

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 NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

Nous apprenons avec plaisir que, sur les instances de S. A. S. la Princesse Alice, Présidente de l'Exposition Internationale des Beaux-Arts de Monte Carlo, M. Gérôme, Membre de l'Institut, Grand-Croix de la Légion d'honneur, a bien voulu accepter la présidence des Comités de Patronage et de Direction de cette Exposition.

Ainsi que nous l'avions annoncé, nous publions aujourd'hui, d'après le supplément spécial du *Journal Officiel*, la liste des récompenses qui ont été décernées aux exposants de la Principauté pour leur participation à l'Exposition Universelle de 1900. Cette liste ne comporte pas moins de trente-deux récompenses comprenant deux Grands-Prix, sept médailles d'or, six médailles d'argent, sept médailles de bronze et cinq mentions honorables. En voici l'énumération complète :

GRANDS PRIX

S. A. S. le Prince Albert 1^{er}, pour ses Recherches Scientifiques et son exposition océanographique (classe 53) ;

La Principauté de Monaco, pour ses travaux d'hygiène publique (classe 111).

MÉDAILLES D'OR

MM. Jean Marquet et François Médecin, architectes (classe 10) ;

M. Gustave Saige, correspondant de l'Institut, conservateur des Archives du Palais, pour nombreux travaux et publications historiques et archéologiques (classe 3).

M. Félix Gindre, pour les huiles d'olives et citrons (classe 39) provenant exclusivement de sa propriété du quartier de la Noix.

MM. Fissore et Fautrero, peintres-décorateurs (classe 63) pour leurs fresques artistiques.

MM. Milhau, Giraud et C^{ie} (classe 66) pour leurs travaux de menuiserie d'art.

M^{lle} Monacc, artiste peintre, pour les jolis panneaux décoratifs du salon réservé à Leurs Altesses Sérénissimes, dans le Pavillon de l'Exposition (classe 66).

M. Félix Tasson, ingénieur, pour travaux d'assainissement (classe 111) exécutés dans la Principauté (système Shone et Horsfall).

MÉDAILLES D'ARGENT

M. Franz-Bucher (classe 12), photographie ;

M. Félix Gindre (classe 45), arbres fruitiers ;

La Société des Bains de Mer (classe 46), horticulture ;

MM. Muller, Lauck et Barral (classe 61), sirops et boissons gazeuses ;

M. Saissi, collaborateur de MM. Verneti et Rigoni (classe 66), décoration fixe des édifices publics et des habitations ;

M. Auttié (classe 74), appareils de chauffage ;

MÉDAILLES DE BRONZE

Société des Bains de Mer (classe 11), travaux d'imprimerie ;

M. Chêne (classe 11), travaux d'imprimerie ;

MM. Ferraris frères (classe 28), entreprises de travaux et génie civil ;

M. François Blanchy (classe 50), échantillons de bois ;

La Société de Panification, dirigée par M. Georges Barbier (Boulangerie Modèle) (classe 55) ;

M. N. Moehr, parfumeur (classe 90) ;

M. Gerber, pharmacien (classe 87) ;

MENTIONS HONORABLES

Docteur Colignon (classe 18) médecine ;

Société des Bains de Mer (classe 13), librairie ;

M. Laurent Bouillet (classe 111) hygiène publique ;

MM. Verneti et Rigoni (classe 72) céramique ;

M. P. Cérésa (classe 71) décoration mobile de tapissiers.

AFFICHAGE, PUBLICITÉ MURALE

AFFICHES, PLACARDS, ANNONCES, RÉCLAMES, DESSINS ET GRAVURES, ÉCRITEAUX

ARRÊTÉ

Nous, Maire de la ville de Monaco, Officier de l'Ordre de Saint-Charles, Chevalier de la Légion d'honneur ;

Vu les articles 39 et suivants de l'Ordonnance du 6 juin 1867 sur la Police Générale, sur l'approbation par Son Altesse Sérénissime des procès-verbaux de la Commission d'affichage nommée par S. Exc. M. le Gouverneur Général, le 16 mars 1900 ;

Avons Arrêté et Arrêtons :

ARTICLE PREMIER

Il est interdit d'apposer sur les murs, le long des rues, routes, avenues et places et sur les façades des maisons, des affiches, annonces, réclames, dessins, gravures écriteaux ou imprimés quelconques par toute autre voie que celle de la Direction de la publicité et de l'affichage, subordonnée à l'autorité du Maire.

ART. 2

Toute personne qui demandera à faire placer des affiches, réclames, etc., devra en faire le dépôt à la Mairie. Ces affiches, après avoir été visées par S. Exc. M. le Gouverneur Général, seront remises au Directeur de la publicité et de l'affichage, chargé de l'application et de la perception du tarif.

ART. 3

Chaque affiche, dont la pose aura été autorisée, sera soumise indépendamment du droit du timbre, à une taxe dont le chiffre sera fixé, d'après un tarif, suivant sa dimension, l'emplacement qu'elle devra occuper et le temps pendant lequel elle devra rester en place.

ART. 4

Il est interdit de placer au-dessus des portes, des magasins, ou sur les devantures ou sur les

façades ou toitures des maisons, des enseignes ou réclames autres que celles qui auront été approuvées par le Maire et qui se rapporteront à l'objet même du commerce exercé sur place par le détenteur de la licence.

ART. 5

Les affiches, tableaux, annonces, réclames quelconques dont la pose sur la voie publique n'a pu être autorisée qu'à titre essentiellement précaire et révoquant, devront être supprimés à première réquisition de l'autorité.

Monaco, le 20 août 1900.

Pour le Maire,
L'Adjoint,
Ch^{er} DE LOTH.

