

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 PRINCIPAUTE

Après une première série de travaux accomplis dans la région des Iles du Cap Vert, la *Princesse-Alice* a fait route vers l'Ouest pour chercher une des fosses les plus profondes de l'Atlantique Nord, dont le Prince Albert avait déjà exploré l'autre extrémité jusqu'à la profondeur de cinq mille trois cents mètres en 1896. Le 2 août elle trouvait, à moitié chemin de l'Amérique du Sud, une profondeur de six mille vingt mètres, et, après une semaine d'efforts, elle parvenait à retirer de cet abîme, des animaux de plusieurs groupes et notamment un poisson. Elle a pu également étudier la température, l'eau et le sol de ce point peu accessible.

La *Princesse-Alice* est revenue ensuite aux Iles du Cap Vert pour une semaine encore.

La population monégasque s'est empressée d'assister en foule à la journée de clôture des fêtes de Saint-Roman et, jusqu'à une heure fort avancée de la nuit, la plus joyeuse animation n'a cessé de régner sur la promenade Sainte-Barbe brillamment illuminée.

Dès 8 heures du matin, des salves d'artillerie avaient annoncé la fête. A 4 heures de l'après-midi, on a fort applaudi au concert donné par l'excellente Société Philharmonique, sous la direction de son habile chef M. Schwentzer. A 9 heures du soir, le feu d'artifice tiré sur la batterie du rempart par M. Cupellini, a obtenu un vif succès. Enfin, le bal, que S. Exc. M. le Gouverneur Général a honoré de sa visite et auquel ont assisté avec lui dans la loge d'honneur plusieurs notabilités de la Principauté, a prolongé avec entrain cette agréable journée de réjouissances publiques dont la bonne organisation fait encore une fois honneur à M. Botta, le dévoué président du Comité des fêtes de Saint-Roman, et à ses collaborateurs.

Le Tribunal Supérieur, dans son audience du 27 août dernier, a prononcé les condamnations suivantes :

Joseph Marchi, né le 21 septembre 1869, à Belforte-Borgotaro, province de Parme (Italie), journalier, sans domicile fixe, six jours de prison et 16 francs d'amende, pour infraction à un arrêté d'expulsion ;

Baptiste Giordanengo, né le 6 janvier 1852, à Roccavione, province de Cuneo (Italie), maçon, sans domicile fixe, six jours de prison et 16 francs d'amende (même délit) ;

Cyprien Speranza, né en 1857, à Mondovi, province de Cuneo (Italie), journalier, demeurant à Monaco, six jours de prison, pour outrages à un agent de la force publique.

Lettre de Paris

Paris, 2 septembre 1901.

La prochaine arrivée en France du Tsar et de la Tsarine continue naturellement à faire le principal sujet des conversations et des articles de journaux. Chacun s'occupe du protocole et s'informe du programme officiel. Le programme de la visite impériale est maintenant arrêté, sauf en quelques détails complémentaires, et c'est le 18 septembre matin que l'Empereur et l'Impératrice arriveront à Dunkerque.

Le Président de la République quittera Paris, dans la matinée du 17, pour se rendre à Dunkerque ; tous les ministres l'accompagneront. Dans l'après-midi du 17, le chef de l'Etat assistera à l'inauguration du nouvel Hôtel de Ville de Dunkerque. Le soir, il dînera à la sous-préfecture.

Le lendemain matin, M. Loubet et les membres du Cabinet s'embarqueront à bord du *Cassini* pour aller au devant du Tsar. Après le débarquement, aura lieu à la Chambre de commerce, le déjeuner offert par le Président aux Souverains russes. Le départ pour Compiègne s'effectuera ensuite. L'Empereur, l'Impératrice et le Président de la République dîneront au château, où seront également logés les présidents des deux Chambres et les ministres.

Dans la matinée du 19, les souverains, le chef de l'Etat et les ministres quitteront Compiègne pour aller assister aux opérations finales des manœuvres. Un déjeuner sera servi en l'honneur de l'Empereur et de l'Impératrice sur le terrain même des opérations. L'après-midi sera consacrée à la visite de la ville de Reims, après quoi le Tsar rentrera à Compiègne.

Le programme de la journée du 20 ne comporte pas, à l'heure actuelle, de déplacement des Souverains russes. Il paraît probable que l'Empereur et l'Impératrice se borneront à faire une excursion dans les environs de Compiègne. Dans ce cas ils ne viendraient pas à Paris. Le soir, un grand dîner de gala aura lieu au château. Il sera suivi d'une représentation qui sera donnée sur le petit théâtre du château.

