

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^{er} 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

Monaco, le 29 Août 1893

PARTIE OFFICIELLE

Leurs Altesses Sérénissimes continuent leur excursion dans la Méditerranée avec le yacht *Princesse-Alice*.

Après un séjour d'une semaine à Naples, où S. A. R. le Prince de Naples est venu souvent dîner à bord, le yacht a visité Capri. Il s'est ensuite dirigé sur la Sicile.

Messine, Syracuse, Girgenti et Marsala ont fourni autant d'escales ; le yacht se trouvait le 19 à Trapani.

Des travaux d'océanographie ont été poursuivis dans quelques circonstances, avec l'outillage scientifique si complet que possède le yacht.

NOUVELLES LOCALES

Le Tribunal Supérieur, jugeant correctionnellement, a prononcé le 25 août quatre condamnations, l'une pour vol simple à 4 mois de prison, la seconde pour blessures involontaires, à 24 heures de prison, la troisième à 5 francs d'amende et 5 francs de dommages intérêts envers la partie civile pour coups et blessures, et la quatrième pour port d'arme prohibée, à 25 francs d'amende et la confiscation de l'arme.

La Société des Bains de Mer a fait parvenir au Comité des fêtes de Juan-les-Pins, par l'entremise de M. Mougins de Roquefort, Consul de Monaco à Antibes, la somme de 100 francs, destinée à un prix des courses de bateaux, qui ont eu lieu le 26 août dans cette localité.

Le concert donné dimanche après-midi sur la place Sainte-Barbe par la Société Philharmonique a permis de constater de notables progrès dans l'éducation musicale de cette Société. Grâce à des répétitions plus suivies que par le passé, les morceaux sont mieux étudiés et exécutés avec un ensemble déjà très satisfaisant. Au programme figuraient :

Les Alpains, marche ; *La Prière de Moïse*, de Rossini ; *Les Etoiles du soir*, la cavatine d'*Ernani*, *Les Orphéonistes* et une *Polka* de M. Joseph Testa.

On a remarqué notamment le solo, interprété avec goût par M. Laurent Aureglia, et la polka de M. Testa, danse aux allures militaires, crânement enlevée par nos musiciens.

M. Félix Gindre, président de la Société Chorale, nous prie de remercier, au nom de l'Orphéon monégasque, les Sociétés et la population de Monaco de l'accueil qui lui a été fait à son retour de Grenoble, accueil qui a profondément touché tous les membres de cette Société.

A l'occasion de son retour, l'Orphéon l'*Avenir*

se fera entendre dimanche soir, à 8 heures et demie, sur la place Sainte Barbe, pendant le bal.

Au programme, les deux chœurs de Grenoble : *Chantons Noël* et *Les Guides du Mont-Blanc*, plus *Gaule et France*.

Mercredi dernier a eu lieu à la Cathédrale un service funèbre à la mémoire de M. Honoré-Marius Bertrand, père de MM. Joseph et Charles Bertrand, membres de la Société Chorale.

Notre Orphéon assistait à cette cérémonie, et les artistes du quatuor slave de la chapelle russe de Nice avaient tenu à témoigner leur sympathie à MM. Bertrand en venant faire entendre plusieurs morceaux de son répertoire.

Dimanche soir est entré dans notre port un yacht à voiles français, *Marotte*, à M. Aicard, venant de Gènes ; cinq hommes d'équipage, quatre passagers, jauge : 25 tonneaux.

La *Marotte* a repris la mer hier matin.

LE SOLEIL EN SEPTEMBRE 1893. — Les jours diminuent encore, et plus rapidement. Du 31 août au 10 septembre, à Paris, de 35 minutes ; du 10 au 20 septembre, de 35 minutes encore, et du 20 au 30, de 36 minutes ; total, 1 heure 46 minutes dans le mois, et 4 heures 25 minutes depuis le 21 juin.

L'automne commence le vendredi 22 septembre, à 8 heures du soir, mais ce n'est que le lundi 25 que les jours sont égaux aux nuits.

C'est dans ce mois que, dans nos latitudes, les ombres des objets redeviennent de même longueur que la hauteur verticale de ces objets.

Le fait a lieu, à midi, le 7 septembre, à Southampton ; le 8, à Etaples ; le 9, Doullens ; le 10, Fécamp ; le 11, Soissons ; le 12, Mantes ; le 13, Corbeil ; le 14, Bar-sur-Aube ; le 15, Tonnerre ; le 16, Clamecy ; le 17, Château-Chinon ; le 18, La Roche-sur-Yon ; le 19, Mâcon ; le 20, Riom ; le 21, Saint-Yrieix ; le 22, Blaye ; le 23, Gourdon ; le 24, Rodez ; le 25, Saint-Affrique ; le 26, Aigues-Mortes ; le 27, La Ciotat ; le 28, Vignemale ; le 1^{er} octobre, Sartène ; le 3, le Vésuve ; le 14, El-Arouch ; le 17, Batna.

CHRONIQUE DU LITTORAL

Marseille. — M. Th Lhormond consacre, dans le *Petit Marseillais* un intéressant article, aux agrandissements de la gare de Marseille et de celle dite de Lyon, à Paris. Nous en extrayons le passage suivant :

Notre patriotisme local ne saurait demeurer indifférent au projet de transformation présenté au conseil municipal de Paris par l'éminent directeur de la Compagnie P.-L.-M., M. Noblemaire. Tandis qu'à Marseille, en effet, on est en train de nous construire une gare monumentale, qui sera l'une des plus belles, des plus vastes et des plus hardies du réseau, à Paris, la Compagnie est en traité avec la Ville pour la réfection de l'antique gare suspendue comme un nid d'aigle en face des sombres murailles de Mazas.

Les ingénieurs se proposent de doubler en largeur le hall de la gare et pour cela de dévier la rue de Bercy, depuis la rue de Rambouillet jusqu'au boulevard Diderot ; de reporter sur l'avenue Daumesnil l'accès de la messagerie de départ ; de disposer les bâtiments en forme de fer à cheval et de les entourer de trois cours se faisant suite de plain-pied ; de reculer la façade principale et d'établir deux nouvelles rampes d'accès ayant un débouché commun sur le boulevard Diderot, dans l'axe de la rue de Lyon.

