

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISSANT 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 NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

S. Exc. M. le Gouverneur Général est rentré jeudi soir de retour, avec M^{me} Olivier Ritt, d'une excursion de dix-sept jours en Italie.

M. le Baron J. de Romeuf, Secrétaire Général, et M. le Ch^{er} Jolivot sont allés l'attendre à la gare.

Après avoir passé la saison d'été en leur château de Ferney-Voltaire, M. le Comte Gastaldi, Maire de Monaco, et M^{me} la Comtesse Gastaldi sont rentrés vendredi dernier dans la Principauté.

S. G. M^{sr} l'Evêque de Monaco doit arriver demain, mercredi, par le rapide de 3 h. 17.

M. le chevalier de Loth, premier adjoint au Maire, est en ce moment à Marseille où il représente notre cité aux grandes fêtes du 25^e centenaire de la fondation de la ville de Marseille.

Nous rappelons que la rentrée solennelle des Tribunaux aura lieu après-demain jeudi.

Elle sera précédée, suivant la tradition, par une Grand'Messe du Saint-Esprit, qui sera célébrée à 10 heures, à la Cathédrale, et à laquelle assisteront toutes les autorités civiles et militaires.

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. le colonel Petitjean, Officier de la Légion d'honneur, Commandeur du Nichan Iftikhar de Tunis et de la Couronne de Chêne des Pays-Bas, Chevalier de l'Ordre Pontifical de Pie IX, qui était depuis dix ans consul de la Principauté à Alger.

De Turin, nous arrive également la triste nouvelle de la mort de M^{me} la comtesse Clementina Balbo, femme du chevalier Octave Balbo de Vinadio, ancien consul de Monaco, et belle-mère du chevalier Arborio Mella, consul de Monaco à Turin.

Dimanche matin ont eu lieu les courses du championnat de la Société de gymnastique l'Etoile. Admirablement organisées, ces courses pédestres ont été fort brillantes, et ont donné d'excellents résultats, chaleureusement applaudis par une foule nombreuse qui, malgré le temps menaçant, s'était donné rendez-vous sur la place du Canton.

A 6 heures et demie, le départ a été donné pour la course de vitesse (distance 100 mètres).

Sont arrivés : 1^{er} M. Zunino en 14" ; 2^e M. Chiaverini en 14" 1/5 ; 3^e M. Morival en 15".

A 7 heures un quart a commencé la course de fonds (20 kilomètres) dont 13 rivaux se sont disputé la première place.

Sont arrivés : 1^{er} M. Scavino, 1 heure 47' 25" ; 2^e M. Morival, 1 heure 50' 48" ; 3^e M. Martin, 1 heure 54' ; 4^e M. Chiaverini, 1 heure 57' ; 5^e M. Rochesani, 1 heure 59'.

A 10 heures, cette fête sportive prenait fin par un vermouth d'honneur qui a réuni tous les membres de la Société et leurs invités.

M. Gastaud, président de la Société de gymnastique l'Etoile a versé entre les mains de M. le Secrétaire Général la somme de quatre-vingt-dix francs montant de la souscription qui avait été ouverte parmi les membres de sa Société, au profit des victimes de l'accident du 29 juillet dernier.

A ce propos, nous nous faisons un plaisir d'annoncer qu'à l'exception de trois, tous les blessés sont sortis de l'hôpital parfaitement guéris. Les trois derniers sont en bonne voie de guérison complète et pourront prochainement sortir à leur tour de l'Hôtel-Dieu, où les soins les plus intelligents et les plus dévoués leur ont été donnés.

M. Glaize, Consul de France, vient d'adresser une lettre à M. le Président de la Société du Sport Vélocipédique Monégasque pour porter à sa connaissance la suite donnée à la requête de cette Société, au sujet des permis de circulation individuels en France.

« Après examen de cette demande, écrit M. le Consul de France, il a été reconnu que le permis collectif délivré aux cyclistes monégasques n'aurait d'utilité que s'il pouvait suppléer un permis individuel dont chacun d'eux doit être muni à son entrée en France. Or, il est difficile d'admettre que les vélocipédistes résidant dans la Principauté n'empruntent le territoire français qu'à l'occasion d'excursions collectives et officielles. Ils se sont nécessairement munis, en vue de leurs excursions individuelles, du permis de circulation prévu par l'article 4 du décret du 10 décembre 1898, et ce permis individuel ne saurait être suppléé régulièrement par un permis collectif.

« M. le Ministre constate, d'autre part, que l'administration n'exige pas que ce permis soit renouvelé chaque fois que la frontière est franchie. Elle permet de l'utiliser pendant trois mois consécutifs, même lorsque son titulaire a quitté, au cours de cette période, le territoire français. On a, d'ailleurs, la faculté de réclamer des permis successifs à l'expiration de chaque trimestre, et comme le coût de chacun de ces permis est de 0 fr. 60 seulement, on peut s'assurer, pour 2 fr. 40 par an, un droit de circulation permanent sur le territoire français. »

M. le Président du S. V. M. s'est empressé de faire connaître ces dispositions aux membres de la Société.

VICE-CONSULAT DE FRANCE A MONACO

AVIS

Les Français habitant la Principauté, qui sont nés dans le courant de l'année 1879 et qui doivent en conséquence prendre part au prochain tirage au sort, sont priés de se présenter avant le 10 novembre au Vice-Consulat de France pour s'y faire inscrire sur les tableaux de recensement.

La chancellerie est ouverte au public, le matin de 9 heures et demie à 11 heures et demie, dans l'après-midi de 2 heures à 3 heures et demie.

