

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISSANT LE MARDI

ABONNEMENTS :

MONACO — FRANCE — ALGÉRIE — TUNISIE
Un an, 12 fr.; Six mois, 6 fr.; Trois mois, 3 fr.
Pour l'ÉTRANGER, les frais de poste en sus
Les Abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

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

Mardi 30 juillet a eu lieu, à 4 heures du soir, la distribution annuelle des prix aux élèves des Ecoles primaires des Filles.

M. Roussel, secrétaire général du Gouvernement, vice-président du Comité de l'Instruction publique, présidait cette cérémonie.

Un compliment conçu en termes très heureux lui a été récité par une jeune élève.

M. Roussel, après avoir remercié et félicité cette jeune fille, a prononcé une brève et familière allocution.

Puis il a été procédé à la distribution des prix. Voici les noms des élèves le plus souvent nommées ou des lauréates des principales récompenses.

Les Certificats d'Etudes primaires ont été obtenus par :

M^{lles} Julie Olivier, Jeanne Verrando, Victoire Giordan, Louise Maccario, Thérèse Servetti, Claire Richaud, Clotilde Giraud, Victoire Maffeo, Joséphine Viale.

Les Prix d'Honneur accordés par Leurs Altesses Sérénissimes ont été mérités par :

M^{lles} Jeanne Bernini, Marguerite Negro, Louise Scotto, Joséphine Viale, Marie Paoli.

Le Prix du Comité de l'Instruction publique a été décerné à M^{lle} Jeanne Bernini.

Les Livrets de Caisse d'Epargne ont été donnés à M^{lles} Louise Maccario, Emilie Rodrigues, Angèle Pizzi, Madeleine Lanteri.

Ont obtenu le plus de succès dans les différentes classes des écoles de la Principauté :

MONACO-VILLE. — M^{lles} Jeanne Bernini, Louise Icart, Rosalie Raviolo, Marguerite Negro, Eminia Rocca, Justine Bacchini, Constance Fissore.

MONTE-CARLO. — M^{lles} Blanche Miglia, Anida Mengarelli.

PRINCIPAUTÉ DE MONACO

ARRÊTÉ

Nous, Gouverneur Général de la Principauté,
Vu le rapport de M. le Conseiller d'Etat,
Directeur des Travaux publics, en date du
17 juillet 1907;

Considérant qu'il y a tout intérêt à reporter le point de la décharge publique de Fontvieille à l'extrémité ouest de la plage, et qu'il convient également, pour la décharge de Larvotto, afin de conserver un stock important de décombres destiné à la confection d'un grand remblai projeté, d'ordonner que les déversements, au lieu d'être faits dans la mer, soient effectués sur le rivage à sec;

Arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Les déblais transportés à la décharge publique de Fontvieille seront déversés à l'extrémité de la plage la plus voisine de la frontière, c'est-à-dire dans la partie du rivage

opposée à celle où s'effectuent actuellement les déversements de terres et de matériaux.

ART. 2. — Les déblais transportés à la décharge de Larvotto seront déversés sur le rivage à sec, latéralement au tas en formation et le plus loin possible de l'eau.

ART. 3. — Les emplacements exacts de déversement des déblais sur les plages de Fontvieille et de Larvotto seront indiqués par le service des Travaux publics.

ART. 4. — Le Directeur des Travaux publics, le Directeur de la Sûreté publique et le Commandant des Carabiniers, ainsi que les fonctionnaires, agents et militaires placés sous leurs ordres, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de veiller à l'exécution du présent Arrêté.

Fait en l'Hôtel du Gouvernement, à Monaco, le trente un juillet mil neuf cent sept.

Pour le Gouverneur Général,

Le Secrétaire Général,

Signé : FR. ROUSSEL.

L'Industrie des Salines côtières

Par le D^r L. MAILLARD

Professeur agrégé à la Faculté de Médecine de Paris.

(Suite et fin).

V. — PRODUITS DE L'INDUSTRIE SALINIÈRE.

B. — Produits secondaires.

Les produits secondaires dont nous devons examiner l'usage sont : le sulfate de sodium, le sulfate de magnésium, le chlorure de potassium, le chlorure de magnésium et le brome.

1° Sulfate de sodium.

L'extraction du sulfate de sodium en partant des sels mixtes, suivant le procédé de Balard, se faisait autrefois régulièrement, notamment à Giraud. Cette exploitation était florissante à l'époque où, avant l'installation des soudières à l'ammoniaque, le sulfate de sodium était le point de départ de la fabrication de toute la soude (procédé Leblanc). Il fallait donc de grandes quantités de sulfate de sodium. Le traitement des sels mixtes, le dédoublement du *schlot* (sulfate double de calcium et de sodium) ou *curain* qui se dépose dans les chaudières évaporatoires des sources salées, le traitement des sels de déblai de Stassfurt, peuvent en fournir en abondance. De plus, une grande quantité de chlorure de sodium est transformée en sulfate, soit par l'action de l'acide sulfurique lui-même, soit par réaction complexe en présence du gaz sulfureux provenant du grillage des pyrites et de l'air humide (procédé Hargreaves).

