

# 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. la Princesse a donné l'ordre de pourvoir constamment l'Hôtel-Dieu de tout ce qui pouvait être utile pour les victimes du cruel accident du 29 juillet. Les blessés se montrent profondément reconnaissants de tant de sollicitude.

Les fonds réunis en quelques jours ayant été largement suffisants au Comité du Bureau de Bienfaisance pour subvenir à tous les besoins immédiats, on sait que les souscriptions qui avaient été ouvertes au lendemain de la catastrophe, ont été rapidement closes. L'élan généreux de charité n'a pu néanmoins être aussitôt arrêté et à la liste que nous avons publiée dans notre dernier numéro nous avons encore à ajouter les sommes suivantes qui ont été adressées à S. Exc. M. le Gouverneur général.

M. le baron Arthur de Rothschild	200	»
La banque Smith	50	»
M. le baron de Rolland, vice-président du Conseil d'Etat (qui, absent, a appris la catastrophe au cours de son congé.)	50	»
Les entrepreneurs de Monaco (MM. Vatrican et Calori, Fontana et Gamba, Ferraris frères, Corniglioni, Bonafède et Armita, Bulgheroni père et fils, Calori frères, Bona et Baron, Ricord)	900	»
MM. Vatrican et Calori (produit de la cotisation de leurs ouvriers)	55	»
M. Georges Barbier	20	»
M. Henri Fauraz	10	»
M. Acquaviva	10	»
M. G. Aubert	10	»
M. Mercier, curé de Sainte-Dévote	50	»
M. l'abbé Darly, vicaire de Sainte-Dévote	5	»
La famille de Castro	100	»
M. Hector Otto	10	»
M. Vial, président du Tribunal de Commerce de Nice	50	»

Nous sommes heureux de transmettre les remerciements de S. A. S. la Princesse à tous les généreux souscripteurs.

Ajoutons que l'état des blessés de la catastrophe du 29 juillet est aussi satisfaisant que possible, ainsi que le démontre la situation suivante, émanant de M. le docteur Colignon, qui a si remarquablement dirigé le service médical dans ces cruelles circonstances.

Déjà sortis :

Boschi (Libero) et Marani (Pietro).

Considérés comme devant sortir cette semaine : Grassili (Primo), Lubati (Joseph), Pinelli (Dominique) et Quadro (Joseph).

Ajournés à quinze jours encore :

Laurenzi (Orazio) et Fricci (Alfred).

Devant rester un mois environ :

Demarchi (Antoine).

Atteints de fractures demandant un séjour plus prolongé :

Bessone (Jean-Baptiste) et Bonsignore (Louis).

On ne saurait trop répéter que sans la rapidité des secours au moment de l'accident, sans les soins éclairés des docteurs et l'admirable sollicitude de la supérieure et des sœurs de l'Hôtel-Dieu puissamment aidée par les ordres de S. A. S. la Princesse, quatre ou cinq peut-être de ces braves ouvriers auraient succombé.

La série des fêtes traditionnelles de la Saint-Roman s'est continuée brillamment cette semaine. La procession a été suivie, mardi, par une foule nombreuse de fidèles et, dans la soirée, la ville illuminée par l'éclat des feux de joie et des flammes de bengale, a présenté le plus joyeux coup d'œil, cependant que la retraite aux flambeaux, organisée avec le concours de la Société de Gymnastique l'Etoile, parcourait nos principales avenues.

Mercredi, la journée a commencé par une messe solennelle durant laquelle la Société Chorale l'Avenir et la Société Philharmonique ont alternativement fait entendre quelques-uns des meilleurs morceaux de leur programme religieux.

Le soir, un beau feu d'artifice a été tiré sur la place du Palais, puis le bal s'est prolongé très tard dans la soirée, pour reprendre dimanche soir avec non moins d'animation et d'entrain.

La fête de l'Assomption sera, comme chaque année, solennellement célébrée aujourd'hui dans toutes les paroisses de la Principauté.

Les Membres du Sport Vélocepedique Monégasques sont informés qu'à la suite des démarches faites par le bureau de la Société, M. le Receveur des Douanes à Monaco a été autorisé à leur délivrer un laissez-passer valable pour trois mois et renouvelable,

En conséquence, les membres de la Société n'auront qu'à se présenter à la recette des Douanes pour régulariser leur situation à cet égard.

Le Tribunal Supérieur a tenu vendredi dernier sa dernière audience avant les vacances judiciaires qui, comme d'habitude, se prolongent jusqu'au 15 octobre, interrompues néanmoins par les audiences de vacation nécessitées par les affaires urgentes.

Dans son audience du 8 août, le Tribunal Supérieur a condamné les nommés :

Félix-Ange-Joseph Chiesa, né le 1<sup>er</sup> août 1861, à Turin (Italie), comptable, demeurant à Monaco, un mois de prison pour abus de confiance ;

Antoine Perrino, né à Monaco le 5 mars 1879, peintre, demeurant à Monaco, vingt-quatre heures de prison pour rébellion ;

Antoine Panosso, né à Piovone (Italie), en mai 1873, manoeuvre, demeurant à Cabbé-Roquebrune, vingt-quatre heures de prison pour infraction à un arrêté d'expulsion.

## Lettre de Paris

Paris, 13 août

De quoi parler, grands dieux ! qui ne touche pas peu ou prou aux choses du monde politique et aux Affaires ?...