Dans son audience du 14 octobre courant, le Tribunal Supérieur a prononcé les condamnations suivantes :

Onetto Jean-Baptiste, né à Lavagna, province de Gènes (Italie) en 1854, manoeuvre, sans domicile fixe, à vingt-quatre heures de prison pour infraction à un arrêté d'expulsion.

Vangeli Camille, né à Fivizzano, province de Massa Carrara (Italie) en mai 1850, journalier, demeurant au Carnier (Turbie) quarante-huit heures de prison, pour infraction à un arrêté d'expulsion.

SUR LE LITTORAL

Malgré qu'elles aient été à leur début contrariées par la pluie, les premières journées des grandes fêtes que la ville de Marseille a organisées pour fêter solennellement le 25^e centenaire de sa fondation, a été d'aspect grandiose. Après les retraites aux flambeaux et les illuminations resplendissantes de samedi soir, a eu lieu dimanche entre deux éclaircies le défilé pittoresque de l'entrée des Phocéens à Marseille. Le cortège symbolique avait été très artistiquement réglé et son succès a été énorme à travers la foule immense qui encombrait les principales places et avenues de la ville.

Les fêtes ont continué par les concours de boules qui ont eu lieu au champ de manoeuvres. Les joueurs étaient au nombre de cent cinquante-huit venus de tous les coins de la Provence.

Hier la pluie, la désolante pluie a encore nui au plein succès de la belle fête sportive que la Fédération des sociétés cyclistes avait organisée au parc Borely. Non pas que les coureurs, tant amateurs que professionnels, se soient laissés décourager par le mauvais temps ; car, presque tous ceux qu'on avait annoncés se trouvèrent au poteau. Mais le public, le grand public avait reculé devant les menaces du ciel chargé de nuages prêts à crever et, seuls, les fervents du cyclisme s'étaient donné rendez-vous au parc. Par bonheur ces derniers sont nombreux à Marseille.

Voici le programme pour la journée de demain, qui, espérons-le, sera un peu favorisée par le ciel :

Le matin, régates internationales à voiles données par la ville de Marseille et organisées avec le concours de la Société nautique, sous le patronage et avec la jauge et allégeance de l'Union des yachts français. Huit séries de yachts avec trois prix par série et des médailles de vermeil, d'argent et de bronze.

Le soir, au grand théâtre, représentation de gala. On donnera *Gyptis*, de Desjoyaux, avec « suite d'orchestre » d'auteurs marseillais, anciens et modernes. Le groupe Berlioz et l'orchestre des Concerts classiques prêteront leurs concours. Illuminations de la place du Grand-Théâtre et de la rue Beauvau.

Des concerts seront d'autre part donnés dans la soirée : au quinconce des allées par une musique militaire ; à la place de la Joliette, par la fanfare de Garibaldi, l'Harmonie des Aygalades, l'Etendard Social, la Stella d'Italia ; à la place Castellane par la Lyre Maritime, l'Etoile du Midi, les Enfants de Marseille, l'Harmonie des Anciens Sous-Officiers, la Fanfare des Trompettes de l'Avenir, la Chorale Philharmonique.

Lettre de Paris

Paris, 16 octobre.

On a inauguré hier à Chantilly la statue équestre du duc d'Aumale, par Léon Gérôme. Un de nos distingués confrères de la presse parisienne raconte à ce propos, la visite qu'il est allé faire à l'éminent artiste qui l'a reçu dans son double atelier de peintre et de sculpteur. La pièce est, paraît-il, encombrée de maquettes, d'ébauches, d'œuvres achevées ou en voie d'exécution : le buste de Sarah Bernhardt, le cheval de César traversant le Rubicon, etc... On se demande, et dans son interview on lui a demandé, lequel des deux arts qu'il cultive, procure à M. Gérôme le plus de satisfactions ? Je parle de satisfactions intimes, de celles que l'artiste retire de l'épanouissement de ses dons de créateur.

La plupart des sculpteurs se mêlent de peinture. Il est plus rare que les peintres s'improvisent sculpteurs. C'est que le sculpteur a appris à dessiner, tandis que le peintre ne s'est pas nécessairement exercé au modelage. M. Gérôme a toujours eu pour la sculpture une secrète prédilection. Jadis, il se rendait, avec Frémiet, au Jardin des Plantes pour y observer la physiologie des animaux, et il s'amusait à la fixer tour à tour dans la glaise et sur la toile. Il obtenait ainsi une double image du même objet : image colorée, image palpable. Il réunissait tous les moyens d'expression plastique qui soient à la disposition des artistes, et les faisait concourir à la recherche de la vérité et de la beauté.

Eternelle et décevante poursuite, mais féconde en ravissements. Je ne sais si l'on a entrepris de déterminer la psychologie du sculpteur et du peintre. Ce sont des êtres voisins l'un de l'autre et qui se ressemblent assez peu : le peintre est plus brillant, plus raffiné, plus mondain. Il a des points de contact avec la littérature. Sa culture embrasse des matières très diverses. Celle du sculpteur est plus étroite, plus spéciale, elle le maintient près de la nature. Il arrive que le peintre évolue dans un milieu de distinction et d'élégance intellectuelles. Il est rare que les grands sculpteurs s'y soient formés. Le plus souvent, ils sont fils de paysans, à demi paysans eux-mêmes ; ils possèdent les muscles de leurs aïeux ; dans leurs veines circule la sève puissante que plusieurs générations, muettes et contemplatives, leur ont léguée. Par eux s'épanche une réserve, lentement accumulée, de pensée et d'énergie. Ce sont quelques-uns des traits par où s'opposent la famille des sculpteurs et la famille des peintres. M. Gérôme les a résumés dans un mot bref :

— Le sculpteur est un génie — ou c'est une brute ; — et presque toujours les deux ensemble...

