

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

PARTIE OFFICIELLE

Par Ordonnance en date du 15 juillet dernier, M. Eugène de Millo est autorisé à exercer les fonctions de Consul de Suède et de Norwège dans la Principauté.

ALBERT I^{er}

PAR LA GRACE DE DIEU
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu notre Ordonnance du 13 juin dernier portant déclaration d'utilité publique de l'ouverture d'une voie carrossable de huit mètres de large à la plate-forme, dite *Boulevard de l'Observatoire*, telle qu'elle est tracée au projet visé dans les délibérations du Comité des Travaux Publics, en date des 8 mai et 7 juin 1899, revêtues de Notre approbation ;

Vu l'état et le plan parcellaires des terrains dont l'acquisition est nécessaire à l'exécution du projet, et le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé en vertu de Notre Ordonnance précitée ;

Vu le rapport de M. l'Inspecteur des Travaux Publics sur les résultats de ladite enquête et la délibération du Comité, en date du 24 juillet dernier, de laquelle il résulte :

1° Que le plan parcellaire et le tableau des terrains à acquérir ont été mis à l'enquête, et que toutes les formalités prescrites par les articles 2, 3, 4, 5 et 6 de l'Ordonnance du 22 mai 1858 ont été remplies ;

2° Que le Comité des Travaux Publics a statué sur toutes les réclamations formulées pendant l'enquête, et qu'il a émis l'avis du maintien du tracé précédemment adopté sous réserve de ménager l'accès à un puits et aux propriétés du sieur Olivier et de la dame Bessi ;

Vu l'Ordonnance du 22 mai 1858 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons ordonné et ordonnons :

ARTICLE PREMIER

Est définitivement déclarée d'utilité publique l'ouverture d'une voie carrossable de huit mètres de largeur à la plate-forme, partant de la propriété Marquet au boulevard de l'Ouest, près le pont de Sainte-Dévote, et aboutissant à la porte de l'Observatoire, conformément au projet adopté par le Comité des Travaux publics.

ART. 2

Les propriétés bâties ou non bâties nécessaires à l'établissement de la voie dont il s'agit, dite

Boulevard de l'Observatoire, et à ses accessoires, talus, fossés, etc., sont désignées par des teintes roses et jaunes sur le plan dont une expédition demeurera annexée à la présente Ordonnance, et leurs surfaces sont indiquées à l'état parcellaire qui y est joint.

ART. 3

Le Receveur des Domaines est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit au besoin par voie d'expropriation, conformément à l'Ordonnance du 22 mai 1858, les terrains sur lesquels doit être établie la nouvelle voie.

L'Administration prendra possession de ces terrains après l'accomplissement des formalités légales.

A défaut de conventions amiables avec les propriétaires, il sera procédé à la dépossession dans la forme et de la manière indiquée aux titres II et III de l'Ordonnance du 22 mai 1858.

ART. 4

Notre Secrétaire d'Etat, Notre Avocat Général et Notre Gouverneur Général sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné à bord de Notre yacht *Princesse-Alice* au Spitzberg, le quatre août mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf.

Signé : ALBERT.

Par le Prince :

P. le Secrétaire d'Etat,
Le Conseiller d'Etat délégué,
Signé : Baron J. DE ROMÉUF.

Par Ordonnance en date du 4 août 1899, la Société Anonyme Monégasque de Panification Modèle Franco-Viennoise maison G. Barbier est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société tels qu'ils sont contenus dans l'acte reçu par M^e Valentin, notaire, le 30 juin 1899, enregistré.

Expédition de cet acte sera annexée à la présente Ordonnance et avis de son dépôt au greffe du Tribunal Supérieur sera inséré au *Journal de Monaco*.

Par Ordonnance du 4 août 1899 sont approuvées les modifications aux articles 14, 17, 23 et 27 des statuts de la Société Anonyme des Halles et Marchés, telles qu'elles ont été votées par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, et qu'elles sont relatées dans l'acte reçu le 27 juin 1899, par M^e Valentin, notaire, enregistré.

