

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

Place de la Visitation

Il est rendu compte de tous les ouvrages français et étrangers dont il est envoyé deux exemplaires au 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, Place de la Visitation.

PARTIE NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

On sait qu'au lendemain de la visite du Lord Maire à Paris, une délégation de « The City of London Commercial International Association » est à son tour venue en France. Son passage à Paris a été l'objet de chaleureuses manifestations de sympathie qui se sont renouvelées à Lyon, Marseille, Toulon et, hier encore, à Nice.

Un groupe de commerçants et industriels de la Principauté, désireux de s'associer aux témoignages de sympathie dont les représentants de la puissante Association Commerciale de la Cité viennent d'être l'objet sur la Côte d'Azur, les a invités à poursuivre leur excursion jusqu'à Monaco et Monte Carlo où ils sont attendus cet après-midi à 1 heure 35.

Les hôtes des commerçants et industriels monégasques, au nombre de cent cinquante environ, seront reçus à la gare de Monaco, par une délégation qui s'est constituée à l'occasion de cette visite et que préside M. Félix Gindre, membre de la Commission communale, président de la Chorale *l'Avenir*. Les Commerçants anglais visiteront, en voiture, la Principauté. Ils s'arrêteront, au cours de leur promenade, au Palais de S. A. S. le Prince de Monaco et au Musée Océanographique. A 4 heures et demie, un thé leur sera offert à l'Hermitage, et le soir le même groupe de commerçants monégasques qui a organisé leur réception les convie à un dîner, à l'hôtel de Paris.

Nos hôtes quitteront Monte Carlo à l'issue d'un grand concert donné en leur honneur dans la salle du théâtre du Casino; ils rentreront à Nice d'où ils partiront demain pour Londres.

Monte Carlo vient d'être choisi comme point de virage du Concours de régularité organisé par l'Automobile-Club de France, à l'occasion du Salon d'automobiles qui a lieu chaque année au Grand Palais des Champs-Élysées à Paris. Les étapes de cet utile et intéressant concours seront, à l'aller comme au retour: Paris, Dijon, Lyon, Marseille et Monte Carlo.

L'Association « le Groupe d'Études » a fait célébrer samedi matin, à la Cathédrale de Monaco, un service funèbre, à la mémoire de son regretté président d'honneur, M. le comte Bertora.

S. G. M^{gr} l'Évêque a célébré la messe et donné l'absoute.

La fanfare du « Groupe d'Études » et la maîtrise de la Cathédrale se sont fait entendre pendant la cérémonie.

Dimanche, au cours de son assemblée générale, le Sport Vélocipédique Monégasque a procédé au renouvellement de son Conseil d'administration.

Ont été nommés :

Président : M. Tairraz; membres : MM. Dalbouse, Noghès, Fontana, Guiraud, Sublet, Vialon, Cocolotto, Roustan, Kroenlein, Botta, Fournier, Gendre, Testa, Gazo, Lajoux, Lemonnier, Raymond, G. Cudol.

Les agents Pittorino et Tamburini ont arrêté, mercredi dernier, les nommés Biamonti Sesto-Jean et Jacchino Victor, tous deux sujets italiens, qui cherchaient à écouler, à Monte Carlo, divers bijoux provenant d'un vol important dont les deux inculpés s'étaient rendus coupables dernièrement à Vintimille.

Biamonti et Jacchino ont été déférés au Parquet.

Dans son audience du 25 octobre 1906, le Tribunal Supérieur a prononcé les condamnations suivantes :

Gastaldi, Jean-Baptiste, né à Vintimille (Italie) le 1^{er} mars 1872, employé d'hôtel, demeurant à Bordighera, 16 francs d'amende;

Guglielmi, Laurent, né à Perinaldo (Italie) le 20 janvier 1876, cultivateur, demeurant à Perinaldo, six jours de prison et 16 francs d'amende;

Camous, François-Charles, né à La Turbie (Alpes-Maritimes) le 12 juillet 1848, cultivateur, demeurant à La Turbie, six jours de prison et 16 francs d'amende,

Tous trois pour infraction à des arrêtés d'expulsion.

Véhément, Hippolyte, né à Nîmes (Gard) le 1^{er} janvier 1848, bijoutier, demeurant à Nice, dix jours de prison et un franc d'amende pour infraction à un arrêté d'expulsion et pour ivresse manifeste;

Pally, Marius-Anselme, dit Robert, né à Toulon (Var) le 18 avril 1861, loueur en garni à Monte Carlo, 25 francs d'amende pour exercice de la profession de traiteur sans autorisation;

Bezzero, Emmanuel, né à Monaco le 17 juillet 1880, garçon livreur, demeurant à Beausoleil (Alpes-Maritimes), quarante-huit heures de prison et 6 francs d'amende (par défaut) pour outrages à un agent de la force publique et pour excès de vitesse.

SUR LE LITTORAL

De Villefranche :

La première flottille de la Méditerranée est arrivée dans notre port mercredi et s'est amarrée dans la darse. Cette flottille est composée des torpilleurs de haute mer *Dragonne*, *Pertuisane*, *Cyclone* et des torpilleurs 143, 145, 155, 140, 144, 216, 191.

De Nice :

Une délégation des différents corps élus des Alpes-Maritimes se rendra prochainement à Paris pour inviter le Président de la République à venir au mois d'avril prochain à Nice, à l'occasion du Congrès mutualiste.

**

Les courses de Nice viennent d'être dotées d'une somme de 100.000 francs par le Casino Municipal, ce

qui porte le montant des allocations affectées aux prix de ces manifestations hippiques à 500.000 francs environ.