Par arrêté du même jour, M. Gustave Bérenger a été nommé Directeur du Service de l'Affichage et de la Publicité.

M. Delefortrie, Inspecteur général des travaux d'architecture, est arrivé hier par le rapide venant de Paris.

Nous avons appris avec plaisir la nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur, de M. Aristide Bergès, père du Directeur des Travaux publics de Monaco. Ingénieur des arts et manufactures, le nouveau chevalier est un des plus importants industriels de l'Isère. En outre de la croix de chevalier de la Légion d'honneur, M. Aristide Bergès a obtenu à l'Exposition un grand prix et une médaille d'or pour ses installations hydrauliques, usines de cellulose et fabrication de papiers de Lancey.

Le bal de dimanche soir, sur la place Sainte-Barbe, a été plein d'entrain et de joyeuse animation. Ce bal était l'avant-dernier de la saison, car c'est définitivement dimanche prochain qu'aura lieu la clôture des fêtes annuelles si agréablement organisées par le dévoué Comité des fêtes de la Saint-Roman.

Le programme de cette dernière journée est composé de la façon suivante :

A 3 heures de l'après-midi, fête enfantine, sous la présidence d'honneur de S. Exc. M. le Gouverneur Général ; tirage de la tombola ;

De 4 à 5 heures, bal d'enfants et distribution de gâteaux par les soins du Comité ;

De 5 à 6 heures, concert donné par la Société Philharmonique, sous la direction de M. Louis Schwentzer ;

Enfin, à 8 heures et demie, grand bal de clôture.

Très réussie et fort agréable a été dimanche dernier la grande sortie annuelle de la Société des Régates de Monaco. Le but de l'excursion étant la Napoule, a permis aux membres de la Société de faire la promenade soit par mer, soit par chemin de fer.

A sept heures du matin, *Le Gladiateur* quittait le port de Monaco, emportant de nombreux excursionnistes qui, leur charmant voyage accom-

pli, ont retrouvé leurs camarades, arrivés vers la même heure à la gare de la Napoule.

Un concert a immédiatement commencé devant l'Hôtel des Bains où était dressée la table du banquet. Ce concert, qui a été très vivement applaudi autant par les excursionnistes que par nombre d'étrangers en villégiature, mérite une mention spéciale. Une réunion de membres de la Société des Régates à laquelle s'étaient joints plusieurs musiciens appartenant aux diverses autres Sociétés monégasques, avait spontanément improvisé une fanfare, qui s'est littéralement prodiguée pendant toute la durée de cette délicieuse fête.

Après le concert, on a gaiement pris place, autour de la table du banquet, installée en plein air, sous une superbe rangée de mûriers, en face de la mer. Le menu était remarquablement composé, et les convives ont fait grand honneur à la cuisine de l'Hôtel des Bains.

Au champagne, M. François Médecin, président de la Société des Régates, après avoir remercié les membres de la Société d'être venus en aussi grand nombre à cette sortie, porte un toast à M. Loubet, président de la République française, et à LL. AA. SS. le Prince et la Princesse de Monaco. D'autres discours sont prononcés par MM. Pierre Bertrand, président de la Société nautique de Cannes; Bernard Treglia, président de l'Estudiantina Monégasque, et J. Maubert, au nom de la presse. Les discours sont chaleureusement applaudis, et le banquet prend fin par l'exécution de la *Marseillaise*, suivie de l'*Hymne Monégasque*, admirablement interprétés par la fanfare et écoutés debout par tous les assistants.

A l'issue du banquet, la Société s'est rendue sur la place, où un bal, auquel ont pris part nombre de jeunes filles de la localité, a été improvisé, et a duré jusqu'à l'heure du départ.

A 7 h. 40, tous les excursionnistes sont rentrés à Monaco, enchantés de cette belle journée, pendant laquelle n'avait cessé de régner la plus franche gaieté et la plus aimable cordialité.

SUR LE LITTORAL

Une dépêche de Toulon annonce qu'hier lundi M. Deschanel, président de la Chambre; M. de Kerjegu, député du Finistère, ancien ministre plénipotentiaire; le Vice-Amiral Charles Duperré, président du Yacht-Club Français, ont pris passage avec de nombreux amis sur le yacht *Namouna*, de M. Gordon Bennett, pour faire une croisière sur les côtes d'Italie et du golfe de Naples.

Dans une réunion tenue dimanche dernier, le Comité organisé pour la célébration de la fête patronale de Beaulieu, a arrêté les grandes lignes des réjouissances qui auront lieu les 8, 9 et 10 septembre prochain.

On sait que cette fête est une des plus célèbres et des plus animées qui aient lieu pendant la saison d'été sur le littoral.

Lettre de Paris

Paris, 27 août 1900.

Un nouveau sport tend actuellement à devenir usuel et familier : c'est le ballon. Non pas qu'on n'ait encore trouvé la direction de ce capricieux véhicule, mais simplement en utilisant en temps opportun l'ordinaire globe de soie aux flancs gonflés d'hydrogène.

On organise maintenant des courses de ballons absolument comme des courses de chevaux, et les « partants » sont souvent plus nombreux dans celles-là que dans celles-ci.

La société aristocratique et élégante se passionne pour ces aériennes promenades, et le turf céleste, si on peut dire, comptera d'ici peu des écuries de ballons admirablement tenus et entraînés. Il y a déjà un règlement de l'Aéro-Club comme il y en a un du Jockey ou de la Société des Steeple-Chases.

Pour le moment, les principales épreuves sont la course d'atterrissage avec un point fixe, la course de temps et la course de distance. Dans la première, il s'agit de descendre

le plus près possible de l'endroit fixé. Dans les autres, le prix appartient au ballon qui est resté le plus longtemps en l'air ou qui a franchi la plus grande distance.