Le hall actuel, qui a 220 mètres de longueur, est formé de deux travées de 21 mètres de portée chacune. Il serait remplacé par deux travées métalliques de 43 mètres de portée chacune, reposant sur trois rangées de points d'appui en fer ou en fonte. L'agrandissement du hall permettrait de sillonner la gare de treize voies au lieu des cinq actuelles.

Une rampe d'accès conduisant à la messagerie serait établie sur l'avenue Daumesnil.

En tête de la gare serait construit un grand bâtiment élevé de deux étages, surmontés de combles. D'autres bâtiments l'encadreraient à droite et à gauche. Devant l'établissement de tête serait ménagée une grande cour, la cour Diderot. Cette cour serait appuyée sur un mur de soutènement interrompu en son milieu par un escalier de 15 mètres de largeur, servant de raccourci aux piétons. En avant de ce mur se développeraient deux rampes d'accès conduisant aux deux autres cours, celles de Bercy et de Chalon.

La dépense totale est évaluée à plus de 16 millions.

Si le décret d'utilité publique est rendu cette année, les expropriations commenceront aussitôt, les travaux seront entrepris l'année prochaine et pourront être terminés pour l'exposition de 1900.

Ce sera alors par une gare monumentale que le flot des voyageurs, attiré des régions du Midi et de l'Extrême-Orient par cette grande fête internationale, arrivera à Paris ou s'en retournera dans ses pénates, après avoir admiré la grande œuvre qui sera le couronnement du XIX^e siècle.

CAUSERIE

Charcot

Le courage est aussi nécessaire que le savoir aux hommes qui ouvrent de nouveaux sillons dans la science. Charcot a fourni une éclatante carrière, non-seulement parce qu'il était doué d'une rare puissance intellectuelle, mais parce qu'il avait de la résolution, de l'audace et de l'initiative. Novateur prudent, néanmoins ; esprit circonspect, mêlant aux plus vifs entraînements de ses efforts les tempéraments d'une sage politique, et aussi habile à pénétrer les hommes qu'à découvrir les phénomènes de la nature.

Lorsque Charcot a paru, les académies affectaient d'ignorer tout un aspect de la vie nerveuse. Les manifestations du magnétisme étaient dédaignées comme des jongleries d'opérateurs forains. Le terme même de magnétisme n'était prononcé qu'avec dérision. Dans des ouvrages classiques, le nom de Mesmer était à peine mentionné. Les Puységur, les Deleuze, les du Potet étaient pour l'Institut comme s'ils n'avaient pas existé.

Tout au plus donna-t-on attention, vers 1860, aux travaux de Braid, mais à la condition de nommer hypnotisme et non pas magnétisme des faits bizarres qu'il signalait. On sentait toutefois que des vérités neuves allaient luire. Les conventions maintenues dans l'enseignement des coteries officielles menaçaient ruine. Charcot pressentit qu'il y avait une poussée à opérer; il la tenta doucement, puis la prolongea en souriant, puis la rendit plus forte et finit par tracer une large brèche. A la suite du maître, un groupe nombreux de jeunes chercheurs se précipitèrent dans le domaine conquis. Les académies étaient stupéfaites. On y éprouvait l'impression qu'on ressent dans une chambre longtemps fermée où pénètre brusquement un afflux d'air pur.

Certes, il a fallu à Charcot un art bien habile pour faire accepter les conceptions qu'il apportait à la science. Les phénomènes du magnétisme sont aussi anciens que notre globe; l'illustre chercheur de la Salpêtrière ne les a pas inventés, mais il a obtenu qu'on s'en occupât sans rire. La victoire qu'il a ainsi remportée était considérable. Charcot n'a pas laissé de doctrine, parce que, dans la carrière qu'il a parcourue, il ne pouvait que classer des faits sans formuler encore de lois. Mais ces faits sont nombreux, saisissants, ils ouvrent à la pensée de longues perspectives, ils correspondent à une importante évolution de la philosophie naturelle. Aujourd'hui des centaines de praticiens marchent dans la voie tracée par Charcot. C'est lui qui les a mis en route; il était resté l'un des principaux inspirateurs de leurs travaux, il les conseillait, les guidait, s'associait à leurs découvertes, et son appui va bien manquer à leurs efforts.

Il est rare que les chercheurs arrivent à la fortune. Charcot a été une exception dans cet ordre de destinées. On ne pouvait rien voir de plus opulent que ses salons du quai Malaquais, dans lesquels ont défilé, depuis vingt ans, des névrosés venus de partout. Cinquante malades attendaient souvent une demi-journée et n'étaient même pas reçus. Un huissier venait leur annoncer, sur le tard, que le professeur ne pourrait les examiner que le lendemain. Dans une pièce contiguë à celle des malades, on faisait attendre les médecins qui venaient de tous les points du monde solliciter l'avis du maître. Les millions s'entassaient dans cette brillante demeure, vers laquelle nombre de praticiens ont souvent jeté des regards d'envie. Charcot suffisait à tout: aux consultations, aux conversations, à la charge d'un professorat pénible, aux communications avec les sociétés savantes, à des collaborations diverses. Chaque matin, il était prêt pour son combat.

Cette tension de tant d'années avait épuisé la sève, pourtant si abondante, de ce puissant penseur. Il est mort de l'angine de poitrine, la maladie des corps irrémédiablement usés. Glorieuse fin, vraiment digne d'un lutteur qui n'avait jamais faibli.

La France doit revendiquer Charcot comme une de ses gloires.

