ordre du jour. Il y a, à cela, deux motifs. D'une part, l'utilité reconnue de souiller, le moins possible, l'atmosphère des villes ainsi que celles des banlieues industrielles par la projection dans l'air des produits d'une combustion incomplète. D'autre part, l'avantage économique pour l'industrie de tirer le meilleur parti possible de son combustible en vue du chauffage de ses appareils à vapeur.

On préconise dans ce but, l'emploi de la houille pulvérisée, et cette conception est à envisager d'une façon sérieuse. Certes, c'est une chose dérangeante pour de vieilles habitudes invétérées, que de renoncer à jeter n'importe comment dans les ardents foyers des générateurs les pelletées de charbon puisées au hasard dans les tas de houille proches du foyer. Préparer la ration des chaudières à vapeur! Quelle idée originale! Quel snobisme! Cependant l'examen de cette conception est tout en faveur de ceux qui s'en préoccupent. Un entrepreneur de transports par chevaux soucieux de ses intérêts n'admettrait jamais, à l'heure actuelle, qu'il soit inutile de régler la ration de ses animaux, d'en doser et d'en préparer les éléments, et d'en rendre, par avance, la plus aisée possible la mastication et la digestion.

Toutes choses égales d'ailleurs, suivant l'expression chère aux mathématiciens, il est tout aussi utile et profitable de préparer leur ration de houille aux chevaux-vapeur que leur ration de grain et de fourrage aux chevaux de chair et d'os. Organisme de fer et d'acier ou organisme d'os et de chair, il s'agit dans l'un et l'autre cas d'un mécanisme thermique: ce que fait le bon palefrenier en garnissant ses mangeoires, le bon chauffeur peut et doit être mis en mesure de le faire d'une façon analogue, en garnissant les grilles de ses rougeoyants foyers.

Tout d'abord, un dosage chimique sommaire des éléments de chauffage est nécessaire, afin de fournir aux chaudières selon leur « constitution », d'une façon régulière, les aliments qu'elles consomment et qu'elles utilisent le mieux. Ensuite, ces aliments, — c'est-à-dire le mélange de houille, — doivent subir une préparation mécanique, élémentaire aussi, mais indispensable, afin de réaliser la meilleure utilisation des calories ainsi que le plus possible de « fumivorité », la fumivorité absolue n'étant pas comme on dit, de ce monde, mais du monde des utopies. Il n'y a que les chutes d'eau qui puissent être fumivores dans toute la rigoureuse acception du terme: encore, par les temps chauds donnent-elles de l'embrun et du brouillard: elles n'échappent point par le fait aux nécessités d'un *smoke-abatement* spécial.

Pour en revenir à la houille, la formule est tout d'abord de la concasser en vue du chauffage, en morceaux relativement identiques et réguliers, dans une certaine mesure, comme volume. C'est un résultat que l'on peut obtenir avec une dépense très faible de force motrice empruntée à la chaudière elle-même, ou bien, en annexant à l'installation de force motrice un moulin ou moteur à vent qui, travaillant sans frais au moins un jour sur trois, procurera à l'industriel une réelle économie.

Allant plus loin encore, on peut, dans des foyers spéciaux, mais peu compliqués, brûler de la houille pulvérisée. Ce mode de préparation de la ration des chaudières est certainement le plus onéreux, mais c'est certainement la formule qui paraît la plus apte, pour les villes où l'hygiène impose des obligations spéciales de réaliser la fumivorité.

On s'en occupe depuis plusieurs années et de nombreux brevets ont été pris à ce sujet et dans ce but. Où en sont les expériences faites à ce sujet, nous ont demandé quelques lecteurs? Y a-t-il là réellement un progrès en germe? Les promoteurs se sont-ils découragés?

Voici ce que l'on peut répondre dans l'état actuel :

L'utilisation de la houille sous forme de poussière dans les foyers industriels paraît effectivement appelée à donner des résultats pratiques. Elle est actuellement dans cette période intermédiaire, bien connue des chercheurs, où les expériences faites en grand, et pendant une certaine durée, succédant aux simples espérances du début, permettent de donner des chiffres.

En dehors du rendement industriel de chauffage, il y a tout d'abord intérêt à pouvoir brûler la houille sous une forme menue, car dans l'extraction totale d'une houillère, les grains de charbon de 25 millimètres atteignent parfois la proportion de 60 pour 100 de la production totale. Il faut alors en faire des agglomérés, ou briquettes, dont la fabrication entraîne des frais et dont la vente n'est pas toujours assurée. Certaines houillères abandonnent presque en totalité leurs « menus de houille » au fond des mines.

Il paraît donc rationnel de transporter ces importants débris jusqu'aux grilles des foyers industriels et de tâcher de les y utiliser directement. C'est dans ce but principalement que la pulvérisation a été imaginée; elle remplacera peut-être dans bien des cas, l'agglomération, dès que les appareils de combustion auront été étudiés dans tous leurs détails. La combustion des huiles minérales a subi au début les mêmes vicissitudes, encrassements, extinctions et explosions. Aujourd'hui, les foyers à pétrole fonctionnent convenablement partout où l'huile minérale est à un bas prix suffisant, et ces foyers rendent de très grands services.