En attendant, et en dépit de toutes les préoccupations politiques du moment, Paris, qui a le culte de la tradition et le respect des vieilles habitudes, continue, en République, à fêter le 15 août comme il le faisait sous l'Empire. Et d'aujourd'hui à mercredi prochain, l'exode prendra les proportions d'une levée en masse de Parisiens se hâtant pour passer « les fêtes » à la campagne. Saint-Cloud, Saint-Germain, Enghien et autres « stations » parisiennes regorgent de promeneurs, et surtout Chantilly qui, à l'agrément d'un site charmant, joint l'attrait du Musée Condé et de ses merveilles.

Le 15 août laissera, d'autre part, un heureux souvenir à bien des gens : je veux parler des nouveaux décorés du ministère de l'Intérieur et du ministère de l'Instruction publique. Depuis le 14 juillet dernier, cette promotion était impatiemment attendue. Enfin, elle est venue... avec un mois de retard et un nouveau légionnaire a pu s'écrier non sans raison : « C'est vraiment pas la peine d'être bon républicain pour qu'on vous décore le 15 août, comme du temps de l'Empire ! »

Mais aussi pourquoi le gouvernement français s'astreint-il aux dates fixes du 1<sup>er</sup> janvier et du 14 juillet ? Les gens décorables, comme le fait remarquer notre spirituel confrère M. Emmanuel Arène, attendent ces dates « comme une échéance. Ils savent que s'ils ne font pas partie d'une promotion, ils n'ont plus rien à espérer pendant six mois. Et ils sont aigris, mécontents. Ils ne reprennent leur bonne humeur et leur courage qu'aux approches de la promotion suivante. Tandis qu'il serait si facile de les tenir en joie depuis le 1<sup>er</sup> janvier jusqu'à la Saint-Sylvestre !

« Il n'y aurait pour cela qu'à répartir sur les douze mois de l'année le contingent annuel affecté à chaque ministère. Les ministres, ainsi, ne seraient jamais démunis : ils auraient toujours quelques croix disponibles dans leurs tiroirs. Et l'espérance en toute saison, fleurirait sur la terre. »

L. N.

## MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

**Le Rêve à l'Académie des Sciences.** — M. Vaschide a communiqué à l'Académie des Sciences les résultats de ses « recherches expérimentales sur les rêves », recherches qui ont porté sur trente-six sujets âgés de un à quatre-vingts ans et sur lui-mêmes. En voici les principales conclusions :

1° On rêve pendant tout le sommeil et même pendant le sommeil le plus profond, le sommeil qui rappelle la syncope. La vraie vie psychique du sommeil, comme la vraie vie des rêves, ne se révèle que lorsque le sommeil commence à devenir profond ; c'est alors qu'entre en action l'inconscient. Les rêves recueillis pendant le sommeil profond révèlent les étapes et l'existence de ce travail cérébral inconscient, auquel on doit la solution des problèmes qui occupent depuis longtemps et qui ressortent brusquement comme par miracle ;

2° Les songes du sommeil profond ont un tout autre caractère que les autres rêves ; le chaos du rêve, de même que les clichés souvenirs, sont presque absents dans les vrais songes, qui paraissent être dirigés par une certaine logique inconsciente, par l'attention et la volonté, et encore par ce quelque chose qui échappe et

qui fait penser au delà des images du rêve, dont parlait Aristote. On pourrait comparer l'état mental de ces rêves avec le travail inconscient de la veille ;

3° Il y a une relation étroite entre la qualité, la nature des rêves et la profondeur du sommeil. Plus le sommeil est profond, plus les rêves concernent une partie antérieure de notre existence et sont loin de la réalité ; au contraire, plus le sommeil est superficiel, plus les sensations journalières apparaissent et plus les rêves reflètent les préoccupations et les émotions de la veille ;

4° L'existence des rêves dans le sommeil profond, comateux, n'implique pas la possibilité de certains cas de sommeil très profond sans rêve. Il y a, comme dans tout phénomène, une question de relativité ;

5° Les personnes, qui ne rêvent pas ou plutôt qui prétendent n'avoir jamais rêvé, sont victimes d'une illusion d'analyse psychique très curieuse ;

6° Les rêves d'une intensité moyenne persistent plus dans la mémoire et ils sont plus continus, tandis que les rêves énergiques, actionnels, disparaissent rapidement. Les rêves plus intenses caractérisent le réveil et l'époque pré-morphéique du sommeil ;

7° Les enfants en bas âge et qui ont toujours un sommeil comateux commencent à rêver à haute voix ; il y a concordance des rêves faits à haute voix avec ceux du réveil spontané ou provoqué ;

8° Les vrais rêves sont plus lucides, et la lucidité est en rapport avec la profondeur du sommeil ; dans le sommeil d'une profondeur moyenne, les rêves sont plus stables, plus précis et moins fugitifs que dans le sommeil superficiel ;

9° En recueillant les rêves de toute une nuit, on est induit à croire qu'il y a toute une continuité qui se suit dans les conceptions même les plus hallucinatoires. Ce caractère est plus net pour le vrai rêve.

En résumé, M. Vaschide pense que le problème de la continuité des rêves pendant le sommeil est en partie résolu, et qu'on doit reconnaître, avec Descartes, Leibnitz et Lélut, qu'il n'y a pas de sommeil sans rêve. Le sommeil ne serait pas, d'après l'auteur, un frère de la mort, comme le désignait Homère, mais, au contraire, un frère de la vie.

**Parcours à grande vitesse sur une voie ferrée américaine.** — Au moment où les grandes Compagnies de chemins de fer françaises se préparent à augmenter considérablement la vitesse commerciale de leurs trains de long parcours, il est curieux de relever les résultats analogues obtenus à l'étranger. Ici, à la vérité, il s'agit d'un train qui se trouvait en retard et a voulu rattraper ce retard ; mais le fait est intéressant au point de vue qui nous occupe, parce que ce convoi a réussi à maintenir sa vitesse exceptionnelle sur une très longue distance.