Le 21, au matin, les Souverains partiront de Compiègne pour ne plus revenir. En effet, après avoir assisté à la revue et au déjeuner qui aura lieu aussitôt après, ils prendront place dans le train spécial qui traversera la frontière française à Pagny-sur-Moselle.

Tel est dans ses grandes lignes le programme officiel. En attendant sa réalisation, les preuves de la satisfaction publique s'accroissent chaque jour. Les villes assurées de la visite impériale ont déjà pris toutes les dispositions pour donner à leur réception le plus grand éclat. Les félicitations se multiplient et en l'absence des Chambres, les municipalités et les assemblées départementales se sont unies dans une même expression d'allégresse et de fierté patriotiques.

A l'étranger comme en France, cet événement est apprécié comme un nouveau gage de la paix en Europe.

Le voyage impérial nous vaudra, au point de vue artistique, quelques nouveaux grands tableaux historiques. C'est ainsi que M. Poilpot prépare déjà ses pinceaux. M. Poilpot, le peintre bien connu, qui fit jadis le tableau représentant la réception de l'escadre russe par le président Carnot, à Toulon, et le président reçu à bord du *Nicolas Ier*, par l'amiral Avellan, vient d'être, en effet, chargé officiellement, par le ministre de la Marine, du tableau représentant la revue navale à Dunkerque. On n'a pas oublié, du reste, que M. Poilpot est l'auteur du panorama, représentant le couronnement de S. M. l'empereur

Alexandre III, qui fut exposé au Kremlin, à Moscou. Quand le tsar visita le panorama, il fut frappé de la fidélité de l'exécution et du soin avec lequel était représentée la foule.

Rappelons que M. Poilpot vient d'exécuter, pour la Sorbonne, des peintures décoratives très importantes. La nouvelle tâche qui lui incombera montre en quelle estime on tient son talent.

En attendant cette œuvre à venir, on annonce que M. de Lanessan, ministre de la Marine, s'est rendu à l'atelier du peintre Ziem, à qui le Gouvernement avait commandé un tableau représentant la rencontre des escadres française et italienne dans le port de Toulon.

Cette œuvre est aujourd'hui terminée et sera présentée, la semaine prochaine, au Président de la République et à M. Waldeck-Rousseau, président du Conseil, avant d'être vernie et placée dans le cabinet du ministre de la Marine, où elle doit être exposée durant quelques années, avant d'aller figurer dans la galerie des tableaux historiques au château de Versailles.

Le peintre a reproduit très fidèlement l'arrivée de l'escadre italienne, ayant en tête le *Lepanto*, avec S. A. R. le duc de Gênes à la proue. A droite du tableau, le *Saint-Louis* et l'escadre française ; à gauche, le *Lepanto* et l'escadre italienne, se profilant jusqu'à l'horizon. Aux premiers plans, les yachts et embarcations pavisées et chargés de spectateurs, acclamant le canot présidentiel, qui occupe le centre de la toile, ayant à bord, sous le dais de velours, le Président de la République, M. de Lanessan, le général André, le général Dubois et M. Crozier.

L'ensemble est remarquable et le coloris digne du maître Ziem, que M. le ministre de la Marine a vivement félicité.

De la peinture d'histoire à l'Histoire elle-même, il n'y a qu'un pas. Franchissons-le pour signaler un ouvrage de haut intérêt et de haut mérite qui vient de paraître chez l'éditeur Ernest Flammarion, *Autour de Robespierre — Le conventionnel Le Bas*, sous la signature Stéphane Pol, un pseudonyme dont le secret est maintenant percé. Nous savons, en effet, que « Stéphane Pol » se confond dans la vie avec M. Coutant, le très honorable greffier de la chambre des requêtes de la Cour de cassation, qui s'adonne volontiers et avec succès, dans ses heures de loisir, aux travaux littéraires et aux recherches historiques. Pour M. Coutant, les recherches sur la vie de Le Bas avaient quelque chose de plus que le simple attrait de l'histoire, car Stéphane Pol nous apprend qu'en écrivant le livre dont le titre précède, il a voulu tracer un « portrait de famille », qui fût en même temps « un hommage pieux à la vertu, au dévouement, au patriotisme exalté des ancêtres de ses enfants, descendant par leur mère du conventionnel Le Bas et d'Elisabeth Duplay ».