LETTRES PARISIENNES

(Correspondance particulière du *Journal de Monaco*)

La côte normande est, en ce moment, le rendez-vous de la meilleure compagnie. La journée du grand prix à Deauville a été très animée. Le temps était superbe, et l'on était venu de toutes les stations situées entre l'embouchure de la Seine et celle de l'Orne. Le bal des Courses, qu'on a essayé de reconstituer, n'a pas eu le succès qu'on devait espérer. Il y avait, ce même soir, beaucoup de grands diners dans plusieurs villas, notamment chez M^{me} Jules Porgès, en sa villa des Rosiers, où trente-cinq couverts réunissaient la fine fleur de la colonie. La mode étant de se mettre à table à neuf heures, on est resté très tard, puis on s'est promené sur la terrasse, et finalement les grandes dames qui avaient juré d'aller danser au Casino, n'y sont pas toutes allées. C'est une mode fâcheuse que celle de dîner tard; elle rend le spectacle impossible et fatigue les estomacs, qui tiennent à la régularité des heures de repas. Les protestations sont nombreuses; mais, jusqu'à présent, elles paraissent impuissantes. Je ne vois pas comment les théâtres pourront lutter contre cette innovation. Il est bien difficile pour eux d'ouvrir à six heures et de fermer à dix heures, ce qui permettrait le *five o'clock tea* et restaurerait les soupers d'autrefois après le spectacle. La majorité du public ne se compose pas de gens de loisir, assez riches pour avoir un personnel de do-

mestiques disposé à veiller tout. Le bon bourgeois ne peut pas ne pas dîner avant d'aller au théâtre. Faut-il décréter que les plaisirs artistiques de la scène ne sont pas distingués et en laisser le privilège au petit monde? Ce serait fâcheux, même pour le niveau de l'art, qui ne peut s'affiner que si l'élite donne le ton et marque par ses applaudissements les bons endroits.

Le bal des Courses du Casino de Deauville a été fréquenté surtout par la colonie d'Houlgate et les « baigneurs » de Cabourg, la station la plus gaie cette année.

A Deauville, on a, comme distraction, le Cercle, dont j'ai déjà décrit l'élégance, mais qui est assez fermé, le Club de Polo, le lawn-tennis, le cricket. On se réunit en petit comité, on se promène du côté de Trouville, de Villers, de Cabourg, d'Houlgate. A Villers, le Casino est très délaissé; on danse à tour de rôle dans les plus belles villas. M^{me} J. de la Ville Le Roux a donné un joli bal, suivi de cotillon, et M^{me} Georges Kinens, la grande cantatrice, se fait entendre en petit comité. A Houlgate, le baron Finot, le comte Arthur de Vogué, le comte de Crisenoy, le comte Guillaume de Bonvouloir, le comte Paul de Pourtalès, M. Georges de Weisteilar et d'autres notabilités mondaines forment une société très *select*, mais qui paraît chercher surtout le calme et le repos. Il n'y a guère que des réunions de jour et des lunchs dansants: ce dernier plaisir a même quelque peu souffert de la chaleur.

Cabourg est, sans contredit, celle des plages normandes où la vie joyeuse est à l'ordre du jour. On rencontre, sur la terrasse, les plus jolies femmes des théâtres de genre et du monde où l'on s'amuse. Il y a des bals champêtres, des courses de demoiselles en bicyclette, des *rally-papers* à âne. Au Casino, il est de mode de ne pas laisser chômer les « petits chevaux » et de jeter de nombreux louis sur le tapis vert.

A Trouville, il y a deux clans: celui des familles tranquilles, qui vont au Casino entendre *Carmen*, *la Fille de Madame Angot*, *le Barbier de Séville* et *les Dragons de Villars*, interprétés par une bonne petite troupe de province, bien dépourvue d'étoiles; et celui des gens plus gais, qui passent leur soirée à l'Eden, dirigé par M. Marchand, directeur des Folies-Bergère de Paris. On y entend des channonnettes un peu raides sans sourcilier. Le répertoire de M^{lle} Yvette Guilbert finira par paraître anodin.

Je n'aurai plus à vous parler de Trouville, de Deauville et des plages voisines qui sont comme leurs satellites. Il sera de bon ton de ne plus y être en septembre. Déjà on y rencontre plus guère que des dames; leurs maris ont bouclé leur valise et sont partis pour Dieppe, où « la grande semaine » sportive va commencer. Le casino est très fréquenté; c'est d'ailleurs le chemin le plus confortable pour aller sur la plage, sa prisonnière, où l'on voit un nombre considérable de cabanes en planches, tendues de toile perse, meublées d'une table et de quelques chaises, dont chaque locataire a la clef. Ce sont autant de petits salons en plein air, où l'on est abrité du soleil, tout en se trouvant près de la vague. On y reçoit les amis, on y cause, on y joue même aux cartes. C'est assez pittoresque. Les concerts du casino sont en grand honneur. On y entend Sybil Sanderson, Coquelin, Galipaux.

Le cercle installé dans le casino, est très bien fréquenté. L'élément sportif y domine et joue cher: on croit que la partie sera très forte au moment des courses. Malheureusement Dieppe n'a en réalité qu'une « bonne » semaine, celle qui va commencer. Malgré sa proximité de Paris, on s'y installe peu. Beaucoup d'efforts ont été faits pour y ramener une société choisie; ils n'ont réussi qu'en partie. Dieppe a dû sa vogue à la protection de la famille royale au temps de Louis-Philippe. Malheureusement pour Dieppe, il n'y a plus de cour, et M. Carnot ne va pas aux bains de mer.

Chose étrange! il y a, malgré la température sénégalienne, beaucoup de monde à Paris, non-seulement des visiteurs de la province et de l'étranger, mais des résidents. J'en connais qui se plaisent beaucoup à Paris en été et qui prétendent que c'est l'endroit du monde où l'on a le plus d'air. Ils recommandent aux amateurs d'oxygène le bois de Boulogne et les cafés-concerts des Champs-Élysées, les salons des cercles et les théâtres où il n'y a presque personne. C'est pousser un peu loin l'amour du paradoxe. Je connais des Parisiens sages, retenus dans la capitale par leurs affaires, qui vont chaque soir respirer dans la grande banlieue et s'en trouvent fort bien. C'est le parti le plus pratique lorsqu'on ne peut pas aller en Suisse, à Luchon ou à Biarritz.

DANGEAU.

FAITS DIVERS

Pendant que M. Moissan nous faisait assister, à Paris, aux merveilles de la préparation des métaux, à l'aide de

températures égales à celles qui règnent à la surface du soleil, M. Dewar étudiait, à Londres, les effets d'un froid identique à celui qui règne dans les espaces planétaires.