Il y a aussi les courses handicapées, celles où l'on égalise les chances des partants en donnant un lest proportionnel aux ballons de plus grand volume, de façon à ce que le petit aérostat de quinze cents mètres cubes puisse lutter sans trop de désavantage avec un ballon de deux mille mètres.

Rien n'est pittoresque et curieux comme le départ de ces flottilles de courses. Les ballons sont là impatients, tenus en mains par leurs câbles. On commence par lancer de petits ballons libres, qu'on appelle des ballons-sondes et qui indiquent la direction du vent. Une fois cette direction reconnue, on fixe le point de distance minimum, puis on lâche les amarres, et tout le lot s'élanche dans le ciel. Pendant ce temps, les commissaires et le public aussi, en bicyclette, en automobile, quelques-uns encore à cheval, se hâtent vers le point d'arrivée et suivent dans les airs les chances des concurrents.

* * *

La réforme de l'orthographe continue à soulever quelques polémiques. Le ministre a parlé, mais les académiciens se réservent, et les vieux grammairiens se concertent. Maintenant que dans la presse et dans les revues tout le monde a, à peu près, dit son mot, on peut juger de l'impression générale. Il faut constater qu'on n'y paraît pas trop effrayé des nouvelles facilités données. Seule la règle de l'accord des participes a trouvé quelques fervents défenseurs, en ce que, grâce à elle, l'œil corrige immédiatement les erreurs possibles de l'oreille et qu'elle est d'un secours fréquent dans les lectures rapides. Elle permet aussi dans les phrases un peu longues et compliquées de saisir plus clairement à qui ou à quoi se rapporte tel participe ou tel verbe. D'ailleurs, dans un récent article de l'*Eclair*, M. Humbert résumait assez exactement la portée et l'étendue des réformes utiles en disant :

« La règle qu'il faut abolir ce n'est pas celle qui implique un effort, qui oblige à la réflexion, car effort et réflexion sont souvent utiles à quelques chose; c'est celle qui n'a pas de justification logique, qui ne répond à rien de nécessaire, qui est fondamentalement absurde, et dont, conséquemment, la suppression ne comporte que des avantages. »

Evidemment de ces règles-là, il en est beaucoup encore qui témoignent de l'ingéniosité des grammairiens et ne se réclament pas de la logique ancienne de la langue.

Au résumé, ce sur quoi tout le monde paraît d'accord peut se comprendre en trois points : supprimer les exceptions, régulariser la prononciation et unifier la formation du pluriel dans les noms, de telle sorte par exemple qu'on ne prononce pas de deux façons différentes chirurgie et chiromancie, ou impérite et amnistie, et que soupirail n'ait plus aucune bonne raison pour faire soupiraux au pluriel, alors que détail n'a qu'un s à s'annexer.

Cette question de la réforme de l'orthographe n'agite pas les seuls écrivains. Le féminisme a trouvé l'occasion avantageuse pour se faire reconnaître par le dictionnaire. Une pétition vient d'être adressée à l'Académie française en faveur des noms de profession qui n'ont point de féminin. On supplie les Immortels de coopérer à « l'affranchissement de plus de la moitié de la nation. »

La requête paraît fort légitime puisque avocat, médecin, pharmacien, journaliste, peintre, sculpteur, auteur, commis, écrivain, témoin, électeur, toutes professions où les femmes sont aujourd'hui nombreuses, n'ont pas de féminin, et qu'il serait fâcheux par exemple de laisser appliquer par l'usage à une femme brillamment reçue par la Faculté le terme de « médecine ».

C'est donc toute une série de mots nouveaux, consacrant les nouvelles professions féminines, qui est demandée à l'Académie; à en juger par le temps que l'illustre compagnie met à reconnaître les mots anciens, il faut souhaiter aux féministes quelque patience et quelque résignation. Puisque les femmes comptent maintenant beaucoup d'écrivains artistes et délicats, elles feraient mieux de choisir elles-mêmes les noms qui leur conviennent, mais, dit la pétition, elles s'adressent à l'Académie, car elles veulent avoir « la certitude qu'ils n'altèrent ni dans sa forme ni dans son expression notre langue nationale ».

L. S.

LA TRACTION MÉCANIQUE

SUR LES TRAMWAYS PARISIENS

L'industrie des transports en commun a fait à Paris, il faut le reconnaître, des progrès immenses; les solutions se sont multipliées et, aujourd'hui, Paris constitue une véritable exposition des moyens de transport en

commun. Il nous paraît intéressant de donner un tableau résumé de ces moyens de transport.

A. TRACTION PAR MOTEUR A VAPEUR. — La vapeur a l'avantage de procurer des voitures indépendantes, elle offre, de plus, une élasticité précieuse pour les démarrages et les à-coup, mais elle a des inconvénients inhérents à sa nature même, telle que la production de panache à l'échappement, la production de chaleur désagréable pour les voyageurs, la manutention des combustibles, etc., qui, pour une ville comme Paris, semblent s'opposer à son adoption définitive et générale. Ce mode de traction a donné lieu à divers essais, actuellement il ne reste guère que trois systèmes en service :

Le système Serpollet employé, par exemple, sur la ligne — très dure — de Clignancourt-Bastille et caractérisé par l'emploi de la chaudière spéciale Serpollet qui donne une vaporisation instantanée, grâce à la forme de ses tubes à parois épaisses, mais à très petit espace libre. Ces tubes sont portés à une haute température par le foyer, et l'eau qui y est projetée par une pompe est vaporisée immédiatement. On a beaucoup reproché, et non sans raison aux voitures de ce genre, le bruit infernal causé par les chaînes de transmission, mais la Compagnie des omnibus vient d'adopter un nouveau système de chaîne, la chaîne *Varietur* fabriquée par la maison Sebin, à Paris, qui supprime complètement ce bruit :

Le système Purrey, plus léger (le poids total d'une voiture à charge n'est que de 12,6 tonnes au lieu de 16,8 pour les Serpollet), dans lequel la chaudière est une chaudière aquitubulaire, du genre torpilleur, en service sur la ligne du Louvre-Boulogne, et qui va être mis en service sur les lignes Bastille-Porte Rapp et Gare de Lyon-Pont de l'Alma. Enfin, le système Rowan essayé, dès 1889, et qui est resté en usage sur quelques lignes mais sans que son emploi se généralisât.