Expédition de cet acte sera annexée à la pré-

sente Ordonnance et avis de son dépôt au greffe du Tribunal Supérieur sera inséré au *Journal de Monaco*.

PARTIE NON OFFICIELLE

LE VOYAGE DE LA PRINCESSE-ALICE

La *Princesse-Alice* est revenue à Tromsø le 31 août, après avoir exécuté le programme de sa campagne. Mais elle avait subi un accident très sérieux dans la baie découverte par elle au mois de juillet. Pendant que les travaux d'hydrographie se poursuivaient dans cette baie, sous la conduite de M. le lieutenant de vaisseau Guisnez, avec une mission de dix personnes, la *Princesse-Alice*, revenant d'une sortie au large, s'était échouée sur une roche.

La situation du navire parut au Prince extrêmement difficile, après une tentative de renflouement à la marée suivante. Alors il expédia le canot à vapeur, sous le commandement du maître baleinier Wedderburn, avec le pilote Johannesen et les deux mécaniciens Emily et Riva pour placer des écriteaux à la baie Virgo et à la baie Advent, les seuls points où, aussi tard dans la saison, quelque navire pût encore paraître.

Le trajet de 540 kilomètres, aller et retour, fut accompli en moins d'une semaine par cette petite embarcation.

La *Princesse-Alice* renouvela ses efforts pendant cinq jours, et à chaque marée sans obtenir aucun changement dans sa position. Il faisait, d'ailleurs, un temps très dur avec de la neige et du froid ; de grandes glaces entrèrent même assez nombreuses dans la baie, menaçant le navire sans défense.

Le cinquième jour, une centaine de tonnes avaient été débarquées sur le rivage, sous des tentes faites avec les voiles ; c'était à la fois pour alléger le navire et pour préparer un hivernage qui pouvait s'imposer. D'autre part, 50 tonnes de charbon avaient été jetées à la mer, lorsque le sixième jour, la *Princesse-Alice* se dégaa.

Dès le lendemain, les travaux d'hydrographie furent repris ; ils durèrent encore cinq jours.

Sur ces entrefaites, un petit bâtiment de l'Etat Suédois, le *Svensksund*, attaché à une mission scientifique dont l'hivernage s'organisait à la baie de Treurenberg dans l'Est du Spitzberg, entra dans la baie Virgo et sut par l'écriteau quelle était la situation de la *Princesse-Alice*. Il s'aventura aussitôt dans la baie inconnue pour porter aide au navire qui en demandait. Celui-ci s'était tiré d'affaire lui-même et il ne faisait pas d'eau, mais on décida que le *Svensksund* l'accompagnerait pendant quelques heures à sa première sortie.

Les choses allèrent si bien que la *Princesse-Alice* poussa dans ces conditions jusqu'à la baie Treurenberg et visita la mission Suédoise en frayant son chemin dans les glaces qui remplissent toute l'année le détroit de Hinlopen.

Pendant deux jours, les savants de la *Princesse-Alice* fraternisèrent par 80 degrés de latitude avec les savants Suédois. Ils constatèrent la précision,

la conscience et la prévoyance qui présidaient à l'organisation de leur campagne. Ils admirèrent une fois de plus l'esprit de sagesse qui conduit les peuples scandinaves et leur inspire un tel usage de leurs ressources ou plutôt de leurs économies.

Après une nouvelle lutte avec la glace pour sortir du détroit de Minlopen, la *Princesse-Alice* contourna encore le Spitzberg par le Nord et l'Ouest et gagna la baie Advent. Elle eut la bonne fortune d'y rencontrer le navire brise-glace *Ermak*, inventé et conduit par le Vice-Amiral Macaroff, le marin le plus savant de la Russie. Ce navire extraordinaire venait de faire cinquante milles dans la glace de la banquise et son inventeur était très satisfait de cette expérience dont plusieurs photographies très curieuses attestaient toute l'importance.

