

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

Monaco, le 18 août 1896

PARTIE OFFICIELLE

Par Ordonnance du 10 août 1896, S. A. S. la Princesse Régente a nommé Délégué de la Principauté à l'Exposition Universelle de Paris, en 1900, M. Jean-Baptiste-Joseph Depelley, Conseiller de la Légation de Monaco près le Gouvernement Français et chargé d'affaires *ad interim*.

NOUVELLES LOCALES

L'exequatur royal a été accordé à M. Luis Romea, nommé par Ordonnance Souveraine, Consul de la Principauté à Madrid.

Samedi matin à 8 heures et demie, ainsi qu'on l'avait annoncé, est entré dans notre port le steamer *Pó*, superbe vapeur jaugeant 2,000 tonneaux, et amenant de Gênes environ 400 passagers appartenant pour la plupart à la Société de secours aux invalides du travail, aux veuves et aux orphelins de la Typographie de cette ville.

A son arrivée, le *Pó* salua la Principauté en arborant le pavillon monégasque, tandis que la musique *Christoforo Colombo* exécutait à bord notre *Marche nationale*, à laquelle la Société Philharmonique, groupée sur le quai, répondait par la *Marche royale* d'Italie.

Les touristes génois, ayant à leur tête le Cher Vittorio Cabella, leur président, furent reçus au débarcadère par M. le Cher de Loth, adjoint au Maire, président de la Société Philharmonique; M. Hector de Angelis, régent du Vice-Consulat d'Italie; le Cher Marquet, président de la Société des Régates; M. Botta, président du Comité des fêtes de la Saint-Roman.

Après cette réception tout amicale, les touristes se sont dispersés; les uns se sont rendus à la Turbie, par le chemin de fer à crémaillère, les autres se sont répartis à Monaco et à Monte Carlo. Le soir, à l'intention des nombreux étrangers venus par le *Pó* et par les trains spéciaux de Marseille et de Gênes (dont le succès grandit chaque semaine) l'administration du Casino avait fait porter au programme du concert, un morceau à grand effet, le *Fremersberg*, que l'orchestre a enlevé avec un admirable entrain. Ce morceau est accompagné d'éclairs, de tonnerres et de feux de Bengale et est toujours très goûté. La foule était énorme sur les terrasses et nos artistes ont été chaleureusement applaudis.

A leur départ, dimanche à une heure, la musique italienne a de nouveau salué notre pays par la *Marche Nationale*, tandis que les passagers poussaient de sympathiques hurrahs en remerciement de l'accueil qu'ils avaient reçu.

La fête populaire organisée samedi par le Comité des bals de la Saint-Roman, avec le gracieux concours de la Société des Bains de Mer, à l'occasion de l'arrivée des excursionnistes génois, a été très

attrayante. Nous venons de parler de l'entrée du *Pó* dans le port et du débarquement des touristes qu'il avait à bord; l'après-midi, ceux de ces touristes restés à Monaco se trouvaient sur la promenade Sainte-Barbe, où les jeux de la poêle, des baquets, des marmites, de la lanterne, la course turque, le duel à la fourchette obtinrent un succès de fou rire. La séance de prestidigitation et d'hypnotisme par le professeur Hermann, a été très applaudie ainsi que les concerts donnés par la Société *Cristoforo Colombo* de Gênes et la Société Philharmonique.

Le bal donné le soir, très animé jusqu'à une heure avancée de la nuit, termina ces réjouissances publiques qui n'ont cessé d'attirer toute la journée la foule des promeneurs.

Nous devons, en terminant, adresser nos félicitations au Comité des bals pour la parfaite organisation de la fête.

Le lendemain dimanche, la Société des Régates, à son tour, nous conviait à un spectacle aussi nouveau qu'intéressant: des joutes sur l'eau où les concurrents, très habiles et à la fois fort gracieux, ont été unanimement applaudis. Les tribunes, installées sur le boulevard de la Condamine, ne suffisaient pas à contenir les spectateurs, il y en avait partout autour du port, depuis les Termes Valentia jusqu'à l'hôtel Beau-Rivage.