Les dates de la réunion de janvier ont été fixées aux 7, 9, 11, 13, 16, 18, 20, 22, 24 et 26 janvier.

Les trois journées de mars ne sont pas encore désignées.

**

On annonce le prochain mariage de M^{lle} Alice Rumpelmayer avec M. Gabriel Bourdon, médecin-major de 1^{re} classe.

Lettre de Paris

Paris, 28 octobre 1906.

L'Odéon vient de rouvrir ses portes... Changement à vue. Salle toute neuve. Flots de lumière électrique... M. Antoine veut que son théâtre soit le plus élégant de Paris... Le public de la première « première » qui se pressait jeudi soir à l'Odéon a vivement apprécié ces transformations, de même qu'il a fort apprécié le premier spectacle nouveau excellemment composé que lui offrait la jeune direction.

L'Odéon a servi, pendant cinquante ans, de cible facile aux chroniqueurs, aux gazetiers, voire aux poètes. Il était de bon goût de tourner en ridicule les planches poudreuses où retentissaient les alexandrins de l'École du Bon Sens. Les journaux les plus graves leur décochaient de mordantes épigrammes. Ouvrez le *Journal des Débats* du 2 avril 1822, et vous y pourrez lire la note suivante : « On a compté, hier, jusqu'à une demi-douzaine de spectateurs qui prenaient le frais dans la salle de l'Odéon. »

A la même époque, le *Miroir* insère cette annonce drolatique. « L'ouvreuse de la première galerie du théâtre de l'Odéon se sert de la voie du journal pour informer le *Monsieur* qui assistait à la deuxième représentation de *Mathilde* qu'elle a trouvé une tabatière d'or qui doit lui appartenir. »

D'autre part, le *Pandore* répand le bruit que « l'administration de l'Odéon, trouvant l'éclairage ordinaire trop considérable pour ses habitués, a arrêté qu'il ne serait plus allumé qu'un bec par personne payante; les enfants au-dessous de sept ans ne jouiront que d'un demi-bec. Malgré cela (ajoutait le journal), on craint de jouer dans les ténèbres. »

De tous les détracteurs de l'Odéon, le plus acharné et le plus piquant fut Théophile Gautier. Il ne tarissait pas de plaisanteries sur cette salle malencontreuse. Ces vieilles légendes ont vécu!...

**

L'exposition de l'art russe, actuellement ouverte au Salon d'Automne par les soins d'un Comité que préside le comte Jean Tolstoi, ancien vice-président de l'Académie des Beaux-Arts de Saint-Petersbourg, a pour les parisiens tout le mérite et tout l'attrait d'une révélation.

Nous pouvons l'avouer sans fausse honte : en France, nous ignorons l'art de la Russie : quelques dates, qui ne sont pas toujours les plus importantes, quelques noms qui ne sont pas toujours les plus grands, quelques œuvres qui ne sont pas toujours les meilleures, voilà tout ce que nous savons de l'art russe; nous possédons sur lui certaines notions particulières, d'une exactitude d'ailleurs contestable, mais les connaissances générales sur ses origines, sa

formation, son développement, son histoire nous manquent à peu près totalement. Et comment et où pourrions-nous les avoir acquises? Quand la montagne ne venait pas à Mahomet, Mahomet avait la ressource d'aller à la montagne : l'art russe n'est pas venu à nous et nous n'avons guère la ressource d'aller à lui : la Russie est trop loin. Les œuvres anciennes ou modernes que nous avons pu voir, soit à nos Expositions universelles, soit à nos Salons annuels, soit dans les galeries des marchands, ne nous donnaient, si intéressantes, si curieuses qu'elles fussent, qu'une idée incomplète et fautive de l'art russe.

Il convient donc d'applaudir à l'initiative du comte Jean Tolstoï et de ses collaborateurs. Grâce à eux nous voici à même d'apprécier l'art russe dans ses diverses et si intéressantes manifestations.

* *

Le taximètre a désormais droit de cité à Paris. Voilà plus d'un an qu'il fonctionne, et l'on s'est habitué peu à peu à son petit bruit régulier, à ses clignements de chiffres, à ses caprices, à sa façon de mesurer le temps et l'espace. Peu à peu, tous les cochers ont adopté l'instrument nouveau. C'est à peine si, actuellement, dix pour cent des fiacres marchent encore à l'ancien tarif.

Mais le taximètre n'a point réconcilié clients et cochers. Il y a des discussions fréquentes autour de son cadran, et le Conseil municipal, saisi de plaintes et de propositions diverses, va dès la rentrée examiner les rapports de M. L. Dausset, qui les expose. Il s'agit de supprimer le tarif kilométrique et d'appliquer dans tous les cas le tarif horokilométrique.

Entre le public et le cocher, les difficultés se produisent le plus souvent à cause du passage en cours de route du voyant rouge (kilométrique) au voyant bleu (horokilométrique) ou réciproquement. Par exemple : On a pris une voiture à la course et le cocher a mis le voyant rouge kilométrique. La voiture s'arrête. Le cocher met le voyant bleu horokilométrique. La voiture repart : le cocher néglige de remplacer le voyant bleu par le voyant rouge. Le client réclame. Le cocher lui répond « qu'il ne payera pas davantage ». Querelle.