Dans tous ces systèmes, on a isolé autant que possible la chaudière de la caisse de la voiture; le choix judicieux des huiles de graissage a permis de réduire à rien les odeurs dues à la décomposition de ces huiles sous l'influence des hautes températures de la vapeur employée; des dispositifs ingénieux ont été imaginés pour le chargement du combustible.

B. TRACTION PAR L'AIR COMPRIMÉ. — La puissance motrice est formée par de l'air comprimé à 80 kilos dans des usines centrales et emmagasiné dans des réservoirs spéciaux placés sous les voitures. L'air est détendu à 15 kilos environ avant de passer dans les cylindres moteurs; on le réchauffe au préalable afin de lui restituer l'énergie perdue durant la détente. Ce système appliqué à Nantes, par M. Mekarski, depuis une vingtaine d'années, y a donné un service régulier. A Paris, il est en service depuis 1894 sur la ligne Vincennes-Saint-Augustin et il vient d'être appliqué aux lignes d'Auteuil-Madeleine, Hôtel de Ville-Passy, Montrouge-Gare de l'Est. Il donne des services très réguliers; il a l'inconvénient d'exiger des rechargements assez fréquents en cours de route, d'où des retards fâcheux. Il convient d'ajouter toutefois qu'on est parvenu à établir, dans des conditions pratiques, des canalisations permettant de transmettre l'air comprimé à 100 kilogrammes, à des distances de plusieurs kilomètres; il semble donc dès lors très possible de ne pratiquer les rechargements qu'aux terminus où l'air serait amené par des canalisations spéciales.

Comme d'ailleurs pour la traction à vapeur, les voitures automobiles, c'est-à-dire celles qui portent leur moteur, peuvent remorquer en outre une autre voiture-remorque, ce qui porte à 102 le nombre des places par train ainsi constitué. Ce dispositif permet, en outre, l'utilisation des anciennes voitures à chevaux qui sont transformées en remorques.

C. TRACTION ÉLECTRIQUE. — Diverses solutions ont été appliquées; c'est d'abord la traction par accumulateurs qui a l'avantage de fournir des voitures indépendantes et qui, peut-être, primerait les autres systèmes, si l'on avait trouvé le moyen d'obtenir des accumulateurs d'une capacité suffisante pour éviter les rechargements trop fréquents et surtout des accumulateurs susceptibles de fournir, dans des conditions pratiques, une décharge variable pour faire face aux diverses péripéties du trajet.

Quant au poids, il ne semble pas y avoir grand intérêt

LETTRES ET ARTS

Nécrologie. — On annonce de Paris la mort du célèbre peintre Vollon, bien connu à Monte Carlo, où il exposait chaque année au Palais des Beaux Arts.

Antoine Vollon était né à Lyon le 20 avril 1833. Il fut élève de l'Ecole des Beaux-Arts de cette ville et débuta au Salon de 1864 par une vigoureuse étude de nature morte « Art et Gourmandise ». Il continua dans ce genre et quelques années après il ne tardait pas à y prendre le premier rang.

Vollon avait obtenu trois médailles, en 1865, 1868, 1869 et une médaille de 1^{re} classe à l'Exposition Universelle de 1878. Decoré de la Légion d'honneur en 1870, il avait été promu officier le 20 octobre 1878.

Parmi ses œuvres connues, citons le « Singe à l'accordéon », qui est actuellement au Musée de Lyon. Vollon a produit également des paysages, des aquarelles et des fusains très estimés.

MARINE ET COLONIES

Le record de la traversée de l'Atlantique. —

Le nouveau paquebot allemand *Deutschland*, de la Compagnie Hambourg-Amérique, vient d'accomplir les traversées les plus rapides entre l'Europe et New-York et *vice versa*. Le voyage de Plymouth à New-York a été accompli en 5 jours 15 heures 46 minutes, à une vitesse moyenne de 22 nœuds 42 pour une traversée de 3,044 milles nautique. Au retour, le même navire a marché à 23 nœuds, et il atteint Plymouth 5 jours 14 heures 6 minutes après avoir quitté New-York.

L'Expédition Andrée. — On télégraphie d'Ottawa : L'évêque de Moosonee dément formellement le bruit qui a été répandu que les restes d'Andrée et de ses compagnons auraient été trouvés sur le rivage nord-est de James-Bay. Il pense que c'est là la simple réédition de la nouvelle mise en circulation, l'hiver dernier, des Esquimaux du fort Churchill.