Les savants de la *Princesse-Alice* vont se disperser avec la tristesse qui préside toujours à la séparation des hommes qui ont poursuivi ensemble une tâche élevée et qui ont appris à s'estimer dans la bonne comme dans la mauvaise fortune.

Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

Dimanche matin, a eu lieu, au Gouvernement, en présence de M. de Angelis, Gérant du Vice-Consulat d'Italie et du Directeur de la Police, la remise d'une indemnité de vingt francs à chacun des ouvriers (au nombre de trente-sept) du chantier de la maison Hercule Marquet, non blessés lors de l'accident du 29 juillet dernier, mais ayant subi un chômage forcé à la suite de ce malheur.

Lundi matin, les ouvriers sauveteurs, au nombre d'une quarantaine, ayant travaillé pendant toute la soirée du 29 juillet dernier, à retirer des décombres et à transporter à l'Hôtel Dieu, les victimes de l'accident survenu au chantier de la maison Hercule Marquet, ont été réunis dans la salle du Conseil d'Etat, pour recevoir de S. Exc. le Gouverneur Général, assisté de M. le baron de Romeuf, Secrétaire Général, et du Directeur intérimaire de la Police, une gratification et les félicitations de S. A. S. le Prince, pour leur prompt et utile intervention dans cette triste circonstance.

Sur la proposition de M. le baron J. de Romeuf, Président du Comité de l'Instruction publique, proposition appuyée de nouveau par le Gouvernement de la Principauté, les palmes d'officier d'académie ont été accordées à M. le Ch^r Donnève de Martinaud, Consul Général du Gouvernement de l'Equateur à Monaco, en récompense de ses longues années de loyaux services comme inspecteur des Ecoles.

La remise du brevet et des insignes de cette distinction honorifique a eu lieu, lundi matin, au Gouvernement; S. Exc. le Gouverneur Général, assisté de M. le baron J. de Romeuf, de MM. Laboulaye et Noghès, attachés au secrétariat, et entouré des membres du Comité de l'Instruction publique MM. de Loth, le chanoine Pauthier et le chanoine Accica, s'est fait l'interprète des félicitations Souveraines et de la gratitude de tous pour le zèle et le dévouement de M. Donnève de Martinaud.

M. le Consul de France, qui s'était employé avec beaucoup de sollicitude pour l'obtention de cette récompense, n'a pas pu, malheureusement, venir lui-même donner l'accolade au nouveau promu. Il a écrit à ce sujet à S. Exc. le Gouverneur Général pour exprimer ses vifs regrets. Obligé de garder la chambre, M. P. Glaize dit dans cette lettre combien il est « désolé de ne pouvoir remettre à M. Donnève de Martinaud les palmes académiques qu'il a si vaillamment et si laborieusement méritées ». Le Consul ajoute que c'eût été pour lui « un vrai plaisir de remercier dignement le nouvel officier d'Académie des services excep-

tionnels rendus à l'enseignement populaire et, en particulier, à l'instruction des enfants de nationalité française, reçus dans les écoles de la Principauté ».

M. Donnève de Martinaud a versé entre les mains de M^{me} Olivier Ritt une somme de cent francs pour les malheureux. Cette somme a été immédiatement remise au bureau de bienfaisance.

Le pèlerinage annuel de la paroisse Saint-Charles au Sanctuaire de N.-D. de Laghet a été favorisé dimanche dernier par un temps magnifique. Les pèlerins ont quitté Monte Carlo à 5 heures du matin, et arrivés à la Turbie par le chemin de fer à crémaillère, s'y sont formés en procession pour se rendre au Sanctuaire. Une foule considérable a suivi les exercices religieux, et à la grand'messe célébrée par M. le curé Accica, un groupe d'artistes distingués ont exécuté de façon très remarquable, une messe solennelle à trois voix, pour orgue, trompette et chant. L'orgue était fort bien tenu par M^{lle} Gemma Bossolasco, et les soli de trompette ont été exécutés avec virtuosité par M. Bossolasco, l'excellent artiste de l'orchestre du Casino. Après les vêpres, la procession s'est reformée et à cinq heures, le cortège rentra à la paroisse, où a été donné le Salut solennel, qui a clos cette belle fête religieuse.