L'ouvrage de Stéphane Pol se recommande au public, notamment par un éminent souci de documentation exacte et neuve, comprenant des notes de Philippe Le Bas, le membre de l'Institut, fils du conventionnel ; des pièces inédites qu'a conservées M. Léon Le Bas, directeur de la Salpêtrière, fils de Philippe, et enfin un manuscrit laissé par la veuve même du conventionnel.

Chose curieuse, nous trouvons en tête de cet ouvrage consacré au grand ami de Robespierre, à l'homme pour qui Robespierre était un dieu ou à peu près, une préface de M. Victorien Sardou, qui considère Robespierre comme un « monstre ».

C'est assez dire que Stéphane Pol ne se sert pas de l'histoire pour faire de la politique et qu'il n'a aucunement la prétention d'intervenir dans l'appréciation des rôles respectifs joués par les grands hommes de la Révolution.

Il ne s'occupe que de reconstituer la physionomie de Le Bas, et il s'en acquitte de façon à rendre son livre également accessible et lisible à tous les hommes qui, épris de rétrospective, abstraction faite de toute opinion politique, ne peuvent se défendre d'une curiosité émue chaque fois qu'un rayon de vie se glisse pour la réchauffer sous la cendre du passé. L. S.

LE STANDARD

Quand le Tsar se rend en Danemark, il s'embarque généralement avec la Tsarine et sa suite sur l'*Etoile-Polaire*, un très élégant et très confortable yacht de plaisance que fit construire le Tsar Alexandre III et qui rappelle à Nicolas II de charmants souvenirs d'enfance. Mais depuis quelques années les inventions modernes ont apporté des progrès considérables dans l'aménagement des yachts : l'élégant bateau de jadis ne pouvait plus soutenir la comparaison avec le *Hohenzollern* de Guillaume II, ou le nouveau *Victoria and Albert* d'Edouard VII. Il fallait à l'Empereur de Russie un palais flottant : il le possède depuis cinq ans déjà : il l'a baptisé le *Standard*.

Avec ses trois mâts d'acier pouvant supporter 11.000 pieds carrés de toiles, ses deux énormes cheminées et ses nombreuses manches à air, il a vraiment très grande allure.

Il est peint aux couleurs impériales : noir jusqu'à la ligne de flottaison, jaune en dessous. A l'avant, un aigle à deux têtes, majestueux, hautain, avec ses deux ailes noires déployées, semble prendre son vol ; à l'arrière, sculptées dans le bois, les initiales de l'Empereur : N. II, et c'est tout. Deux câbles dorés courent le long de la quille. Quelques arabesques d'or ornent le contour des hublots.

Le pont mesure 420 pieds de long sur 50 pieds de large ; les deux machines, qui actionnent chacune une hélice, sont d'une force de 15,000 chevaux et donnent au navire la vitesse moyenne de 19 nœuds. L'équipage se compose de 350 hommes commandés par 20 officiers.

Voilà pour les renseignements techniques.

Passons aux aménagements. D'abord, il faut admirer le vaste pont recouvert, à l'arrière, d'un tapis d'Orient de toute beauté et meublé de sièges en rotin qui ont coûté plus de 20,000 francs. Les appartements de l'Empereur, des deux Impératrices et du Tsarevich se composent chacun de trois pièces : chambre à coucher, salon et salle de bain.

Au centre de ce groupe d'appartements se trouve la salle à manger destinée à l'intimité de la famille. Vient ensuite — tout à l'arrière — le salon en rotonde, avec son mobilier en noyer américain et ses tentures en soie brochée vert d'eau.

La chambre à coucher de l'Empereur possède un mobilier en cerisier ; les tentures sont en perse à fleurs bleues sur fond blanc. Le lit est en bronze nickelé. Voici le cabinet de travail-salon : tentures de cuir gris-bleu, rideaux de soie de même couleur, tapis framboise, grand bureau formant bibliothèque et divan de cuir.

En face, les appartements de l'Impératrice, avec leurs meubles en bouleau et leurs tentures en soie vert pâle.

La plupart des pièces sont d'un luxe très discret, auquel on reconnaît la simplicité du Tsar.