En attendant les modifications possibles et la discussion prochaine, voici la règle, bonne à rappeler :

Lorsque le voyageur fait arrêter la voiture, le cocher a le droit de se mettre au voyant bleu horokilométrique. Peut-on l'obliger à revenir au voyant rouge? Les instructions que les loueurs donnent aux cochers semblent les autoriser à garder le voyant bleu préjudiciable aux intérêts des voyageurs qui devraient toujours protester contre cette interprétation des règlements. Nous signalerons, à cet égard, un jugement rendu le 9 janvier 1906 par le juge de paix de Villejuif, dans lequel ce magistrat dit explicitement que les cochers ne peuvent mettre le voyant bleu qu'à la demande des voyageurs.

Si ce jugement faisait jurisprudence, la question serait résolue.

En tout cas, lorsqu'un cocher ayant chargé avec l'appareil kilométrique, obligé de s'arrêter ou de ralentir par suite d'une cause indépendante du voyageur, a mis le voyant horokilométrique, le voyageur, lorsqu'il repart, peut le contraindre à reprendre le tarif kilométrique. Quelquefois, des cochers prétendent que leur compteur, une fois au cran horokilométrique, ne peut plus revenir au cran kilométrique. Le voyageur ne doit pas accepter cette mauvaise raison.

Maintenant, le plus sage est peut-être d'éviter les discussions en passant par où veut le cocher. Lui indiquer qu'on n'est pas dupe de ses prétextes et le payer pour se dispenser de ses... observations. Ça vaut bien dix sous.

* *

Ces jours-ci a eu lieu à Fresselines, dans la Creuse, l'inauguration du monument élevé par le grand sculpteur Rodin à la mémoire de Rollinat. C'est, en effet, à Fresselines que le poète vécut après avoir renoncé à Paris et aux milieux agités dans lesquels il s'était complu jusqu'alors : c'est là qu'il mourut, il y a un peu plus de trois ans.

Rollinat avait subi tout jeune l'influence de George Sand, dont il était le filleul, puis celle de Baudelaire et de Poë : employé d'administration à Paris, il passait les loisirs que lui laissaient ses fonctions à composer des poésies qu'il récitait dans des brasseries au Quartier latin, ainsi que

dans le cercle des Hydropathes. Musicien en même temps que poète, il composait sur ses vers des mélodies qu'il chantait avec une originalité troublante. Mme Sarah Bernhardt et Coquelin cadet entendirent un jour Rollinat déclamer des poésies : ils furent l'un et l'autre littéralement empaumés ; ils parlèrent du poète à Albert Wolff, qui consacra à l'auteur des *Névroses* un article sensationnel. Du jour au lendemain, Rollinat était célèbre.

Mais bientôt le poète se lassa de Paris et de la gloire : il quitta la capitale pour aller vivre la vie campagnarde : il se retira à Fresselines, dans la Creuse, où il devait mourir en 1903 : il laissait un bagage littéraire et poétique assez important. Ses œuvres les plus connues, en dehors des *Névroses*, sont les *Spectres*, les *Ténèbres*, *Ce que dit la Vie et ce que dit la Mort*.

Le monument de Rollinat, dû au ciseau de Rodin, qui s'adosse au mur de l'église de la petite ville, est une œuvre fort belle. La tête du poète, dont la douleur se lit sur les traits, est en partie cachée par les mains qui sont jointes, tandis que de la bouche entr'ouverte semble jaillir comme un cri de suprême détresse. Un peu au-dessous et à gauche, la Muse pleure le chantre trop tôt disparu.

* *

Deux de nos confrères espagnols, rédacteurs à la *Espana Nueva*, MM. Crusellas et Bueno, ont entrepris d'effectuer, à dos d'âne, le voyage de Madrid à Paris. Ils viennent d'arriver à Bordeaux et atteindront la Ville-Lumière vers le 20 novembre.

Mais qui faudra-t-il acclamer? Les voyageurs ou les ânes?... L. S.

LETTRES ET ARTS

Mort du peintre Cézanne. — Le peintre Cézanne vient de mourir à Aix-en-Provence, sa ville natale, d'où il était parti voilà longtemps pour Paris, à la conquête de la notoriété qui l'y attendait, en compagnie de ses grands amis Emile Zola et Paul Alexis. La disparition du grand romancier et du délicat écrivain avaient profondément affecté M. Cézanne qui s'était dès lors retiré à Aix-en-Provence.

Avec lui disparaît un des derniers survivants du premier mouvement impressionniste : Manet, Claude Monet, Auguste Renoir, Pissaro, Sisley, Caillebotte, Berthe Morizot, etc., que notre musée national du Luxembourg a toujours dédaignés et qui n'y seraient sans doute pas encore représentés à l'heure actuelle si l'un d'eux n'avait légué à l'Etat une collection dont ses héritiers eurent grand-peine à lui faire accepter une partie.

M. Cézanne était à la fois peintre de portraits, de paysages et de natures mortes. Dédaigneux des artifices, il s'efforçait de rendre les gens, la nature et les choses tels qu'il les voyait et sans se soucier de leur communiquer un peu de beauté. Figures, arbres, maisons, fleurs, fruits ou meubles étaient maçonnés avec la même brutalité, dans une tonalité verte ou bleue, d'une couleur sèche ou terne, et semblaient généralement mal équilibrés et construits de guinguois. Et, parfois, ses intentions mêmes n'étaient point facilement comprises. Il se tenait aussi près qu'il lui était possible de la nature, et, souvent, malgré leur imperfection de dessin et la tristesse de leur couleur, ses natures mortes et ses paysages méritaient d'être remarqués pour leur réalité et leur relief.