Les otaries de la mer du Sud. — Dans la mer du Sud, en face de la baie de Pitco, à peu près à mi-chemin entre l'Equateur et le tropique du Capricorne, se trouvent les îles Chinchas. Ces îles ne sont en réalité que des rochers nus et à pic, qui se dressent hors de l'Océan. Leur superficie est insignifiante : il n'en est pas moins vrai qu'il n'y a pas bien longtemps encore, ces îlots constituaient un des territoires les plus riches du monde. C'était le rendez-vous d'innombrables oiseaux de mer qui avaient jonché la roche de leurs excréments. On peut juger du nombre des oiseaux et du temps pendant lequel ils ont fait leur œuvre, à ce fait que les îles Chinchas ont fourni 7 millions de tonnes de guano valant plus de 5 milliards de francs. Sur un des îlots le dépôt atteignait une épaisseur de plus de 30 mètres et, dans une vallée d'un autre îlot, celle-ci était de plus de 60 mètres. De telles richesses justifèrent la construction d'un quai pour faciliter le chargement de la précieuse substance dans les navires qui venaient la chercher. Depuis 1870, toutefois, on peut dire que tout le guano a été enlevé et les trafiquants ont délaissé les îles Chinchas. On y trouve pourtant quelque chose d'intéressant encore : ce sont des otaries. D'après M. F. A. Lucas, qui a visité les îles, l'*Otaria jubata* est toujours abondante. Il y a beaucoup de cavernes donnant directement sur l'eau, et c'est dans ces cavernes que les gros mâles se reposent volontiers. Il est toutefois difficile de leur donner la chasse, en raison même de la configuration des lieux : aussi M. Lucas ne peut-il pas conseiller de beaucoup compter sur un séjour aux îles Chinchas pour observer les mœurs de ces animaux, ou pour s'en procurer la peau.

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

La température de l'air libre. — M. Hergesell étudie la température de l'air libre, dans les *Petermann's geographische Mitteilungen*, et s'occupe notamment des variations diurnes et de la décroissance verticale de la température.

Les observations montrent que, même à une hauteur de quelques centaines de mètres, la variation diurne est

très faible : quelques dixièmes seulement de degré durant la nuit, et 3 à 4° C. durant le jour à une hauteur d'environ 800 mètres, quand la radiation solaire n'est pas gênée. Pour les temps moyens et pour les valeurs moyennes, l'amplitude journalière est beaucoup moindre.

En ce qui concerne la décroissance verticale de la température, les résultats de trente séries d'observations montrent que, au delà de 10,000 mètres, la température subit des variations extrêmes suivant la saison de l'année et les conditions du temps. A cette hauteur, la décroissance atteint pourtant ou dépasse 40° C. dans tous les cas, mais aucune règle ne peut être établie à l'égard de la diminution de température à mesure qu'on s'élève davantage.

Procédés d'incombustibilité applicables aux théâtres. —

M. Ch. Girard, dans un mémoire lu à la Société des ingénieurs civils, a traité de la question des procédés d'incombustibilité applicables aux théâtres. L'auteur a rappelé les principes indiqués jadis par Gay-Lussac (*Annales de chimie et de physique*, 1821), pour assurer l'incombustibilité des matériaux inflammables (acides carbonique, chlorhydrique, sulfureux).

En 1880, sur le rapport de M. Troost, la Société d'encouragement pour l'industrie a accordé un prix de 1,000 francs à l'inventeur (M. Martin) de mélanges ignifuges composés de sulfate, chlorhydrate, carbonate d'ammoniaque, acide borique et borax, applicables aux étoffes et aux bois. Actuellement, ces mélanges excellents existent dans le commerce, et par simple immersion dans ces solutions on rend rapidement ignifuges les toiles à décors sur lesquelles le peintre décorateur n'a plus qu'à appliquer ses couleurs.

L'opération est plus difficile pour les bois. On peut les rendre ininflammables par application d'enduits extérieurs et par injection de substances salines.

Le procédé par injection consiste à enlever au bois ses résines, ses produits de distillation, etc., à l'aide de la vapeur d'eau sous pression, et à substituer à ces matières inflammables des solutions ignifuges, généralement composées de phosphate ou sulfate d'ammoniaque, d'acide borique ou d'un borate alcalin. Un autre procédé d'injection est basé sur l'action d'un courant électrique passant par le bois à traiter, pour permettre l'endosmose entre la sève et le liquide du bain dans lequel le bois est plongé ; le procédé est excellent au point de vue de l'ininflammabilité, mais rend les bois trop lourds, trop durs, et difficiles à travailler, par la trop grande quantité (28 p. 100) des sels absorbés. M. Girard ne donne pas les formules des solutions à injecter dans les deux cas.

Pour l'application d'enduits superficiels, on emploie soit l'immersion ou l'imbibition, soit l'application de couches successives à l'aide du pinceau. La solution ignifuge la plus recommandable pour l'immersion est : phosphate d'ammoniaque, 100 grammes ; acide borique, 10 grammes ; eau, 1 litre. Pour l'application au pinceau, M. Ch. Girard donne la préférence aux formules suivantes : A : silicate de soude solide, 35 grammes ; amiante 35 grammes ; eau, 100 grammes. Formule B : amiante, 35 grammes ; eau, 100 grammes ; borate de soude, 20 grammes ; gomme laque, quantité suffisante. Cette dernière préparation est en outre susceptible de s'appliquer à l'envers de décors déjà peints, en constituant un enduit analogue, sinon meilleur, au marouflage à l'aide d'un papier incombustible à base d'amiante.

Enfin, depuis peu de temps on trouve dans le commerce des peintures à l'huile rendues ininflammables par l'addition de phosphate d'ammoniaque et de borax, incorporés à la masse sous forme de poudres impalpables ; mais la résistance au feu de ces enduits n'est que momentanée ; elle ne peut que retarder l'inflammabilité des bois ou décors en permettant l'arrivée des premiers secours.