AU DEHORS

Le monument à la mémoire de Victor-Emmanuel, que l'on vient d'inaugurer à Turin, couvre une superficie de six cents mètres carrés et ne mesure pas moins de trente-sept mètres de hauteur.

Des figures allégoriques, représentant le Travail, la Fraternité et la Liberté, ornent les côtés du monument, que surmonte une gigantesque statue de Victor-Emmanuel, en pied, haute de neuf mètres.

Dans toutes les villes de l'Empire d'Autriche-Hongrie, le premier anniversaire de la mort tragique de l'Impératrice Elisabeth a été célébré par des services divins extraordinaires avec la participation des populations qui sont unanimes dans la dévotion à la famille des souverains.

Le caveau de l'église des Capucins, dans sa partie qui contient le sarcophage de l'Impératrice, a été brillamment éclairé. Des couronnes nombreuses de fleurs y ont été déposées; les premières venaient de la comtesse Harrach, la fidèle grande-maitresse qui était près de l'Impératrice au moment de l'assassinat; de M^{me} Ferenczy, sa lectrice; de l'archiduchesse Marie-Josepha. Immédiatement après est venue celle que le bourgmestre Lueger a fait déposer au nom de la ville de Vienne.

Le père-gardien des capucins a dit une messe funèbre. Une foule immense a défilé dans le caveau, qui est resté éclairé toute la nuit.

Tous les membres de la famille impériale sont venus à Vienne pour assister à la messe funèbre qui a été célébrée dans la chapelle de la Hofburg.

Lettre de Paris

Paris, 11 septembre.

Les tristesses des derniers événements ne sauraient nous laisser indifférents aux sujets d'actualité scientifique ou artistique. C'est ainsi que n'étant pas absorbés comme trop de nos confrères par les polémiques irritantes, nous nous faisons un devoir de jeter quelques fleurs et quelques regrets sur la tombe fraîchement fermée de Gaston Tissandier, rédacteur en chef et fondateur de la *Nature*, qui vient de succomber à la suite d'une longue et douloureuse maladie, et dont la disparition survenue en tout autre moment, n'eût pas manqué de donner matière à de longs articles nécrologiques.

A vrai dire, Gaston Tissandier ne fut pas précisément un savant, dans l'acception spéciale qu'il est convenu de laisser à ce mot, en ce sens qu'il n'a attaché son nom à aucune de ces grandes et fécondes découvertes qui marquent dans l'histoire. Mais peut-être a-t-il contribué davantage au progrès de l'esprit humain en travaillant,

comme personne, à populariser et à mettre à la portée de tous les découvertes des savants de profession. Gaston Tissandier fut surtout un vulgarisateur, et l'on peut dire que c'est en grande partie à ses efforts, à ses exemples, aux aimables petits livres, si simples et si clairs qu'il a signés, et surtout à son journal la *Nature*, son œuvre maitresse, que les foules profanes doivent d'avoir pris goût aux choses de science, dont l'aridité semblait faire autrefois l'apanage d'une élite d'initiés.

On ne parle bien de ce qu'on connaît à fond. Avant de s'improviser vulgarisateur, Gaston Tissandier avait payé de sa personne et mis la main à la pâte. Chimiste distingué, et l'un des meilleurs élèves de M. P. P. Dehérain, au Conservatoire des arts et métiers, il devint, à peine majeur, directeur du Laboratoire national d'essais et d'analyses chimiques. Il était, en même temps, chargé des expertises de la Chambre syndicale des produits chimiques de Paris. Cette multiplicité d'occupations ne l'empêchait pas d'entreprendre certains travaux personnels d'une réelle valeur; c'est ainsi qu'on lui doit une nouvelle matière colorante jaune extraite du goudron et du marc de pommes.