On pouvait contester la doctrine et la technique du « père Cézanne », comme l'appelaient ses amis ; sa probité d'art et sa sincérité n'étaient pas douteuses.

M. J.-K. Huysmans l'a défini « un coloriste révélateur qui contribua, plus que Manet, au mouvement impressionniste, un artiste aux rétines malades qui, dans l'aperception exaspérée de sa vue, découvrait les prodromes d'un nouvel art ».

Cézanne était un des exposants assidus du Salon d'Automne. Il y est représenté, cette année, par une dizaine de toiles, notamment par les natures mortes que ses admirateurs égalent, non sans quelques exagérations, à celles de Chardin, et par des paysages dont plusieurs, notamment la *Maison dans les arbres* et le *Tournant dans les arbres*, échappent au reproche d'obscurité qu'on fit si souvent au vieux peintre provençal.

Au Palais Mazarin. — L'Académie française a décidé que la réception de M. Alexandre Ribot, ancien président du Conseil, membre de l'Académie des sciences morales, aurait lieu en décembre. Ce sera la première grande solennité académique de la saison. A l'éloge du duc d'Audiffret-Pasquier, prédécesseur du récipiendaire, c'est M. Paul Deschanel qui répondra. Les discours sont faits. La séance sera tenue soit le 13, soit le 20 décembre.

Un pari de Willy Burmester. — Un pari original a été gagné récemment à Turin par le violoniste Willy Burmester qui venait de donner deux concerts dans cette ville. A un banquet qui avait été offert à l'artiste, quelqu'un émit l'opinion qu'un véritable virtuose devait pouvoir obtenir des sons aussi mélodieux sur un bon violon valant deux cents francs que sur un Stradivarius. Le luthier connu M. Antonio Bonelli, qui se trouvait parmi les invités, protesta contre cette assertion et se déclara prêt à verser 20.000 francs à une société de bienfaisance, si M. Willy Burmester parvenait à le convaincre qu'il était dans l'erreur. M. Burmester accepta de tenter l'expérience et M. Bonelli envoya chercher un violon de fabrication toute récente et un Stradivarius authentique. Accompagné de deux témoins, M. Burmester se plaça derrière un paravent et joua une demi-heure, tantôt sur un violon tantôt sur l'autre, s'arrêtant toutes les deux ou trois minutes et reprenant ensuite l'un ou l'autre instrument, de sorte que personne, hormis les deux témoins, ne pouvait savoir s'il avait en main le Stradivarius ou le violon moderne.

Il paraît que ni M. Bonelli ni aucun des autres assistants ne put distinguer une différence de sonorité permettant de dire, à un moment quelconque, sur quel violon jouait M. Burmester. Ainsi fut gagné au profit des pauvres le pari qui avait été tenu en escomptant l'habileté du célèbre virtuose.

Jugement de Verdi sur Manzoni. — Un joli jugement littéraire de Verdi, qui renferme une véritable profession de foi artistique, se trouve dans une lettre du maître à la comtesse Chiara Maffei. Cette lettre vient d'être publiée dans la « Revue allemande » de Stuttgart. Elle est datée du 24 mai 1867. Verdi y fait allusion, dans les lignes suivantes, à une visite que sa femme avait faite à Manzoni, et l'ouvrage du grand poète italien dont il s'agit est le fameux roman des *Fiancés*. Voici la partie essentielle de la lettre : « Combien j'envie ma femme d'avoir pu voir ce grand homme ! Mais quant à moi, je ne sais pas si, même dans le cas où je viendrais à Milan, j'aurais assez de courage pour me présenter devant lui. Vous savez combien grand et sincère est mon respect pour cet homme ; d'après mon opinion, il a écrit non seulement le plus beau livre de notre temps, mais un des plus beaux qui soient jamais sortis d'un cerveau humain. Son livre n'est pas seulement un livre, c'est une consolation pour l'humanité. J'avais seize ans lorsque je l'ai lu pour la première fois. Depuis cette époque, j'ai lu beaucoup d'autres livres sur lesquels, même lorsqu'il s'agissait des plus célèbres, l'opinion que je m'étais formée pendant mes années de jeunesse s'est complètement modifiée ou a été détruite de fond en comble, à mesure que je suis devenu plus âgé. Mais pour ce livre-là, j'ai conservé toujours la même admiration, ou, mieux encore, cette admiration s'est augmentée depuis que j'ai appris à connaître davantage les hommes. J'en conclus que c'est un livre vrai, vrai comme la vérité elle-même. Oh ! si les artistes savaient un jour comprendre ce qui est vrai, il n'y aurait plus de compositeurs du présent et du passé ; il n'y aurait plus parmi les peintres de réalistes, de naturalistes, d'idéalistes ; il n'y aurait plus ni poètes classiques, ni poètes romantiques ; nous connaîtrions seulement de vrais poètes, de vrais peintres, de vrais compositeurs. »

