

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 17 Décembre 1895

NOUVELLES LOCALES

Le Tribunal Supérieur, jugeant correctionnellement, a prononcé les condamnations suivantes :

Dans son audience du 10 décembre, pour mendicité, Pierre M..., matelot, 46 ans, sans domicile, et Damien S..., journalier, 18 ans, également sans domicile, le premier à 10 jours, le second à 15 jours de prison.

Pour infraction à un arrêté d'expulsion, Pierre T..., 60 ans, chanteur ambulancier, sans domicile fixe, 6 jours de prison et 16 francs d'amende.

Et le 13 décembre, pour mendicité, le nommé Franz G..., tapissier, 39 ans, sans domicile, 6 jours d'emprisonnement.

M. le docteur Rudolf Zilles a remis à S. Exc. M. le Gouverneur Général une somme de 200 marks, dont moitié a été versée au Bureau de Bienfaisance pour les femmes accouchées par le service de la Maternité de l'Hôtel-Dieu, et moitié remise au Sœurs du Bon-Secours pour leur permettre de venir en aide aux femmes en couches à domicile.

M. Auerbach, propriétaire, villa Marie-Antoinette, à Monte Carlo, a aussi adressé à S. Exc. M. le Gouverneur Général, une somme de 300 francs pour être consacrée au nouvel Hôtel-Dieu projeté.

RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE. — La Société Florale (M^{me} Louis, gérante), boulevard du Nord, à Monte Carlo, est reliée au réseau téléphonique monégasque.

Les journaux de Nice annoncent que S. A. I. le Grand-Duc Georges, héritier du trône de Russie, s'est embarqué à Batoum le 12 courant pour venir résider, comme on sait, à la Turbie-sur-Mer où la villa des Terrasses est retenue depuis longtemps.

Vu l'état de sa santé, Son Altesse Impériale restera parmi nous dans le plus strict incognito.

Nous apprenons qu'un service funèbre à la mémoire de M^{me} la marquise de Pleumartin sera célébré à l'église Saint-Charles, sa paroisse, lundi prochain, 23 décembre, un mois jour pour jour après sa mort.

TIR AUX PIGEONS DE MONACO

L'administration avait, samedi, comme chaque année, convié les amateurs de tir, fonctionnaires et sportsmen de la Principauté, à l'inauguration intime du stand de Monte Carlo.

Etaient présents :

MM. le colonel de Sainte-Croix, le chef d'escadron Alban Gastaldi, le capitaine Rebufat, le capitaine Plati, le comte d'Adhémar, le lieutenant de Capella, M. le comte Gastaldi, maire, M. Étienne Gastaldi, M. F. Wicht, le docteur Pontremoli, M. de Villeneuve, M. Raoul Gunsbourg. Parmi les étrangers : le général de Bellemare, MM. Dufour, Maurice, etc.

La Poule d'Essai a été gagnée par M. Maurice, le Prix, par M. le docteur Pontremoli, battant M. Dufour, second.

L'ouverture du Tir aux Pigeons a réuni, cette année, un grand nombre d'amateurs. On a remarqué :

MM. Lindes, Lo, comte Woss, comte Trautmansdorff, de Luzerna, Farina, Mainetto Ghido, marquis d'Asti, prince de Lovenstein, Nocca, comte d'Esloo, comte Cioleck, capitaine Smith, Bégule, Chouquet, etc.

La Poule d'Essai a été partagée entre MM. Farina et le marquis d'Asti.

Le Prix d'Ouverture a été partagé entre MM. Farina, Roller et Bégule.

Programme des Concours tri-hebdomadaires

PREMIÈRE SÉRIE

Mercredi 18 décembre : Prix des Pensées (handicap libre), 500 francs.

Vendredi 20 décembre : Prix des Lilas (handicap), 500 francs.

Lundi 23 décembre : Prix des Volubilis, 500 francs.

Judi 26 décembre : Prix des Jasmins (handicap libre), 500 francs.

Samedi 28 décembre : Prix des Camélias (handicap), 500 francs.

Lundi 30 décembre : Prix des Iris, 500 francs.

Judi 2 janvier 1896 : Prix des Tulipes (handicap libre), 500 francs.

Samedi 4 janvier : Prix des Bégonias (handicap), 500 francs.

Lundi 6 janvier : Prix des Bluets, 500 francs.

Mercredi 8 janvier : Prix des Anémones (handicap libre), 500 francs.

Vendredi 10 janvier : Prix des Amaryllis (handicap), 500 francs.