Ce dernier groupe de procédés donne non seulement le sulfate de sodium, mais l'acide chlorhydrique dont on a besoin pour divers usages, notamment pour la préparation du chlore et de ses dérivés : aussi la fabrication artificielle du sulfate de sodium en partant du chlorure fonctionne-t-elle toujours. Mais c'est l'acide chlorhydrique qui est maintenant le produit intéressant, et le sulfate n'est plus qu'un sous-produit. Les usines qui effectuent ce traitement font encore de la soude Leblanc pour utiliser leur sulfate, et peuvent se maintenir grâce

à l'enchaînement parfait des réactions minutieusement étudiées.

Mais on ne cherche plus à produire intentionnellement du sulfate de sodium. Le salin de Giraud en a abandonné l'extraction, devenue trop peu intéressante pour rémunérer la main-d'œuvre, et les sels mixtes qu'on a fait cristalliser sur les tables salantes pour en débarrasser les eaux-mères potassiques, sont aujourd'hui noyés d'eau douce à la fin de la campagne, et rejetés à la mer.

Cependant le développement rapide des procédés électrolytiques pour la fabrication du chlore, des hypochlorites et des chlorates va apporter une nouvelle révolution dans la grande industrie chimique. Il se pourrait que l'acide chlorhydrique perdit bientôt, à son tour, son intérêt, et que la production directe du sulfate de sodium, son extraction de la mer en particulier, se rétablît pour fournir à la consommation du sulfate toujours nécessaire pour divers usages.

Car le sulfate de sodium est employé en verrerie et en cristallerie, dans les fabriques d'outremer, les raffineries de salpêtre pour la préparation de nombreux produits chimiques, et enfin dans la thérapeutique humaine et vétérinaire comme purgatif.

2° Sulfate de magnésium.

Le sulfate de magnésium est extrait, comme nous l'avons vu, par le refroidissement des eaux-mères, qui le laissent déposer à peu près exempt de sel marin. Le traitement des sels de déblai de Stassfurt en fournit naturellement aussi une quantité notable.

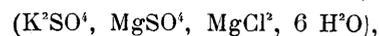
Le sulfate de magnésium n'a guère d'intérêt, à l'heure actuelle, pour la grande industrie chimique ; mais il a un assez grand nombre de petits emplois industriels. De plus, la pharmacie en consomme une quantité sérieuse, toujours dans un but purgatif : ce n'est pas autre chose que le *sel d'Epsom*, *sel de Sedlitz*, etc., auquel nombre d'eaux minérales bien connues doivent leurs propriétés spéciales.

Il se fabrique en France environ 1.000 tonnes de sulfate de magnésium.

3° Chlorure de potassium.

Le chlorure de potassium, ainsi d'ailleurs que les autres composés du même métal, n'a pas besoin d'une grande pureté pour son usage principal, l'usage agricole. On sait que les végétaux ont besoin de composés potassiques pour se développer, et que leur addition fait prospérer les récoltes qui sans eux seraient maigres, surtout dans les terrains crayeux (Champagne), sableux (Landes) ou gréseux (Vosges), à peu près dépourvus de sels potassiques naturels.

Aussi les mines de Stassfurt inondent-elles le monde de leurs sels potassiques, surtout la kaïnite,



qui sont employés à l'état brut, avec les autres sels qui les souillent dans la mine, et après simple broyage. La région de Stassfurt exporte annuellement 2 millions de tonnes de ces matériaux potassiques bruts, mais leur teneur en potassium n'est pas très élevée.

Au contraire, les eaux-mères des salins peuvent fournir facilement, non seulement des engrais potassiques bruts contenant une assez forte quantité (10-15 %) de chlorure de potassium mêlé surtout de chlorure de magnésium, et qui sont utilisés sur une assez vaste

échelle dans les régions voisines de la Méditerranée, mais aussi du chlorure de potassium à peu près pur.

Grâce à la simplicité des moyens d'extraction, la préparation du chlorure de potassium a pu se maintenir sur la Méditerranée malgré la concurrence allemande; le salin de Giraud en produit environ 2.000 tonnes par an.

Le chlorure de potassium est la matière première pour la préparation de la plupart des composés potassiques : chlorure pur, sulfate, alun, nitrate (salpêtre, poudres), carbonate, potasse caustique, bichromate, etc.

4° Chlorure de magnésium.

Le chlorure de magnésium est le point de départ de la préparation du magnésium métallique.

Le magnésium est fabriqué depuis longtemps, et aujourd'hui encore en partie, par déplacement direct, aux dépens d'une de ses combinaisons (la magnésie par exemple), à l'aide du sodium métallique qui provient aujourd'hui, comme nous l'avons vu, de l'électrolyse du chlorure de sodium fondu.

Mais on tend de plus en plus à se passer du sodium, et à préparer directement le magnésium en électrolysant son chlorure fondu, soit seul, soit même en mélange avec le chlorure de potassium (carnallite). Chacun connaît la facile combustion du magnésium et le pouvoir éclairant si remarquable qui en résulte, utilisé pour la photographie et les signaux, la pyrotechnie, etc. De plus le magnésium rend aujourd'hui de grands services en tant que corps synthétisant dans les laboratoires de chimie organique, et même dans la petite industrie.