Mais ce fut surtout l'aéronautique qui passionna son esprit aventureux. Il avait commencé par s'occuper d'aérostation dans un but spécial et au point de vue des recherches météorologiques, mais, bientôt pris par ce vertige de l'espace auquel se laissent prendre la plupart des aéronautes, il rêva de résoudre l'irritant problème de la navigation aérienne. Il n'y a pas réussi, mais on peut dire qu'il a poussé la direction des ballons plus loin qu'aucun de ses devanciers — et même de ses successeurs.

Gaston Tissandier n'a pas tenté moins de 44 ascensions, dont quelques-unes — telles que celles qu'il accomplit au cours de l'Année terrible, dans l'intérêt de la défense nationale — sont demeurées célèbres. La plus scélèbre de toutes, l'ascension du *Zénith*, le 15 avril 1875, faillit lui coûter la vie.

Ses deux compagnons, Sivel et Crocé-Spinelli, redescendirent à l'état de cadavres, après avoir atteint l'altitude fantastique de 8,600 mètres — plus de deux lieues! — tués par la raréfaction de l'air. L'asphyxie était venue trop vite pour leur permettre de se servir des ballons d'oxygène qu'ils avaient eu la précaution d'emporter avec eux. Gaston Tissandier en revint — tout juste — avec les tympanes brisés et une sorte de tristesse physique dont il ne se débarrassa jamais plus.

Gaston Tissandier était le plus loyal et le meilleur des hommes. Il ne laisse derrière lui que des amis.

* * *

Les théâtres parisiens préparent leur prochaine campagne d'hiver. Parmi les chefs-d'œuvre qui vont être brillamment et solennellement repris — en attendant les créations nouvelles — il faut mettre en première ligne *Froufrou*, la pièce célèbre de Meilhac et Halévy qui fut jouée pour la première fois le 30 octobre 1869 au Gymnase au répertoire duquel elle est restée jusqu'à présent. *Froufrou* va recevoir la consécration de la Comédie-Française qui, en l'espèce, joue le rôle du Musée du Louvre pour les chefs-d'œuvre de peinture et de sculpture.

A sa création de 1869, c'est M^{lle} Delaporte qui devait interpréter la pièce de Meilhac et Halévy, mais un engagement en Russie l'ayant éloignée du Gymnase, *Froufrou* attendit quatre ans l'artiste capable de la personnifier.

Ce fut une nouvelle venue, remarquée brillamment dans *Diane de Lys*, qui fixa irrévocablement le choix des auteurs: Aimée Desclée. Son succès fut énorme.

Nous n'écraserons pas M^{lle} Lara (la *Froufrou* de demain) sous le souvenir de la créatrice; nous nous contenterons de rappeler que, partie du Gymnase quelques années auparavant, faible doublure de Rose Chéri, Desclée, qui n'était pas jolie, y rentra par un coup d'éclat, sacrée grande comédienne par Jules Janin, Jouvin, Roqueplan, etc., ce qui lui valut un hommage tout spécial.

Un matin, un inconnu vint sonner chez *Froufrou*, modestement logée 77, boulevard Magenta.

Césarine, la femme de chambre, ouvre et prévient que madame n'est pas encore visible.

— Qu'à cela ne tienne, répond le visiteur, vous lui remettrez ceci de la part de l'empereur.

Et il pose sur une table, aux yeux ahuris de Césarine, un petit paquet soigneusement enveloppé.

La femme de chambre prend l'objet, le tourne, le retourne et, se précipitant dans la chambre de sa maitresse qu'elle éveille en sursaut:

— Madame! madame! de la part de l'empereur!

Desclée ouvre fiévreusement le paquet et y trouve un écrin contenant un bracelet enrichi de diamants. Consécration impériale de son magnifique succès.

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

La première maison en aluminium. — La première maison en aluminium vient d'être construite à Chicago dans l'une des rues les plus animées de cette ville.