Lundi 13 janvier : Prix des Geraniums, 500 francs.

Mercredi 15 janvier : Prix des Narcisses (handicap libre), 500 francs.

Vendredi 17 janvier : Prix des Tubéreuses (handicap), 500 francs.

Judi 19 décembre 1895, à 2 h. de l'après-midi

5^e CONCERT CLASSIQUE DE MUSIQUE ANCIENNE ET MODERNE

sous la direction de M. LÉON JEHIN

avec le concours de M. CORSANEGO, violoniste

Symphonie en fa (n° 8)..... Beethoven.

A. Allegro vivace con brio — B. Allegretto scherzando — C. Tempo di minuetto — D. Allegro vivace.

ENTR'ACTE DE DIX MINUTES

La Lumière de l'Asie, fragments symphoniques... I. de Lara.

A. Marche funèbre sur la mort de Maya — B. Intermezzo — C. Le songe de Siddartha — D. Tempête infernale.

Deuxième Concerto (pour violon et orchestre)... B. Godard.

A. Allegro moderato — B. Adagio quasi andante — C. Allegro non troppo.

M. CORSANEGO.

Prélude du 3^e acte de Tristan et Yseult... Wagner.

Solo de cor anglais par M. DOREL.

Espana, rapsodie..... Chabrier.

L'entrée de la Salle des Concerts est absolument interdite pendant l'exécution des morceaux.

Samedi 21 décembre, ouverture de la saison théâtrale. — *Joséphine vendue par ses sœurs*, opérette en trois actes, musique de Victor Roger, avec M^{ms} Milly Meyer et Grisiier-Montbazon.

Rappelons à nos lecteurs que dimanche 15 décembre ont été mis en marche les trains supplémentaires indiqués pour cette date dans l'horaire du service d'hiver du chemin de fer P.-L.-M. que nous avons publié le mois dernier.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

FÊTES DU JOUR DE L'AN

A l'occasion des fêtes du jour de l'an, les billets d'aller et retour délivrés du 27 décembre au 3 janvier inclusivement seront tous valables jusqu'aux derniers trains de la journée du 6 janvier.

Les Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, d'accord avec les chemins de fer anglais, organisent, à l'occasion des vacances scolaires de Noël et du nouvel an, un train de plaisir, à prix réduits, de Londres à Cannes, Nice et Menton.

Prix des billets aller et retour, y compris la traversée de Douvres à Calais :

1^{re} classe : 242 fr. 55 — 2^e classe : 169 fr. 90.

Aller : départ de Londres, le 20 décembre, à 9 h. du matin.

Arrivée le 21 décembre, à Cannes, 10 h. 19 matin ; à Nice, 11 h. matin ; à Menton, midi 1.

Retour : Au gré des voyageurs, soit le 14, soit le 21 janvier.

Départ le 14 ou le 21 janvier : de Menton, à midi 3 ; de Nice, à 1 h. 10 soir ; de Cannes, à 1 h. 50 soir.

Arrivée à Londres le 15 ou le 22 janvier, à 4 h. 50 soir.

Le voyage aura lieu de Calais à Menton sans transbordement, tant à l'aller qu'au retour.

À l'aller, le train n'entrera pas à Paris ; il passera par le chemin de fer de grande ceinture.

Au retour, il passera par la petite ceinture.

Le train sera composé de voitures à couloir (avec water-closets) communiquant entre elles, et d'un wagon-restaurant.

Le nombre des places dans le train est limité ; elles seront attribuées, sans tour de faveur, aux premières personnes qui les demanderont.

Nous reproduisons, avec les réserves qu'elle comporte, la nouvelle suivante qui est donnée par un journal de Nice :

M. Leprince, directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur du Havre à Trouville et les ports de Normandie, était ces jours derniers de passage à Nice pour étudier la création d'un service quotidien de bateaux à vapeur entre Cannes, Nice, Monaco et Menton, et retour. D'après ce projet, le bateau neuf de la ligne du Havre à Trouville le *A Normand*, dont la vitesse moyenne est de seize à dix-sept nœuds à l'heure, partirait tous les matins à neuf heures et demie de Cannes pour être à dix heures et demie à Nice, à onze heures et quart à Monaco, à onze heures et demie à Menton d'où il repartirait pour arriver à quatre heures quarante-cinq à Cannes après avoir touché à trois heures à Monaco et à Nice à trois heures quarante-cinq. Un accord intervenu entre la Compagnie des bateaux à vapeur et la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. permettrait l'utilisation des

billets de retour délivrés par l'une et l'autre Compagnie entre les villes que nous avons indiquées sur les bateaux à vapeur ou dans les trains, indistinctement, ainsi que cela se pratique, en Suisse, sur les bords du Léman.