Le chlorure de magnésium entre aussi dans la composition de certains ciments et agglomérés, auxquels il confère une résistance particulière. Aussi les fabriques de Stassfurt recueillent-elles une petite partie de la très grande quantité de cette substance qui reste comme résidu du traitement de leurs minerais. Les dernières eaux-mères, qui contiennent le chlorure de magnésium, sont évaporées jusqu'à siccité, et l'on calcine ensuite jusqu'à fusion ignée le résidu, de façon à obtenir du chlorure anhydre que l'on coule et qui se prend en blocs par le refroidissement. On peut alors transporter facilement ces blocs sans les voir tomber en déliquescence comme le sel cristallisé.

Les eaux-mères des salins peuvent naturellement fournir de la même manière le chlorure de magnésium fondu. Cependant elles contiennent une petite quantité de matières organiques qui charbonnent pendant la calcination et donnent au produit une teinte grise ou noirâtre. On ne saurait l'employer pour des agglomérés, qui doivent être blancs, et on s'adresse aux gisements de Stassfurt, où les matières organiques ont été détruites au cours des âges géologiques.

La majeure partie du chlorure de magnésium des salins est donc rejetée à la Méditerranée. Cependant une partie sert à fabriquer de grandes quantités de magnésie et de carbonate de magnésium. Si à l'eau de mer, ou même aux eaux résiduelles des salins, on ajoute un alcali tel que la potasse ou la soude, ou plus simplement de la chaux, on obtient un volumineux précipité blanc de magnésie hydratée. Celle-ci sert pour la purification de l'ammoniaque, du sucre de betterave, etc. On en fait des ciments, des produits réfractaires, des pierres artificielles, etc.

Si, au lieu d'alcalis caustiques, on traite la solution de chlorure de magnésium par un carbonate, tel que les cristaux de soude ou même le calcaire, on obtient du carbonate de magnésium, volumineux précipité blanc, qui lui aussi sert à préparer des briques réfractaires et pour l'épuration des eaux. Enfin la décomposition de ce carbonate par la chaleur fournit la magnésie calcinée, poudre très légère, que l'on comprime, soit seule pour en faire des fourneaux, briques, creusets absolument réfractaires, soit en mélange avec de la craie ou du sable pour en faire des agglomérés hydrauliques, c'est-à-dire devenant très durs au contact de l'eau.

Chacun sait, enfin, que la magnésie calcinée est un produit courant des pharmacies, où elle est employée comme purgatif léger, contre les aigreurs d'estomac, comme contrepoison des acides, de l'arsenic et du phosphore.

Les eaux-mères de la Méditerranée fournissent annuellement, grâce surtout aux procédés Schloesing, environ 20 tonnes de magnésie et 80 tonnes de carbonate.

5° Brome.

Le brome et ses dérivés ont divers emplois dans l'industrie des petits produits chimiques. Mais son usage le plus intéressant est l'usage médical, qui a mis à profit avec succès leur action sédative et régularisante sur le système nerveux, bien connue de tous.

Je ne cite ici que pour mémoire le brome, et pour dire que, depuis la mise en valeur régulière des dépôts de Stassfurt, leur concurrence a progressivement tué l'industrie marine du brome.

Il y a trois ou quatre ans, on fabriquait encore du brome sur nos côtes méditerranéennes; mais la baisse continue de sa valeur commerciale n'a pas permis aux usines de soutenir la concurrence : la préparation du brome marin est aujourd'hui complètement disparue.

Mais il serait injuste d'oublier que le brome est né des belles recherches de Balard sur les eaux-mères de nos salins de la Méditerranée, et qu'après en avoir doté l'humanité, comme elle avait fait pour l'iode, l'industrie française en a été longtemps la seule productrice, mettant ainsi les ressources de l'Océan, par la science et le travail, au service de l'humanité.

D^r L. MAILLARD.

L'ACTUALITÉ

I

La Ville de Casablanca

Il est pour les villes, comme pour les hommes, des fortunes imprévues. Les décisions capricieuses de l'actualité fixent parfois sur les plus obscures l'attention versatile de l'univers entier. Qui ne se souvient de la guerre anglo-boër et de ces bourgades jusqu'alors insoupçonnées dont quelque sanglant fait d'armes révélait brusquement au monde les appellations étranges?

Un événement douloureux vient de même de mettre au premier plan le nom beaucoup moins ignoré, il est vrai, et plus harmonieux de Casablanca.

Qu'est ce donc que Casablanca?

C'est une capitale ou, pour mieux parler, un centre commercial. Située sur l'Atlantique entre Tanger et Mogador, elle est le débouché naturel des richesses produites par le pays des Châouïa. Son port, simple rade foraine, n'offre aux vaisseaux qu'un abri des plus médiocres. Il est limité à l'ouest par le cap Casablanca, à l'est par la petite presqu'île rocheuse d'Okacha et entièrement exposé aux vents du nord. Les vapeurs y mouillent à un mille ou à un mille et demi, les voiliers à deux milles de terre. L'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises s'opèrent à l'aide de barques d'un faible tirant d'eau pouvant pénétrer dans une petite anse creusée par les vagues dans la bordure rocheuse de la côte : c'est le port de Casablanca proprement dit. Par les gros temps, surtout en hiver, ces opérations se trouvent fréquemment interrompues pendant plusieurs jours de suite, et souvent les navires se voient obligés de gagner le large pour ne pas s'exposer à venir se briser contre les récifs dont la côte est hérissée. C'est à cet état de choses que les travaux entrepris par la Compagnie marocaine doivent remédier dans la mesure du possible.