Deux grands escaliers en bois de hêtre conduisent à la salle à manger de gala ; c'est une magnifique pièce éclairée de deux rangées de fenêtres, et le soir, de cinq lustres électriques. Soixante-quinze couverts peuvent y être dressés... Dans un angle, un piano à queue, au fond, une sorte de loggia qui s'ouvre sur la chapelle, toute baignée d'une lumière d'or, avec des « iconostases » exquisement ciselés et ses lampes nuit et jour allumées...

Tel est le yacht que l'on pourra admirer prochainement sur la rade de Dunkerque, car c'est le *Standard* — réservé aux grandes occasions — qui amènera en France le Tsar, la Tsarine et peut-être aussi, les petites Grandes-Duchesses blondes et roses qui font une si jolie note de grâce et d'intimité.

LETTRES ET ARTS

Les fêtes artistiques de Béziers. — Les 25 et 27 août, ont eu lieu à Béziers, sur le théâtre des Arènes les reprises de *Prométhée*, tragédie lyrique en 3 actes, poème de Jean Lorrain et A. Ferdinand Hérold, musique de Gabriel Fauré, jouée pour la première fois sur la même scène le 27 août 1900. Au programme s'ajoutait, cette année, un ballet-pantomime en un acte, *Bacchus mystifié*, livret de M. Sylva Sicard, maire de Béziers ; musique de M. Max d'Ollone. Le maître Saint-Saëns occupait la présidence.

L'interprétation de *Prométhée* a été excellente. M. Max a donné du grand pathétique au rôle écrasant de Prométhée. Sa belle stature, sa voix puissante, qui emplît les arènes, ses grandes qualités de tragédien ont enthousiasmé la foule, qui l'a fréquemment applaudi. Artiste peut-être inégal, mais à certains moments émouvant et sublime, il est le Prométhée rêvé.

Les autres interprètes ont été dignes de cet artiste de premier plan et il n'y a eu que des félicitations à adresser aux chœurs, bien meilleurs que l'année dernière, et aux orchestres, habilement dirigés par M. Gabriel Fauré. En somme, *Prométhée* a acquis cette année un nouveau succès.

Après la tragédie, le décor change. Des appliques transforment les rochers nus et sauvages du Caucase en fouillis de verdure tachés de touffes de fleurs roses. Une treille chargée de raisins de pourpre traverse ce riant paysage.

Voici le thème du livret de M. Sylva Sicard : Les Néréides trouvant Silène ivre au pied des treillis, cueillent tous les raisins et s'enfuient en les emportant. Bacchus arrive : il voit tous les raisins disparus ; courroucé contre Silène, il le livre aux Corybantes. Mais Eglé, la plus belle des Néréides, paraît : elle charme le dieu par des danses lascives et obtient le pardon de Silène.

Sur ce livret, M. Max d'Ollone, un jeune homme de 24 ans, premier grand prix de Rome en 1897, a écrit une partition pleine de fraîcheur, riante comme le paysage et la scène. Le compositeur y a introduit des airs locaux, dont l'orchestration est savante et heureuse à la fois.

Très remarquablement interprété, ce ballet-pantomime est venu heureusement mettre une note gaie dans le spectacle et a obtenu un joli succès.

Ainsi M. Castelbon de Beauxhostes, l'infatigable et désintéressé organisateur des fêtes de Béziers, peut être fier de son œuvre. Il continue à voir ses efforts couronnés de succès : il a réussi à élever le théâtre des Arènes de Béziers au rang du théâtre antique d'Orange. D'ores et déjà, on annonce, pour 1902, *Parysatis*, poème de M^{me} Dieulafoy, musique de Camille Saint-Saëns.

Le prix Osiris de 100,000 francs. — L'institut décernera, pour la première fois, en 1903, dans la séance publique annuelle de ses cinq sections, le prix Osiris, de la valeur de cent mille francs.

Cette fondation a pour origine la donation faite par M. Daniel Osiris à l'Institut d'un capital productif de trente-deux mille francs de rente annuelle.

Les arrages devront, suivant la volonté du donateur, servir à la création d'un prix triennal de cent mille francs, destiné à récompenser la découverte ou l'œuvre la plus remarquable produite, au cours des trois années écoulées, dans les sciences, dans les lettres, dans les arts, dans l'industrie, et généralement dans tout ce qui peut servir l'intérêt public.

MARINE ET COLONIES

La « Savoie ». — Ce magnifique paquebot de la Compagnie transatlantique vient de quitter le Havre et effectue actuellement son premier voyage. La *Savoie* est de tous points semblable à la *Lorraine*, lancée en septembre dernier. Les dispositions intérieures sont les mêmes : les passagers de 1^{re} classe occupant l'avant et le milieu du navire, ceux de 2^e classe étant à l'arrière ; mais la décoration des salons varie d'un paquebot à l'autre.