Pendant qu'au Conservatoire des Arts et Métiers on maniait des gaz échauffés, 4,000 degrés, à l'Institution royale de Londres, on disposait de liquides refroidis, 200 degrés centigrades au-dessous de zéro. La physique moderne ressemble donc à l'homme dont le bon Lafontaine se défiait parce qu'il soufflait alternativement le froid et le chaud. Mais les résultats acquis dans ces deux voies opposées, quoique de nature essentiellement diverse, n'en sont pas moins l'un et l'autre d'une égale, d'une extrême importance.

On sait qu'à l'aide des fournaies électriques on réduit, avec une merveilleuse facilité, des oxydes indociles; cette flamme ardente met à notre disposition du ruthénium, du molybdène, du tungstène, etc., etc., en un mot, toute une série de métaux dont on ne connaissait guère que les noms bizarres et dont on ignorait les propriétés les plus précieuses. Voyons ce que nous apprend la chimie des glaçons dont, ce que les Anglais ne disent pas, les méthodes ont été inventées à Paris même par M. Cailletet, membre de l'Institut.

L'emploi le plus curieux du froid a été la confirmation inattendue de l'opinion d'un des plus célèbres électriciens du siècle, lord Kenvil, actuellement président de la Société royale de Londres. En effet, ce savant constata que les météorites nous arrivent quelquefois imprégnés de matières animales à base de carbone. Il en avait tiré l'idée bizarre que ces corps, venant du vide céleste, peuvent apporter sur la terre des germes d'infusoires qui, rencontrant un milieu favorable à leur développement, peuvent se multiplier, se transformer en suivant les lois de leur nature et donner naissance à toute une série d'êtres vivants. Si l'on admet la théorie de Darwin, on comprend toute l'importance d'une hypothèse si hardie, et qui, malgré l'immense autorité de son auteur, n'était certainement regardée que comme puérile. En effet, depuis bien des siècles, on sait que la température des zones célestes est excessivement basse. De tous les savants qui ont essayé de la mesurer, le plus modéré est Fourier, qui ne l'évalue pas à moins de 60° centigrades au-dessous de zéro. Personne ne soupçonnait les germes d'avoir la force de les braver.

Quelle ne fut point la surprise de M. Dewar lorsque, après avoir soumis un tube rempli de bouillon nutritif, ensemencé de bactéries, à une température de 193° au-dessous de zéro, il reconnut qu'il n'avait pas le moins du monde altéré la vitalité de ces infusoires! Aussitôt que, réchauffé par les moyens ordinaires, le tube est revenu à 30° au-dessous de zéro, les bactéries se sont multipliées avec la fécondité impétueuse qui les caractérise, comme si elles n'avaient pas subi ces températures bien plus basses que celles du milieu céleste. Au bout de quelques heures, la liqueur réchauffée était envahie par une colonie innombrable et contenait beaucoup plus d'animalcules qu'on ne compte d'habitants à la surface de la terre.

Aucun obstacle ne s'oppose donc à ce que l'hypothèse due au génie de lord Kenvil soit l'expression de la vérité. On peut admettre que la vie se propage ainsi de monde en monde, chaque terre du ciel bénéficiant des débris des grands naufrages planétaires et s'enrichissant de nouveaux germes, pouvant recommencer dans un autre monde un nouveau cycle de transformations, dont le but final est peut-être un état plus avancé de civilisation, de science, de pensée et de gloire.

Mais, en même temps, à la surface de notre globe, et de toutes les planètes environnées, comme lui, d'une atmosphère, le froid rigoureux des espaces planétaires joue un rôle véritablement admirable.

C'est lui qui empêche notre atmosphère de se dissiper dans l'espace, car il enlève la forme gazeuse à l'oxygène et à l'azote, les deux principes subtils qui le constituent. Il les retient attachés à notre globe, comme à une moindre altitude, par des températures plus voisines de la congélation, l'eau est retenue sous forme de vapeurs, de pluies ou de neiges. Si les aéronautes pouvaient pénétrer jusqu'aux limites de notre atmosphère, ils y trouveraient des nuages formés d'oxygène et d'azote, et auxquels est peut-être due la teinte bleue d'azur de la voûte céleste que nous admirons les beaux jours de printemps.

Un curieux phénomène a été observé à Honfleur.

A la suite de la chaleur accablante de la journée, la mer présentait le soir un éclat phosphorescent d'une certaine intensité.

Au bout de la jetée, les lames paraissaient être de feu, elles éclaboussaient en étincelles sur les grosses pierres où elles venaient se briser.

La moindre agitation de l'eau, même dans l'avant-port, provoquait une vive lueur sur la surface liquide qui s'illuminait aussitôt.

Le commissaire général des provinces centrales de l'Inde vient de publier les renseignements suivants :

Au nombre des animaux tués, pour lesquels des récompenses ont été données, figurent 274 tigres, 442 panthères, 131 ours et 85 loups.

Au cours des quatre dernières années, on a détruit plus de 1,000 tigres, 2,000 panthères, 500 ours et 300 loups.

L'an dernier, 317 personnes ont été tuées dans les provinces par des animaux féroces ; de nombre des personnes mortes à la suite de morsures de serpents a été de 999.

La destruction du bétail est effrayante : il y a eu une augmentation de plus de 1,200 têtes sur l'année précédente. En ce qui concerne les primes à accorder pour la destruction des animaux féroces, l'expérience des provinces du centre semble démontrer que le système consistant à offrir des récompenses spéciales pour la destruction de certains animaux ou de certaines chasses d'animaux, est bon et efficace. Ainsi, au mois de juillet dernier, on avait décidé de porter la prime de 10 roupies à 50 roupies, quand l'animal dévorait l'homme ; de même une récompense de 50 roupies fut offerte pour la destruction d'un ours qui avait exercé de grands ravages, et 300 roupies furent promises à celui qui débarrasserait le pays d'un tigre anthropophage qui dévastait les forêts de Chanda.

La commission générale constate aussi que la plupart des morts occasionnées par les tigres et les loups ne se produisent que dans un petit nombre de districts. Ainsi, sur 98 morts causées en 1892 par des tigres dans les provinces centrales, 63 se sont produites dans les districts adjacents de Chanda, de Hoshangabad et Raipur.