Le train-poste rapide du *Chicago Burlington and Quincy Railroad* se trouvait en retard au départ de Chicago, et le mécanicien résolu d'essayer de compenser au moins partiellement ce retard entre cette ville et Burlington, c'est-à-dire sur une distance de 331 km, 7. Cette distance fut franchie en 208 minutes, y compris 19 minutes pour divers arrêts. Cela donne en fait une allure de 95 km, 6 à l'heure, arrêts compris, et de 105 km, 3 arrêts non compris. Entre Galesburg et Burlington notamment, la vitesse a atteint 141 km, 2.

**Les voitures à intercirculation de la Compagnie de l'Est.** — La Compagnie de l'Est a mis en service, sur son réseau, des voitures à couloir de première et de deuxième classe qui ont donné pleine satisfaction au point de vue du confort, des facilités de circulation et de la douceur de suspension. La *Revue technique* publie à ce sujet d'intéressants renseignements.

Le matériel est monté uniquement sur deux essieux et comprend en réalité trois types différents : un wagon de première classe ordinaire, un de luxe comprenant des compartiments à lits, et un de deuxième classe.

La voiture ordinaire de première classe est formée d'une caisse de 11 m. 39 de longueur extérieure sur une largeur de 2 m. 95, et une hauteur de 2 m. 22 au milieu et 1 m. 92 sur les côtés. Cette caisse est partagée en quatre compartiments, donnant accès à un couloir latéral de 0 m. 70 de large, terminé à chaque extrémité par une

plate-forme fermée, munie de passerelle à soufflet permettant l'intercirculation entre les wagons. Les quatre compartiments sont pour six places ; chaque banquette est partagée en deux par un bras mobile, qui laisse d'un côté deux places et une seule de l'autre. La longueur du compartiment est de 2 m. 15 sur 2 m. 55 de large et il est éclairé et ventilé du côté du couloir par trois châssis de glace dont l'un est ménagé dans la porte.

L'éclairage de nuit est assuré par deux lampes à incandescence, disposées une à chaque bout du compartiment et alimentées par des accumulateurs. Le chauffage est obtenu par un thermo-siphon à circulation d'eau chaude sous plaques-chaufferettes encastrées dans le plancher. Quant au cabinet de toilette, ouvrant directement sur une des plates-formes, il a 1 m. 60 de longueur sur 0 m. 844 de large. Le frein de la voiture est du système Westinghouse et l'appel d'alarme, pneumatique, se trouve dans le couloir. Le poids de la voiture à vide est de 16,680 kilogrammes, et en pleine charge, c'est-à-dire avec 24 voyageurs, de 18,800 kilogrammes.

La voiture de luxe de première classe comprend deux compartiments à trois lits et un compartiment ordinaire à six places. Le compartiment à lits, d'une longueur de 2 m. 40 sur 2 m. 145 de large, se compose de trois places se transformant en trois couchettes dans le sens de la largeur. Chaque compartiment à lits est pourvu d'un cabinet de toilette de 1 m. 515 de longueur sur 0 m. 85 de large.

Le compartiment à six places est semblable à celui de la voiture ordinaire de première classe. Le poids de la voiture à vide est de 17,300 kilogrammes et en charge maximum, c'est-à-dire avec les douze voyageurs, de 18,200 kilogrammes.

La voiture de deuxième classe, qui ressemble beaucoup à celle de première classe par son aspect extérieur, a aussi un couloir de 0 m. 70, deux plates-formes et un thermosiphon. La longueur de la caisse, à la ceinture, est de 11 m. 70 sur 2 m. 95 de large et la hauteur de 2 m. 22 au milieu et 1 m. 92 sur les côtés. La voiture est divisée en cinq compartiments et un cabinet de toilette. Chaque compartiment donnant sur le couloir est éclairé comme celui de première classe, mais avec seulement 1 m. 79 sur 2 m. 08 de large ; il comporte huit places réparties deux à deux par deux accoudoirs. Quant au cabinet de toilette, il a 1 m. 60 sur 0 m. 84. Le poids de la voiture à vide est de 14,760 kilogrammes et avec les quarante voyageurs il atteint 17,760 kilogrammes.

**Congrès scientifique.** — L'*Iron and Steel Institute* tiendra son Congrès annuel du 15 au 18 août, à Manchester, sous la présidence de Sir Roberts Austen.

Les mémoires suivants sont annoncés : Sur la constitution de l'acier, par M. Campbell, d'Ann-Arbor (Michigan) ; sur la diffusion dans l'acier, par MM. Harbord et Twynam (Collège de Cooper's Hill) ; sur la concentration magnétique du minerai de fer, par M. Mac Neill, de Londres ; sur l'Inde, comme centre manufacturier de l'acier, par M. Mahon, de Cossipore ; sur l'analyse microscopique pratique pour les industries de l'acier, par M. Risdale, de Guisbrough ; sur la relation entre la structure de l'acier et son traitement thermique et mécanique, par M. Sauveur, de Boston (E. U.) ; sur la situation actuelle de la théorie de la solution du fer carburé, par M. Stansfield, de Londres ; sur l'utilisation du minerai de fer pulvérisé, par M. Wiborgh, de Stockholm, etc.