M. Gérôme jette en sa causerie une animation extraordinaire. Son esprit est aussi agile que son corps. Et ce n'est pas peu dire ! Il ne tient pas en place. Il marche, se rassied, quitte sa palette et la reprend ; sa voix est sonore, son geste rapide ; dans son pantalon à la hussarde, on devine une jambe infatigable.

Ce patriarche a vingt ans. Et son intervieweur s'en étonne et le félicite de la verdeur qu'il a conservée :

— N'iriez-vous pas un de ces jours, sur les bords du Nil ou en Perse, ou dans les Indes, revoir quelques-uns de ces pâys fabuleux ? Profitez, pour y retourner, de ce que vous êtes jeune !...

Il ne faudrait pas défier M. Gérôme pour qu'il bouclât sa valise.

— Hélas ! je n'ai pas d'illusions sur ma jeunesse...

Mais la vivacité de ses yeux noirs et l'ironique raillerie de son sourire démentent ce que cet aveu a de modeste...

— Et puis, Paris me manquerait... Voilà soixante ans que j'y habite. Devant l'Himalaya je songerais à Montmartre. Ce sont de mauvaises conditions pour s'expatrier.

Après la *Bohème* de l'Opéra-Comique, celle de la Renaissance. — Pourquoi cette seconde *Bohème*, dira-t-on ? Après le succès de celle de Puccini, l'épreuve est dangereuse.

Mais M. Leoncavallo, qui a des épaules de lutteur, ne la craint pas. Et après les représentations de son œuvre en Italie, et même à Nice, il a tenu à venir affronter le feu de la rampe parisienne. D'ailleurs, il n'a tenu qu'à lui que son œuvre se fût jouée à Paris avant celle de Puccini.

« Et, croyant à une gageure, à une rivalité artistique, comme je m'étonnais, dit un de nos confrères du *Matin*, qu'il ait tenu à traiter le même sujet, et à le livrer au public presque simultanément :

« — Détrompez-vous, me dit Leoncavallo, avec un bon sourire, un peu inquiet, un peu gêné, c'est moi qui ai eu, le premier, l'idée de tirer un drame lyrique du roman de Murger.

« — Alors, Puccini avait eu la même idée que vous ?

« — L'attitude du compositeur est hésitante, embarrassée. Curieux, je presse, j'insiste.

« — Eh bien, voilà ! me dit Leoncavallo, en écrasant et

morcelant de ses doigts robustes la pauvre petite allumette avec laquelle il vient d'allumer une cigarette. Pendant les huit ans que j'ai passés autrefois à Paris, écrivant, afin de vivre, des valse et des chansons pour le café-concert, notamment pour l'Eldorado (c'est même à cette époque que j'eus la chance de découvrir Sibyl Sanderson et de la présenter au maître Massenet), j'ai lu et relu la *Vie de Bohème*. J'en étais enthousiaste et j'avais résolu d'en tirer une œuvre lyrique. Dès que je revins à Milan, je parlai de ce projet à mon éditeur, M. Sonzogno. Celui-ci estima l'idée heureuse et nous signâmes un traité.

« Un jour, à la brasserie, me trouvant avec Puccini, je lui raconte que je vais travailler à une *Bohème*, d'après Murger, et que j'en écris déjà le livret. (C'est, d'ailleurs, l'habitude de M. Leoncavallo, qui ne s'adresse jamais à des librettistes.) Puccini « s'emballa » sur ce projet, et tant, et tant, que je finis par lui dire : « — Vraiment, si je n'avais pas un traité avec Sonzogno, je te céderais mon idée bien volontiers. » Là-dessus, nous nous séparons, et quelle n'est pas ma surprise en lisant, le soir même, dans le *Corriere della Sera*, une petite note ainsi conçue : « M. Puccini est en train de composer un opéra-comique tiré de la *Vie de Bohème*, de Murger. » Bien entendu, dès le lendemain, je publiais dans le *Secolo*, journal de M. Sonzogno, le récit de ma conversation de la veille avec Puccini, ainsi qu'une lettre de mon éditeur, affirmant notre traité. (M. Leoncavallo brise, émette toujours d'inoffensives petites allumettes.) Mais, n'est-ce pas ? la *Vie de Bohème* est à tout le monde. J'avais des engagements antérieurs à remplir ; de plus, cette œuvre m'était trop chère pour que je consentisse à la « bâcler ». Puccini, lui, fut prêt en onze mois. Sa *Bohème* chanta avant la mienne, et eut surtout l'honneur d'être jouée la première à Paris. Et pourtant, j'avais une lettre de M. Léon Carvalho me demandant mon ouvrage et s'engageant à le représenter dès qu'il serait terminé. Là-dessus, M. Carvalho est mort avant que j'aie achevé ma partition. »

Tout n'est qu'heur et malheur dans les choses du théâtre !

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

Congrès international de Médecine. — Un Congrès international de Médecine professionnelle et de Déontologie médicale, institué par arrêté ministériel en date du 11 juin 1898, doit se tenir à Paris au cours de l'Exposition de 1900, du 23 au 28 juillet inclus.

Ce Congrès comprendra quatre sections :

Première section. — Président : M. André (de Toulouse) ; secrétaires : MM. Poitou-Duplessis et Ducor. — Des rapports du médecin avec les collectivités (Etat ou collectivités autres que l'Etat : Des lois réglementant l'exercice de la médecine ; les médecins et l'Assistance publique, etc. ; grandes compagnies ; sociétés d'exploitations industrielles, etc.).