La Société Philharmonique participait à la fête en faisant entendre ses marches les plus entraînantes.

En outre des joutes, qui ont été le *clou* de la fête, on a donné des courses d'obstacles, youyous et bateaux plats, dans lesquelles nos marins ont rivalisé de vigueur et d'entrain, enfin des courses aux tonneaux, aux baquets, aux canards, etc., ont provoqué à plusieurs reprises l'hilarité générale. Les prix nombreux avaient été offerts par la Société des Bains de Mer que l'on ne saurait trop remercier de son concours si gracieux. C'est grâce à elle que ces réunions dominicales si variées ont pu être inaugurées. La quantité d'étrangers, attirés par ces fêtes, et dont le nombre augmente chaque semaine, donne à la Principauté une animation qui se traduit par un mouvement des plus favorables dans les hôtels, les marchés, les établissements publics et dans les magasins de notre pays.

Des dépêches nous ont, samedi et dimanche, appris les nouveaux et grands succès obtenus par la Société Chorale de Monaco au concours musical de Chalon-sur-Saône.

Voici, dans leur brièveté télégraphique, ce que résumait ces dépêches :

1^{er} prix de lecture à vue avec félicitations ;
1^{er} prix d'exécution à l'unanimité et avec félicitations ;
Prix spécial de direction à M. Nef ;
1^{er} prix d'honneur.

A leur dernière audition, la foule a acclamé avec enthousiasme nos orphéonistes.

Nous attendons des détails, car la Chorale rentre demain matin à 9 heures, mais nous serons l'interprète de toute notre population en adres-

sant dores et déjà à notre vaillante Société et à son digne chef, nos plus sincères compliments.

Au dernier moment nous apprenons que dimanche prochain une grande fête réunira les quatre Sociétés monégasques afin de célébrer fraternellement les succès remportés par les unes et les autres cette année.

Nous apprenons que le Sport Vélocepedique Monégasque organise de nouveau une parade aux lanternes, comme celle qui a eu tant de succès le 5 juillet dernier.

Cette parade aura lieu, comme la première, à Monte Carlo, le 20 septembre.

Samedi, à l'occasion de la fête de l'Assomption, a été exécutée à la Cathédrale une messe de Musso, savamment orchestrée par M. F. Bellini.

On y a entendu une artiste des théâtres de Milan, de Rome et de Paris, M^{me} Laura d'Albert, douée d'une fort belle voix de mezzo soprano et d'un superbe talent de musicienne.

L'*O Salutaris* d'Etcheverry a été, par elle, interprété avec une grande maestria.

Nous apprenons que pour répondre au succès des trains spéciaux organisés de Gênes à Monte Carlo à l'occasion des fêtes de Saint-Roman, deux autres trains semblables auront lieu les samedis 22 et 29 août.

Départs de Gênes les samedis à 16 h. 16, arrivée à Monte Carlo à 8 h. 19 (heure de Paris).

Retour de Monte Carlo les dimanches 23 et 30 août à 10 h. 16 (heure de Paris), arrivée à Gênes à 4 h. 12.

Ces trains comportent chacun un wagon restaurant.

Nous avons le regret d'enregistrer la mort de M^{lle} Dosithée Spitalier, employée au téléphone, décédée à Monaco le 12 août, à l'âge de 27 ans. Ses obsèques ont eu lieu samedi matin à Sainte-Dévote.

CHRONIQUE DU LITTORAL

Nice. — Un décret pris en Conseil des ministres a dissous le Conseil municipal de Nice et a remplacé le maire et ses adjoints par une Commission composée de MM. Aubé, ingénieur en chef des Alpes-Maritimes, président; Martin Métairie, trésorier-payeur général; Bousseau, directeur des contributions directes; Cappatti, directeur de l'Enregistrement et Chanal, inspecteur d'Académie.

Oiseaux danseurs

L'ouverture de la chasse — Bals d'oiseaux — Orchestre ornithologique — L'ibis de Patagonie — Le coq de roche.