**Congrès international de géographie.** — Le septième Congrès international de géographie se réunira à Berlin le 27 septembre sous la présidence de M. de Richthofen. Les mémoires présentés sont repartis en sept groupes principaux : géographie mathématique, géographie physique, géographie biologique, géographie anthropologique, exploration, géographie historique, éducation géographique. M. de Drygalski exposera le plan de l'expédition antarctique allemande, tandis que Sir Clements Markham et Sir John Murray rendront compte des progrès du projet d'expédition britannique. MM. Wagner, Krummel, Voiekoff et Mill feront des propositions pour la terminologie et la nomenclature des formes de la flore océanique, M. Richter fera des propositions de son côté pour une terminologie systématique à adopter dans les recherches sur les glaciers.

Des excursions scientifiques seront organisées à l'issue du Congrès dont les bureaux sont établis, 90, Zimmerstrasse, Berlin, S. W.

## LETTRES ET ARTS

**Une Ville universitaire.** — Sous le titre « Une victoire parisienne », le *Figaro* nous fournit les intéressants renseignements suivants au sujet de la création aux Etats-Unis d'une ville universitaire.

M. Pascal, de l'Institut, s'est embarqué au Havre, à bord de la *Normandie*, pour New-York et San-Francisco. Il va présider là-bas le jury d'architecture d'un grand concours international au second degré, pour la construction d'une ville universitaire.

Ce jury a pour mission de choisir, — entre onze lauréats dont les projets ont été primés à la suite d'un concours au premier degré auquel avaient pris part quatre-vingt-dix-huit architectes anglais, allemands, français, suisses, italiens, grecs, américains, japonais, de toutes les écoles du monde, — le lauréat définitif, celui dont le projet sera reconnu le meilleur entre les meilleurs.

Or, ce grand lauréat ne peut manquer d'être un ancien élève de notre Ecole des beaux-arts, car les onze concurrents choisis sont tous, français ou étrangers, d'anciens élèves de cette Ecole.

Les onze projets primés ont pour auteurs, par ordre alphabétique : MM. Barbaud et Bauhain, de Paris ; Bénard, de Paris ; Bluntsehli, de Zurich ; Despradelle et Stephen Codman, de Boston ; Dick, de Vienne ; Friedlander, de New-York ; Héraud et Eichmüller, de Paris ; Pewelt et Hull, de New-York ; Howard et Caldwell, de New-York ; Howels, Stokes et Hornbostel, de New-York ; Witney Warren, de New-York.

C'est l'Université de Berkeley que l'on veut reconstruire, étendre, amplifier jusqu'à en faire une véritable ville.

L'énorme emplacement qu'occupe, avec des bâtiments de peu d'importance, l'Université actuelle, peut suffire à la création de cette ville.

On y trouve deux ruisseaux, un terrain d'abord en pente douce, puis s'élevant graduellement sur une colline élevée au delà de laquelle est un fond de montagnes. Quand on a gravi jusqu'aux sommets le terrain choisi, et destiné à s'agrandir encore, si l'on se retourne on a devant soi la baie immense de San-Francisco et, juste en face, le goulet, la porte d'Or, qui la fait communiquer avec l'océan Pacifique.

Des arbres plusieurs fois centenaires, une des coquetteries du grand parc dont on dispose, avaient été recommandés à la sollicitude des concurrents et leur conservation constituait une des curiosités du programme et aussi une de ses difficultés.

Chacun des établissements, des instituts, dont l'ensemble formera l'Université, est par lui-même un monument. On n'a pas la prétention de tout construire à la fois, mais on veut établir un plan général, immuable, dans lequel les détails pourront se jouer, varier même au fur et à mesure des constructions et des transformations qui pourront résulter de l'état de la science et des études.

Il suffit, pour donner une idée de l'immensité de la composition, de dire que la future Université de Berkeley ne comprendra pas moins d'une trentaine de palais : administration, bibliothèque générale, muséum général, auditorium, prytanée militaire, villas pour les élèves, cercles, infirmeries, gymnases, facultés diverses, etc., etc., sans compter les bâtiments destinés à fournir la force motrice, la chaleur et la lumière, ou à recevoir les services postaux, télégraphiques, téléphoniques, etc.

En voilà assez pour faire soupçonner l'importance colossale du programme du concours que nous aurions dû commencer par appeler du nom de la fée qui y préside : M<sup>me</sup> Hearst.

Si, en effet, l'Université reçoit un tant pour cent de toutes les taxes de Californie ; si elle est dotée par cet Etat et aussi soutenue par le gouvernement des Etats-Unis, elle doit à la munificence de M<sup>me</sup> Hearst, la veuve d'un des rois de l'or de là-bas, les ressources nécessaires pour ce grand concours.

Comme entrée de jeu pour sa réalisation, M<sup>me</sup> Hearst donne une dizaine de millions ?..

MARINE ET COLONIES

**La traversée de l'Atlantique.** — *Engineering* donne quelques renseignements intéressants sur les progrès réalisés au point de vue de la vitesse dans la traversée de l'Atlantique depuis dix ans. Dans cette statistique, il y a lieu de remarquer que les bateaux allemands et américains débarquent leurs malles postales à Southampton, d'où le parcours en chemin de fer jusqu'à Londres s'effectue dans des conditions de vitesse qui font le trajet plus court que via Queenstown, en raison du long voyage qu'ont à accomplir en chemin de fer les malles débarquées dans ce port.

Le *Kaiser Wilhelm* n'en reste pas moins le roi des transatlantiques, d'autant que sa vitesse extraordinaire coïncide avec une stabilité remarquable due au balancement des machines, qui réduit au minimum les mouvements vibratoires.