Sur la *Savoie*, qui présentement nous occupe, la salle à manger de 1^{re} classe a ses murailles revêtues d'ébénisterie d'acajou et de chêne ciré, avec sculptures et peintures. Un grand escalier de style Louis XIII relie les entrées du pont supérieur et du pont-promenade. Sur ce dernier pont, et au-dessus de la salle à manger, se trouvent un salon de musique style Louis XVI et un salon de lecture style Empire communiquant entre eux par une grande baie.

A l'avant du même pont, le fumoir, luxueusement aménagé, muni de tables et de nombreux fauteuils, peut donner place à soixante personnes.

Des appartements de grand luxe comprenant une chambre, un salon, un cabinet de toilette, une salle de

bains, etc., le tout avec les arrangements les plus modernes, sont mis à la disposition des passagers. Enfin, des chambres de famille permettent à plusieurs personnes voyageant ensemble de disposer d'un plus grand espace que dans la cabine ordinaire.

Les installations de 2^e classe, qui ont été également l'objet de nombreuses améliorations, ne le cèdent en rien, au point de vue du confortable, à celles de 1^{re} classe des anciens paquebots.

Quelques chiffres, pour les lecteurs que la statistique intéresse.

La *Savoie*, construite sur les chantiers de Plenhoet a coûté quatorze millions.

Sa longueur totale est de 177 m. 50, sa largeur de 18 m. 30 ; le creux sur quille, au milieu, atteint 12 m. En pleine charge, elle déplace 15,400 tonnes, avec un tirant d'eau moyen de 7 m. 75. Elle comporte quatre ponts, sans compter le pont-promenade ni le pont-tente. Vingt-cinq cloisons étanches, transversales et longitudinales concourent à la sécurité des passagers et de l'équipage. La capacité des soutes à charbon est de 3,600 tonnes, et celle des cales à marchandises de 2,700 mètres. Le personnel comprend 382 hommes ; enfin le chiffre maximum des passagers est de 440 pour ceux de la première classe, de 120 pour ceux de la deuxième, de 400 pour ceux de la troisième.

Ajouterai-je que la vitesse moyenne en service est de 20 nœuds, que le bateau, par journée de marche, consume 380 tonnes, que la surface occupée à bord par les appareils de chauffe est de 4,233 mètres carrés ?

C'est, on le voit, toute une ville qui se déplace... Et il convient de féliciter une fois de plus la Compagnie transatlantique de ses efforts incessants pour lutter contre les compagnies étrangères.

Rappelons brièvement les étapes qu'elle a parcourues, victorieusement, depuis le jour où elle fut constituée.

En 1855, les frères Pereire fondaient la Compagnie générale maritime qui, en 1861, devenait la Compagnie générale transatlantique et obtenait les services postaux à travers l'Atlantique, puis à travers la Méditerranée.

Services postaux accompagnés de subventions, naturellement. On s'élève parfois contre ces subventions. Mais si l'Etat devait faire lui-même sa poste, dans les mêmes conditions, elle lui coûterait beaucoup plus cher.

Il convient aussi de rappeler que, cette subvention, qui la voulait pouvait la prendre en 1883, avant l'expiration du premier contrat. Le gouvernement mit alors en adjudication le service postal des Etats-Unis, des Antilles et du Mexique. C'est la Compagnie générale transatlantique qui demeura concessionnaire.

En 1886, à l'occasion du renouvellement de ce marché, la Compagnie lança ses grands paquebots du type de la *Champagne*. C'était alors ce qu'il y avait de mieux au monde. Mais la concurrence est vive. Les entreprises rivales firent grand bruit d'unités nouvelles. Alors, en 1891, la Compagnie réalisa le magnifique effort des types de la *Touraine*. L'avance obtenue devait-elle durer longtemps ? Non. 1894 et 1896 signalent chez les constructeurs étrangers de nouveaux progrès et c'est pour rivaliser avec les grands paquebots *Deutschland* et *Kaiser-Wilhelm* que la Compagnie transatlantique vient de mettre en ligne la *Savoie*.