Une très intéressante expérience a été faite, jeudi dernier, aux appointements du quai d'Orsay, en face de l'ancien hôtel de la Cour des Comptes. Il s'agissait de la mise à l'eau de l'*Etienne*, embarcation démontable, entièrement construite en aluminium, chargeant dix tonnes et destinée à la mission du commandant Monteil.

M. Delcassé, sous-secrétaire d'Etat aux colonies, le commandant Monteil, le prince Roland Bonaparte, le sous-directeur des travaux de la marine, ainsi qu'un grand nombre d'ingénieurs et plusieurs officiers de la mission Monteil, assistaient à la mise à l'eau, qui s'est effectuée au moyen d'une grue à vapeur.

L'*Etienne*, que le commandant Monteil doit emporter lors de son prochain départ pour l'Oubanghi, est le premier bateau en aluminium qui ait été construit. Destiné à remonter les cours d'eau les moins profonds, il est à fond plat et affecte la forme d'un chaland. Il mesure dix mètres de long sur deux mètres cinquante de large ; son poids est de neuf cents kilos, ce qui est relativement très peu étant donnée l'importance de ses dimensions, et surtout si l'on considère que le même bateau en tôle d'acier serait environ trois fois plus.

C'est d'ailleurs là que réside tout l'avantage de la construction en aluminium ; ce métal, quoique très résistant, n'est que d'un faible poids.

D'autre part, le bateau de la mission Monteil présente encore cet immense avantage de pouvoir se démonter en vingt-quatre morceaux, ce qui permettra de le rendre facilement transportable à dos d'hommes.

Pour le démonter et le remonter, il ne faudra pas plus de quatre heures. Aussitôt après la mise à l'eau, des expériences de charge ont été faites. Dix mille kilogrammes de pierres de taille ont été placés dans l'embarcation, qui s'est parfaitement comportée. Des félicitations ont été adressées par toutes les personnes compétentes, notamment par le sous-secrétaire d'Etat aux colonies et par le commandant Monteil, à M. H. Lefebvre, le constructeur de l'*Etienne*.

VARIÉTÉS

A Chicago

Camp indien, poste de traitants, modeste fortin de bois, tête de ligne d'un petit canal joignant la vallée du Mississipi à celle du Saint-Laurent, point de départ et d'arrivée des lignes du chemin de fer, peu nombreuses d'abord, mais se multipliant bientôt et étendant leurs bras dans toutes les directions, port aux milliers de navires, métropole de 1,500,000 âmes, telles sont les différentes étapes par lesquelles a passé, en moins d'un siècle, cette ville que les Etats-Unis ont choisie pour y célébrer le quatrième centenaire de la découverte du Nouveau-Monde. Que les Américains soient satisfaits du développement prodigieux de cette cité, création d'un genre jusqu'ici inconnu, c'est ce qui ne peut surprendre. On recherche vainement dans l'histoire la trace d'un phénomène analogue : les capitales de la Perse, Ninive ou Babylone, le siège des Pharaons, les villes illustres de la Grèce, Rome qui commanda au monde, nos capitales modernes, en Europe ou en Asie, peuvent se flatter d'avoir, à un moment, atteint des proportions dignes de fixer l'attention ; mais nulle part on n'assiste à une croissance aussi gigantesque dans un aussi court délai. Après Londres, Paris, New-York, Chicago arrive au quatrième rang des villes les plus peuplées par la race blanche, et ce développement, toujours en pleine activité, n'a pas encore atteint ses dernières limites.

Aujourd'hui l'on va à Chicago et l'on en revient avec autant de facilité qu'on se rend à Marseille ou à Versailles. Des femmes, des enfants même, font le voyage seuls et n'en sont pas pour cela plus célèbres, dans leur pensée intime. Ils laissent volontiers croire autour d'eux qu'ils sont, eux aussi, d'intrépides voyageurs. Cette intrépidité et cette illustration s'acquièrent bien facilement. Il suffit d'aller au boulevard des Capucines, dans le bureau que le Grand Hôtel met au service de la *Compagnie Transatlantique* : pour 125, 300, 400 et 500 francs suivant la classe, la Compagnie vous offre le lit et la table dans d'excellentes conditions jusqu'à New-York.

Le départ pour Chicago a lieu du Havre chaque samedi matin, et huit jours plus tard, un de ces bâtiments qui sont, aux Etats-Unis, l'orgueil de la France et qui s'appellent la *Touraine*, la *Bourgogne*, la *Champagne*, la *Bretagne*, la *Normandie*, vous remet à heure fixe, sur le quai américain, le *Pier 42*. La ville de New-York est une île, l'île Manhattan, fort longue du nord au sud, fort étroite de l'est à l'ouest qu'on aborde, sur la rive baignée par la rivière d'Hudson, à très peu de distance du centre de la ville. La sortie des bagages des flancs du navire, leur classement par lettre alphabétique, sous l'immense hangar qui forme le quai, l'ouverture des malles et la visite de la douane, tout cela prend bien deux heures. Le Français qui n'a qu'une connaissance sommaire de la langue du pays, l'anglais, se sent un grand poids de moins sur la conscience quand il aperçoit à la porte du dock le petit omnibus de l'*Hôtel Martin*. Au moins, il pourra se faire comprendre par ce compatriote et défendre sciemment ses dollars et ses cents. Car il remarque bien vite que là où l'on demande à Paris un franc, on exige ici un dollar, et que cinq cents, ou cinq sous, font à peine autant d'effet que cinq centimes en France.

Il s, du reste, pris soin d'acheter des dollars avant son départ. On les paye à Paris 5 francs et 3 sous au comptoir d'Escompte, chez Munroe, chez Drecel ; à New-York, il faut souvent donner 5 francs 5 sous, 5 francs 6 sous. A part quelque menue monnaie de poche, on se munit jamais que de chèques valables seulement si le titulaire place au dos sa signature ; de la sorte, les pick-pockets — et ils sont nombreux quand on voyage à l'étranger — sont des voleurs volés, et l'on peut s'arranger pour obtenir un duplicata du chèque qui viendrait à se perdre et à ne pas être encaissé.