Deuxième section. — Président : M. Queirel (de Marseille) ; secrétaires : MM. Tapie et Doury. — Des rapports du médecin avec les individualités (clients, etc., exercice illégal de la médecine).

Troisième section. — Président : Lacassagne (de Lyon) ; secrétaires : MM. Dignat et Millon. — Des rapports du médecin avec ses confrères (déontologie).

Quatrième section. — Président : M. Gross (de Nancy) ; secrétaires : MM. Cayla et Piot. — Des œuvres professionnelles de prévoyance, de défense ou d'assistance médicales.

Les communications, dont un résumé devra être envoyé au secrétaire général du Congrès le plus tôt possible, et de toute façon avant le 1^{er} juillet 1900, pourront être faites et français, anglais ou allemand. Les communications qui seraient faites en toute autre langue que le français, devront être accompagnées d'un résumé de vingt lignes rédigé en français, lu en séance et imprimé aux comptes rendus.

Emploi de la bicyclette sur les voies ferrées.

— Deux Américains, MM. Otto et Wielsch, ont imaginé un dispositif simple, grâce auquel on peut transformer instantanément une bicyclette en draine pour l'inspection des voies ferrées.

Pour maintenir le véhicule dans sa position verticale, on relie à son cadre deux tiges qui viennent supporter une petite roue avec boudin, analogue à celle d'un wagon.

D'autre part, pour guider les deux roues de la bicyclette sur le rail, on dispose deux châssis qui supportent

deux roulettes à axe vertical, qui roulent à la fois sur les faces internes du champignon du rail, de la jante des roues d'avant et d'arrière.

Le tout peut se replier, de sorte que la bicyclette peut être employée à volonté sur les routes ou sur les voies ferrées.

A l'Exposition de 1900. — Nous aurons donc, à la prochaine Exposition, des trottoirs automobiles.

D'habitude, c'est le véhicule qui roule sur la voie. Ici, c'est la voie qui marche. Il suffit de concevoir des trottoirs ou plans liés à la voie. Et si la voie progresse, tout progressera. Le mouvement n'est pas le même pour les deux trottoirs accolés. Le chemin, sur lequel on pénètre d'abord de plain-pied en quittant la plate-forme, fait 4 kilomètres à l'heure, et, l'autre, 8 kilomètres, en sorte que, en somme, à cause de ces vitesses relatives, le visiteur ne dépasse jamais que d'un entraînement de 0 à 4 kilomètres ou de 4 kilomètres à 8 kilomètres, soit, par seconde, d'un déplacement de 1 m. 11. C'est insignifiant, et il faudrait le vouloir pour être renversé.

Le système n'est pas neuf, mais le dispositif réalisé par M. de Mocomble est nouveau ; il est, d'ailleurs, bien étudié. Les plates-formes mobiles reposent sur des rails longitudinaux, sortes de câbles sans fin. Des rouleaux ou galets, mis en mouvement par des moteurs électriques, entraînent par friction les rails et, avec ceux-ci, les plates-formes en planches. La vitesse d'entraînement est réglée par le diamètre des galets. On augmente le diamètre pour progresser à 8 kilomètres.

Y avait-il avantage à adopter ce système mobile plutôt qu'un petit chemin de fer genre Decauville comme en 1889 ? La réponse n'est pas douteuse. Le grand avantage des trottoirs roulants, c'est leur énorme capacité de transport due à ce que ces plates-formes mobiles constituent un train continu, ne s'arrêtant jamais et sans perte de place. On estime que les trottoirs mobiles de 1900 pourront aisément transporter par jour un peu plus de 200,000 personnes. Il n'y aura pas, du reste, que ces trottoirs roulants !

La même Compagnie de transports électriques installera encore un chemin de fer électrique circulaire dont les trains se succéderont toutes les minutes et demie. Ce chemin de fer électrique pourra encore emporter 100,000 visiteurs. De sorte qu'au total 300,000 curieux pourront circuler par jour sans fatigue dans toutes les parties de l'Exposition. En 1889, le chemin de fer Decauville avait transporté, entre les Invalides et la galerie des Machines, 6 millions 1/2 de visiteurs. En 1900, il sera facile d'en transporter 60 millions. C'est un chiffre.

MARINE ET COLONIES

Le canal de Dortmund à l'Ems. — Le canal de Dortmund à l'Ems, inauguré solennellement au cours de cet été dernier, en présence de S. M. l'Empereur Guillaume II, a une longueur de 270 kilomètres. Il part de Dortmund et s'élève par un ascenseur et 6 écluses jusqu'à la rivière Ems qu'il atteint près de Meppen. De Meppen jusqu'à Herbrunn, la rivière est canalisée ; au delà elle a été approfondie et régularisée jusqu'à un canal qui, laissant l'embouchure de la rivière à sa droite, vient aboutir au port de Emden après un parcours de 9 kilomètres. La longueur du canal de Meppen à Emden est de 120 kilomètres.

Le bief supérieur, entre Munster et Herne, a une tenue d'eau située à 56 mètres au-dessus du niveau de la mer ; il mesure 67 kilomètres et demi de longueur et franchit les rivières de la Lippe et de la Stever sur des ponts-canaux en maçonnerie : celui au-dessus de la Lippe est formé de trois arches de 21 mètres d'ouverture chacune ; celui sur la Stever comprend également trois arches, mais de 12 m. 50 seulement.

Une usine puise dans la Lippe l'eau nécessaire à l'alimentation du canal, soit environ 160 mètres cubes à la minute.