En résumé, M. Ch. Girard demande que tous les matériaux dans un théâtre soient incombustibles, afin de n'avoir pas à compter sur l'intervention d'employés qui sont absents ou affolés. L'injection des bois avec des solutions ignifuges est préférable aux enduits. Les rideaux, tentures, toiles et décors sont très facilement rendus ininflammables par l'immersion dans la solution d'acide borique, borax et sulfate d'ammoniaque ; mais il faut s'assurer par des inspections périodiques que l'ininflammabilité est réelle et bien conservée.

à chercher à le réduire, car il contribue à donner aux voitures l'adhérence nécessaire pour les démarrages rapides et pour l'ascension des rampes nombreuses et souvent très raides qu'offrent les rues de notre capitale, surtout quand intervient la boue spéciale à Paris, véritable lubrifiant appliqué malencontreusement sur les rails. La traction par accumulateurs est en service depuis longtemps sur les lignes de la Madeleine à Gennevilliers et à Asnières, sur la ligne Saint-Denis-Opéra ; on vient de l'appliquer avec un succès inégal sur la ligne Louvre-Cours de Vincennes et sur celle Louvre-Vincennes. N'oublions pas de mentionner les odeurs acides, désagréables et gênantes qui se produisent trop souvent dans les bois, et contre lesquelles on ne paraît pas avoir réussi jusqu'à présent à garantir, d'une façon efficace, l'intérieur des voitures.

Sur certaines lignes, comme Pantin ou Aubervilliers à la place de la République, la partie du parcours *extra-muros* est faite avec trolley, la partie *intra-muros* avec accumulateurs. Ce mode de traction mixte est très employé en Allemagne et notamment à Berlin ; on y gagne de diminuer le parcours à effectuer au moyen des accumulateurs et, par suite, une réduction du nombre des rechargements nécessaires.

La traction par trolley n'est admise — pour des raisons d'ordre esthétique — qu'en dehors Paris ou dans certains foubourgs. On sait que dans ce système le courant électrique est amené par un fil aérien sur lequel glisse un appareil de forme variée, appelé *trolley*, qui relie le moteur de la voiture au câble d'amenée du courant. A Paris, on n'admet d'ailleurs que le trolley Dickinson qui permet de placer les conducteurs à quelques mètres en dehors des voies et, par conséquent, de placer ces conducteurs et leurs supports nécessaires dans la ligne des plantations, c'est-à-dire dans une situation où ils sont moins visibles. C'est la traction par trolley qui est appliquée en Amérique où aucune considération esthétique n'est venue entraver le développement de ce mode de traction ; toutefois, un revirement paraît se faire à cet égard et l'on voit New-York, par exemple, se préoccuper de la suppression des trolleys.

Dans la traction par caniveau, le conducteur, d'aérien, devient souterrain, on le loge dans un caniveau placé au centre de la voie ou mieux — au point de vue de la circulation des voitures ordinaires — sous l'un des rails. Le caniveau coûte cher, il entraîne à des sujétions d'établissement et d'entretien, c'est une solution de luxe qui peut cependant convenir pour une grande ville, elle n'a été appliquée jusqu'ici que très exceptionnellement à Paris, mais Londres paraît disposé à l'adopter.

A Paris, au contraire, les préférences paraissent plutôt portées sur les systèmes aux contacts superficiels. Le principe de ce système consiste à placer le conducteur distributeur d'énergie souterrainement, parallèlement à la ligne, et à relier à ce conducteur général, par autant de branchements, à une série de pavés métalliques appelés *plots* répartis le long de la voie et agencés de telle façon qu'ils ne reçoivent le courant qu'au moment du passage de la voiture pourvue à cet effet d'un frotteur installé sous la voiture et venant s'appuyer sur les pavés métalliques. Le système Claret-Vuillemier, avec plots de ce genre, a été installé, dès 1894, à Lyon ; il a été appliqué à Paris au tramway de Romainville à la place de la République où il a donné lieu à quelques accidents qui n'en infirment pas le principe, mais qui ont appelé l'attention sur certaines déficiences d'installation, de sorte qu'il y a tout lieu de croire que les nouvelles applications qui vont être faites pour diverses lignes de pénétration donneront de bons résultats.

Le système Diatto a également fait ses preuves à Tours, et donnera sans doute aussi de bons résultats sur les lignes nouvelles où il va être appliqué. On peut signaler encore dans cette catégorie le système Vedovelli et Priestley appliqué au tramway du Bois de Boulogne.

Nous avons laissé de côté, dans cette revue rapide, les systèmes spéciaux tels que la locomotive sans foyer de Francq, en usage sur les lignes Paris-Saint-Germain, Saint-Germain-Poissy, etc ; la traction funiculaire appliquée avec tant de succès pour l'accès — par des rampes presque impraticables — au plateau de Belleville, et qui vient de recevoir une nouvelle application à Montmartre ; le système mixte de la ligne Charenton-Bastille, partie avec trolley, partie avec caniveau, etc.

VARIÉTÉS

Le Style de Marivaux

La Comédie-Française donne avec le plus vif succès, depuis quelque temps, des matinées au palais du Trocadéro. La dernière était consacrée aux grands auteurs du XVIII^e siècle et en particulier à Marivaux. A cette occasion, nous reproduisons volontiers cette causerie de M. Gustave Larroumet, le délicat et savant conférencier annuellement fêté aux Palais des Beaux-Arts de Monte Carlo :