Pour utiliser les menus de houille sous forme de poussière il faut d'abord, cela va sans dire, les pulvériser très finement. Des broyeurs spéciaux ont été combinés dans ce but; ils ne coûtent pas très cher et fonctionnent bien. C'était le premier point.

La poussière de houille étant obtenue, il faut la brûler. C'est la deuxième partie du problème. Parmi les nombreux appareils proposés dans ce but, deux qui ont été récemment brevetés, paraissent donner des résultats satisfaisants; ce sont l'appareil Friedeberg et l'appareil Schwartz-Kopff. On en trouvera sans doute d'autres dispositions par la suite.

Tous deux consistent, en principe, à souffler dans le foyer des chaudières au moyen d'une tuyère, la poudre de charbon débitée par une trémie.

Dans l'appareil Friedeberg, l'air comprimé est à la pression de 3 à 4 millimètres en colonne d'eau. La poussière de houille est chargée dans une sorte de cornet ou trémie: elle tombe dans un gros tuyau où circule de l'air, refoulé par un ventilateur, s'y mélange et est projetée dans la chambre de combustion de la chaudière dans laquelle elle s'enflamme. Le point délicat, dans la pratique, est de bien régler la quantité d'air comprimé et celle de poussière de houille, afin que la combustion soit complète. On y arrive aisément après quelques essais. D'ailleurs, comme nous l'avons dit, on a rencontré des difficultés analogues lors des recherches faites pour la combustion industrielle des huiles minérales et l'on en a triomphé.

Un point de vue curieux de ce système et de ses congénères, c'est que l'on utilise ainsi la combustion des poussières dans l'air, c'est-à-dire que l'on met à profit le principe des désastreux, « coups de poussière » si lamentablement célèbres dans l'histoire des accidents de mines.

L'appareil Friedeberg permet de réaliser des températures de 1,450 degrés centigrades avec de l'air froid. En y injectant de l'air chaud, on obtient des dégagements de chaleur analogues à ceux des gazogènes et l'on peut fondre de l'acier au creuset.

L'appareil Schwartz-Kopff est plus simple encore de disposition que le précédent. La compression de l'air est produite par une simple cheminée d'appel. La poussière de houille, tombant de la trémie, rencontre un distributeur rotatif, sorte de roue ou de brosse dont les palettes l'entraînent et la projettent dans le foyer de la chaudière. Le distributeur, dans sa rotation, ouvre et ferme automatiquement le bas de la trémie, de telle sorte que la ration de poussière envoyée dans le foyer est parfaitement régulière.

De même que le précédent, ce dispositif a l'avantage de permettre un allumage presque immédiat des foyers de chaudières au moyen de quelques brindilles de bois

ou de quelques chiffons mouillés de pétrole. Il permet aussi une extinction très rapide. On arrête le chauffage d'une chaudière en tournant un ou deux robinets, comme on arrête le fonctionnement d'une machine en tournant une manivelle. Il semble que, pour les locomotives, les chaudières de navires, les pompes à incendie, cette combinaison répond à des désirs depuis longtemps exprimés, mais irréalisables avec les foyers usuels.

En attendant mieux, il y a là pour les exploitations houillères, grandes consommatrices elles-mêmes de force motrice et de chevaux-vapeur, un moyen tout indiqué pour se débarrasser de leurs déchets de houille dont elles ne savent que faire. Les houilles de toute catégorie, anthracite, charbon gras, ou lignite, même de qualité secondaire, et c'est là un point de vue très important, se prêtent également bien à la combustion sous la forme pulvérulente.

Arrivera-t-on, comme le pensent quelques précurseurs, à pulvériser toute la houille extraite à l'orifice même des mines, à la transporter par des tuyaux jusqu'aux ports et aux gares d'embarquement sous forme de boue semi-liquide, puis à la brûler à l'état de poussière après dessiccation? C'est peut-être aller un peu vite en besogne et les progrès, même les plus profitables, ne se réalisent guère avec un ensemble pareil. Quoi qu'il en soit, le principe utilitaire est posé et sa réalisation, tout au moins partielle, permet de bien augurer des résultats futurs que l'on peut en obtenir.

(Vie Scientifique).

MAX DE NANSOUTY.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 27 Août au 3 Septembre 1899

SESTRI, cutter, <i>Annonciata</i> , ital., c. Cassini,	minéral.
MARSEILLE, cut. <i>Michel</i> , fr., c. Cherblanc,	briques.
SAIN-T-TROPEZ, b. <i>Nouvelle-Vierge-Marie</i> , fr., c. Serri,	sable.
Id. b. <i>Barthélemy-Elisa</i> , fr., c. Davin,	id.
Id. b. <i>Jalousie</i> , fr., c. Conte,	id.
Id. b. <i>Quatre-Frères</i> , fr., c. Jouvenceau,	id.
Id. b. <i>Virginie</i> , fr., c. Demaria,	id.
CANNES, b. <i>Monte-Carlo</i> , fr., c. Ferrero,	id.
Id. b. <i>Louise</i> , fr., c. Garel,	id.
Id. b. <i>Fortune</i> , fr., c. Dalbéra,	id.
Id. b. <i>Bon-Pêcheur</i> , fr., c. Arnaud,	id.