La réalisation de ce projet rencontre, malheureusement, diverses difficultés, dont l'une des plus importantes est l'absence de tout « appontement » pour l'accostage dans la baie des Anges. On avait pensé, un moment, pouvoir accoster à la Jetée-Promenade, mais on a dû y renoncer. Comme on ne peut songer, pour l'instant, à établir un appontement le long de la plage, dans la baie des Anges, il faudrait donc accoster à la jetée du port, c'est-à-dire fort loin du centre de la ville et des quartiers élégants, où la Compagnie compte surtout recruter sa clientèle. C'est pourquoi, avant de prendre aucune décision, M. Leprince est retourné au Havre pour présenter son rapport sur l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur de Cannes à Menton par Nice et Monaco, au Conseil d'Administration de la Compagnie des bateaux à vapeur du Havre à Trouville, dont le président est M. Mousset.

CHRONIQUE DU LITTORAL

Nice. — Le Comité des fêtes vient d'arrêter le programme définitif des réjouissances traditionnelles du Carnaval et de la Mi-Carême. Ce programme, que nous reproduisons ci-après, ne diffère de l'avant-programme paru en juillet dernier qu'en ceci : on y a ajouté une fête de charité, dont le principe seul, d'ailleurs, est adopté, des courses vélocipédiques et une bataille de fleurs vélocipédique dont le *Monde Élégant* a été le promoteur.

Voici ce document :

Les 13, 16, 19 et 21 janvier 1896, Grandes Courses (steeple chase et haies), sur l'hippodrome du Var, organisées par la Société des Courses de Nice.

Jeudi 6 février. — A 8 h. et demie du soir, arrivée de S. M. Carnaval XXIV. — A 10 heures du soir, Bal-Promenade au Casino Municipal.

Dimanche 9 février. — A 2 heures et à 8 h. et demie du soir, défilé des Mascarades, fête de jour et de nuit dans l'avenue de la Gare.

Lundi 10 février. Courses vélocipédiques au vélodrome du vallon des Fleurs.

Mardi 11 février. à 2 heures, Bataille de fleurs vélocipédique sur la promenade des Anglais.

Mercredi 12 février. Courses vélocipédiques au vélodrome du vallon des Fleurs.

Jeudi 13 février. — A 2 heures, Bataille de fleurs sur la promenade des Anglais, distribution de bannières. — A 11 heures du soir, grand Veglione au théâtre de l'Opéra, distribution de bannières.

Dimanche 16 février. — A 2 heures, grand Corso carnavalesque, Bataille de confetti. — A 11 heures du soir, grande Redoute orange et turquoise au Casino Municipal, distribution de bannières. Les costumes en lustrine ne seront pas reçus. Le loup noir sera admis.

Lundi 17 février. — A 2 heures, Grand Corso de gala, Bataille de fleurs sur la promenade des Anglais, distribution de bannières.

Mardi 18 février. — A 2 heures, grand Corso carnavalesque, Bataille de confetti. — A 3 heures, distribution des prix. — A 8 heures du soir, grand Feu d'artifice, grande Retraite aux flambeaux, Moccolotti, Carnaval brûlé en effigie. — A 11 heures du soir, deuxième grand Veglione au théâtre de l'Opéra, distribution de bannières.

Prix : 16,500 fr. aux grands Chars, 4,700 fr. aux petits Chars, 3,500 fr. aux Analcades, 5,900 fr. aux Groupes à pied, 5,400 fr. aux Masques isolés, 1,850 fr. aux Illuminations. Ces prix ne seront distribués que si le Comité les juge mérités. Ses décisions sont sans recours. — Distribution de bannières d'honneur pour balcons et voitures les mieux décorés. Les Chars ne pourront dépasser les dimensions fixées par le Comité.

FÊTES DE LA MI-CARÊME ET DU PRINTEMPS. — *En Mars* : Grandes Courses au trot sur l'hippodrome du Var.

Jeudi 5 mars. — A 2 heures, Fête Enfantine.

Jeudi 12 mars. — A 2 heures, Bataille de fleurs sur la Promenade des Anglais, distribution de bannières. —

A 11 heures du soir, grande Redoute blanche au Casino Municipal, distribution de bannières.