Les Allemands ne s'endorment d'ailleurs pas sur leurs lauriers; la Compagnie hambourgeoise entre à son tour en lutte avec le Lloyd allemand; elle a en construction dans les chantiers Vulcan, à Budow, près Stettin, d'où est sorti le *Kaiser Wilhelm*, un navire, le *Deutschland*, qui disposera d'une puissance de 35,000 chevaux-vapeur (au lieu de 28,000 pour le *Kaiser Wilhelm*) et réalisera une vitesse moyenne à la mer de 23 nœuds; on espère même atteindre et dépasser 24 nœuds aux essais. Ce navire, qui comprendra 1,320 places (264 cabines de première classe et 100 de deuxième classe) doit être mis en service en avril 1900.

La Compagnie transatlantique poursuit activement dans les chantiers de Penhoët (près Saint-Nazaire) la construction de son nouveau paquebot *Lorraine*, pour lequel rien ne sera épargné et qui doit être lancé en septembre et être mis en service également en avril 1900.

**Une épave de l'expédition Andrée.** — M. Charles Rabot a fait savoir à la Société de Géographie qu'il a été trouvé, le 14 mai dernier, sur les bords du Kollafjord, côté nord de l'Islande, un flotteur contenant une esquisse de la route suivie par le ballon d'Andrée après son départ, avec une note ainsi conçue :

« Flotteur numéro 7 : a été lancé du ballon d'Andrée le 11 juillet, à 10 heures 55 du soir. Temps moyen de Greenwich, par environ 82° de latitude Nord et 25° de longitude Est de Greenwich. — Nous flottons à une hauteur de 600 mètres. Tout va bien à bord. Signé : Andrée, Strindberg, Frankel. »

Document certainement authentique, ajoute M. Ch. Rabot, car l'expédition avait emporté un certain nombre de flotteurs de ce genre, et celui qu'on a trouvé en Islande porte l'inscription habituelle : « Expédition polaire d'Andrée ». Le flotteur avec la note l'accompagnant a été transmis à Stockholm. Il a donc été lancé à 8 h. 22 minutes après le départ, qui avait eu lieu le 11 juillet (1897), à 2 h. du soir.

M. Rabot rappelle la dépêche par pigeon du 13 juillet, midi et demi, indiquant pour la position du ballon à cette date : 82°2' de latitude Nord et 15°5' de longitude Est de Greenwich. « Ainsi, à un intervalle de près de trente-huit heures, l'aérostat, dit-il, s'est trouvé à peu près au même point comme latitude, mais à une centaine de milles plus dans l'Est. »

Dans ces conditions, M. Rabot émet l'hypothèse que le ballon a continué sa route vers le Nord-Ouest pendant la journée du 12 et, dans cette direction, est peut-être arrivé à une très haute latitude, tout près même du pôle.

Mais qu'est-il devenu ensuite ? Voilà ce qu'il serait si intéressant de savoir et ce que l'on ne saura sans doute jamais.

**Les croiseurs anglais.** — Dans une communication faite devant l'Association technique maritime, M. Piaud signale les progrès réalisés en Angleterre au point de vue du rayon d'action des navires de guerre, c'est-à-dire du parcours franchissable avec l'approvisionnement de combustible que porte le bateau.

Ces progrès résultent des perfectionnements apportés dans la construction des machines et du choix des dimensions principales (adoption de tiroirs cylindriques, allure rapide, grandes vitesses moyennes de piston atteignant et dépassant 5 mètres à la seconde, augmentation de la détente résultant d'une augmentation de dimensions des

cylindres basse pression dont le volume atteint, sur les derniers bateaux, environ sept fois celui du cylindre à haute pression); des mesures prises pour réduire la consommation des appareils auxiliaires (disposition de plusieurs appareils en tension entre les chaudières et le condenseur, conduite électrique pour le plus grand nombre possible d'appareils); enfin, de l'adoption de chaudières Belleville à économiseurs.

Les derniers résultats obtenus sont très satisfaisants : tandis qu'en 1896, le *Terrible* et le *Powerful* consommaient, à l'allure à outrance, 995 grammes et 910 grammes par cheval, la consommation s'est abaissée, pour les croiseurs les plus récents, à 750 grammes (*Ariadne*) et 711 grammes (*Amphitrite*). A 13,000 chevaux (puissance maximum : 18,000 chevaux, l'*Amphitrite* a donné, pour un essai d'une durée de trente heures, le chiffre très remarquable de 648 grammes.

**Le canal de Kiel au point de vue des pêcheries.** — La pénétration de l'eau de mer dans le canal de la mer Baltique à la mer du Nord a eu tout d'abord pour effet de détruire une partie du poisson d'eau douce qui se trouvait dans les cours d'eau et lacs traversés. En juin 1896, M. Hinkelmann, au cours d'un voyage officiel, constatait que, par suite de la salinité de l'eau, les brèmes étaient plus maigres et les brochets, à peine capables de survivre. Les plaintes des fermiers de la pêche étaient donc pleinement justifiées.

Mais en 1898, Hinkelmann pouvait déjà constater que le poisson d'eau douce s'accommodait assez rapidement aux nouvelles conditions de vie. Notamment les perches, brochets et sandres du lac Flemhud se développent bien. Ce lac, à la vérité, touche seulement au canal, mais la teneur en sel de ses eaux est néanmoins de 1,5 à 1,8 p. 100 de celle des eaux du port de Kiel. D'autre part, le canal est devenu un lieu de sélection pour nombre de poissons comestibles de la mer du Nord (hareng, turbot, etc.) et le 17 avril dernier, M. Hinkelmann découvrait un lieu de frai pour le hareng à 74 kilomètres de l'embouchure du canal.