La largeur du canal est de 30 mètres au plan d'eau et 18 mètres au plafond, avec une profondeur de 2 m. 50 dans les parties en déblai et 3 m. 50 dans les remblais, de manière à réduire les mouvements de terre. Les dimensions des écluses sont en général : 8 m. 60 de large, 67 mètres de long et 3 mètres de tirant d'eau.

La dépense totale a été de près de 100 millions de

francs y compris l'achat des terrains. A Dortmund, il a en outre été établi un port entièrement neuf qui a coûté près de 7 millions ; Munster a construit de même un port spécial, et Emden a agrandi le sien.

L'ouvrage le plus remarquable du canal est l'ascenseur pour bateaux qui relie le bief principal à l'embranchement desservant Dortmund, situé à 14 mètres plus haut. Cet ouvrage n'a pas coûté moins de 3 millions de francs. Il se compose essentiellement d'une sorte de pont-canal mobile dans lequel s'engage le bateau et qui peut se mouvoir du bief inférieur au bief supérieur, ou *vice-versa*, suivant qu'il s'agit de monter le bateau ou de le descendre. La longueur utile de ce pont-canal est de 68 mètres et sa largeur de 8 m. 60, les dimensions maximum des bateaux étant de 67 mètres sur 8 m. 20 avec un tonnage de 600 tonnes et un tirant d'eau de 1 m. 75.

Le pont-canal est équilibré par cinq flotteurs se déplaçant dans des puits creusés en contre-bas de l'ouvrage ; la charge répartie sur ces cinq flotteurs est de 3,100 tonnes environ ; les puits ont 9 m. 20 de diamètre et descendent à 30 mètres au-dessous du fond dans le pont-canal ; les flotteurs ont 8 m. 30 de diamètre et 13 mètres de hauteur. Le pont mobile étant ainsi équilibré, il suffit de l'alléger ou de le surcharger un peu pour obtenir soit la montée soit la descente : ce qu'on réalise dans le premier cas en tenant le niveau d'eau au-dessous du niveau normal ; dans le second cas, en le tenant au contraire au-dessus ; 2 à 3 centimètres suffisent. Il y a d'ailleurs aussi une manœuvre mécanique mue par des électro-moteurs.

Nouveau système d'ascenseur pour bateaux.

— MM. Czischek et Tentschert décrivent, dans le *Zeitschrift des Oestter, Ingenieur und Architekten Vereins*, un nouveau système d'ascenseur pour bateaux.

Le récipient destiné à recevoir le bateau venant du bief supérieur par exemple pour le descendre au niveau du bief inférieur ou *vice-versa*, serait constitué par un cylindre creux dont les bases ne comportent, dans l'axe, qu'une ouverture réduite : 9 m. 50 de diamètre pour un cylindre de 16 mètres. Quand le cylindre est immergé dans le canal, un bateau peut y pénétrer et quand le cylindre sort du canal, il retient une quantité d'eau suffisante pour que le bateau flotte.

On n'a plus dès lors qu'à faire rouler le cylindre sur un plan incliné avec le bateau qui s'y trouve et qui, grâce à l'eau retenue, ne participe pas au mouvement de rotation. Le cylindre est amené ainsi un peu au-dessus du bief supérieur, après quoi il redescend dans ce bief et s'immerge, de telle sorte qu'il est facile d'en faire sortir le bateau.

Le nouveau paquebot rapide allemand.

— *Prometheus* donne les renseignements suivants sur le nouveau paquebot rapide en achèvement aux chantiers Vulcan, près de Stettin, pour la Compagnie Hambourg-Amérique, et qui doit être mis en service au printemps prochain.

Ce nouveau navire dépassera le *Kaiser Wilhelm* du Lloyd brémois, non seulement en grandeur mais aussi en vitesse. Ses dimensions sont : longueur 202 mètres, largeur 20^m 40, profondeur 13^m 41, tirant d'eau 8^m 80 environ. Avec cet enfoncement, le tonnage est de 16,000 tonnes, dont 5,000 tonnes de charbon.

Cet approvisionnement énorme de combustible est nécessaire, car les deux machines doivent fournir une puissance totale de 33,000 chevaux-vapeur. Ce sont des machines à six cylindres et quadruple expansion ; la vapeur leur sera fournie par douze chaudières à double façade et quatre chaudières à simple façade, comportant un ensemble de 112 foyers.

Les arbres des hélices seront établis en acier au nickel et fournis par la maison Krupp comme pour le *Kaiser Wilhelm* ; ils sont et plus longs et plus lourds que pour ce navire ; ils mesureront en effet 18^m 07 de long avec un diamètre de 0^m 64 et un poids 101,500 kilos alors que pour le *Kaiser Wilhelm* les dimensions sont : longueur, 12^m 95 ; diamètre, 0^m 60 ; poids, 40,335 kilos.

LETTRES ET ARTS

La maison de Jean-Jacques. — Une découverte qui comblera d'aise les admirateurs de Jean-Jacques Rousseau.

La maison habitée, à Annecy, par M^{me} de Warens et par J.-J. Rousseau pendant les douces années de sa jeunesse vient d'être retrouvée, avec son passage derrière l'habitation et son ruisseau. Seul, le pont en planches a été remplacé par un pont en fer, surélevé d'un mètre.

On croyait généralement, d'après une légende qui avait pris naissance on ne sait comment, que cette maison avait été démolie en 1784 en même temps que le couvent des Cordeliers sur l'emplacement duquel est bâti l'évêché actuel. De l'autre côté du pont existe encore une partie des jardins.