Malgré la mauvaise réputation de son style, Marivaux est un des auteurs du dix-huitième siècle qui ont le plus respecté et le moins gâté notre langue. Celui que Voltaire appelait le « néologue », usait très peu du néologisme ; à peine si l'on trouve dans ses œuvres quelques mots forgés. Lorsqu'il s'écarte de l'usage, c'est moins par le choix des termes que par le sens qu'il leur attribue ; on pourrait dire de lui ce qu'on a dit de Fontenelle : « Il compose souvent des phrases recherchées avec des expressions très pures et très indigènes. » Il écrivait à une époque où le vocabulaire de la philosophie et des sciences, les importations étrangères, n'avaient pas encore altéré le fonds de notre idiome. Quant à sa phrase, même lorsqu'elle est recherchée, elle se distingue par l'élégance, la rapidité, le tour facile. Le plus souvent courte et rapide, elle ne s'interdit pas l'allure plus lente du style périodique. Dans le premier cas, elle est légère, sans rien de sautillant, ni de saccadé ; dans le second, elle évite l'embarras et la lourdeur. Elle se plie surtout, avec une convenance parfaite, au sujet que traite l'auteur. Au théâtre, d'une remarquable simplicité de construction, vive et coulante, elle donne au dialogue cette « brillante et abondante volubilité », dont parle d'Alembert. Dans le roman, elle est tantôt alerte et comme agissante, tantôt lente et sinueuse. Dans les œuvres morales, elle prend toutes les formes, d'ordinaire large et ample, parfois concise et brève, toujours originale par la nouveauté des tours, savante par l'habileté des constructions. Les incorrections, les fautes de syntaxe proprement dites y sont très rares.

Cette pureté et cette facilité de la langue de Marivaux tiennent au milieu où il s'était formé. Venu à Paris de très bonne heure, il n'avait pas eu le temps de s'imprégner de locutions provinciales, et, une fois Parisien, il le demeura toujours. Au bout de peu de temps, il écrivit sans effort la langue de la meilleure société, celle du cercle de Mme de Lambert. On parlait chez elle un idiome délicat et distingué, d'un purisme sans rigueur, d'une décence sans pruderie, un peu recherché, un peu maigre, mais dont les qualités compensaient amplement les défauts. Marivaux y apprit le plus pur français en compagnie de Fontenelle, du spirituel abbé de Choisy, du président Hénault, de L. de Sacy, l'élégant traducteur de Pljne le Jeune, etc., etc.

Toutefois, s'il faut en croire la plupart de ses critiques, quel mauvais usage il aurait fait de cette langue excellente ! Presque tous ceux qui ont essayé de définir son style, s'accordent à y trouver les mêmes défauts, résumés par le sens consacré du mot *marivaudage* : le raffinement systématique dans la pensée et dans l'expression, la poursuite de l'esprit. Parmi ces définitions, la plus connue, la plus souvent citée, est celle de La Harpe :

« C'est le mélange le plus bizarre de métaphysique subtile et de locutions triviales, de sentiments alambiqués et de dictons populaires ; jamais on n'a retourné des pensées communes de tant de manières plus affectées les unes que les autres ; et, ce qu'il y a de pis, ce langage est celui de tous les personnages sans exception. Maîtres, valets, gens de la cour, paysans, amants, maîtresses, vieillards, jeunes gens, tous ont l'esprit de Marivaux ».

Il s'en faut de beaucoup que ce réquisitoire soit juste de tout point.

D'abord, en reprochant à Marivaux l'apprêt et l'affectation, la recherche fatigante de l'esprit, La Harpe a tort d'accuser seulement son style ; il devrait aussi mettre en cause sa pensée. Marivaux, en effet, n'exprime pas « d'une manière affectée des pensées communes » ;

il exprime des pensées très fines dans un style qui est, d'ordinaire, en parfait rapport avec ces pensées. On a le droit d'être sévère pour Marivaux, mais pour Marivaux tout entier ; chez lui, la forme ne peut se séparer du fond ; si l'on condamne l'une il faut aussi condamner l'autre ; chez lui, plus que chez tout autre écrivain, « le style c'est l'homme même ». La Harpe n'est, du reste, pas le seul qui soit tombé dans cette erreur ; quoique plusieurs des contemporains de Marivaux aient bien vu que, chez lui, la pensée et le style étaient inséparables, la plupart des critiques, répétant La Harpe, s'acharnaient exclusivement contre son style.

Impatienté de cette confusion perpétuelle, Marivaux s'est attaché plusieurs fois, dans le *Spectateur* et dans le *Cabinet du Philosophe*, à la faire cesser, et, s'il n'y a pas tout à fait réussi, du moins a-t-il mieux posé la question qu'on ne faisait auparavant :

« J'entends quelquefois parler de style, disait-il, et je ne comprends rien aux éloges et aux critiques qu'on fait de certains gens. Vous voyez souvent des gens d'esprit vous dire : le style de cet auteur est noble ; le style de celui-ci est affecté, ou bien obscur, ou plat, ou singulier. Enfin, c'est toujours du style que l'on parle et jamais de l'esprit de celui auquel appartient ce style. Il semble que, dans ce monde, il ne soit question que des mots, et point des pensées ».

D'après lui, un auteur qui sait sa langue prend, pour s'exprimer, les mots qui représentent exactement les pensées qu'il a dans l'esprit ; s'il pense bien, ce n'est pas d'avoir pris telles ou telles expressions qu'il faut le louer, car « il ne pouvait faire autrement que de les prendre, puisqu'il n'y avait que celles-là qui pussent communiquer exactement ce qu'il pensait ». S'il pense mal, faiblement, sans justesse, le raisonnement est le même ; il faut accuser sa pensée, et non les signes nécessaires de sa pensée :