Cette découverte a fait l'objet d'un rapport présenté au 9<sup>e</sup> Congrès du *Vereins für Pflege der Natur-und Landeskunde* du Schleswig-Holstein, Hambourg et Lubeck (24 mai 1899). Le lieu occupé par le frai a un développement d'environ un kilomètre et l'on a compté 5,500 œufs par décimètre carré. Les observations faites sur place ont permis de se rendre compte que les harengs mâles et les harengs femelles étaient à peu près en nombre égal (46 p. 100 de mâles). Malgré la destruction des œufs et des larves par les navires, il n'est pas douteux que des millions et des milliards d'œufs arriveront à maturité; au surplus, on a déjà constaté que des bandes d'alevins se dirigeaient vers la mer Baltique.

VARIÉTÉS

Causerie Bibliographique

*La Carte de France (1750-1898)*, — Etude historique, par le colonel BERTHAUT, chef de la section de Cartographie. Publication du Service géographique de l'armée. — 2 vol. in-4°, avec figures, cartes et plan; Imprimerie du Service géographique, 1899.

Très belle publication, qui dit l'histoire de la carte de France, de ses origines, de ses transformations et de ses perfectionnements et des méthodes qui ont présidé à son établissement. La préface importante, que nous croyons devoir rapporter ici, résume bien cet historique, par la plume du général de la Noé, directeur du Service géographique de l'armée :

« Lorsqu'en 1854, le colonel Blondel, depuis général, directeur du dépôt de la Guerre de 1852 à 1867, publia sur la carte de France au 80,000<sup>e</sup> sa très intéressante notice, la carte n'était pas achevée; la géodésie était presque terminée, mais sur 273 feuilles qui composent l'ensemble, 175 seulement étaient levées dont 168 à peine étaient gravées et avaient paru.

Depuis cette époque, il n'a été fait aucune étude générale, ou du moins aucune étude digne par ses développements d'une œuvre aussi considérable. Cette lacune vient d'être heureusement comblée par l'ouvrage que publie aujourd'hui le Service géographique de l'armée.

Nous ne ferons pas ici l'éloge de l'ouvrage du colonel Berthaut : nous laissons avec la plus entière confiance au lecteur le soin d'en apprécier toute la valeur. Nous nous contenterons de présenter quelques considérations parmi celles que nous a suggérées la lecture de ce livre plein d'observations intéressantes et d'enseignements précieux pour le géographe.

La géographie remonte à une époque très reculée,

comme le prouvent entr'autres les cartes de Ptolémée. Mais ces cartes, comme tous les documents analogues que l'on pourrait citer, se contentaient de décrire à une échelle très réduite l'ensemble des régions habitées et de fixer avec une approximation grossière la position des localités importantes; elles suffisaient à peu près aux besoins des navigateurs et des voyageurs. La topographie n'apparaît que beaucoup plus tard. Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle on se contentait encore de représentations imaginées, tableaux ou gravures, vues perspectives des régions qui avaient servi de théâtre à des batailles ou à quelque événement important. Mais la description géométrique à grande échelle d'une contrée date d'une époque extrêmement récente. A l'origine, les essais, limités à des régions peu étendues, sont encore très imparfaits et, le premier, Cassini, en appuyant les levés de détail sur un canevas géodésique, donne à ses cartes une exactitude inconnue jusqu'alors. Cependant la représentation du relief du sol y est encore tout à fait insuffisante, puisqu'aucune cote d'altitude n'y figure et que les mouvements du terrain n'y sont exprimés que d'une façon plutôt conventionnelle que conforme à la réalité. Au commencement de notre siècle seulement, la carte au 80,000<sup>e</sup> fournit enfin une représentation géométrique du sol aussi fidèle et aussi complète que le comporte son échelle.

Il serait intéressant de rechercher les causes de la lenteur de ces progrès : il semble qu'on doive les attribuer à la situation économique et militaire du pays; à l'absence en particulier de ces travaux d'ensemble ayant pour objet la construction de canaux, de voies de communication de toute sorte, qui caractérisent notre époque, et aussi à l'inutilité des cartes aussi détaillées que le 80,000<sup>e</sup>, lorsque les opérations militaires ne comportaient pas l'emploi des armées considérables qu'on met aujourd'hui en ligne et dont il faut préparer d'avance tous les mouvements. Aussi les premières cartes topographiques sont-elles établies en vue de satisfaire à des intérêts locaux ou à quelque besoin spécial. L'idée d'une carte générale de la France se produit tardivement et elle paraît plutôt le résultat d'une fantaisie du monarque que la conséquence d'une nécessité reconnue. C'est Louis XV qui, frappé de l'exactitude d'une carte spéciale dressée par Cassini, en désire une semblable pour tout son royaume. Cassini, peut-être par amour de l'art uniquement, en accueillit le projet avec enthousiasme. Mais il semble qu'il ait vu dans l'œuvre nouvelle plutôt une extension de son réseau géodésique à toute la surface de la France qu'une carte réellement topographique.

En réalité l'entreprise de Cassini fut prématurée : l'utilité pratique d'une carte générale de la France à l'échelle du 80,400<sup>e</sup> ne s'imposait pas; les esprits éclairés qui demandèrent son exécution, et y contribuèrent de leurs propres deniers après le retrait des subsides mis à la disposition de Cassini, étaient surtout entraînés par un sentiment de curiosité scientifique. C'est beaucoup plus tard que l'opinion publique en reconnut la nécessité.