La maison sera formée d'un bâtis en fortes poutres de fer avec garnissage en plaques d'aluminium ou plutôt d'un bronze formé de 20 parties d'aluminium et de 10 parties de cuivre ; ce bronze a un coefficient de dilatation extrêmement réduit.

L'édifice aura une hauteur de 64 mètres et comportera 17 étages ; sa façade sera formée de plaques de 5 millimètres d'épaisseur, soigneusement polies.

Les chemins de fer suisses. — La longueur du réseau est de 3,997 kilomètres, dont 2,804 kilomètres de lignes principales suisses. Les cinq réseaux principaux : Jura-Simplon, Central, Gothard, Nord-Est et Union suisse, possédaient, à la fin de 1897, 757 locomotives, 376 wagons pour bagages, 10,024 wagons pour marchandises et 90,707 places assises pour voyageurs.

Les accidents de l'année dernière ont causé 69 morts et blessé 911 personnes ; parmi les morts on compte 9 voyageurs, et parmi les blessés 73 voyageurs. Les 90 kilomètres de chemins de fer à crémaillère et les 19 kilomètres de chemins de fer funiculaires n'ont donné lieu à aucun décès.

Laboratoire pour l'étude des machines motrices à la « Columbia University ». Un des points les plus caractéristiques du développement des méthodes d'enseignement pour l'éducation des ingénieurs, en Amérique, réside dans les grands perfectionnements qui ont été introduits dans les laboratoires mis à la disposition des élèves.

Le *Génie civil* donne quelques renseignements sur un grand laboratoire installé dans la *Columbia University*, laboratoire destiné aux études des machines motrices à vapeur, à gaz, des machines hydrauliques, des pompes, des locomotives, etc., toutes ces différentes machines ayant, d'ailleurs, été offertes à l'Université par les principales fabriques des Etats-Unis.

Le laboratoire des locomotives présente un intérêt tout particulier : il contient, en effet, une locomotive à voyageurs, de grandeur naturelle, des usines Baldwin, de Philadelphie. Cette machine a été installée l'hiver dernier, sur un tronçon de voie. Elle avait été construite pour l'Exposition de Chicago, où elle figurait dans la section des Moyens de transport.

Dans les laboratoires de la *Columbia University*, cette locomotive ne constituera pas simplement une pièce de musée ; elle sera fréquemment mise en fonctionnement comme appareil scientifique actuel, et servira à résoudre diverses questions concernant l'exécution et l'utilisation des locomotives.

A cet effet, elle a été installée sur un système de roues de friction, supportant ses quatre roues motrices, et montées dans de solides paliers. Aux axes des roues de friction sont adaptés de robustes freins, qui servent de dynamomètres et absorbent l'énergie développée.

Comme type, la « Columbia » est une locomotive compound, à voie normale, pour train express. Les cylindres à haute pression ont 33 centimètres de diamètre ; les cylindres à basse pression, 56 centimètres. Faute de place, on a supprimé le tender, mais une plateforme, placée derrière la cabine du mécanicien, reçoit les provisions d'eau et de charbon, afin que l'on puisse mesurer la consommation à différentes vitesses.

La locomotive est attachée à un solide poteau, qui absorbe également une certaine somme d'énergie et permet de mesurer, au moyen de dynamomètres, la puissance de traction de la machine aux différentes allures. A une vitesse de 64 à 72 kilomètres à l'heure, elle développe 1,600 chevaux.

On a prévu des dispositifs de sûreté destinés à arrêter la machine, au cas où elle partirait en avant.

La locomotive peut, d'ailleurs, être actionnée, soit par la vapeur fournie par les chaudières installées à l'Université, soit par l'air comprimé fourni par des compresseurs, soit par la vapeur produite dans sa propre chaudière.

Un dispositif de freins Westinghouse peut agir sur toutes les roues.

Les parties accessoires de l'installation : rails, traverses, etc., ont été également données à la *Columbia University* et installées gratuitement.

Dans le même laboratoire que la locomotive se trouve une voiture à trolley, également de grandeur naturelle, qui permettra de mesurer le rendement de l'électricité, comme force motrice, dans des circonstances variées.