Après de très longues recherches, M^{me} Carrey, veuve de l'ingénieur et fille du doyen des journalistes de la Haute-Savoie, à qui revient tout l'honneur de la découverte, a retrouvé des documents authentiques établissant que la maison de M^{me} de Warens était bien restée debout. La Société florimontane d'Annecy, après avoir reçu la communication de M^{me} Carrey, en a reconnu le bien fondé.

VARIÉTÉS

Le Monopole du tabac en France

Nous n'apprendrons rien à nos lecteurs en leur disant que l'industrie du tabac en France est monopolisée par l'Etat, qui retire de son exploitation des ressources importantes. Non seulement la fabrication et la vente de tabac sous toutes ses formes ne sont point libres, mais la culture même de la plante est soumise à une réglementation très étroite et n'est permise que dans certains départements.

Tout le service des tabacs est dirigé par un corps d'ingénieurs, dits des Manufactures de l'Etat, qui s'occupent aussi des allumettes, et que secondent de nombreux agents préposés à la surveillance de la culture en France et aux achats effectués à l'étranger.

M. l'ingénieur en chef Laurent a fait récemment paraître dans la *Revue politique et parlementaire* une étude fort documentée sur le service auquel il appartient. Nous allons en extraire les détails les plus intéressants :

C'est en 1570 que Jean Nicot, ambassadeur de France en Portugal, introduisit en France pour la première fois les feuilles que de son nom l'on désigna tout d'abord sous le nom d'*herbe à Nicot*. L'usage s'en répandit assez rapidement et naturellement le gouvernement dirigea son attention vers ce produit nouveau, avec l'espoir, qui ne fut point déçu d'ailleurs, d'en tirer un long profit. Ce fut Richelieu qui, le premier, établit en 1629 une taxe de 30 sous par livre sur tous les tabacs importés ; exception était faite pour ceux provenant des colonies françaises. Celles-ci bénéficièrent de l'exemption jusqu'en 1664. A cette époque, on modifia la taxe qui fut de 13 livres par quintal pour les tabacs étrangers, de 4 livres, puis, à partir de 1670, de 2 livres seulement pour les tabacs coloniaux.

Ce régime dura quatre ans, pendant lesquels la culture indigène dans la vallée de la Garonne et aux environs de Metz fit de tels progrès que l'état risquait, en laissant libre l'industrie du tabac, de voir s'épuiser la source de revenus sur laquelle on avait compté.

Le remède put être trouvé : un décret de 1674 posa en principe que, le tabac étant un article de luxe, le monopole de sa vente devait être réservé à l'Etat. Ce n'était peut-être pas le comble de la logique dans un état social où le Trésor public tirait une grosse partie de son revenu de la gabelle, destinée à monopoliser le commerce du sel, objet de consommation qui ne peut guère être considéré comme de luxe : mais, la logique n'étant point absolument nécessaire pour établir un impôt nouveau, le tabac, dans un délai de trois mois à partir de la promulgation du décret, ne put plus être cultivé, manufacturé et vendu que par les concessionnaires du monopole que l'Etat s'attribuait. Néanmoins les importateurs purent continuer leur commerce, à la condition de ne vendre qu'aux concessionnaires et moyennant l'acquiescement de droits élevés.

Telle fut l'origine du monopole des tabacs en France : chose curieuse, aucun des industriels et négociants déposés ne demanda d'indemnité. Sans doute se contentèrent-ils du rachat à un prix rémunérateur de leurs approvisionnements, sans compter que l'Etat dut sans

doute, pour organiser sa nouvelle industrie, faire appel aux lumières de ceux qu'il expropriait sans bourse délier. Le monopole fut mis en régie et adjugé au plus offrant qui fut un certain Jean Briton. La concession était de six années ; l'Etat recevait 500,000 livres pendant les deux premières années et 600,000 pendant les quatre dernières. Le concessionnaire avait seul qualité pour vendre, par l'intermédiaire d'entrepôts nommés par lui, tous les tabacs indigènes ou étrangers, dont les prix étaient fixés par son contrat. Bien que les conditions consenties fussent assez strictes, la fraude avait encore beau jeu, et pour réprimer la contrebande et réduire au minimum les quantités de tabac importées ou récoltées en France on eut recours, à diverses reprises, à des réglementations qui, notamment, limitèrent aux districts de Bordeaux et de Montauban le droit de cultiver le tabac.

La première codification complète de l'industrie du tabac date de 1681 et est l'œuvre de Colbert. Elle porte bien la marque de ce commis de génie ; tout y est prévu : importation, culture indigène, manipulation, entrepôts, conditions de vente, contrôle, répression de la fraude. Les pénalités variaient de l'amende aux galères. Les provinces nouvellement acquises, Alsace, Flandre et Franche-Comté, constituaient une zone franche et dès l'abord l'existence de cette zone franche révéla les mêmes inconvénients au point de vue de la contrebande que la régie moderne déplore encore actuellement.

Les produits du monopole ne cessèrent point cependant de suivre une marche ascendante : l'adjudication de 1697 prévoit une redevance annuelle de 1,500,000 livres, portée à 2,000,000 en 1714 ; ce dernier contrat, qui devait avoir une durée de quatre ans, fut résilié en août 1718 et le monopole cédé à la Compagnie d'Occident pour la somme de 4,200,000 livres. En 1719, la durée de cette concession nouvelle fut portée de six à neuf ans, et la Compagnie d'Occident obtint de faire ajouter la clause qu'à l'expiration du contrat le nouveau concessionnaire serait tenu de lui acheter pour la consommation française la moitié des exportations de tabac de Louisiane. En 1721, la Compagnie s'engagea à n'employer que du tabac provenant de ce pays et des autres colonies françaises, et à le transporter sur des vaisseaux français.