La carte au 80,000<sup>e</sup> elle-même fut considérée d'abord comme une œuvre qui n'intéressait qu'un petit nombre de personnes et ne devait, par conséquent, être tirée qu'à un nombre relativement restreint d'exemplaires. En 1822, et même en 1832, alors que les travaux de la carte se poursuivaient déjà depuis quatorze années, le général Demarçay en demandait encore l'abandon par le gouvernement à la tribune de la Chambre, sous prétexte que *la dépense était sans objet et qu'elle resterait entièrement à la charge du gouvernement*. Ce reproche a parfois été renouvelé de nos jours à propos du budget du Service géographique de l'armée; ceux qui le font oublient qu'une carte générale de la France donne des bénéfices qui, pour ne pas se traduire par un versement direct dans les caisses du trésor, n'en sont pas moins réels et considérables : c'est tout le pays qui en retire des avantages; aussi est-il juste de demander à l'État de prendre à sa charge les frais de son exécution.

Aujourd'hui, grâce au développement des travaux publics, à l'accroissement des armées et aussi, on peut le dire, à l'extension du tourisme, la nécessité d'une carte générale à grande échelle est universellement reconnue; il semble même que dans ce sens on dépasse quelquefois la mesure et cependant, depuis plus de vingt ans que des voies autorisées la demandent, elle attend encore un commencement d'exécution.

Si la topographie et la géodésie sont apparues tardivement, en revanche elles ont fait en très peu de temps de rapides progrès. Dans le cours d'un petit nombre d'années, les instruments se modifient et se perfectionnent. L'étude du colonel Berthaut permet de suivre les diverses étapes de cette marche progressive. Au début on mesure les bases à l'aide de simples perches en bois, et pour la traversée des rivières on se contente même de cordeaux ou d'une détermination à la planchette. Combien on est loin encore des règles bi-métalliques et des microscopes en usage aujourd'hui ! Pour obtenir la précision nécessaire dans la mesure des angles, on augmente les dimensions des instruments malgré la difficulté de leur emploi, pour revenir à des dimensions restreintes lorsque les progrès de l'optique et de la mécanique permettent de les réduire. Rien ne permet d'affirmer que nous ayons atteint les limites de la précision. Nos prédécesseurs, à chaque progrès réalisé, estimaient sans doute qu'il était impossible de faire mieux. Cependant combien ils étaient loin du but, lorsque leurs mesures les conduisaient à conclure que la Terre était allongée vers les pôles ?

Il semble pourtant que nos instruments et nos méthodes ont atteint une perfection difficile à dépasser. Si cette opinion n'est pas fondée en ce qui concerne les observations astronomiques et géodésiques, elle nous paraît l'être au moins pour la topographie. Du moment qu'un terrain est levé avec une précision telle que les mesures sur la carte ne peuvent donner d'autre erreur que celle qui résulte forcément de l'estimation d'une longueur graphique, peut-on demander plus à la planimétrie ? D'autre part la représentation du relief à l'aide de sections horizontales, dont les courbes peuvent être au besoin déterminées point par point sur le terrain, ne laisse rien à désirer. Nous sommes donc en possession de méthodes sûres et suffisantes : ce qu'on peut espérer encore, c'est plus de rapidités et de facilités dans les opérations sur le terrain, grâce à l'emploi d'instruments nouveaux, plus perfectionnés, écrivant peut-être, bien que sur ce dernier point il ne faille pas se faire trop d'illusions, car dans presque tous les cas il faudra fouiller le terrain et le parcourir comme on le fait actuellement.

Pour l'étude des progrès à réaliser, les travaux de nos devanciers seront d'un précieux secours : ils nous montreront la voie à suivre et surtout les erreurs et les illusions à éviter. A ce point de vue le livre du colonel Berthaut contient des enseignements précieux. Nous en signalerons un particulièrement : c'est la nécessité, si l'on veut faire bien, de recourir à des hommes du métier. Cette vérité si évidente semble cependant plus méconnue aujourd'hui qu'à aucune autre époque. Parce que la topographie n'exige pas la connaissance de notions scientifiques d'un ordre très élevé, on croit facilement que tout homme instruit est capable d'en faire de bonne. C'est une erreur profonde, surtout lorsqu'il s'agit d'opérations qui couvrent de grandes étendues et de levés exécutés à une échelle relativement petite. Alors il faut que l'œil du topographe soit assez exercé pour suppléer à l'absence de déterminations précises, et ce coup d'œil ne s'acquiert qu'à la suite d'une longue pratique. La topographie est un art plutôt qu'une science. La carte de Cassini a été menée à bonne fin parce qu'elle était exécutée par des géographes et des topographes de métier. La carte de la France au 80,000<sup>e</sup> doit sa perfection à ce fait qu'elle est l'œuvre d'un corps spécial, celui des ingénieurs géographes. Sans doute les officiers d'état-major y ont pris une part très importante et glorieuse ; mais il ont été guidés presque jusqu'à la fin par les ingénieurs géographes dont ils suivaient les méthodes. Aussi cette carte est-elle une œuvre remarquable et telle que, s'il fallait la recommencer aujourd'hui, à quatre-vingts ans d'intervalle, il n'y aurait rien, ou presque rien à changer aux méthodes tant au point de vue topographique qu'au point de vue cartographique.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA.

AVIS

Par arrêté de S. Exc. M. le Gouverneur Général de la Principauté de Monaco, en date du vingt-six mai mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf, la **Riunione Adriatica di Sicurtà**, Compagnie d'assurances à primes fixes contre l'incendie, sur la vie et transports, ayant

son siège à Trieste, fondée en 1838, et **L'Assicuratrice Italiana**, Compagnie d'assurances contre les accidents, ayant son siège à Milan, sont autorisées à étendre leurs opérations à la Principauté et à y être représentées par M. J.-B. CHIAPPORI, architecte, agent général, chez lequel elles font élection de domicile.