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

La houille blanche en Suisse. — Les richesses hydrauliques de la Suisse sont considérables, 300,000 chevaux sont actuellement en exploitation, et cela est peu de chose auprès des puissances disponibles qui pour-

raient être utilisées. Le gouvernement fédéral va faire un inventaire très sérieux, paraît-il, des lacs, torrents et cours d'eaux qu'il serait possible d'utiliser dans les montagnes helvétiques. Il sera ensuite procédé à un referendum, qui aura pour but de consulter la nation sur le mode d'exploitation à employer. Des concessions devront-elles être accordées à des industriels ou à des sociétés, ou bien l'Etat exploitera-t-il lui-même? Telle est la question. Il paraît que l'opinion publique est fixée sur la réponse : elle désire que l'Etat, dans certains cas, et les administrations locales, dans d'autres, demeurent les propriétaires de la houille blanche, l'exploitation pouvant être faite tantôt par des Sociétés fermières, tantôt par l'Etat ou les Municipalités. Les 300,000 chevaux actuellement en exploitation en Suisse se répartissent comme suit : 39,000 chevaux — 13 pour 100 — sont employés pour la traction électrique des tramways et des chemins de fer; 69,000 chevaux — 23 pour 100 — sont utilisés par l'industrie électro-chimique; 72,000 chevaux — 24 pour 100 — sont pris par les moteurs de diverses catégories; 120,000 chevaux — 40 pour 100 — servent à l'éclairage. C'est donc la lumière électrique qui consomme la plus grande quantité de houille blanche suisse. Pour donner une idée de ce qui reste à exploiter, il suffit de dire que, dans le canton de Berne, la houille blanche de l'Oberland représente à elle seule 50,000 chevaux. Les ressources de la République helvétique, pays de lacs élevés et de torrents, sont colossales; le jour où elles seront exploitées, les 415 millions de francs de charbon, qui entrent actuellement en Suisse, tous les ans, seront fortement diminués.

Chauffage des chaudières sans chauffeur.

Depuis quelques années, on tend, dans l'industrie, à substituer aux chauffeurs de chaudières des appareils mécaniques. Il suffit d'apporter le charbon à des trémies qui le distribuent automatiquement à mesure des besoins du foyer. On tendra, du reste, toujours de plus en plus à supprimer l'ouvrier. Toutefois, beaucoup d'industriels se demandent encore si, vraiment, le chauffage mécanique est avantageux. Il suffira, pour les éclairer, de répondre qu'à l'heure actuelle, des chaudières chauffées automatiquement représentent une puissance collective de plusieurs millions de chevaux.

On est d'avis, parmi les ingénieurs compétents, que le nouveau chauffage, au point de vue économique surtout, est très supérieur au chauffage à la main.

Dans le chauffage des chaudières à vapeur, l'influence personnelle du chauffeur est considérable, puisque le résultat peut, selon les mérites de l'ouvrier, donner des différences qu'il est modéré d'évaluer à 15%. Ainsi, avec un bon chauffeur, on peut produire, avec 1 kilo de charbon, 9 kilos de vapeur; avec un mauvais chauffeur, seulement 7 kilos 4. La différence entre les deux vaporisations atteint 22%.

Pour obtenir le maximum de chauffe, le feu doit être très égal, sans trous, la grille doit être propre et l'ouverture du cendrier bien réglée, de façon à laisser passer le maximum d'air justement après le chargement. On n'y arrive pas toujours avec le premier chauffeur venu. La régularité dans la marche du foyer est assurée plus complètement avec l'appareil automatique.

Il faut bien réfléchir qu'avec le chauffage manuel, lorsque l'ouvrier charge sa grille, la quantité d'air introduite restant la même, il y a forcément production d'oxyde de carbone pendant un certain temps; d'où, perte de calorique, et, comme cette perte se reproduit à chaque chargement de la grille, elle se totalise et devient importante au bout de la journée. Au contraire, si l'arrivée d'air est réglée pour produire seulement de l'acide carbonique lors du chargement, il en passe trop le reste du temps et une partie de la chaleur s'en va inutilement dans la cheminée avec les gaz. Tout cela est évité avec les appareils mécaniques de chargement. Il importe aussi que la différence de température entre l'eau à chauffer et le foyer soit la plus grande possible, car la transmission de la chaleur varie comme le carré de cette différence. On ne doit mettre en œuvre que strictement le volume d'air nécessaire. L'appareil mécanique seul distribue bien l'air nécessaire dans tout le foyer.

Pour ces raisons, l'outillage mécanique conduit à une économie considérable qui peut, selon les usines, varier

de 25 à 200 % de la dépense d'installation. Une des plus importantes Compagnies houillères du pays de Galles, la Clamorgan Coal Company, a obtenu, avec le chauffage à main, 2,720 kilos de vapeur, et, dans la même chaudière chauffée mécaniquement, 3,600 et 5,000 kilos de charbon quelconque. Dans un autre établissement, à Arlesbey Portland Cement Works, les résultats comparatifs obtenus ont été : chauffage manuel, 6,31 kilos de vapeur par kilo de combustible; avec chauffage mécanique, 7,09 kilos. On estime l'économie réalisée à 0 franc 79 par 1,000 litres d'eau vaporisée, ce qui, pour 50,000 litres par journée de huit heures en moyenne, fait 85 francs. Il est inutile de multiplier les exemples. Le procédé se vulgarise en Angleterre et en Amérique.

Imperméabilisation du cuir. — Afin d'obtenir un cuir léger, souple, en même temps imperméable, pour tiges de chaussures, on a l'habitude d'appliquer sur la fleur des chèvres, etc., une solution d'india rubber ou gutta-percha et de graisse dans le chloroforme ou la benzine. Mais cette méthode est inefficace, car le chloroforme et la benzine s'évaporent rapidement, laissant à la surface le caoutchouc qui s'enlève rapidement, soit par la brosse, soit par l'usage. De nombreuses expériences il résulte qu'une solution d'india rubber dans la benzine, sans graisse, appliquée du côté chair est bien plus efficace, car elle pénètre dans les pores et dans tout le corps du cuir.