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

Ethnologie australienne. — M. N. W. Thomas publie, dans *Man*, une note relative à l'expédition ethnologique conduite par MM. B. Spencer et F. J. Gillen, qui sont partis pour l'Australie à l'effet d'étudier l'ethnographie des tribus de l'intérieur du continent. Partis d'Adélaïde, il y a plus de trois mois, MM. Spencer et Gillen ont gagné Oodnadatta, en chemin de fer ; de là leur route les conduit à Alice Springs, Powell's Creek, et dans le Queensland, puis vers Wyndham, en Australie occidentale. L'expédition est très bien équipée, elle est même pourvue d'un cinématographe qui servira à prendre des photographies animées des cérémonies secrètes, et d'un phonographe, pour recueillir le langage et le chant des indigènes. Au point de vue photographique, naturellement, l'équipement sera des plus parfaits, aussi. L'expédition ne s'occupera pas seulement d'ethno-

graphie; elle donnera des soins aussi à la zoologie. On est persuadé qu'elle rapportera des documents de très sérieux intérêt.

Les écoles techniques supérieures en Allemagne. — Voici quelques chiffres intéressants donnés par le *Bulletin de la Société des ingénieurs civils*, sur la fréquentation des écoles techniques supérieures de l'Empire allemand pendant le semestre d'hiver 1900-1901. Leurs cours ont été suivis dans cette période par 11,059 étudiants réguliers, 2,147 étudiants suivant seulement une partie des cours, et 1,408 auditeurs, soit en tout 14,614 contre 13,594 pendant le semestre d'hiver 1899-1900. Voici la répartition entre les diverses écoles :

Ecoles.	Nombre des			Totaux	
	étudiants pour partie			en	en
	étudiants réguliers.	des cours.	Auditeurs	1900-1901	1899-1900
Aix-la-Chapelle.	445	92	20	567	540
Berlin.....	3,107	814	422	4,343	3,804
Brunswick....	293	164	26	483	485
Darmstadt.....	1,366	132	65	1,563	1,616
Dresde.....	807	155	176	1,138	1,223
Hanovre.....	1,077	248	133	1,458	1,296
Carlsruhe.....	1,371	85	97	1,553	1,364
Munich.....	2,013	178	285	2,476	2,302
Stuttgart.....	570	279	184	1,033	964

C'est une moyenne de 1,624 personnes par école, mais les fréquentations sont très différentes d'une école à l'autre, comme le fait voir le tableau, l'école technique supérieure de Berlin ayant, par exemple, 8 fois le nombre d'élèves de celle de Brunswick.

Ou voit que l'augmentation totale a été, par rapport au semestre correspondant précédent, de 1,120, soit 8,2 p. 100.

Aérostation. — M. Santos-Dumont a pris livraison de son nouveau ballon, le *Santos-Dumont n° 6*; il en a commencé sans tarder le gonflement.

M. Santos-Dumont est au parc de l'Aéro-Club, à Saint-Cloud, tous les jours, à 4 heures du matin, et, jusqu'à la nuit, il travaille avec acharnement : pendant que l'hydrogène enfile petit à petit la magnifique enveloppe immaculée, l'aéronaute, avec l'aide de ses ouvriers, procède au travail assez délicat du placement des fils d'attache du châssis au ballon.

Le *Santos-Dumont n° 6* n'est pas différent de son frère cadet; il n'y a eu au moteur que quelques modifications.

Les expériences vont recommencer dès demain matin, mais toujours si le temps le permet; le nouvel aérostat recevra le baptême de l'air par quelques expériences à la corde; si tout va bien, on lui fera faire une promenade au-dessus de Longchamp.

Aussitôt après ces expériences, M. Santos-Dumont se lancera à la conquête du prix Deutsch, et, « cette fois, a-t-il dit, je crois que M. Deutsch peut s'apprêter à signer le fameux chèque! »

Contre le végétarisme. — M. Ferdinand Hueppe, un distingué savant allemand, vient de s'attaquer à la question du végétarisme en examinant les bases scientifiques de cette doctrine.