En dépit des conditions insuffisantes de sécurité qu'y trouvent les navires, l'activité commerciale de Casablanca est considérable. L'année dernière, les importations et exportations réunies atteignirent le total de 14.076.472 francs, dépassant celui de Tanger qui fut de 14.010.606 francs seulement. La France faisait, à elle seule, plus de la moitié des échanges, soit 7.648.252 fr. Après elle venaient l'Angleterre avec 3.641.522 et l'Allemagne avec 1.654.930 francs. L'Espagne, l'Italie, la Belgique, le Portugal suivaient avec des chiffres de beaucoup inférieurs.

Quatre nations y ont établi des consulats : ce sont la France, l'Angleterre, l'Allemagne et l'Espagne. L'Italie, l'Autriche, le Portugal, la Belgique, la Suède et la Norvège, le Danemark, les Pays Bas, la Grèce, les

Etats-Unis et le Brésil n'y entretiennent que des vice-consulats ou des agences consulaires.

« La population de Casablanca, dit le docteur F. Weisgerber, est évaluée à 30.000 âmes, dont un millier d'européens et 5 à 6.000 israélites.

« La population musulmane est essentiellement bédouine. L'élément maure, lettré, poli, élégant, n'y est guère représenté que par quelques fonctionnaires et quelques commerçants originaires de Fez, de Rabat ou de Tétouan. Le gros de la population se recrute parmi les tribus voisines, notamment parmi les Mediouma, les Zenâta, les Oulâd-Zeyân et les Oulâd-Hariz. Les plus sédentaires d'entre eux forment à Casablanca une petite bourgeoisie d'artisans et de boutiquiers.

« Les autres, attirés à la ville depuis peu par l'espoir du gain, ou qui s'y sont réfugiés pour échapper aux exactions des caïds ruraux, y constituent un prolétariat de manœuvres, de portefaix, d'ouvriers du port, de chameillers. Les éléments de cette population flottante sont restés en contact intime avec les tribus dont ils sont issus, ce qui explique la facilité avec laquelle quelques bédouins turbulents, se faisant passer pour les émissaires de leurs tribus, ont réussi à prêcher le *djihad* et à perpétrer le crime odieux de Casablanca. »

La ville, où s'agite cette population mélangée, est entourée de hautes murailles flanquées de tours carrées et percée de quatre portes. Trois d'entre elles donnent passage aux routes conduisant à Rabat, à Mazagan et vers les tribus de l'intérieur. La quatrième, dite de la marine, fait face au port. Ces fortifications, bien que munies de vieilles pièces d'artillerie, n'offrent qu'un système de défense tout à fait illusoire et ne suffisent même pas à en imposer aux tribus.

Autour des murailles se développe une étroite bande de jardins, de cultures maraîchères et de champs de céréales. Mais bientôt commence le Sahel dont quelques palmiers nains et quelques buissons épineux couvrent mal les arides étendues de roches et de sables.

À l'intérieur, la ville présente un aspect peu séduisant. « Les maisons, dit encore le docteur Weisgerber, uniformément blanchies à la chaux, à toit plat et sans ornements extérieurs, sont en partie européanisées par le percement des fenêtres et d'autres additions qui donnent à Casablanca un aspect bâtard, ni maure, ni européen. De vastes espaces sont occupés par les magasins servant d'entrepôts pour les grains, les peaux, la laine amenés de l'intérieur par les caravanes et destinés à l'exportation. Les rues sont relativement larges, mais mal entretenues, pleines de poussière en été et très boueuses pendant les pluies. Dans certains quartiers, où les habitants vivent dans des cabanes en roseaux, les ruelles, tortueuses et enchevêtrées, sont de véritables cloaques. »

Il ne faut donc pas se laisser séduire par ce joli nom de Casablanca dont elle fut dotée en 1515 par les Portugais. Ces parrains un peu rudes avaient élevé la nouvelle cité sur l'emplacement de l'antique Anfa qu'ils avaient conquise et entièrement rasée. Ils l'abandonnèrent d'ailleurs aux mains des infidèles de qui elle reçut le nom de Dar-el-Beïda sous lequel les Arabes la désignent encore aujourd'hui. Mais là ne devaient pas s'arrêter ses malheurs : le fameux tremblement de terre de Lisbonne la détruisit de fond en comble. Elle ne commença à revivre qu'un demi-siècle environ plus tard, quand le sultan Sidi-Mohammed eut concédé à une compagnie espagnole le droit d'y exporter des céréales ainsi qu'à Fidala et à Mazagan.