Le voyageur qui sait l'anglais et qui veut étudier l'Américain chez lui, peut descendre au *Fifth Avenue Hotel*, au *Brunswick*, au *Holland House*, au *Windsor*. Les prix sont presque partout les mêmes : 5 et 6 dollars au *plan américain*, c'est-à-dire nourriture comprise ; et la table américaine, si elle n'est pas parfaite à d'autres égards, est du moins extrêmement abondante. Quant au choix de la ligne qui permet d'atteindre Chicago, il est

difficile de n'être pas embarrassé entre les différentes propositions des agents de huit lignes rivales, qui se disputent le trafic entre les deux grandes villes. Chaque agent ne songe qu'à sa commission, vous dépeint son réseau sous les plus belles couleurs, vous promet un arrêt au Niagara — alors que sa ligne en est éloignée de plus de cent lieues — et vous offre un gros rabais sur le prix du billet, qui est en général de 20 dollars. On paye 5 dollars supplémentaires pour le wagon-lit, Pullman ou Wagner, indispensable dans un voyage qui doit durer vingt-quatre heures avec des voitures pourvues seulement de demi-dossiers. La ligne du *New-York Central*, dont la gare est au cœur de la ville, à la 42^e rue, est généralement choisie. Elle appartient aux Vanderbilt, est bien administrée, et vous mène le long de l'Hudson, à travers une région des plus pittoresques, vrai voyage du Rhin, jusqu'à Albany. Il faut 12 heures par cette voie pour atteindre le Niagara. Le même nombre d'heures suffit ensuite pour atteindre Chicago, soit qu'on passe par le Canada, sur le réseau du *Michigan Central*, soit qu'on suive la voie du *Lake Shore*, sur la rive sud du lac Erié.

Bruit de mille cloches accompagnant autant de locomotives, car, dans les villes, les machines marchent à la cloche, mouvement de trains dans tous les sens, fumée épaisse, ateliers, usines, tout cela vous annonce l'arrivée à Chicago. Un agent de Messagerie, en uniforme bleu, vous demande si vous voulez bien lui confier votre bagage et vous échange alors, à raison de 25 sous par colis, les jetons de cuivre que vous avez reçus, au départ, contre vos malles. Vous débarquez et prenez soit un fiacre à 1 dollar la course jusqu'à l'hôtel, soit un cab à 25 sous le mille, soit le tramway de 5 sous. Vous allez à pied même, car vous êtes au cœur de la ville, à deux pas des hôtels : l'*Auditorium*, le *Telmer House*, le *Grand Pacific*, le *Tremont*, les deux derniers au système du plan américain, le *plan européen* étant facultatif dans les deux autres. Une chambre meublée, chauffée, éclairée, y coûte de 2 à 3 dollars. Le plan américain revient à 4 et 5 dollars par jour, à moins qu'on ne fasse des arrangements à la semaine ou au mois. La plupart des jeunes Américains s'organisent différemment.

Ils descendent, pour quelques jours, dans un bon hôtel et se mettent tout de suite à la recherche de chambres meublées, qu'ils trouvent aisément, grâce aux annonces des grands journaux, comme la *Tribune*, le *Herald*, dans d'honorables familles et à des conditions fort acceptables : de 20 à 40 dollars par mois pour l'appartement, de 4 à 5 dollars par semaine pour la nourriture, s'ils prennent leurs repas dans la famille.

La ville est remplie de pensions de famille de ce genre — de *boarding houses* — et pour un curieux la vie de famille est loin d'être dépourvue d'intérêt. L'installation une fois choisie, il ne reste plus qu'à parcourir la ville et à chercher à la connaître dans son passé, ou plutôt dans son présent, car Chicago est une de ces heureuses villes qui n'ont pas d'histoire.

L'incendie de 1871 a-t-il été un mal ou un bien pour la ville ? La question se discute encore, mais la réponse semble être que la ville a gagné, après tout, à substituer à de pauvres masures en planches des édifices qui font à présent son orgueil.

Pendant de nombreuses années, Chicago a dû à cet incendie une notoriété qui avait été assez lente à lui venir, au gré de ses ambitions. Aucune réclame ne pouvait mieux servir ses visées. De 1872 à 1882, sa population passe de 330,000 à 560,000, et elle arrive, en 1886, à 850,000.

Commence alors la politique d'annexion des faubourgs, qui trouvent avantage à faire solder, sur le riche budget de la grande ville, leurs dépenses toujours grandissantes de voirie, de canalisation d'eaux ou d'égouts, d'instruction. Au recensement fédéral de 1890, les employés du service des Etats-Unis ont relevé sur leurs états 1,208,669 habitants ; depuis lors, les recensements municipaux dressés par le service des écoles, donnent à la ville une population de 1,375,000 en mai 1891, de 1,438,010 âmes en mai 1892.

Dans sa plus grande longueur, Chicago mesure aujourd'hui, après les annexions, 38 kilomètres ; dans sa plus grande largeur, elle atteint 16 kilomètres. Elle représente assez bien un trapèze irrégulier, les deux limites du nord et du sud étant parallèles, la limite de l'ouest étant assez

irrégulière et en forme d'escalier rentrant. Le bord du lac forme la limite orientale et, comme le rivage, au sud, fuit déjà vers l'est, car nous sommes à l'extrémité de l'immense nappe d'eau, de ce côté l'enceinte de la ville tend donc toujours à s'éloigner de l'axe central, tandis qu'elle s'en rapproche vers le nord. C'est ce qui fait qu'aucune des rues orientées du nord au sud, selon les données géométriques du cadastre américain, n'arrive à couvrir exactement la longueur vraie de la ville. Néanmoins, quelques-unes atteignent la dimension respectable de 33 kilomètres, ce qui présente un assez joli problème à résoudre pour le numérotage des maisons et le service des facteurs de la poste.

La surface de la ville mesure 46,651 hectares : c'est, à l'étendue du Champ-de-Mars près, la superficie du département de la Seine.