Un autre avantage de l'application de la solution de caoutchouc du côté chair est que ce côté étant habituellement recouvert d'une doublure à l'intérieur de la chaussure est bien moins sujet à frottement.

La solution de caoutchouc rend le cuir plus durable et souple (point important lorsque le cuir est mou et de pauvre qualité), mais l'application rend la surface quelque peu rugueuse; pour parer à cet inconvénient, aussitôt que la couche de caoutchouc est sèche, on la frotte fortement avec du talc en poudre qui s'amalgame avec le caoutchouc, formant ainsi une surface lisse.

Comme le cuir ainsi préparé absorbe encore l'humidité du côté fleur, quoique cette humidité ne puisse traverser le cuir, il est bon de graisser les chaussures pour les rendre parfaitement imperméables.

Variété d'Actualité

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Les journaux vous ont apporté l'écho des chaleureuses manifestations de sympathie qui ont marqué les visites successives à Paris du Lord Maire de Londres et des membres de « The City Commercial of London International Association » auxquels Monte Carlo aura ces jours-ci le plaisir d'offrir l'hospitalité.

Ces visites amicales ont, en même temps que reserré les liens d'amitié des deux pays, fourni l'occasion d'un échange de vues sur la réalisation du projet d'un tunnel sous la Manche.

M. Sartiaux, l'éminent ingénieur de la Compagnie du Nord, laquelle serait directement intéressée au percement de ce fameux tunnel, a, en effet, dans une intéressante causerie faite aux visiteurs anglais, exposé les grandes lignes du projet et ses explications ont vivement intéressé ses auditeurs. Il a repris cette causerie mardi, à la gare du Nord, à l'arrivée des membres de l'Association commerciale internationale de la Cité de Londres.

Dans un des salons de la gare, tous les plans du projet avaient été placés sur des cadres, et les visiteurs anglais ont pu ainsi se rendre compte par eux-mêmes que les études de cette grande conception ont été poussées à fond. Le jour où le Parlement anglais aura voté la loi nécessaire à l'exécution des travaux, ils pourront être immédiatement entrepris.

M. Sartiaux l'a démontré clairement. Il a ajouté qu'aucune difficulté matérielle ne s'opposait à l'accomplissement de cette œuvre d'une si grande utilité pour les deux peuples, et a terminé son éloquent discours en faisant ressortir tous les avantages que tireront du tunnel les commerces de France et d'Angleterre.

Tous les membres du Common Council ont approuvé M. Sartiaux. Ils se sont déclarés partisans du tunnel et ils ont déclaré qu'ils allaient, chez eux, travailler à sa réalisation.

Il y a plus d'un siècle que l'idée du tunnel fut présentée au premier consul. Depuis lors, à différentes reprises, des projets s'élaborent et, en 1875, une société française d'études, au capital de 2 millions de francs, se fonda pour dresser le plan d'un tunnel partant d'un point de la côte entre Boulogne et Calais, et devant aboutir près de Douvres. Du côté anglais une société se fondait en même temps pour procéder à des études analogues. Ces sociétés entreprirent même des travaux préliminaires qui existent encore. Mais, en 1882, l'opposition manifestée en Angleterre contre cette entreprise devint si vive — on mit en avant de l'autre côté du détroit les probabilités d'invasion de la Grande-Bretagne! — qu'il fut, jusqu'à ce jour, impossible d'obtenir des Chambres anglaises les bills nécessaires à la continuation des travaux.

Les conditions ne sont plus aujourd'hui les mêmes qu'en 1882. A une politique sinon d'hostilités, du moins de coups d'épingles, a succédé, entre les deux nations riveraines de la Manche, la politique de « l'entente cordiale », et un nouvel effort va être tenté devant la Chambre des communes, en vue de faire consentir l'Angleterre à la réalisation d'un projet dont les avantages sont tellement évidents, pour la facilité des communications anglo-françaises, qu'il est à peine besoin de les mentionner. Les études ont d'ailleurs été menées de manière à répondre à toutes les objections d'ordre stratégique que l'on pourrait présenter. Sans compter qu'on peut concevoir un système d'écluses permettant, si on le voulait, l'inondation du tunnel en quelques minutes; le projet de la société française comporte, avant l'entrée dans le tunnel, la construction d'un viaduc facile à détruire par l'artillerie de la flotte anglaise.

Les plus pointilleux parmi les chauvins anglais ne pourront donc plus invoquer le spectre de l'invasion de leur île par les armées françaises et, grâce à la détente si heureuse qui s'est faite dans les esprits, on peut entrevoir le moment où les promoteurs du tunnel pourront recueillir le fruit de leurs études et de leurs travaux.

Ceux-ci ne sont pas quantité négligeable, si l'on juge par l'exposé qu'en fait le *Genie civil* d'après un mémoire de M. Sartiaux. En outre de milliers de sondages effectués dans le détroit entre Folkestone et Calais, ils comprennent : 1° le fonçage de deux puits sur le versant français à Sangatte, dont l'un de 5 m. 40 de diamètre et 87 m. 50 de profondeur, terminé en février 1882; 2° l'avancement de deux galeries partant de ce puits, l'une à 42 mètres, l'autre à 55 mètres de profondeur. Cette dernière galerie ne fut arrêtée que le 18 mars 1883, à la longueur de 1,840 mètres, dont 1,684 creusés en 8 mois et 17 jours.

D'autre part, sur la côte anglaise, la Submarine Continental Railway Co poussa également une galerie de 1,800 mètres de longueur, dont 1,400 sous la mer, avec un succès complet.