II

Le Théâtre en plein air

À l'heure où le théâtre parisien, à part quelques exceptions heureuses, se perd dans de perpétuelles redites, il est intéressant de constater le remarquable développement du théâtre en plein air. Il ne semble pas que cette forme d'art, si curieusement renouvelée, ait encore trouvé son mode d'expression. Elle n'a pas suscité encore l'œuvre à la fois très haute et très simple

qui puisse convenir à son vaste cadre et entraîner d'un mouvement unanime la foule de ses spectateurs. Du moins elle a conquis les sympathies et elle retient l'attention. Les théâtres de plein air déjà existants attirent non seulement les lettrés et les curieux de sensations nouvelles, mais le vrai public populaire, la masse des petits bourgeois et même des ouvriers et des paysans. Qui sait si nous n'assistons pas à l'éveil d'un sentiment national de la beauté et si le peuple, déjà appelé à une vie sociale plus haute, ne va pas s'élever jusqu'à la conception d'une vie esthétique?

Les grandes représentations populaires préoccupent aujourd'hui la critique. Le *Gil Blas* publié sur les représentations du théâtre d'Orange un bel et judicieux article qui montre toute l'importance de cette manifestation artistique.

« Depuis dix ans, la Semaine tragique d'Orange, dit M. Ricciotto Camido, compte dans la vie de nos dernières générations de poètes et émeut le peuple aux enthousiasmes ardents de toute une région. Mais cette année la foule amassée dans la ville minuscule et entassée dans le théâtre immense, a composé d'elle-même un spectacle extraordinaire, plus imposant, plus significatif, que celui des tragédies qu'on a jouées devant le Mur. Il est évident enfin que ces fêtes esthétiques, populaires et mondaines, ont acquis dans tout le Midi une importance de plus en plus grandissante, d'une grande portée pour l'avenir.

« La deuxième journée, consacrée à Racine et à Beethoven, a pu nous donner une des plus colossales visions qu'on puisse rêver de la foule confondue dans un organisme unique et innombrable. Les douze mille spectateurs s'élevaient devant le Mur, formant une véritable colline humaine, dont le sommet obscur se perdait dans le mystère de la voûte étoilée. Et la voûte étoilée, intense et étincelante, semblait vraiment baissée sur le spectacle, sur le sommet invisible du Mur colossal et de la colline humaine. Acteurs, Mur et spectateurs n'étaient plus qu'une chose seule, vibrante et sonore, toute palpitante comme un cœur dans la superbe nuit méridionale comme le cœur même, fabuleux et indéfinissable, de la Tragédie de tous les temps.

« Dans la masse énorme, nul n'aurait pu distinguer les plus purs représentants de la pensée et de la noblesse française, assis à même la pierre des gradins, à côté des fiers paysans et des gros marchands venus de tout le Midi. La civilisation moderne frémissait à côté de la fête antique renouvelée. »

Et ce qui se passe à Orange se manifeste dans des proportions plus ou moins amples à Cauterets, à Bus-sang où s'efforce la volonté tenace du poète Pottecher.

Celui qui écrit ces lignes a eu, l'année dernière, la bonne fortune d'assister à une tentative semblable en Franche-Comté, dans le cadre admirable de sapins et de prairies alpêtres qui environnent Pontarlier. Là aussi, le peuple était accouru en foule. Et le drame lui donnait la grande leçon de morale qui est au fond de toute œuvre d'art et qui consiste à se dépandre de soi-même, à accueillir des émotions que ne suscitent ni l'appétit, ni l'intérêt, ni même les affections personnelles, tandis que la majesté du décor, en rapprochant les imaginations du poète de son auditoire rustique, leur conférait quelque chose de son austère grandeur et de son efficace simplicité.

Peut-on espérer qu'en abattant les murailles et les décors poussiéreux qui enserrant nos étroites scènes, on élargira aussi l'inspiration de notre art dramatique? Peut-on espérer qu'au théâtre aristocratique qui, après trois siècles d'abondante et admirable production, s'épuise et languit, va succéder un théâtre vraiment populaire?

Belle espérance, encore qu'elle serait vaine, et digne de susciter le concours de tous les efforts.

III

Autographes.

Tandis qu'on met en vente à Leipzig au prix de 15,000 francs le manuscrit autographe de la *Cène des Apôtres*, de Richard Wagner, chœur d'hommes et orchestre (1843), on vend à Londres la collection d'autographes de M. Stuart Samuel.

Entre autres pièces curieuses, une suite de Bach a été adjugée 1,612 francs. Six pages de Meyerbeer, « Canzonette italiennes, paroles de Metastase », 565 fr. Un manuscrit de quatorze pages de Paganini, 512 francs. Huit morceaux de Schubert, entre autres *Chant de victoire de Miriam*, op. 136, mars 1828, 2,562 francs; *Cantata*, août 1819, dix-huit pages, 1,537 francs; *Chanson à boire*, op. 155, juillet 1825, 717 francs; *Sur la cime géante*, mars 1818, 975 francs.