Le centre de la ville est exclusivement affecté aux gares, aux hôtels, aux bureaux, aux magasins en gros, aux grandes maisons de détail. C'est sur la rive nord, loin sur la rive ouest, plus loin encore de la rive sud, que les habitations se sont construites. La vie en appartement est, pour ainsi dire, inconnue ; elle commence seulement à s'introduire à la suite de l'immigration étrangère. L'Américain tient à voir un chez soi, un intérieur à lui, où il n'est gêné par personne, un *home*, comme il appelle son foyer. Les quartiers un peu éloignés du centre se prêtent à ce genre de construction. Quel quartier est le meilleur ? Ici, la lutte est très vive. Malheur au quartier qui ne sera pas à la mode ! Les terrains s'y déprécieront et le *home*, au lieu de se revendre avec prime, devra peut-être se céder à perte. Les rues se démodent avec une telle rapidité ! Telle avenue où, il y a dix ans, la mode voulait qu'on habitât, est aujourd'hui envahie par les pensions de famille, les israélites, les étrangers, les affaires, toutes choses qu'il est de mauvais ton d'avoir autour de chez soi. Une rue à tramway est une rue perdue pour les résidences ; une maison à boutiques, le voisinage d'un de ces parcs à bestiaux, dont nous parlerons plus tard, un cabaret, écartent aussitôt les gens comme il faut.

La rive nord passe pour le faubourg Saint-Germain de Chicago ; le quartier est, en effet sur la rive gauche. La promenade classique du nouvel arrivant est dans cette direction. Il prend le *câble*, ou funiculaire, qui, pour cinq sous, lui fait passer la rivière sous un tunnel et l'emène, à travers Clark Street ou Wells Street, jusqu'au Parc, le *Lincoln Park*. Rien de pittoresque comme cette gracieuse création que viennent baigner les vagues blanches ou bleues de cette grande mer intérieure appelée le lac Michigan ; au loin, se perdant dans l'azur, les voiles blanches des navires qui viennent apporter à Chicago de nouveaux éléments de richesse. Le dimanche, le parc, si calme et paisible aux jours de la semaine, offre ses pelouses, ses allées, ses bosquets aux milliers d'Allemands, de Suédois, de Norvégiens, qui se sont fixés dans cette partie de la ville ; les serres, la fosse aux ours, le hangar des éléphants, des buffles, des élans, le pavillon des lions et des singes, ont, comme partout, le même succès auprès de la gent court-vêtue. Le soir, ce sont les amoureux, d'un autre âge, qui vont se confier à leurs tendres sentiments.

L'avenue du bord du lac est certainement une des plus réussies et une dont serait fière plus d'une grande ville d'Europe ; de magnifiques demeures la bordent, toutes luttant de richesse dans la variété des styles, presque toutes encadrées de verdure. Affreux marécage, il y a huit ans, personne ne voulait y habiter et lorsque M. Potter Palmer créa le quartier, il ne put trouver d'associés pour cette entreprise qui devait donner pourtant des profits considérables. Aujourd'hui on se dispute le terrain à prix d'or.

Le sud de la ville, du moins la partie qui s'étend de la 16^e à la 39^e rue, est considérée comme le faubourg Saint-Honoré de Chicago, l'avenue de Prairie passe certainement pour l'avenue des millionnaires et n'a de rivales que les avenues du Calumet et de Michigan. C'est auprès de l'opulente demeure de M. George Pullmann, demeure si libéralement ouverte aux étrangers de distinction de passage à Chicago, que se trouve, à la 18^e rue, l'arbre célèbre témoin supposé du massacre de 1812. De l'autre côté de la chaussée s'élève l'une des habitations de la ville les plus gracieuses, et par le goût qu'a déployé l'architecte dans cette construction Renaissance française et

par l'amabilité avec laquelle les hôtes. M. et M^{me} W.W. Kimball, font les honneurs de leur maison. Les faubourgs de Hyde Park et de Kenwood, les grands boulevards qui mènent au parc Washington, au champ de courses et à l'Exposition, possèdent aussi de fort belles résidences.

La rive ouest a toujours été la moins recherchée. Personne n'en peut donner la raison, si ce n'est qu'il s'agit d'une question de mode. La rive ouest a ses parcs, comme les autres quartiers, des avenues plantées de beaux arbres, bordées de gazons, ornées de charmantes constructions. Mais la mode n'y est pas, et si la lutte continue, entre les rives nord et sud, pour la primauté, il est à peu près établi que l'ouest est pour longtemps hors de combat.

Le premier édifice qui représente, aux yeux de l'étranger, le pouvoir central à Chicago, c'est le *Federal Building*, Palais Fédéral, communément appelé le *Post Office*, car c'est là que la Poste, service national, a ses bureaux. Ces bureaux occupent tout le rez-de-chaussée. Au premier étage, se trouvent la Douane, un autre service fédéral, et les contributions indirectes qui veillent sur les liqueurs fermentées et le tabac. Chicago est considéré comme un entrepôt de douane, et toute marchandise française peut, lorsqu'il y a avantage à le faire, s'expédier directement sur cette ville, sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les colis à New-York pour l'expertiser.

(Le Tour du Monde). E. BRUWAERT.

L'Administrateur-Gérant : F. MARTIN

Etude de M^e Louis VALENTIN, notaire, à Monaco
2, rue du Tribunal, 2

Aux termes d'un contrat passé devant M^e VALENTIN, notaire à Monaco, le douze août mil huit cent quatre-vingt-treize, enregistré, monsieur Alexandre TAPPE, électricien, demeurant à Monaco, ayant élu domicile à Monaco, en l'étude dudit M^e Valentin, notaire, a acquis de monsieur Henri TAPPE, chimiste, et madame Fernande BROCARD, son épouse, demeurant ensemble à Nice, madame TAPPE, veuve en premières noces de monsieur Pierre-François NATUREL, ayant élu domicile à Monaco, en la même étude, une villa, située à Monaco, quartier des Moneghetti, appelée *Villa l'Echauguette*, élevée sur rez-de-chaussée, d'un premier et d'un deuxième étages et combles avec terrain en dépendant, le tout d'une contenance d'environ quatre cents mètres carrés, porté sous le n^o 471 bis, de la section B du plan cadastral, et confinant : du midi, au chemin de fer, et des autres côtés à l'avenue des Moneghetti et à une rampe d'accès.