L'ouverture de la chasse met sur les dents une foule ardente de Nemrods modernes.

Je souhaite pour eux de tout mon cœur que la pénurie croissante du gibier à poil et à plumes ne les réduise pas à la dure extrémité de chasser des casquettes, comme les amis de ce bon Tartarin qu'a chanté Daudet.

Mais j'aurai beau leur souhaiter d'assister au spectacle que certaines forêts de l'Amérique du Sud offrent aux voyageurs, ce n'est pas dans les coins même les plus reculés et les plus solitaires des forêts de France qu'ils s'offriront jamais le régal aussi étrange que gratuit d'un bal d'oiseaux.

Un naturaliste anglais très sérieux, qui fait autorité, et dont, assurent ses compatriotes, la sincérité avérée est un démenti formel au vieux proverbe : « A beau mentir qui vient de loin », M. William Hudson, dans son livre déjà classique : *The naturalist in La Plata* (le naturaliste à La Plata), donne sur ce point des détails très intéressants.

Certains oiseaux, paraît-il, d'après son récit, ont l'habitude de se rassembler toujours au même endroit, pour se livrer à la joie d'une danse extravagante.

Et ne croyez pas que ce soit une danse muette, pas du tout, ils s'accompagnent du chant... j'allais dire de la voix, et parfois même ils ont un véritable orchestre, ou plutôt les danseurs forment en même temps l'orchestre.

Dans ce cas, au lieu de se borner à faire entendre leurs refrains accoutumés, ils accompagnent cette musique d'une musique instrumentale.

Les instruments, hâtons-nous de le dire, ne doivent rien à l'industrie aviculaire : il sont fournis par la bonne mère Nature.

Par musique instrumentale, entendez donc un ensemble de bruits variés produits systématiquement et une cadence au moyen des plumes, pendant les exercices chorégraphiques.

Ce sont, au dire des naturalistes, des frappements de coups de baguette, des battements d'ailes, des bourdonnements, des claquements de fouet, des frôlements, des roulements de tambour.

Avant M. William Hudson, on connaissait des faits analogues, mais moins compliqués et d'une perfection beaucoup moins artistique.

Ainsi, l'ibis à face noire de Patagonie, oiseau presque aussi gros qu'un dindon, se plaît à un genre d'exercice violent auquel il se livre ordinairement le soir, après le souper.

Les oiseaux d'une troupe, tout en regagnant au vol leurs perchoirs, semblent tous à la fois pris de folie, se précipitent simultanément vers le sol, en faisant des culbutes désordonnées.

Puis, quand il sont sur le point de toucher terre, ils se relèvent soudain pour recommencer de plus belle, en faisant continuellement retentir l'air de leurs cris aigus, qui s'entendent à une lieue à la ronde.

On connaît aussi, depuis longtemps, les étranges habitudes chorégraphiques des coqs de roche de l'Amérique du Sud.

A certaines époques, sur un terrain uni, moussu, enclos de buissons en fleur, et parfaitement débarrassé de brindilles et de cailloux, les oiseaux se réunissent.

Les femelles forment un cercle, au milieu duquel s'avance majestueusement un mâle à la hupe orangée et au plumage rouge : les ailes écartées, la queue en éventail, il danse, saute, tourne sur lui-même jusqu'à ce que, à bout de forces, il tombe épuisé.

Aussitôt un autre le remplace et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les mâles ayant défilé, les femelles fassent leur choix et décernent le prix.

Et comme les gallinacés sont essentiellement polygames, c'est le vainqueur qui devient le chef de la tribu, le sultan du sérail.

Cet exercice n'est pas précisément un bal, puisqu'il n'y a qu'un danseur à la fois, mais son incontestable réalité donne une grande créance aux faits rapportés par M. Hudson.