En se conformant aux dispositions de l'arrêté susdit, le soussigné, M. J.-B. Chiappori, architecte, agent général des deux Compagnies sus-nommées, a déposé au Greffe du Tribunal Supérieur, le neuf août mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf :

1<sup>o</sup> La traduction française des Statuts des mêmes Sociétés, dûment enregistrés à Monaco, le 4 août 1899 ;  
2<sup>o</sup> Les copies certifiées conformes à l'original par le visa des Présidents des Tribunaux Civil et Pénal de Trieste et Milan, dûment enregistrées à Monaco, les 4 et 7 août 1899, des procurations et des pouvoirs qui lui ont été donnés par actes des M<sup>rs</sup> Joachim Zencovich, notaire à Trieste et Tito Rosnati, notaire à Milan, pour représenter lesdites Sociétés vis à vis de l'autorité, de la justice et des tiers, avec mandat pour faire élection de domicile à Monaco, au nom desdites Compagnies et déclaration d'acceptation de la juridiction de la Principauté.

Monaco, le 15 août 1899.

J.-B. CHIAPPORI, architecte  
Boulevard de l'Ouest, villa Clotilde

Monsieur et Madame LAURENT AUREGLIA et leurs enfants remercient sincèrement les personnes qui se sont associées à leur douleur en assistant aux obsèques de leur fille et sœur regrettée

**Mademoiselle Marguerite AUREGLIA**  
décédée à Monaco, le 7 août 1899, à l'âge de quinze mois.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 6 au 13 Août 1899		
SAINT-TROPEZ, b. Tante, fr. c. Rouvier,		sable.
Id. b. Barthélemy-Elisa, fr., c. Davin,		id.
Id. b. Nouvelle-Vierge-Marie, fr., c. Serri,		id.
Id. b. Ville-de-Monaco, fr., c. Bianchy,		id.
Id. b. Quatre-Frères, fr., c. Jouvenceau,		id.
Id. b. Figaro, fr., c. Musso,		id.
CANNES, b. Monte-Carlo, fr., c. Ferrero,		id.
Id. b. Louise, fr., c. Garel,		id.
Id. b. Indus, fr. c. Tassis.		id.
Id. b. Rosine, fr., c. Clérisse,		id.
Id. b. Jalouise, fr. c. Conte		id.
Départs du 6 au 13 Août		
TORRE DELLE SALINE, b. Angelo Padre, it. c. De Dominici, sur lest.		id.
SAINTE-MAXIME, b. Deux-Frères, fr. c. Courbon,		id.
SAINT-TROPEZ, b. Figaro, fr., c. Musso,		id.
Id. b. Barthélemy-Elisa, fr., c. Davin,		id.
Id. b. Tante, fr., c. Rouvier,		id.
Id. b. Quatre-Frères, fr., c. Jouvenceau,		id.
Id. b. Nouvelle-Vierge-Marie, f. c. Serri,		id.
CANNES, b. Monte Carlo, fr., c. Ferrero,		id.
Id. b. Virginie, fr., c. Demaria,		id.
Id. b. Louise-Auguste, fr., c. Gandillet.		id.
Id. b. Fortune, fr. c. Dalbéra,		id.

Du moderne et du vivant, du littéraire et de l'historique, de belles aquarelles de Myrbach, de Chalon et de Vallet, d'excellents tableaux d'Edouard de Beaumont et de Laureano, Barrau, c'est le numéro d'août du **FIGARO ILLUSTRÉ**.

Dans le *Paris l'été*, de Gaston Jollivet, les photographies instantanées d'une curiosité amusante et rare se mêlent aux tableaux si coquets et si justes de Charles Wostry. Une touchante nouvelle de M. Auguste Jourdir est illustrée par M. Chalon avec un art dont il est coutumier. M. le lieutenant-général Pouzerevsky fournit d'après des documents inédits et authentiques une étude d'histoire militaire des plus remarquables sur les *Chevaux-légers polonais* à Somo-Sierra ; cette étude que le chef de l'état-major général de la circonscription de Varsovie a fait expressément traduire par le capitaine d'état-major Ozobichine, est suivie du seul récit laissé par un témoin actif, le colonel Niegolewski, et illustrée de onze aquarelles de Myrbach. Enfin, M. Emile Gégout nous révèle *Sainte Pélagie* et nous en donne par les photographies aussi bien que par ses souvenirs une vue intégrale d'un puissant intérêt. Ce numéro tout à fait digne d'attention est à coup sûr un des mieux réussis de la série et mérite tout le succès qui l'attend.

Prix du numéro : 3 francs

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 LÉNÉTIQ MOEHR

EAU, PATE ET POUDRES DENTIFRICES

Poudre de Riz et Velouta

SAVONS DE TOILETTE

NESTOR MOEHR

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

MONTE CARLO, boulevard Peirera, MONTE CARLO

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<sup>o</sup> 25 — Condamine

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

**LE MONITEUR**  
**DE LA MODE**  
paraissant tous les Samedis  
**20 PAGES** GRAND FORMAT  
LE PLUS ANCIEN ET LE PLUS ARTISTIQUE  
DES JOURNAUX DE MODES  
CONTIENT :  
PLUS DE MODÈLES NOUVEAUX  
PLUS DE TRAVAUX À L'AIGUILLE  
PLUS DE LITTÉRATURE  
PLUS DE RECETTES DE CUISINE  
PLUS DE RENSEIGNEMENTS  
QU'AUCUN AUTRE  
3 MOIS : 4 francs — UN AN : 14 francs  
EDITION 2 : contenant une Gravure coloriée et un Patron découpé dans les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> N<sup>os</sup>.  
3 MOIS : 8 fr. 50 — UN AN : 28 francs  
ABEL GOUBAUD, Éditeur, 3, r. du 4-Septembre

Imprimerie de Monaco, Place de la Visitation — 1899