Cette acquisition a eu lieu moyennant un prix de cinquante mille trois cents francs.

Une expédition du contrat, transcrite au bureau des hypothèques de Monaco, a été déposée au Greffe du Tribunal Supérieur de la Principauté, ce jourd'hui même.

Avertissement est donné aux personnes ayant le droit de prendre sur l'immeuble susdésigné, des inscriptions à raison d'hypothèques légales, qu'elles devront requérir ces inscriptions dans le délai d'un mois, à peine d'être déchues de tous droits sur cet immeuble.

Monaco, le vingt-neuf août mil huit cent quatre-vingt-treize.

Pour extrait : L. VALENTIN.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 21 au 27 août 1893

SAINT-TROPEZ,	b. <i>Elisa</i> , fr., c. Roux,	sable.
ID.	b. <i>Vierge-Marie</i> , fr., c. Doglio,	id.
ID.	b. <i>Tante</i> , fr., c. Davin,	id.
ID.	b. <i>Fortune</i> , fr., c. Moutte,	id.
ID.	b. <i>Charles</i> , fr., c. Allègre,	id.
ID.	b. <i>Indus</i> , fr., c. Albert,	id.
ID.	b. <i>Figaro</i> , fr., c. Musso,	id.
CANNES,	b. <i>Ville-de-Marseille</i> , fr., c. Jaume,	id.
ID.	b. <i>Bon-Pêcheur</i> , fr., c. Arnaud,	id.
ID.	b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Bellone,	id.
ID.	b. <i>Marie</i> , fr., c. Ferrero,	id.
ID.	b. <i>Jeune-Claire</i> , fr., c. Aune,	id.
GENES,	yacht à voiles, <i>Marotte</i> , fr., c. Aicard,	passagers.

Départs du 21 au 27 août

SAINT-TROPEZ,	b. <i>Jeune-André</i> , fr., c. Ruminéras, sur lest,	id.
ID.	b. <i>Elisa</i> , fr., c. Roux,	id.
ID.	b. <i>Vierge-Marie</i> , fr., c. Doglio	id.
ID.	b. <i>Tante</i> , fr., c. Davin,	id.
ID.	b. <i>Fortune</i> , fr., c. Moutte,	id.
ID.	b. <i>Charles</i> , fr., c. Allègre,	id.
ID.	b. <i>Indus</i> , fr., c. Albert,	id.
ID.	b. <i>Figaro</i> , fr., c. Musso,	id.
CANNES,	b. <i>Ville-de-Marseille</i> , fr., c. Jaume,	id.
ID.	b. <i>Bon-Pêcheur</i> , fr., c. Arnaud,	id.
ID.	b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Bellone,	id.
ID.	b. <i>Marie</i> , fr., c. Ferrero,	id.
ID.	b. <i>Jeune-Claire</i> , fr., c. Aune,	id.

REVUE MONÉGASQUE

LETTRES, SCIENCES, ARTS

PUBLICATION MENSUELLE

Directeur : Comte DU PONT L'ABBÉ DE COATAUDON
Rédacteur en Chef : MAURICE GUILLEMOT

Sommaire du 1^{er} septembre 1893

Le Carnet d'un papa, manuscrit d'un Inconnu, avec une préface par Eugène MOUTON. — Illustrations d'après nature.

PAUL COFFINIÈRES. — *La Vague*.

MAURICE GUILLEMOT. — *Quelques vers*. — I. Ambition — II. Aurore — III. Midi — IV. Crépuscule — V. A Cimiez — VI. Nuit — VII. L'Absence.

PHILIPPE CASIMIR. — *Les Environs de Monaco*. — Cinquième excursion — Route de Monaco à Menton : Roquebrune, le Cap Martin, Menton ; Vues photographiques : Varavilla, Roquebrune, le Château des Lascaris, la Villa de l'Impératrice, l'Hôtel du Cap Martin.

M. D'AURAY. — *Bulletin bibliographique*.

ABONNEMENTS : Un an, 30 francs — Un numéro, 3 francs

BIBLIOGRAPHIE

Il sera rendu compte dans le Bulletin Bibliographique de tout ouvrage adressé au Rédacteur en chef de la *Revue Monégasque*.

Les illustrations du présent numéro sont obtenues par le procédé phototypique Conso, de Nice.

Toutes les communications concernant la *Revue Monégasque* doivent être adressées au Rédacteur en Chef.

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

En vente à l'Imprimerie de Monaco :

L'ANNUAIRE DE LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO
POUR 1893

CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE

CODE DE COMMERCE

CODE CIVIL — CODE PÉNAL

Ordonnance sur la Propriété Littéraire et Artistique

ON DEMANDE UNE SERVANTE connaissant la tenue d'un ménage et sortant d'une bonne maison. S'adresser villa Ravello, chemin du Carnier.

AVIS TRÈS IMPORTANT

Les ateliers de menuiserie mécanique de M. Victor BOSIO, de Menton, sont définitivement transférés au Borrigo. Ils sont établis sur la belle promenade qui conduit aux Castagniers, à côté du bureau de l'octroi, entre la passerelle et le pont du chemin de fer.

Les nouvelles installations d'outillages sortent de la maison Panhard Lavassor de Paris.

Fabrique de planchers, parquets à l'anglaise, à bâtons rompus, à point de Hongrie et de fantaisie. — Spécialités de moulures, escaliers et mains courantes.

Une étuve à air chaud est installée dans les vastes ateliers de M. Victor Bosio, où tous les bois sont étuvés avant d'être corroyés, ce qui lui permet de livrer du travail garanti de tout rétrécissement.

M. Victor Bosio vient d'acheter deux mille mètres carrés de parquet chêne de première qualité, provenant de la Haute-Hongrie. La siccité d'étuvage donne à la fabrication une supériorité exceptionnelle. (Téléphone).

Nous engageons vivement nos lecteurs à visiter les ateliers de menuiserie mécanique du Borrigo. C'est une maison de premier ordre, toujours prête à satisfaire sa nombreuse clientèle, et très apprécié à Menton comme à Monaco, grâce à des travaux toujours exécutés avec un goût et soin incontestables.

Imprimerie de Monaco — 1893