De semblables installations seront certainement très avantageuses pour les élèves ingénieurs. Elles ne le seront pas moins pour les industriels, qui les ont si richement dotées. On pourra, en effet, y exécuter des expériences et des essais scientifiques, soit avec des matières diverses et dans des conditions variées, expériences qu'il serait impossible d'entreprendre dans la plupart des ateliers et des usines.

MARINE ET COLONIES

Les grands « cargo-boats » modernes. — Jusqu'en 1895, en dehors du *Bovic* et du *Cevic*, construits par Harland et Wolff en 1892 et 1893 pour la *White Star Co*, la Grande-Bretagne n'avait pas de cargo-boats de plus de 6,500 tonnes brutes. Depuis, les gros navires se sont multipliés, et la Compagnie Cunard a actuellement en chantier à Clydebank et à Wallsend la *Saxonia* et l'*Ivernia*, dont le tonnage brut sera d'environ 13,000 tonnes. Ces navires, qui n'auront pas moins de 174 mètres de long sur 19 mètres de large, seront pourvus de deux hélices. Leur tonnage net sera d'environ 8,500 tonnes.

LETTRES ET ARTS

L'Académie française. — L'Académie française sera représentée à l'inauguration de la statue de Ferdinand de Lesseps, qui doit avoir lieu, à Port-Saïd, le 17 novembre prochain, trentième anniversaire de l'ouverture du canal Suez.

C'est M. Melchior de Vogüé que l'Académie a choisi pour la représenter et parler en son nom à cette cérémonie.

Le cabinet des médailles de Paris. — Le cabinet des médailles vient de recevoir des fils d'Ernest Beulé, en souvenir de leur père, ancien ministre, qui occupa si brillamment la chaire d'archéologie de la Bibliothèque nationale, un don fort intéressant.

Il s'agit de deux vases antiques, l'un en verre et l'autre en terre cuite vernissée, que Beulé possédait et que les érudits connaissent par diverses publications.

Le vase en verre est une urne funéraire à large panse, parfaitement intacte et encore munie de son couvercle. Beulé avait trouvé ce vase en 1860 dans une chambre sépulcrale qu'il a déblayée sur la colline de Byrsa, la citadelle de Carthage.

L'autre vase est une aiguière en terre cuite, bien connue des archéologues sous le nom de *Vase de Bérénice*. Trouvé à Benghasi, dans l'ancienne Cyrénaïque, ce vase est décoré sur son pourtour d'un bas-relief qui représente la reine Bérénice offrant une libation ; le nom de la reine accompagne cette représentation.

Il s'agit de la fameuse Bérénice, fille de Magas, celle-là même qui fit vœu, si son mari Ptolémée III revenait victorieux d'une expédition contre Antiochus II, de consacrer une tresse de ses cheveux à Vénus ; cette chevelure devint, grâce à l'astronome Conon, la constellation encore appelée aujourd'hui « Chevelure de Bérénice ».

M. Babelon, conservateur du cabinet des médailles, vient de faire disposer dans une vitrine spéciale ces deux vases intéressants qui rappellent à la Bibliothèque nationale le souvenir d'Ernest Beulé.

VARIÉTÉS

La situation des Gens de Lettres en Allemagne

D'un intéressant et très érudit article paru dans la *Revue des Revues*, nous extrayons les curieux renseignements suivants sur la situation matérielle des gens de lettres en Allemagne. De ce bilan dressé par un allemand, il semble résulter

que les écrivains y sont, au point de vue purement pécuniaire, moins avantagés qu'en France et en Angleterre :

Dans tous les pays, en ce qui regarde les professions artistiques, littéraires ou celles qui rentrent à demi dans cette catégorie, le mode de vie est déterminé par les conditions suivantes : l'accueil que fait le public à l'auteur, l'habileté de celui-ci à répondre aux goûts de ce même public, enfin le genre d'existence accoutumé aux classes sociales d'où sont issus la plupart des artistes ou écrivains.