Actuellement, voici les grandes lignes du projet : le tunnel, pour rester dans la couche choisie, doit descendre à environ 100 mètres au-dessous du niveau de la mer, mais son tracé ne serait pas rectiligne, par suite de la nécessité d'opérer dans la couche la plus favorable. La couche en question présente sur ses 43 mètres de hauteur au-dessous du fond de la mer une imperméabilité très suffisante pour qu'un tunnel à section circulaire de 5 à 6 mètres de diamètre résiste aux pressions supérieures. Les venues d'eau pendant la perforation seront certainement de peu d'importance. D'autre part, le profil définitif du tunnel aura une série de pentes et de contre-pentes épousant les ondulations de la couche. Quant à l'écoulement des eaux, il sera assuré par une petite galerie spéciale, en pente continue vers chaque tête du tunnel.

La section transversale du tunnel comprendrait deux galeries jumelles à profil circulaire, une pour chaque voie, de résistance très supérieure à une galerie surbaissée unique renfermant les deux voies. Ces galeries, distantes d'une quinzaine de mètres, avec des diamètres de 5 à 6 mètres, n'auraient pas d'influence mutuelle au point de vue de la résistance et seraient reliées par de nombreuses transversales.

Avec le temps nécessaire au fonçage des puits sur les côtes, la durée d'exécution prévue pour le tunnel serait d'environ sept ans pour les 55 kilomètres et demi de sa longueur.

Le tracé autrefois prévu pour le raccordement du tunnel sur le réseau du Nord partant de Calais et longeant la côte jusqu'à Vissant se retournait, suivant une grande courbe, pour entrer dans le tunnel. Le tracé actuel bifurque près de Marquise sur la ligne de Boulogne à Calais et aboutit à Vissant, où serait la gare de douane. Là, le train serait repris en queue par la locomotive électrique et repartirait en sens inverse vers le tunnel. Il va sans dire, en effet, que dans le tunnel le train Paris-Londres serait mû par l'électricité. Il mettrait à peine une heure à passer de France en Angleterre.

L'expérience acquise en ces vingt dernières années dans le percement des grands tunnels du Simplon, du Saint-Gothard et autres, les progrès dans l'art de l'ingénieur et surtout dans les applications de l'électricité permettent de croire à la réalisation relativement facile de cette vaste et utile entreprise. Aller de Paris à Londres sans changer de wagon, sans avoir à redouter pendant la traversée les horreurs du mal de mer et en gagnant une heure au moins sur la durée du trajet actuel, c'est un rêve qui sera doux à beaucoup de monde !

A quel moment sera donné le premier coup de pioche? Cela ne dépend plus que des Communes. On les dit bien disposées. Espérons qu'on dit vrai.

G. D.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

SOCIÉTÉ ANONYME DU GRAND HOTEL DE LONDRES
A MONTE CARLO

AVIS

Messieurs les Actionnaires de la **Société anonyme du Grand Hôtel de Londres**, à Monte Carlo, sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le **Jeudi 22 Novembre 1906**, à 3 heures du soir, au siège social à Monte Carlo.

ORDRE DU JOUR :

- 1° Rapport du Conseil d'Administration sur les opérations sociales de l'exercice 1905-1906 ;
- 2° Rapport des Commissaires ;
- 3° Approbation, s'il y a lieu, des comptes de l'exercice 1905-1906 ;
- 4° Fixation du dividende ;
- 5° Nomination des Commissaires des comptes et fixation de leur attribution ;
- 6° Affaires diverses.

Ont le droit de prendre part à l'assemblée générale, les propriétaires de dix actions au moins et ceux qui, par suite de groupements, représentent ce nombre d'actions.

Les propriétaires d'actions et les actionnaires qui usent du droit de groupement doivent déposer leurs titres au siège social les mercredi 14, jeudi 15, vendredi 16 et samedi 17 novembre 1906, de 3 à 5 heures du soir.

Signé :

GIAUME Thérésius, GIAUME Ange, LIBERCIER Vincent,
Administrateurs.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR DE MONACO

AVIS

Les créanciers de la faillite de la dame **Catherine Ravera**, épouse **Clerissy**, commerçante à Monaco, sont invités à se présenter dans la salle des audiences du Tribunal Supérieur, au Palais de Justice, à Monaco, le 6 novembre prochain, à 3 heures du soir, à l'effet de délibérer sur la formation du concordat, et, en cas d'union, pour y être procédé conformément aux dispositions des articles 500 et 501 du Code de Commerce.

Monaco, le 27 octobre 1906.

Pour le Greffier en chef,
A. Croco, c. g.

AVIS

Les créanciers de la faillite du sieur **Laurent Romoli**, épiciier, demeurant à Monaco, sont invités à se présenter dans la salle des audiences du Tribunal Supérieur, au Palais de Justice, à Monaco, le 10 novembre prochain, à 10 heures du matin, à l'effet de délibérer sur la formation du concordat, et, en cas d'union, pour y être procédé conformément aux dispositions des articles 500 et 501 du Code de Commerce.

Monaco, le 30 octobre 1906.

Pour le Greffier en chef,
A. Croco, c. g.

A Vendre

fonds de commerce, connu sous le nom de
BRASSERIE MODERNE
5, avenue de la Gare, à Monaco
avec CAFÉ CHANTANT et RESTAURANT

S'adresser à M. RAYBAUDI, Greffier au Tribunal Supérieur.

LEÇONS ET COURS POUR JEUNES FILLES

S'adresser à l'Externat des Dames de Saint-Maur :
Montée de la Rayana, villa André-Jeanne, 3, Condamine,
et villa Bella, boulevard des Moulins, Monte Carlo.