Dimanche 29, lundi 30, mardi 31 mars, mercredi 1^{er} avril, lundi 6 et mardi 7 : grandes Régates Internationales, organisées par le Club Nautique.

M. LÉON JEHIN

Pour peu qu'on observe attentivement tous ceux qui, le jeudi, sur les deux heures, se rendent au Casino de Monte Carlo pour assister au concert classique, on ne tarde pas à s'apercevoir que chacun d'eux porte, sur ses traits, l'empreinte de son individualité. Les uns sont gais, les autres, si ce n'est tristes, du moins sont évidemment très préoccupés. On devine, aisément, que les désirs de celui-ci ne sont pas ceux de celui-là.

Voyez ces mêmes personnes causer dans l'atrium, la *Salle des pas perdus* de Monte Carlo, comme on comprend qu'elles sont, le plus souvent, pour ne pas dire toujours, d'une opinion différente.

Mais, la porte de la salle Garnier vient de s'ouvrir ; peu à peu, chacun vient occuper le fauteuil qui lui est réservé. Les musiciens sont à leurs pupitres. M. Léon Jehin, salué par d'unanimes bravos, lève son bâton de commandement... la symphonie commence. Aussitôt, toutes les individualités particulières qui forment l'assistance, emportées par un même courant d'émotion, se fondent en une *unité*. Plaisirs et peines, espoirs et découragement ont disparu... On les retrouvera à la sortie, une seule et même émotion entraînant une seule et même âme vers l'idéal.

Quelle divine puissance possède un orchestre, interprétant une symphonie, lorsque cet orchestre obéit à l'impulsion d'un esprit supérieur comme M. Léon Jehin ! Que se passe-t-il dans l'âme de ce maître, lorsqu'il dirige les accents ineffables que les premiers violons tirent de leurs cordes frémissantes ; lorsqu'il soulève les accords sonores des cuivres, et d'un geste les apaise ; enfin, lorsqu'il courbe sous sa loi, au moindre de ses mouvements, l'innombrable légion des tons ? Que se passe-t-il dans l'âme de ce maestro dont le talent touche de si près au génie ? Lui seul pourrait le dire.

Mais, ce que je constate, c'est qu'il fait palpiter tout son auditoire et qu'il l'emporte, dans un même élan, vers les régions éthérées. On ne peut rendre avec des mots toutes les perceptions de l'oreille ; on ne peut peindre les tons. Autrement, nous essayerions, ici, de rendre le mouvement vif et suggestif de l'*allegro* ; les archets se balançant, volant, tirant des cordes infatigables des myriades d'harmonies frissonnantes et scintillantes et qui décrivent mille arabesques autour du motif principal. Nous essayerions d'exprimer les modulations lentes de l'*adagio* : ici, un sanglot, là des pleurs de désespoir ; plus tard, le soupir vague d'une âme mourante, puis des notes piquées tombant, goutte à goutte, comme des pleurs ou comme le sang qui coule d'une blessure.

M. Léon Jehin dirige les vagues rythmées et harmonieuses de la symphonie avec une incomparable sûreté de geste. Ce n'est pas le nageur qui s'abandonne voluptueusement au flux et au reflux des flots, c'est le maître qui, tout en sentant courir dans ses veines les ondes sonores, conserve tout son sang-froid. Un geste trop long ou trop court, trop lent ou trop précipité, la moindre erreur, et les cent musiciens de l'orchestre perdent la notion exacte du rythme qui leur est imposé par le chef d'orchestre. Car, il faut bien se le persuader, le chef d'orchestre impose le rythme à ses musiciens et cela est si vrai que M. Léon Jehin *joue de son orchestre* ; l'orchestre n'étant, pour lui, qu'un immense clavier dont il tire tant de divines harmonies.

(*Monde Élégant*).

LETTRES PARISIENNES

(Correspondance particulière du *Journal de Monaco*)

Une dépêche de Londres nous apprend que S. M. la reine d'Angleterre retournera à Nice au mois de mars. Le colonel Carrington avait été envoyé par Sa Majesté pour visiter les immeubles pouvant lui servir de résidence.