M. Hueppe part de ce point de vue que, d'après la géologie, l'homme aurait fait son apparition dans une terre septentrionale, et plus particulièrement, à l'époque tertiaire, où l'Asie était en partie séparée de l'Europe, mais reliée à l'Afrique, et aux Amériques. L'Anthropoïde, candidat à l'humanité, avait la vie difficile, et quittant les forêts, il devint animal de proie, le plus habile et le plus féroce, d'ailleurs, de tous les animaux qui ont vécu sur notre globe. A l'époque interglacière, il chassa le mammoth; et les *kjœkkenmoeddings* sont là encore pour montrer combien l'homme préhistorique était carnivore et ichthyophage. Une partie des hommes — les Asiatiques — évolua dans le sens du végétarisme: d'Asie vinrent des peuples pasteurs et agriculteurs, apportant les animaux domestiques et les céréales, et ayant un régime mixte. La surabondance de la population poussa au végétarisme: on ne pouvait assez faire de bétail, mais il était aisé de se procurer des aliments

végétaux. On fut végétarien par nécessité, plutôt que par goût.

Au point de vue anatomique, l'homme est omnivore. Il n'a ni la dentition, ni le développement intestinal de l'herbivore: et, avec la meilleure volonté du monde, il ne saurait se contenter d'herbe en été et d'avoine en hiver.

D'autre part, si la proportion des albuminoïdes ou hydrate de carbone, qui est la plus favorable dans l'alimentation du porc par exemple (1 : 5) est aussi, à peu près celle du régime des Européens omnivores (1 : 5. 3), la proportion 1 : 10 qui est la moyenne chez les végétariens (par goût ou par nécessité) a des inconvénients dès qu'il s'agit d'individus qui ne se livrent pas à un travail physique important. Le végétarisme, avec son abondance d'aliments énergétiques, n'est utile qu'à ceux qui dépensent beaucoup d'énergie physique: autrement il ne fait que les surcharger, et les exposer — au figuré — aux dangers de l'explosion. (Même au figuré, ceci n'est guère une image appropriée).

M. Hueppe tire argument du fait que nul herbivore ne pourrait, comme le lion, sauter une barrière de près de 2 mètres, en tenant à la gueule un veau du même poids que lui. On peut objecter avec raison que le fait auquel M. Hueppe fait allusion n'est pas si certain que cela; ceux qui ont pratiqué le lion sont même très sceptiques. Mais, même en acceptant le fait, cela ne prouve pas que le lion soit capable, de par son « carnivorisme » de plus d'énergie que l'herbivore. Car l'herbivore fournira une somme totale de travail que le lion ne donnera pas. Le lion est capable du « coup de collier » bref; l'herbivore fournit un travail prolongé.

Enfin, le végétarisme n'est pas, autant qu'on l'a dit, propre à adoucir le caractère: le rhinocéros et le pirate chinois sont végétariens, et leur douceur n'est nullement proverbiale.

Les arguments de M. Hueppe sont fort discutables. Sa conclusion, par contre, se peut accepter: l'homme, animal omnivore, a besoin d'un régime mixte, il lui faut de la viande et des aliments végétaux ou bien, au moins, du beurre, du lait, des œufs, du fromage, avec ses aliments végétariens.

En somme, le végétarisme absolu serait une erreur; le végétarisme mitigé — qui exclut seulement la chair — est par contre très raisonnable, au moins en principe.

VARIÉTÉS

Les Carrières de marbre de Carrare

Il est universellement reconnu que les marbres d'Italie occupent les premiers rangs parmi les matériaux de cette classe. Comme couleur, texture, facilité de travail, résistance aux agents extérieurs, faculté de recevoir un poli parfait, ils ne peuvent être surpassés et sont rarement égalés.

Le *Bulletin de la Société des ingénieurs civils* donne sur l'exploitation de ces marbres les détails suivants, extraits de *Journal of the Society of Arts*:

Le district de Carrare, qui embrasse les communes de Carrare, Massa, Pietra Santa, Seravezza, Stazrema et Arni, est le centre de l'industrie de l'extraction du marbre. Carrare et Massa sont les deux communes les plus importantes; la première a, dans la ville, une population de 21,000 habitants et autant dans les villages qui sont autour dans la montagne et qui font partie de la commune. Massa a une population d'environ 24,000 habitants. D'une manière générale, la population mâle tout entière de ces deux communes est engagée dans une branche ou dans une autre de l'industrie du marbre.

D'après un rapport du consul anglais à Livourne, il y a actuellement, dans le district de Carrare, 611 carrières en activité dont 345 à Carrare, 50 à Massa, et le reste dans les diverses localités qui ont été énumérées ci-dessus. En dehors de ces carrières, il y en a un nombre peut-être encore plus considérable qui ont été ouvertes, puis abandonnées comme improductives ou dont l'exploitation a été arrêtée depuis plus ou moins longtemps pour une raison quelconque.