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

GRAND BAZAR
MAISON MODÈLE

M^{ME} DAVOIGNEAU-DONAT

Fournisseur breveté
de S. A. S. le Prince Albert de Monaco

Monte Carlo - Immeuble du Grand-Hôtel - Monte Carlo

RABAIS

pendant la saison d'été, sur tous les Objets et spécialement sur les Ombrelles, la Maroquinerie, les Roulettes, Tapis, Articles de Voyage, Jouets d'Enfants.

ASSURANCES

CARLÈS et PERUGGIA

DIRECTION : Quai Lunel (sur le Port) NICE

L'ABEILLE (Incendie)

Compagnie Anonyme d'Assurances à prime fixe contre l'incendie.

LA FONCIÈRE
La C^{ie} Lyonnaise
d'Assurances maritimes réunies

C^{ie} d'assurances contre les risques de transport par terre et par mer et les accidents de toute nature. - Assurances maritimes ; transports-valeurs.

Polices collectives ouvrières, responsabilité civile des patrons et entrepreneurs, assur. des pompiers. Polices spéc. individuelles contre accidents de toute nature.

Assurances vélocipédique et de chasse. Assur. contre les risques de séjour et de voyage dans le monde entier. Assur. des accid. causés aux tiers par des voitures automobiles et à traction mécan.

LLOYD NÉERLANDAIS
la plus ancienne des Compagnies
d'Assurances contre le Vol.

Assurances contre le vol avec effraction, escalade ou usage de fausses clefs. Contre le vol, présumé ou suivi d'assassinat ou de tentative d'assassinat.

Assurances des villas, châteaux, banques, marchandises en magasin, titres, valeurs, billets de banque, archives et minutes, églises, musées, objets mobiliers de toute nature, bijoux, etc. Assurances des bijoutiers, horlogers et négociants en matières précieuses.

Assurances contre les détournements et malversations.

Agent pour la Principauté de Monaco :

J.-B. FARAUT, 4, rue des Açores (jardin de Millo).

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
NESTOR MOEHR

Parfumeur Distillateur

FOURNISSEUR BREVETÉ DE S. A. S. LE PRINCE DE MONACO

Boulevard de l'Ouest (Pont Sainte-Dévote)

MONTE CARLO

NOUVEAU PARFUM **LOTUS BLEU** NOUVEAU PARFUM

Essences concentrées pour le mouchoir.
Eaux et Savons de Toilette. — Poudres de Riz et Sachets.
Dentifrices.

EAUX DE FLEURS D'ORANGERS ET DE ROSES.

Lotions et Brillantines pour la tête.

EXTRAIT DE CANTHARIDES

Produit spécialement recommandé contre la chute des cheveux.

HUILES D'OLIVES POUR LA TABLE, ETC.

Nettoyage à Sec spécial. Gants depuis 0,25.

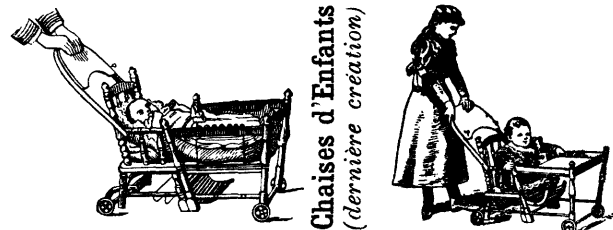


Usine à Beausoleil. — Magasin :
villa Paola, 25, boulev. du Nord **Monte Carlo**

AMEUBLEMENTS & TENTURES

Eugène VÉRAN

Villa Baron, boulevard de l'Ouest, Condamine, Monaco



Installations à forfait. — Réparations de Meubles
Etoffes, Laines, Crins animal et végétal, Duvets.
Prix modérés.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

ARRIVÉES du 21 au 28 Octobre 1906.

Provenance	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Gibraltar	vap. Zenaida, angl.	Lebern	Sur lest.
Barcelonne	b. Dona-Catalina, angl.	Cyril	Id.
Gènes	vap. Galatea, ital.	Marcenaro	120 passag.
Cannes	vap. Amphion, fr.	Roca	March. div.
San-Remo	b. Lyre Monégasque, ital	Pignatelli	Charbon.
St-Tropez	cutter Marguerite, fr.	Cosso	Vin.
Cannes	b. Marie, fr.	Cassinelli	Sable.
Id.	b. Virginie, fr.	Brun	Id.
Id.	b. Saint-Louis, fr.	Jourdan	Id.
Id.	b. Zézette, fr.	Castelli	Id.
Id.	b. Vierge-Marie, fr.	Serri	Id.
Id.	b. Monte-Carlo, fr.	Régretto	Id.

DÉPARTS du 21 au 28 Octobre

Destination	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Villefranche	b. Dona-Catalina, angl.	Cyril	Sur lest.
Gènes	vap. Galatea, ital.	Marcenaro	Passagers.
Marseille	vap. Amphion, fr.	Roca	March. div.
Menton	cutter Marguerite, fr.	Cosso	Vin.
Cannes	b. Marie, fr.	Cassinelli	Sur lest.
Id.	b. Virginie, fr.	Brun	Id.
Id.	b. Saint-Louis, fr.	Jourdan	Id.
Id.	b. Zézette, fr.	Castelli	Id.
Id.	b. Vierge-Marie, fr.	Serri	Id.
Id.	b. Monte-Carlo, fr.	Régretto.	Id.