La reine a refusé d'habiter la colline de Barla qui est trop près de la mer, celle de Montboron qui est trop éloignée de la ville et le château de Valrose où il n'y avait pas la centaine de pièces nécessaires pour loger la suite de

Sa Majesté. Ordre a été donné de louer pour une période de six semaines l'hôtel de Cimiez, que la reine habitait la saison dernière. Ce qui a été d'autant plus remarqué à Londres, qu'il n'est pas dans les habitudes de la reine de se rendre deux années de suite au même endroit. Il est vrai que l'installation de Cimiez a l'avantage d'être isolé des quartiers bruyants et des grands hôtels où demeurent les sujets anglais qui viennent passer la saison froide sur le littoral. La reine, lorsqu'elle est en déplacement, évite de résider dans les quartiers fréquentés par ses sujets, alors que son fils le prince de Galles préfère, lorsqu'il est à l'étranger, les endroits où le monde britannique élit volontiers domicile.

×

Comme nous l'avons annoncé dans une précédente lettre, l'ambassadeur d'Angleterre à Paris, lord Dufferin, est à la veille de quitter la carrière diplomatique. Il aura pour successeur sir Philip Currie, actuellement ambassadeur d'Angleterre à Constantinople.

Sir Philip Currie appartient à l'une des plus grandes maisons de la Banque de Londres, dont la raison sociale est Glyn Mills and Co. C'est dire qu'il est possesseur d'une grande fortune. Sa femme qui est poète, lettrée et fort jolie, est une des étoiles littéraires et mondaines de la Grande-Bretagne. On voit que les salons de l'ambassade d'Angleterre à Paris continueront à être le rendez-vous de la société la plus spirituelle et la plus élégante.

×

J'ai toujours eu un goût très vif pour les belles séances de l'Académie française ; ce qui me vient, je crois, de l'homme aimable dont j'ai adopté le nom comme pseudonyme, de Philippe de Courcillon, marquis de Dangeau, qui remplaça Scudery à l'Académie française à l'âge de trente ans. Boileau, dont il était l'ami et le protecteur, faisait le plus grand cas de ses poésies très répandues à la cour du grand roi.

Cette semaine a eu lieu la réception de M. Henry Houssaye, à laquelle assistait l'élite du monde élégant et où on a pu admirer l'agrément des toilettes que les Parisiennes porteront cet hiver. M. Arsène Houssaye, père du nouvel académicien, auteur du *4^e fauteuil*, plus heureux qu'Alexandre Dumas père qui n'a pu assister à la réception de son fils à l'Académie, a entendu l'éloquent discours du nouvel immortel. M. Henry Houssaye est né le 24 février 1848 et son père disait de lui « il est né coiffé, tout lui réussira et il arrivera à des situations que je ne puis espérer ». On voit que M. Houssaye père était bon prophète.

M. Henry Houssaye qui avait été un des familiers de Lecomte de Lisle, en a fait l'éloge avec esprit et avec cœur. Il l'a suivi pas à pas dans sa lutte contre la misère et dans sa marche vers la gloire. Il a lu de beaux extraits de ses poèmes et a dit que l'œuvre de Lecomte de Lisle aurait la durée de l'éclatant et pur Paros dans lequel il semble qu'il l'ait taillée.

Des applaudissements répétés ont interrompu ce beau discours presque à chaque phrase et rendu difficile la tâche de M. Ferdinand Brunetière, ce maître en l'art de bien dire, qui a été chargé de lui répondre. M. Brunetière a énuméré les titres nombreux de M. Henry Houssaye à la dignité d'académicien. Il a surtout insisté sur le bel ouvrage de M. Henry Houssaye : *1814*, et il a déclaré que, tout en formant des vœux pour qu'un nouveau Napoléon n'apparaisse pas, il n'avait pas peur de voir se propager la légende napoléonienne. Une espèce de gêne a plané sur l'assistance pendant que M. Brunetière parlait de Napoléon. Les républicains même les plus ardents paraissaient ne point partager absolument sa manière de voir et trouvaient qu'il y avait une distinction à faire entre l'homme de brumaire et le vainqueur d'Arcole et de Rivoli.

×

Le théâtre de la Porte Saint-Martin a repris *Fanfan la Tulipe*, le beau drame en 7 actes de M. Paul Meurice. C'est le drame historique à costumes et à panache, comme l'aimaient nos pères *Fanfan la Tulipe* est de la race des d'Artagnan et des Lagardère. Aussi le succès a-t-il été énorme. On a fort admiré le dialogue écrit d'abondance, avec naturel et verve.