La Compagnie d'Occident avait d'ailleurs été rapidement absorbée par la puissante Compagnie des Indes, qui, plus tard devait être ruinée par les spéculations de Law, et à ce moment, les conditions de la concession avaient encore une fois été modifiées. Moyennant la même redevance annuelle de 4,200,000 livres, la Compagnie obtenait le droit de percevoir des droits de douane très élevés sur tous les tabacs exotiques (droits variant de 30 livres par quintal sur le tabac de la zone franche à 300 livres sur le tabac d'Espagne en poudre), et, en outre, la culture indigène était radicalement proscrite. La Compagnie des Indes avait pensé que, par ce procédé, elle développerait la culture dans les colonies, augmenterait son trafic maritime, et trouverait un écoulement facile pour les tabacs qu'elle seule pouvait importer et vendre. Mais elle avait compté sans la contrebande, et celle-ci s'organisa de telle façon qu'on dut renoncer au système nouveau pour revenir à celui de 1674. L'insuccès de la Compagnie des Indes avait été si complet qu'on ne trouva plus de concessionnaire qu'au prix de 1,300,000 livres pour la première année et 3,000,000 pour les six suivantes du nouveau contrat.

La Compagnie des Indes reprit encore pendant quelque temps la concession, mais en 1730 elle passa entre les mains des fermiers généraux moyennant 7, puis 8 millions par an. La gestion des fermiers généraux fut excellente : elle leur permit en 1768 de donner 22 millions et demi, et une augmentation sexennale amenait en 1789, à la veille de la Révolution, le revenu du Trésor provenant des rabais à 30 millions.

En 1790, la situation changea brusquement, et les résultats acquis par cinquante ans de travail furent annihilés par un décret qui, « dans l'intérêt de la liberté », autorisait, sans restriction aucune, la culture et la vente du tabac indigène. Les tabacs étrangers en feuilles payaient 25 francs de droits par quintal, ceux manufacturés étaient prohibés à l'importation. Les approvisionnements existants furent vendus à raison de 35 sous la livre pour le tabac manufacturé, et 12 sous pour celui en feuilles. Le Trésor, à partir de ce moment, ne perçut

presque plus rien, et la situation resta la même jusqu'en 1811, époque où Napoléon rétablit le monopole sur les bases anciennes. Les décrets de 1810 et 1811 contiennent tous les principes qui régissent encore, à l'heure actuelle, l'industrie du tabac. L'Etat racheta à dire d'experts, ou par voie d'expropriation, les établissements et les approvisionnements, et, dans un délai de trois mois, le tabac de marchandise libre devint marchandise d'Etat. Comme en 1674, les intéressés ne reçurent aucune indemnité, mais beaucoup d'entre eux trouvèrent des emplois bien rétribués dans l'administration qu'on dut créer de toutes pièces.

Pour établir le monopole, l'Etat dépensa 72,215,212 fr.; cette dépense fut couverte par un emprunt de 68 millions, et par les cautionnements déposés par les entrepreneurs et les détaillants. Ces cautionnements dépassaient 35 millions. L'emprunt de 68 millions fut représenté par des bons portant intérêt à 5 pour 100 et payables en trois ans. La Régie remboursa de cette manière 55,420,000 francs. Le reste, dont un million avancé par une banque hollandaise, ne fut jamais payé. On servit bien les intérêts jusqu'en 1815, mais à ce moment la Régie fut considérée comme ayant fait des pertes importantes, et le Trésor public se substitua à elle pour le remboursement de ce qui restait dû.

Le monopole des tabacs a depuis lors assez rapporté à l'Etat pour que cette avance de 22 millions n'ait point été improductive. Dès 1816, le Trésor encaissait 30 millions du fait de la régie; les recettes étaient de 55 millions, les dépenses de 24,358,421 francs. Les recettes ont suivi une progression ascendante presque constante. En 1896, elles s'élevaient à 396 millions, les dépenses à moins de 73 millions. Le bénéfice net pour l'Etat en 1899 a donc été dix fois plus élevé qu'en 1816.

Depuis quatre-vingt-sept ans que le monopole des tabacs a été rétabli, il a porté à l'Etat, en recettes nettes, 12,463,960,917 francs. Les modifications apportées au fonctionnement de la régie ont été peu nombreuses et peu importantes. Celles qui ont le plus frappé le public sont les deux augmentations de prix qu'il a subies en 1860 et 1872 sans que, d'ailleurs, la progression de la consommation en ait été affectée. Elle était de 10,330 tonnes en 1816, et de 37,300 tonnes en 1896: son accroissement est, on le voit, bien supérieur à celui de la population.

Le tabac indigène devait, d'après les règlements de Napoléon, entrer pour 14/15 dans la consommation; cette proportion a été réduite à 5/6 en 1816 et 4/5 en 1835. La culture du tabac n'est autorisée que dans 25 départements; elle occupe 16,300 hectares et fournit 26,000 tonnes de tabac en feuilles. L'Algérie en produit 3,000 tonnes. La valeur de cette récolte atteint 25 millions de francs. La culture est soumise à un contrôle très strict: les plants et leurs feuilles sont comptés par des inspecteurs de l'Etat. A l'exception de certains cigares de luxe qui viennent en majeure partie de la Havane, les manufactures de l'Etat préparent et fabriquent tout le tabac qui, sous ses diverses formes, est prisé, chiqué ou fumé en France. C'est de beaucoup le tabac à fumer qui l'emporte comme quantité. Ajouterons-nous que, malgré quelques plaintes sans doute justifiées, la qualité de nos tabacs nationaux est fort recommandable. La preuve en est que le Français à l'étranger ne trouve jamais pour rouler sa cigarette un tabac qui remplace avantageusement « le Caporal ».