Signalons encore la vente de cet autographe désenchanté de Flaubert, qui a atteint le modeste prix de 25 francs :

« L'amour est comme l'Opéra : on s'y ennuie, mais on y retourne. — GUSTAVE FLAUBERT. »

Et pour 40 francs, un amateur a eu ce très joli billet de Léon Gozlan :

« Comme je suis un peu fou, j'ai toujours rapporté, je ne sais trop pourquoi, à une couleur ou à une nuance les sensations diverses que j'éprouve. Ainsi, pour moi, la pitié est bleu tendre; la résignation est gris-perle; la joie est vert-pomme; la satiété est café au lait; le plaisir, rose velouté; le sommeil est fumée de tabac; la réflexion est orange; la douleur est couleur de suie; l'ennui est chocolat. La pensée pénible d'avoir un billet à payer est mine de plomb; l'argent à recevoir est rouge chatoyant ou diabolin. Le jour de terme est couleur de terre de Sienna — vilaine couleur! Aller à un premier rendez-vous, couleur thé léger; à un vingtième, thé chargé. Quant au bonheur... couleur que je ne connais pas. — LÉON GOZLAN. »

VARIÉTÉS STATISTIQUES

Causerie sur les chemins de fer.

Le snobisme exige que, faute de déchoir vis-à-vis de ses contemporains, on doit, l'été venu, s'empresse de quitter son *home*, pour courir plages et montagnes!

Le départ pour un *petit trou pas cher*, où, suivant l'expression triviale, mais combien énergique, on est le plus généralement *écorché* et horriblement plus mal que chez soi, permet de *sauver la face* et d'inonder amis et connaissances de cartes postales, qui leur signalent d'ultimes prouesses, des excursions fantastiques, à l'instar des concurrents de la course Pékin-Paris!

Le mal ne serait pas grand, s'il ne fallait pas répondre à ces maudites postales!

Il est vrai que quand on ne sort pas de chez soi, elles ont l'avantage de vous apprendre la géographie!

Quoi qu'il en soit, l'heure est venue de compulsier les horaires, de combiner les voyages circulaires; le héros du moment, c'est le *chemin de fer*!

Il est donc de bon ton d'en parler.

Aussi bien, on ignore généralement la formidable puissance qu'il représente et on se contente le plus souvent, comme de tout ce dont on se sert dans la vie, de maugréer et de vouer aux gémonies le malheureux train qui se permet de vous emporter vers « le petit trou pas cher » à la vitesse ridicule de 80 kilomètres à l'heure!

Parlons donc un peu vitesse; et voici ce que nous apprend à ce sujet la *Grande Encyclopédie* (*Grande Encyclopédie*, t. 10, p. 1043, E. Knap).

Vitesse des trains. — En France, les trains de voyageurs peuvent se diviser en trains rapides, express et poste qui marchent à la vitesse de 60 à 75 kilomètres à l'heure; trains directs, marchant à 50 ou 55 kilomètres; trains omnibus, marchant à 40 ou 50 kilomètres, et les trains mixtes, marchant à 35 ou 45 kilomètres à l'heure.

« Cette vitesse de marche ne doit pas être confondue avec la vitesse commerciale, c'est-à-dire celle qu'on obtient en divisant l'espace parcouru par le temps que met réellement le train à le parcourir; cette vitesse est, à cause des arrêts, inférieure à la précédente, de 10 à 12 % pour les express et de 15 à 20 % pour les trains omnibus.

« Ces vitesses sont souvent dépassées par les trains en retard, les mécaniciens ayant la faculté d'augmenter de moitié leur vitesse normale, pour rattraper le temps perdu; ainsi il n'est pas rare de voir un express lancé à une vitesse de 90 et même 100 kilomètres sur une pente et dans une section où une grande longueur peut-être franchie sans arrêt.

« En Angleterre, où un système spécial d'alimentation de la machine pendant la marche du train permet de franchir sans arrêt des distances très considérables, la vitesse de marche dépasse 80 kilomètres à l'heure. »

Contrairement à une opinion assez répandue, les trains ne vont pas très vite aux Etats-Unis, et, sauf quelques trains rapides qui font 85 kilomètres à l'heure, la vitesse moyenne est de 77 ou 74 kilomètres suivant les compagnies.

En somme, très peu de trains dépassent 65 kilomètres à l'heure et il y a des express qui vont très lentement; on en cite un, dans la Caroline du Nord, qui met 9 heures pour faire 161 kilomètres, soit une vitesse de 18 kilomètres à l'heure.

En Allemagne et en Belgique, la vitesse des trains est généralement plus faible qu'en France; en Belgique surtout, où les grands centres desservis sont très rapprochés les uns des autres.

Accidents. — Pour si étrange que cela paraisse, le nombre des accidents de voyages a considérablement diminué depuis la création des chemins de fer et il est certain que la sécurité est infiniment plus grande sur les voies ferrées qu'elle ne l'était sur les routes, au temps des messageries.

D'après un article inséré aux *Annales des ponts et chaussées*, de septembre 1877, par M. Sartiaux, il y avait en France du temps des diligences :

« 1 voyageur tué sur 355.000 voyageurs transportés, « 1 voyageur blessé sur 50.000 voyageurs transportés; « tandis que sur les 1.871.403.687 voyageurs transportés par les chemins de fer français, du 7 septembre 1835 au 31 décembre 1875, il y a eu seulement : « 1 voyageur tué sur 5.178.490 voyageurs transportés, 1 voyageur blessé sur 580.450 voyageurs transportés, et cette proportion tend toujours à diminuer. » (L. Knap, *op. cit.*)

Touristes, montez donc sans crainte dans votre compartiment, vous y êtes en plus grande sécurité que dans l'antique patache; c'est la statistique qui le dit, et la statistique est une vénérable personne qui ne saurait vous tromper!