Il fallait pour ce rôle de *Fanfan*, un comédien de race, comme l'était Mélingue. M. Coquelin avec son verbe clair, son autorité pour lancer le mot, sa maîtrise de jeu, a captivé et conquis le public. On disait de tous côtés qu'il était fâcheux qu'un tel comédien eût des démêlés avec le ministère des Beaux-Arts qui devrait lui accorder une amnistie pour le récompenser d'avoir si bien fait revivre le drame historique, ce genre si éminemment français. Les autres rôles sont secondaires, car dans *Fanfan la Tulipe* on ne s'occupe que de *Fanfan* ; ils ont été remplis avec talent et autorité par M^{mes} Sisos, Colas, Roland ; MM. Desjardins, Burguet, Jean Coquelin, Gravier et Laroche.

×

Le même soir débutait à la Comédie-Française, dans *Andromaque*, M. Jacques Fenoux. Ce jeune homme, par sa belle prestance, son masque de tragédien, sa voix superbement timbrée et la justesse de sa diction a produit la meilleure impression. C'est un artiste scrupuleux et intelligent qui s'est montré passionné dans les scènes d'amour et a dit magistralement les classiques fureurs. M. Fenoux est appelé à tenir le rang le plus haut dans la troupe tragique du Théâtre-Français.

×

Le cyclisme a de jour en jour plus de succès. On vient d'inaugurer le troisième salon du Cycle au Palais de l'Industrie.

C'est le rendez-vous des hommes et des femmes qui s'intéressent à ce sport. Outre les merveilles exposées par les fabricants, on peut voir, sur une estrade réservée, des acrobates de première force exécuter des exercices vélocipédiques au milieu des éclats de rire et des applaudissements. C'est une innovation qui est très goûtée. Les cyclistes sont très fiers de la réussite de leur exposition à laquelle le Président de la République et les ministres ont rendu visite.

Le cyclisme fait, du reste, chaque jour des progrès. Nous rappelions ici-même, il y a quelque temps, une caricature de 1814 où il était question d'un vélocipède à vapeur, qui serait inventé à la fin de ce siècle. Cette plaisanterie est devenue une réalité. Nous venons de recevoir la circulaire d'un fabricant anglais qui offre, moyennant 20 livres sterling, une bicyclette brûlant 40 centimes de charbon par heure et dans le même espace de temps parcourant 40 kilomètres.

Avant peu, on ira de Paris à Monaco en bicyclette à vapeur. Tout arrive.

DANGEAU.

FAITS DIVERS

LES RUINES DES BAUX. — Tous ceux qui s'intéressent à l'archéologie provençale apprendront avec satisfaction le résultat de la mission donnée à M. l'architecte Révoil, pour arriver à assurer la conservation des monuments et des ruines de la ville des Baux.

La commission des monuments historiques ayant donné, dit le *Petit Marseillais*, un avis favorable sur le rapport et le devis qu'il avait rédigés, M. le Ministre des Beaux-Arts vient d'allouer une somme de 1,900 francs environ pour arrêter les désordres de la partie supérieure de la tour du château; pour réparer ce qui reste de la chapelle du *xiv^e* siècle, dite de Sainte-Catherine, qui servira de musée lapidaire, et pour consolider certaines parties intéressantes dans diverses maisons ruinées. Un premier devis de 4,000 francs environ assure la conservation de l'église et de son élégante tourelle.

Ainsi sont réduits à néant les bruits malveillants qu'on avait fait courir sur l'abandon de la ville des Baux par la direction des Beaux-Arts, et sur la négligence de ceux qu'elle charge de ses travaux.

Un journal anglais raconte une histoire amusante à l'occasion de la mort du général Ponsonby, qui fut, pendant de longues années, le secrétaire particulier de la reine Victoria. Le général était fort poli, et chaque fois qu'un artiste s'était fait entendre à la cour, il lui télégraphiait le lendemain pour lui demander de ses nouvelles. Si c'était une troupe complète qui avait joué au château, le général employait alors une formule, toujours la même, qui englobait tous les membres de la troupe. Un jour, M. Rodgers Prat exhiba à la cour ses oies apprivoisées; la reine l'avait fait venir pour amuser ses petits-enfants. Le lendemain, cet « artiste » reçut le télégramme traditionnel du général Ponsonby, conçu dans ses termes immuables : « Sa gracieuse Majesté sera on ne peut plus enchantée de savoir si les membres de votre troupe se portent bien et s'ils ont fait un bon voyage. Quant à moi, je vous prie de vouloir bien leur exprimer mes sentiments de haute considération. » On ignore ce que les oies apprivoisées ont pu répondre à la politesse du général.