« Si Montaigne avait vécu de nos jours, que de critiques n'eût-on pas faites de son style ! Car il ne parlait ni français, ni allemand, ni breton, ni suisse ; il pensait et il s'exprimait au gré d'une âme singulière et fine. Montaigne est mort ; on lui rend justice ; c'est cette singularité d'esprit, et conséquemment de style, qui fait aujourd'hui son mérite. La Bruyère est plein de singularités. Aussi a-t-il pensé sur l'âme, matière pleine de choses singulières ! Combien Pascal n'a-t-il pas d'expressions de génie ! Qu'on me trouve un auteur célèbre, ayant approfondi l'âme, et qui, dans ses peintures de nous et de nos passions, n'ait pas le style singulier ? »

Il y a beaucoup de vrai dans cette théorie. Ce que Marivaux appelle ici la « singularité » n'est autre chose que l'originalité. Quiconque voit très avant dans l'âme humaine, exprime des pensées nouvelles par des expressions et des tours nouveaux comme ces pensées. Quant à la finesse, lorsqu'elle n'est ni affectée ni déplacée, elle est en soi très légitime et devient même de plus en plus nécessaire, à mesure que l'humanité et les littératures avancent en âge. Car, à moins de se répéter toujours, l'observation morale est obligée de creuser toujours plus profond dans le cœur humain et de s'enfoncer plus avant dans l'extrême complication de la nature humaine. L'art dramatique, le roman, la morale ne sauraient s'en tenir à ces traits simples et généraux dont la peinture suffit à la jeunesse des littératures. Racine est plus fin qu'Euripide, La Bruyère que Théophraste, J.-J. Rousseau que Longus. A cette transformation nécessaire, l'art perd en simplicité ; il y gagne en étendue et en profondeur.

Mais il faut que la finesse ne soit ni affectée ni déplacée. Accordons à Marivaux que son style est toujours en parfait rapport avec sa pensée ; mais faisons nos réserves sur celle-ci, trop souvent raffinée et maniérée.

Le plus naturellement du monde, Marivaux est porté à quintessencier ; la finesse ne lui suffit pas, il lui faut le raffinement. Presque toujours, son idée commence par être juste ; mais il veut en tirer tout ce qu'elle contient ; il s'ingénie à l'épuiser, et il la gâte. S'il savait s'arrêter à temps, s'il laissait au lecteur quelque chose à deviner, il serait presque toujours excellent. Sainte-Beuve a dit avec une spirituelle justesse : « Il est un de ces écrivains auxquels il suffirait souvent de retrancher pour ajouter à ce qui leur manque. »

Cependant, les critiques avaient raison. Employé avec mesure, l'esprit de Marivaux est l'une des formes les plus aimables et les plus originales de l'esprit français. Ce

n'est plus l'esprit de Molière, belle humeur puissante d'une raison robuste et saine, souvent aiguë d'ironie méprisante et couvrant d'un voile de gaieté un fonds de tristesse et d'amertume. Ce n'est pas davantage l'esprit de Regnard, moins profond que celui de Molière, esprit qui n'instruit guère, ne porte nullement à la réflexion, et ressemble, dans sa verve emportée, à l'enivrement d'une folie joyeuse. L'esprit de Marivaux n'appartient qu'à lui ; il n'a surtout point d'analogue au dix-septième siècle ; ni les Précieuses, ni Voiture, ni Fontenelle n'ont eu cette ironie que la bonté tempère, aimable et caressante jusque dans le persiflage, cette gaieté douce, qui va jusqu'au franc rire, mais ne s'y arrête pas, cette verve réglée, maîtresse d'elle-même, cette fleur d'élégance et de politesse.

Gustave LARROUMET,
de l'Institut.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

Etude de M^e Charles BLANCHY, huissier à Monaco
8, rue des Carmes, 8

VENTE SUR SAISIE

Le mardi 4 septembre 1900, à 2 heures de l'après-midi, au quartier Fontvieille, à la Condamine, il sera procédé à la vente aux enchères publiques de deux barriques en planches, un charreton, une charrette, un char-à-bancs, planches, etc., etc.

Au comptant, 5 % en sus pour frais d'enchères.

L'Huissier, BLANCHY.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 19 au 26 Août 1900		
MARSEILLE, goél.	Louis-Clara, fr., c. Garache,	ciment.
ANTIBES, cutter	Alferi, ital., c. Giannetto,	terre et faïence.
—	b. Rondinella, fr., c. Augier,	sable.
CANNES, b.	Monte-Carlo, fr., c. Ferrero,	—
—	b. Fortune, fr., c. Dalbéra,	—
—	b. Indus, fr., c. Tassis,	—
—	b. Ville-de-Monaco, fr., c. Bianchy,	—
—	b. Louise, fr., c. Garel,	—
—	b. Louise-Auguste, fr., c. Gandillet,	—
SAINT-TROPEZ, b.	Saint-Louis, fr., c. Jourdan,	—
—	b. Charles, fr., c. Seytour,	—
Départs du 19 au 26 Août		
AGAY, goél.	Louis-Clara, fr., c. Garache,	sur lest.
ANTIBES, cutter	Rondinella, c. Augier,	—
SAVONE, cutter	Alferi, ital., c. Giannetto,	—
PHILIPPEVILLE, vap.	Balmore, angl., c. Farfort,	—
CANNES, b.	Monte-Carlo, fr., c. Ferrero,	—
—	b. Indus, fr., c. Tassis,	—
—	b. Fortune, fr., c. Dalbéra,	—
—	b. Saint-Louis, fr., c. Jourdan,	—
—	b. Ville-de-Monaco, fr., c. Bianchy,	—
SAINT-TROPEZ, b.	Louise, fr., c. Garel,	—
—	b. Charles, fr., c. Seytour,	—

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

A VENDRE dans de bonnes conditions, une MAISON située rue des Fours n° 1, à Monaco-Ville. — S'adresser à M^e VALENTIN, notaire à Monaco, ou à M. BLANCHY, passage Grana, à Monte Carlo.