D'après une législation déjà ancienne, les montagnes où se trouvent les carrières sont la propriété des muni-

cipalités. Les demandes de concession sont adressées au syndic de la commune, et dans un délai raisonnable à partir de la découverte, la concession est accordée. Celle-ci est permanente, à condition d'être renouvelée tous les trente ans. De plus le concessionnaire doit payer une rente annuelle et exploiter effectivement. Cette rente est d'ailleurs purement nominale, car des carrières produisant par an des centaines de tonnes de marbre payent une redevance annuelle de 15 ou 20 francs. Mais si on cesse de payer deux années consécutives ou qu'on reste le même temps sans exploiter, on tombe en déchéance. On peut vendre ou céder la concession, elle peut passer en d'autres mains par voie d'héritage sans qu'il soit besoin d'obtenir l'autorisation formelle de la commune.

Jusqu'en 1890, la plus grande partie du marbre extrait était amenée aux chantiers de taille ou à la marine par des attelages de bœufs. La marine, qui est le point où on embarque tout le marbre qui doit être transporté par mer, est à 10 kilomètres à peu près de Carrare. Le chemin de fer qui sert à l'exploitation des carrières, qui avait été en partie ouvert dès 1876, a été complété en 1890. Cette ligne, qui a environ 25 kilomètres de longueur, est une merveille de construction. Elle va de la marine à Carrare, en se raccordant à Arenza avec la ligne Gênes-Pise-Rome du réseau de la Méditerranée. De Carrare, elle gravit la montagne avec de nombreux tunnels et viaducs, jusqu'à un point qui se trouve à environ 450 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Pour un observateur ordinaire, le système d'extraction et de manutention du marbre à Carrare paraît entièrement primitif. Il y a quelques années on a introduit un système de sciage pour détacher les blocs de la masse au moyen d'un fil métallique sans fin passant sur des poulies. Mais l'emploi de ce procédé est assez limité et peu de carrières l'ont adopté; les autres continuent à employer la vieille méthode de la mine, qui a l'inconvénient de donner beaucoup de déchet. On passe des mois à percer à la main les trous nécessaires pour recevoir les explosifs. On détache à chaque opération des masses de marbre pesant 4,000 à 5,000 tonnes. Il faut ensuite consacrer un travail interminable et rebutant à déplacer les blocs ainsi détachés et à les mettre dans une position convenable pour les débiter en pièces marchandes. Le sciage se fait également à la main; une lame unique, fixée à un châssis en bois et manœuvrée par deux hommes, un à chaque bout, fait tout le travail à l'aide de sable et d'eau. L'avancement est nécessairement très lent, et on met des semaines et même des mois à scier des blocs.

Presque toujours, les carrières sont à une certaine hauteur au-dessus du chemin de fer. Les blocs de marbre sont placés sur des espèces de traîneaux et descendus le long du flanc de la montagne à l'aide de cordes, jusqu'aux stations de chargement. Là, on pourrait employer, avec une énorme économie, des grues pour charger le marbre sur les wagons plates-formes, tandis que le travail se fait entièrement à bras d'hommes avec les engins les plus primitifs, cordes, rouleaux et pinces.

Les blocs destinés à être sciés dans les chantiers de débit y sont amenés par le chemin de fer ou par attelages de bœufs; ceux qui doivent être exportés sont dirigés vers la marine.

Pendant l'année 1899, il a été embarqué pour l'exportation 204,813 tonnes de marbre évaluées à un total de 17,500,000 francs; sur ce chiffre, 20 p. 100 étaient à destination des Etats-Unis. Comme on l'a indiqué plus haut, les municipalités afferment les carrières à un taux purement nominal; toutefois il est de plus perçu un impôt sur le marbre noir expédié par mer, et ce à raison de 5 francs par mètre cube, et sur les feuilles débitées à raison de 0 fr. 35 par tonne. Les marbres travaillés, tels qu'objets de sculpture et analogues, sont exempts de droits.

On trouve dans les montagnes au voisinage de Carrare diverses variétés de marbres colorés. Deux variétés de marbres bleu et gorge de pigeon, désignés par les noms de Bardiglio et Pavonazzo, sont bien connues, la première étant très employée et d'un prix très élevé. On a découvert récemment, près des villages de Grogna et de Castelpoggio, au nord de Carrare, de nouvelles variétés très belles de marbres de fantaisie.

On exploite aux environs de Castelpoggio une très