LES NOUVELLES PIÈCES D'OR FRANÇAISES. — Il y a quelques jours à peine que le ministre des finances a fait appel à MM. Chaplain, Roty et Daniel Dupuis, pour que ces maîtres graveurs fournissent, le premier, un modèle de monnaie d'or; le second, un modèle de monnaie d'argent; le troisième, un modèle de monnaie de bronze, destinés à remplacer les types actuels dans les émissions futures,

et déjà une décision est prise en ce qui concerne les futures pièces d'or.

M. Chaplain vient, en effet, de soumettre le croquis du type qu'il se propose de graver, et M. Doumer l'a accepté d'enthousiasme en félicitant très vivement l'artiste.

Voici ce que représenteront les pièces d'or frappées l'an prochain :

Côté face : un profil de République orienté à droite et sortant de terre. La tête est ombragée par un olivier dont les branches la dominent. Au second plan à gauche, une perspective de toits indique une agglomération de maisons françaises, tandis qu'à droite un minaret symbolise les colonies.

Côté pile : un coq gaulois, dressé sur ses ergots, chante à tue-tête. tandis qu'à gauche et à droite de ses pattes une lettre et deux chiffres précisent la valeur de la pièce.

M. Chaplain a commencé de suite le travail de réduction de son dessin et attaquera la gravure dans quelques jours.

M. Daniel Dupuis a soumis, de son côté, des modèles de sa monnaie de bronze sous forme de photos et de médaillons de plâtre, mais comme il a présenté plusieurs types, le ministre a demandé un délai pour choisir.

Quant à M. Roty, il n'a point encore apporté son projet de monnaie d'argent.

VARIÉTÉS

Quelques notes sur le cyclisme en Angleterre

A chaque bateau venant de France, on peut voir les puissantes grues des ports anglais tirer des profondeurs de la cale, entre deux paquets de malles, des bicyclettes solidement accouplées et les descendre, après description de superbes arcs de cercle, aux pieds de leurs propriétaires un peu inquiets. Le cycle est devenu le compagnon de voyage ordinaire de toute excursion sur le continent ou en Angleterre. C'est le moyen de fuir rapidement, une fois les curiosités de cosmopolitisme et d'art satisfaites, les grands centres, tous internationaux un peu, et même les villes de moindre importance qui, naturellement, singent partout les capitales : C'est le moyen, en atteignant vite les campagnes les plus isolées, de pénétrer dans l'intimité, dans les traditions et dans le passé de la vie d'une nation : toutes choses, quand il s'agit de l'Angleterre, particulièrement intéressantes pour un curieux de l'ancienne vie française, amoureux des vieilles mœurs d'avant 1789, souvent maintenues intactes par le conservatisme anglais.

Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que la longue période de luttes sanglantes qui a divisé les deux peuples, a été précédée d'une ère de paix et d'étroite liaison : témoins ces mille étudiants parisiens qui, en 1265, vinrent sur l'invitation du roi Henri III, remplacer à Oxford les étudiants anglais brouillés à mort avec la population. La langue anglaise n'était alors que du français mélangé d'un peu d'allemand.

×

Les compagnies de chemins de fer d'Outre-Manche traitent la bicyclette moins favorablement que les compagnies françaises.

Voici quelques tarifs édifiants : Sur plusieurs grandes lignes, notamment le *Great Western Railway*, et le *London Chatham and Dover*, une bicyclette, considérée comme bagage du voyageur, paye respectivement pour des distances égales et inférieures à 12, 25, 50, 75, 100 milles : 1 shilling; 1 shilling 6 pence, 2 sh., 3 sh., 4 sh., et pour chaque 50 milles additionnels, 1 shilling. (Le mille c'est, comme on sait, 1,609 mètres; le shilling vaut 1 fr. 25, le penny, 10 cent.) Le tricycle paye plus cher encore; pour ces mêmes distances, 2, 3, 4, 6, 8 sh., et pour chaque 50 milles de plus, 1 sh. 6 pence. Quand les instruments voyagent seuls, ces prix se doublent et font plus que doubler pour chaque 50 milles additionnels. Pour moins de deux jours de séjour d'une bicyclette à la consigne, on paye 4 pence et pour chaque jour de plus, 2 pence,

Malgré les prix élevés, le transport se fait aux risques du propriétaire. Les billets spéciaux qu'on délivre pour les cycles ne manquent pas de stipuler avec précision cette clause. Il faut reconnaître d'ailleurs que les avaries sont extrêmement rares. Souvent vos bicyclettes voyagent en

compagnie de vos bagages dans un compartiment réservé *ad hoc* entre deux compartiments de voyageurs.