Pour ce qui est de l'étendue des voies ferrées, qui de leurs rubans d'acier enserreront bientôt le globe entier, — ce qui va singulièrement le rapetisser, — voici une étude intéressante, due à un journal allemand *Archiv für Eisenbahnwesen* et récemment traduite par le grand quotidien parisien *Le Journal*.

Les chemins de fer du monde. — A la fin de l'année dernière, on comptait, sur toute l'étendue du globe, une longueur totale de 859.355 kilomètres, en augmentation de 20.139 kilomètres sur la longueur constatée à la fin de l'année précédente.

C'est l'Amérique qui possède le plus de chemins de fer, soit 482.618 kilomètres, dont 333.634 pour les Etats-Unis seulement.

Ce développement formidable dépasse celui de l'Europe entière qui n'est que de 300.429 kilomètres, et laisse bien loin en arrière la longueur des voies ferrées des autres parties du monde : Asie, 74.546 kilomètres; Océanie, 26.723 kilomètres; Afrique, 25.039 kilomètres.

Le classement des grandes puissances, d'après l'importance respective de leurs réseaux, s'établit de la manière suivante :

Etats-Unis.....	334.634 kilom.
Allemagne.....	54.426 —
Russie.....	53.258 —
France.....	43.581 —
Inde Anglaise.....	43.172 —
Autriche-Hongrie..	38.818 —
Grande-Bretagne..	36.148 —
Canada.....	30.696 —

Les autres Etats restent tous au-dessous de 20.000 kilomètres. L'une des curiosités de cette statistique, c'est le rang relativement élevé occupé par l'Inde anglaise, qui a presque autant de chemins de fer que la France. Notons aussi, pour ce qui concerne ce pays, que le chiffre de 43.581 kilomètres ne comprend que les lignes d'intérêt général. En y ajoutant les chemins de fer d'intérêt local, on arriverait à un total de plus de 50.000 kilomètres de voies ferrées, sans compter les tramways.

Si l'on envisage maintenant la compacité des réseaux, c'est-à-dire le rapport entre la longueur des lignes et la

superficie du pays desservi, le premier rang revient à l'industrielle Belgique, avec 23 kilom. 100 m. de voies ferrées par 100 kilom. carrés de superficie. Viennent ensuite :

La Saxe, avec	19 k. 800
Le Luxembourg.....	17 k. 900
Le Duché de Bade....	13 k. 700
L'Asace-Lorraine.....	13 k. 400
L'Angleterre.....	11 k. 500
L'Allemagne (ensemble)	10 k. 100
La Suisse	10 k. »
Les Pays-Bas.....	8 k. 900
La France.....	8 k. 400
Le Danemarck.....	8 k. 200
L'Italie	5 k. 600, etc.

Au bas de l'échelle nous trouvons la Russie, avec 900 mètres, et la Norvège, avec 700 mètres seulement.

En dehors de l'Europe, les Etats-Unis tiennent la tête; mais malgré le chiffre élevé du développement total de leurs voies ferrées, ils n'arrivent encore à posséder, en raison de l'étendue énorme de ce pays, que 4 kilom. 300 de chemins de fer par 100 kilomètres carrés de superficie.

La statistique allemande nous fournit une autre constatation intéressante : le coût moyen d'un kilomètre de voie ferrée s'établit, pour l'Europe, à 336.172 fr.; tandis qu'il ne ressort qu'à 186.507 fr. pour les autres parties du monde. En se basant sur ces prix moyens, le capital global d'établissement se chiffrait, pour l'Europe, à 110 milliards, et, pour les autres contrées, à 105 milliards environ. C'est-à-dire que le coût total des voies ferrées du monde entier s'élèverait actuellement à la respectable somme de 215 milliards de francs ! (*Journal*, mai 1907).

En matière de conclusion, nous terminerons cette petite causerie par quelques indications sur la Compagnie internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, dont ici plus qu'ailleurs nous pouvons admirer les luxueuses voitures; elles ont transporté dans la Principauté, en 1906, une bonne partie des 1.500.000 voyageurs qui l'ont visitée.

Le premier service des Wagons-Lits fut inauguré en 1873, entre Berlin et Aix-la-Chapelle; puis ce furent ceux de Cologne-Paris et Vienne-Berlin.

En 1876, la Société était au capital de 4 millions et son matériel roulant se composait de 58 voitures; elle possède aujourd'hui 600 wagons-lits, 400 restaurants.

De la combinaison de ces deux unités, la voiture où l'on dort et la voiture où l'on dîne, la Compagnie des Wagons-Lits constituait, en 1883, son premier train de luxe « l'Orient-Express ».