Départs du 27 Août au 3 Septembre

TORRE DELLE SALINE, b. <i>Angelo Padre</i> , it., c. De Dominici, sur lest.	
MARSEILLE, cutter, <i>Annonciata</i> , ital., c. Cassini,	minéral.
SAIN-T-TROPEZ, b. <i>Saint-Louis</i> , fr., c. Sammartin,	sur lest.
Id. b. <i>Figaro</i> , fr., c. Musso,	id.
Id. b. <i>Tante</i> , fr., c. Rouvier,	id.
CANNES, b. <i>Monte Carlo</i> , fr., c. Ferrero,	id.
Id. b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Gandillet,	id.
Id. b. <i>Indus</i> , fr. c. Tassis,	id.
Id. b. <i>Ville-de-Monaco</i> , fr., c. Bianchy,	id.
Id. b. <i>Nouvelle-Vierge-Marie</i> , f. c. Serri,	id.

Etude de M<sup>e</sup> Charles TOBON, huissier à Monaco  
30, rue du Milieu, 30

VENTE VOLONTAIRE

Le jeudi sept septembre 1899, à neuf heures du matin et jours suivants, à la Salle de Vente Cursi, sise à Monaco, boulevard Charles III, n° 2, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la vente aux enchères publiques de divers meubles et objets mobiliers pour salon, salle à manger et chambres à coucher, consistant notamment en : canapés, fauteuils, chaises rembourrées, tableaux, bahut, bibliothèque, pendules, glaces, tables, buffet, servante, chaises, lits complets en cuivre et en fer, armoires à glace, tables de nuit, commodes, toilettes, tapis, rideaux, vaisselle, verrerie, ustensiles de cuisine, etc., etc.

Au comptant, 5 % en sus pour frais d'enchères.

L'Huissier : Ch. TOBON.

A VENDRE A L'AMIABLE

282 mètres de terrain sur lequel s'élève une bâtisse composée d'un rez-de-chaussée et d'un premier étage, lavoir, terrasses, eau, tout à l'égout et jardin.

Très belle vue et à proximité du Casino, du Marché et de l'Eglise.

Pour traiter : s'adresser maison Ferrier-Rosticher, passage Grana, Monte Carlo

AVIS

Conformément au Règlement du Cercle des Etrangers de Monte Carlo, l'entrée des Salons n'est accordée qu'aux personnes munies de Cartes.

Ces Cartes sont délivrées au bureau du Commissaire Spécial.

Elles sont valables :

Les unes, pour l'Atrium, la Salle des Fêtes et le Salon de Lecture.

Les autres, pour toutes les Salles indistinctement

L'entrée des Salles de Jeu est interdite aux habitants de la Principauté; elle est également interdite aux habitants du département des Alpes-Maritimes, à l'exception des membres des principaux Cercles.

L'ADMINISTRATION.

PARFUMERIE DE MONTE CARLO

N. MOEHR

Fournisseur breveté de S. A. S. le Prince de Monaco

PRODUITS SPÉCIAUX

VIOLETTE DE MONTE CARLO

MUGUET DE MAI

BOUQUET MONTE CARLO

EAU D'IRIS DE MONACO

EAU DE COLOGNE

FLUIDE LÉNÉTIQUE MOEHR

EAU, PÂTE ET POUDRES DENTIFRICES

Poudre de Riz et Velouta

SAVONS DE TOILETTE

NESTOR MOEHR

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

MONTE CARLO, boulevard Peirera, MONTE CARLO

HOUSE AGENT

Agence de Location (Villas)

VENTE de TERRAINS dans de BONNES CONDITIONS

S'adresser à M. F. GINDRE, avenue de la Gare  
MONACO-CONDAMINE

GRAND BAZAR

MAISON MODÈLE

M<sup>me</sup> DAVOIGNEAU-DONAT

Avenue de la Costa — MONTE CARLO — Rue de la Scala  
IMMEUBLE DU GRAND-HÔTEL

Médaille aux Expositions Universelles : Anvers, 1885; Paris, 1889

La Maison Modèle est la plus ancienne de Monte Carlo; elle est renommée pour ses articles de luxe en ombrelles. Les grandes dames habitant la Principauté et le Littoral l'honorent chaque saison de leur présence et y font de nombreux achats. Elles y trouveront cette année des merveilles de nouveauté vendues à des prix défiant toute concurrence. Citons particulièrement les objets de maroquinerie, de jeux de salon; papeterie, articles de voyage, parfumerie, grandes roulettes de précision.

PRIX FIXE

English spoken — Man spricht deutsch

LEÇONS ET COURS

POUR JEUNES FILLES

S'adresser à l'Externat des Dames de S<sup>t</sup>-Maur  
Rue Grimaldi, n° 25 — Condamine

Imprimerie de Monaco — 1899