Les cochers de fiacre, à Londres du moins, n'ont pas toujours les prétentions modestes de leurs confrères parisiens; nous avons vu l'un d'eux réclamer 6 pence (60 centimes) pour une bicyclette transportée sur la galerie : ce qui, certes, est excessif.

Par contre, les cochers et les piétons ont pour les cyclistes une indifférence plutôt bienveillante. Les chiens aussi : jamais nous n'avons vu un chien anglais aboyer un cycliste. Tels maîtres, tels chiens. La malveillance qui se note encore en France, a disparu ici depuis longtemps, depuis l'invention des pneumatiques, dit-on, c'est-à-dire depuis que le cyclisme est un sport à la mode dans les hautes classes. La bicyclette a les mêmes droits que les autres véhicules. Comme toutes les voitures, elle doit tenir la gauche de la route. C'est rigoureusement l'inverse de l'usage suivi partout ailleurs sur le continent, la Bohême exceptée, et en Amérique. En France, il n'y a que les chemins de fer qui prennent la voie de gauche; exception bizarre qui est sans doute un reste de leur origine anglaise; en Amérique, les chemins de fer sont plus logiques, ils prennent leur droite comme tous les véhicules. Les Anglais ont si bien conscience de leur originalité en matière de direction, qu'à Londres, dans les grandes voies, on peut lire sur les refuges, des écriteaux ainsi conçus : « *Keep to the left* ». Gardez la gauche.

Le cycliste doit être muni, comme en France, d'un signal sonore et d'une lanterne. Le signal est, en général, un timbre; le grelot et la trompe sont à peu près inconnus. Il ne doit pas rouler dans les parcs royaux et autres à un train supérieur à huit milles à l'heure (13 kilomètres environ); à Hyde Park, il ne peut rouler que de 6 heures à 10 heures du matin, et encore depuis seulement le mois d'août dernier; mais cette mesure sévère sera probablement abrogée bientôt, elle soulève presque chaque jour dans les journaux des réclamations.

Hyde Park proprement dit, c'est-à-dire séparé de Kensington garden, est d'ailleurs très exigu pour des promenades en cycle. Le charme est de pouvoir y circuler autour d'une très belle masse d'eau, de ne point rencontrer d'omnibus, mais en général, d'élégants attelages et cavaliers; les yeux sont attristés, le matin, par l'amoncèlement, sur des bancs, de miséreux et de miséreuses dont l'abjection spécifique a été souvent décrite.

Londres ne possède point de parc comparable au bois de Boulogne ou au bois de Vincennes; le lieu d'évolutions à la mode pour les cyclistes, surtout pour les jeunes dames, est Battersee-Park; les corbeilles y sont très fleuries et les massifs très verts; mais l'étendue manque vraiment et toutes les voies de communication qui y conduisent sont loin d'être plaisantes et distinguées. Un continental, habitué aux commodités de la vie française, chercherait en vain dans Battersee-Park un lieu de rafraîchissement ou un restaurant un peu sérieux. Le chalet voué à la réparation des forces des cyclistes est un temple de tempérance, c'est-à-dire que le propriétaire n'a pas la licence de vendre des boissons alcooliques. Le nombre des licenciés est très limité; une licence est toujours difficile à obtenir. On est réduit, dans ces établissements nécessairement tempérants, au café, au thé, aux limonades, à une décoction assez agréable de houblon non fermentée qui pourrait être recommandée partout aux cyclistes comme boisson des chaudes journées d'été (Kops Ale) au gingerbeer dont la saveur rappelle trop une manipulation savante de parfumerie.

Il n'y a plus rien à dire, hélas! au point de vue cycliste, de quelques parcs privés, comme le beau domaine de Blenheim, apanage des ducs de Marlborough, dans lequel les cyclistes ne sont plus admis à la suite de licences que s'octroyèrent au début quelques-uns de ces adeptes indécents que ce sport compte malheureusement partout.

En France, le cycliste paye un impôt et n'a pas encore la réglementation qui l'assimile à une voiture; en Angleterre, le cycliste a sa charte et ne paye pas d'impôt. La question a été agitée, mais les Secrétaires d'Etat compétents n'en ont jamais voulu entendre parler.

Les routes sont en général excellentes; du macadam presque partout; très peu de pavés, excepté dans les régions manufacturières et dans quelques coins fréquentés, comme Windsor; du petit pavé toujours, quand il y