Albert VACQUIERS.

L'Administrateur-Gérant: L. AUREGLIA

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 8 au 15 Octobre 1899

PORT-MAURICE, b. <i>Elvira R.</i> , it., c. Bernardini,	marbre.
NICE, b. <i>Vengeur</i> , fr., c. Toscano,	vin.
MARSEILLE, cutter <i>Michel</i> , fr., c. Cherblanc,	briques.
SAIN-T-TROPEZ, brick-goël. <i>Charles-René</i> , fr., c. Bosano,	vin.
Id. cutter <i>Joyeux</i> , fr., c. Reboa,	id.
Id. b. <i>Deux-Frères</i> , fr., c. Courbon,	id.
CANNES, b. <i>Ville de Monaco</i> , fr., c. Bianchy	sable.
Id. b. <i>Barthélemy-Elisa</i> , fr., c. Davin,	id.
Id. b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Gandillet,	id.
SAIN-T-TROPEZ, goël. <i>Marie-Clotilde</i> , fr. c. Rostagni,	vin.

Départs du 8 au 15 Octobre

MARINA-CARRARA, b. <i>Elvira R.</i> , it., c. Bernardini,	sur lest.
MENTON, brick-goël. <i>Charles-René</i> , fr., c. Bosano,	vin.
Id. cutter <i>Joyeux</i> , fr., c. Reboa,	id.
NICE, b. <i>Barthélemy-Elisa</i> , fr., c. Davin,	sur lest.
CANNES, b. <i>Ville-de-Monaco</i> , fr., c. Bianchy,	id.
Id. b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Gandillet,	id.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR DE MONACO

AVIS

Les créanciers de la faillite des sieurs **Persico et Chiapponi**, entrepreneurs de maçonnerie, associés, dans la Principauté, sont invités à se présenter au Palais de Justice, à Monaco, le vingt-sept octobre courant, à 2 heures 1/2 du soir, pour délibérer tant sur la composition de l'état des créanciers présumés que sur la nomination de nouveaux syndics.

Le Greffier en Chef,
RAYBAUDI.

Suivant acte sous seing privé en date à Monaco du dix octobre courant, monsieur **Pierre-François Luca** a vendu à monsieur **Horace Luca** le fonds de commerce de *Vins, spiritueux et huiles* qu'il exploitait, 3, rue de la Turbie. Faire oppositions dans la huitaine, s'il y a lieu, entre les mains de l'acquéreur, au siège dudit fonds de commerce.

SOCIÉTÉ ANONYME des HALLES et MARCHES

DE LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO

Capital, 500,000 francs

Messieurs les actionnaires de la Société Anonyme des Halles et Marchés de la Principauté de Monaco sont convoqués en *assemblée générale ordinaire* pour le **Mardi 7 Novembre, à 9 heures un quart du matin**, au siège social.

ORDRE DU JOUR :

Questions relatives aux agrandissements des Marchés de Monte Carlo et de la Condamine;
Moyens financiers pour solder les dépenses en résultant;
Autorisation de traiter avec un Administrateur.

Messieurs les actionnaires de la Société Anonyme des Halles et Marchés de la Principauté de Monaco sont convoqués en *assemblée générale extraordinaire* pour le **Mardi 7 Novembre, à 10 heures et demie du matin**, au siège social.

ORDRE DU JOUR :

Modifications aux articles 20, 24, 28 et 33 des Statuts.

L'assemblée générale se compose des porteurs d'au moins vingt actions.

Les actionnaires doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer les titres au siège social, deux jours au moins avant l'assemblée.

Les titres pourront être déposés dans les principaux établissements de crédit, mais les certificats de dépôts devront être parvenus au siège social, deux jours au moins avant l'assemblée générale.

SOCIÉTÉ MONÉGASQUE D'ÉLECTRICITÉ

Société Anonyme — Capital: 675,000 francs
Siège Social et Bureaux: *Plage de Fontvieille, Monaco*

AVIS

Messieurs les actionnaires sont informés que le dividende de l'exercice 1898-1899, fixé à 30 francs par action, sera payable contre remise du coupon 8, au siège social à Monaco, à partir du 15 octobre.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Madame GRANGE, sage-femme, attachée à la Maternité de l'Hôtel-Dieu, vient de reprendre ses consultations, interrompues pour cause de maladie.

BONNE OCCASION

Une des plus importantes maisons de fleurs de Monte Carlo, et des mieux situées, avec riche installation et bonne clientèle est à remettre. Long bail, loyer très avantageux.

S'adresser au bureau du Journal

GRAND BAZAR
MAISON MODÈLE

M^{me} 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.

RIX FIXE

English spoken — Man spricht deutsch

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

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 LÉNÉTIFF MOEHR

EAU, PÂTE ET POUDRES DENTIFRICES

Poudre de Riz et Velouta

SAVONS DE TOILETTE

NESTOR MOEHR

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

MONTE CARLO, boulevard Peirera, MONTE CARLO

LEÇONS ET COURS

POUR JEUNES FILLES

S'adresser à l'Externat des Dames de S'-Maur

Rue Grimaldi, n° 25 — Condamine

et Villa Bella, boulevard des Moulins, Monte Carlo

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^e, 3^e et 4^e N^{os}.
3 MOIS: 8 fr. 50 — UN AN: 28 francs
ABEL GOUBAUD, Éditeur, 3, r. du 4-Septembre