L'accueil du public est aujourd'hui incontestablement plus large qu'autrefois parce que l'éducation générale étant plus répandue, le cercle des accueillis s'est agrandi. Il en résulte que les gains réalisés et la position sociale acquise par les artistes et gens de lettres sont bien meilleurs qu'auparavant, le rang étant déterminé par le revenu. Mais précisément parce que le nombre des candidats à la faveur du public s'est augmenté, l'artiste ou l'écrivain est tenu de donner une somme de jouissances intellectuelles ou esthétiques plus considérable à ceux qui l'accueillent, d'où cette conséquence que si la satisfaction offerte est moindre, l'argent gagné sera moindre aussi. Et comme en définitive ceux dont le talent est le plus élevé sont les moins propres à plaire, le plus souvent, ce sera l'élite intellectuelle qui retirera le moins de profit pécuniaire de ses œuvres. Or il y a pour les auteurs un minimum de revenus réglé par leurs besoins d'existence ; s'il tombent au-dessous de ce qui leur est normalement nécessaire pour vivre, il est impossible qu'ils y tiennent.

Ajoutons qu'en Allemagne la situation se complique de ce qui suit :

La langue allemande a certainement un vaste domaine. Mais elle ne peut, comme le français et l'anglais par exemple, compter sur un débouché important à l'étranger ; les livres allemands ne se lisent guère en dehors de l'Allemagne que dans les pays slaves.

Le seul genre de littérature qui donne des revenus importants est le théâtre. L'auteur dramatique tire ses bénéfices de ses parts sur la recette produite par les représentations et rarement sur ce que donne la vente du livret ou de la pièce imprimée. Le cas de la *Cloche engloutie* de Gerhart Hauptmann, qui a eu quarante éditions, est une exception qui ne se renouvelle point au cours d'une génération. Les parts sont prélevées sur la recette brute, et équivalent, pour les théâtres subventionnés (*Hoftheater*) à 10 %, et pour les autres à 8, 6 et même 3 %. Au théâtre de Hambourg, sous la direction de Pallini, l'auteur ne touchait que 3 %, et au théâtre de Leipzig, qui compte parmi les premiers de l'Allemagne, on ne donne pas davantage. Une pièce qui a un succès colossal, rapporte à l'auteur plus de 100.000 marks (125,000 francs), mais il n'y a que les très grands favoris du public qui fassent ces splendides récoltes, comme Blumenthal, Sudermann, Hauptmann, et encore rarement. En moyenne 30,000 marks (37,500 francs) est un très beau chiffre à atteindre avec une pièce. Il va de soi que la rumeur publique exagère beaucoup les résultats. Aussi faut-il se garder de croire tout ce que l'on raconte.

D'ailleurs, je le répète, ces bénéfices n'échoient qu'à quelques auteurs préférés. Un écrivain dramatique, même s'il est un grand artiste, ne vise point à de tels profits. On a vu un poète comme le pauvre Johannes Schlaf, dont le *Meister Holze* est sans contredit l'œuvre moderne la plus remarquable du théâtre allemand, devenir fou sous l'aiguillon de la faim et de la misère. Dans d'autres pays, il est vrai, on rencontre aussi de semblables exemples.

Le sort des romanciers allemands est encore plus précaire que celui des auteurs dramatiques. On lit beaucoup en Allemagne, mais les romans ne s'achètent guère. On s'abonne pour 3 marks (3 fr. 75) par mois, à un cabinet de lecture, et cette toute modique rétribution donne le droit d'emporter un volume par jour. Dans ces conditions, un auteur a beaucoup de lecteurs, mais peu d'acheteurs.

Ceci est surtout préjudiciable aux bons écrivains. Des romanciers de grande valeur comme Gottfried Keller, Théodore Fontane n'auraient pas pu vivre de leur plume exclusivement. Le premier était employé de l'Etat à Zurich, le second critique théâtral de la *Vossis-*