Depuis les premiers jours de 1907, la Compagnie a mis en marche le « Lloyd-Express », qui circule entre Hambourg et Gênes, en correspondance avec les paquebots du Norddeutscher-Lloyd.

Les premiers sleepings étaient longs de 12 mètres; les nouvelles voitures ne mesurent pas moins de 20 mètres, (*Annuaire de la Vie Internationale*, 1907).

Rien mieux que cette petite étude n'était de nature à faire comprendre l'intensité actuelle de la vie internationale dont le résultat le plus immédiat a été de développer la fraternité humaine.

Le chemin de fer, en réduisant les distances, rapproche aussi les cœurs.

E. IZARD.

BIBLIOGRAPHIE

Pour paraître dans les prochains jours d'août, l'Almanach de la *Chasse illustrée* et la *Vie Rurale et Sportive*, guide encyclopédique du chasseur et de l'amateur.

Cet Almanach, très fortement augmenté et complètement remanié, forme un gros volume de 160 pages, où l'on trouve, parmi de fort jolies illustrations, tous les renseignements utiles sur le congrès de la chasse, les sociétés de chasse, les clubs de chiens, le chant des oiseaux de rivage, le braconnage, les races, l'élevage et le dressage des chiens, etc.

On peut s'inscrire dès à présent aux bureaux du journal, 30, rue Jacob, Paris.

Prix : 1 franc, port en sus.

ASSURANCES

CARLÈS et PERUGIA

DIRECTION : Quai Lunel (sur le Port) NICE

L'ABEILLE (Incendie)

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

LA FONCIÈRE

La C^e Lyonnaise d'Assurances maritimes réunies

C^e 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, précédé ou suivi d'assassinat ou de tentative d'assassinat.

Assurances des viâs, 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 Milla).

AMEUBLEMENTS & TENTURES

Eugène VÉRAN

Villa des Garets boulevard de l'Ouest

MONACO (Condamine)



Installations à forfait. - Réparations de Meubler Etoffes, Laines, Crins animal et végétal, Duvets.

Prix modérés.

FABRIQUE D'EAUX GAZEUSES

ET SIROPS

DÉPOT D'EAUX MINÉRALES, VINS ET BIÈRES

Maison Colly-Joffredy

(ENTREPOT MONÉGASQUE DE BOISSONS HYGIÉNIQUES)

21, Boulevard de l'Ouest - Téléphone 4-41

ON LIVRE A DOMICILE

Seul dépositaire de la Brasserie RUBENS

LE MONITEUR DE LA MODE

paraissant tous les Samedis

20 PAGES GRAND FORMAT

LE PLUS ANCIEN ET LE PLUS ARTISTIQUE DES JOURNAUX DE MODES

CONTIENT :

PLUS DE MODELES NOUVEAUX
PLUS DE TRAVAUX À L'AIGUILLE
PLUS DE LITTÉRATURE
PLUS DE RECETTES DE CUISINE
PLUS DE RENSEIGNEMENTS QU'AUUCUN AUTRE

3 MOIS : 4 francs — UN AN : 14 francs

EDITION 2 : contenant une Gravure colorée et un Patron découpé dans les 2^e, 3^e et 4^e N^o.

3 MOIS : 8 fr. 50 — UN AN : 28 francs

ABEL GOUBAUD, Éditeur, 3, r. du 4-Septembre

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 f 25.
Frisure de Plumes et Boas. Blanchissage Hygiénique.



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

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

LEÇONS ET COURS POUR JEUNES FILLES

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

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

ARRIVÉES du 28 Juillet au 4 Août 1907.

Provenance	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Ajaccio	vap. Etoile, fr.	Gufflet	Passagers
Id.	y. à vap. Ile de-France, fr.	Goy	Id.
Cannes	y. à vap. Giuseppina, it.	Giacalone	Sur lest.
Id.	b. Bienvenu, fr.	Tassis	Sable.
Id.	vap. Gaulois, fr.	Buscia	March. div.
Id.	b. Ville-de-Monaco, fr.	Lambert	Sable.
Id.	b. Ville-de-Cannes, fr.	Brun	Id.
Id.	b. Conception, fr.	Laune	Id.
Id.	b. Fortune, fr.	Gandillet	Id.
Id.	b. Bon-Pêcheur, fr.	Arnaud	Id.
Id.	b. Virginie, fr.	Aune	Id.

DÉPARTS du 28 Juillet au 4 Août

Destination	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Gênes	vap. Etoile, fr.	Gufflet	Passagers.
Id.	y. à vap. Ile-de-France, fr.	Goy	Id.
Marseille	vap. Gaulois, fr.	Buscia	March. div.
Gênes	y. à vap. Giuseppina, it.	Giacalone	Sur lest.
Cannes	b. Bienvenu, fr.	Tassis	Id.
Id.	b. Ville-de-Monaco, fr.	Lambert	Id.
Id.	b. Ville-de-Cannes, fr.	Brun	Id.
Id.	b. Conception, fr.	Laune	Id.
Id.	b. Fortune, fr.	Gandillet	Id.
Id.	b. Bon-Pêcheur, fr.	Arnaud	Id.
Id.	b. Virginie, fr.	Aune	Id.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

Imprimerie de Monaco — 1907