LETTRES PARISIENNES

(Correspondance particulière du Journal de Monaco)

Lettres des bains de mer serait un titre plus de circonstance. Tout Paris, en ce mois d'août, est hors de Paris et c'est dans les stations balnéaires et sur les plages qu'il faut venir pour retrouver le monde des premières représentations. Une partie des favorisés de la fortune va également dans la montagne, surtout en Suisse ; mais cette année la température a quelque peu éloigné des glaciers

la foule élégante. Depuis quelques jours, depuis que les orages ont cessé, on voit aux gares balnéaires une affluence considérable de voyageurs et de voyageuses, d'immenses omnibus surmontés de malles et des légions de rabatteurs d'hôtel, qui crient à tue-tête le nom de la maison qui les paie pour harceler les arrivants.

Dans ma dernière lettre, je vous parlais de Sainte-Adresse. De Sainte-Adresse à Trouville, il n'y a que quelques tours de roue de bateau à vapeur. Je suis naturellement allé à Trouville et à Deauville, où la saison bat son plein.

A mon arrivée à Trouville, je saute dans une voiture à parasol et je demande au cocher de me conduire à Hennequeville, où j'ai des parents qui m'avaient invité à déjeuner.

— Hennequeville ! me répond ce cocher, je ne connais pas le chemin !

Je le lui indique : ce qui m'est d'autant plus facile que je suis presque un enfant du pays.

— Vous n'êtes donc pas d'ici, dis-je à mon automédon.

— Non ! Je suis cocher à Nice en hiver et j'ai souvent conduit Monsieur à Monaco. Je préfère le Midi au Nord, bien qu'à Trouville un cocher fasse ses quatre louis par jour pendant la saison des courses et deux louis en temps ordinaire.

— Vous parlez « Iouis » comme un clubman.

— Je n'ai pas toujours été cocher, Monsieur !

Il allait me raconter sa vie ; je me hâtai de changer de conversation.

— Avez-vous beaucoup de monde ? lui dis-je.

— Oui, beaucoup ! Mais ce qui manque, Monsieur, c'est l'argent. On ne dépense plus aussi facilement qu'autrefois.

Pour éviter des histoires rétrospectives, je demandai timidement ce qu'était devenu Deauville.

Mon homme devint presque éloquent :

— Deauville, monsieur, s'écria-t-il, renaît de ses cendres comme le Phénix.

Ce cocher est lettré ; peut-être est-ce un ancien confrère. N'insistons pas.

— Quel est ce magnifique mail-coach qui s'avance vers nous ?

— C'est un équipage à M. Revillon, le grand fourreur de la rue de Rivoli à Paris. En voilà un qui a dû vendre bien des peaux de bêtes pour arriver à une pareille fortune.

Nous croisons la voiture à vapeur de M. Letellier, un millionnaire voisin des Meisier qui habitent, comme lui, Hennequeville.

— Ces voitures à vapeur, dit mon cocher, sont une invention diabolique. C'était bien assez des bicyclettes pour nous ruiner ! Voilà, ajoute-t-il, qui a tout un autre style !

Et il me montre le magnifique attelage du comte de Castellane, qui a loué, à Deauville, l'ancienne villa de Ricord à raison de 15,000 francs par mois.

Peu après, voici venir l'équipage de M. Frisch de Fels, qui a épousé M^{lle} Lebaudy.

Mon cocher allait me raconter toute une chronique sur les millionnaires qui sont en ce moment à Trouville et à Deauville. Fort heureusement nous voici à Hennequeville, où je passe la journée en famille, dans une charmante habitation occupée l'été dernier par le Sâr Peladan.

×

Au déclin du jour, je donne ordre à mon cocher bavard de me conduire à Deauville.

Nouvel accès d'enthousiasme de la part de ce porteur de fouet, que je crois un peu poète.

— Deauville, monsieur, reprend son ancien éclat. J'ai déploré le renversement de la statue du duc de Morny, bien que je n'ai jamais partagé ses idées en politique. Mais c'était un homme aimable, intelligent, dévoué à cette contrée.

— Vous avez connu le duc de Morny.

— Pas personnellement, mais j'étais l'intime de son valet de chambre. Aussi ai-je été véritablement attristé quand j'ai appris par les journaux la mort de madame la duchesse de Morny. Les habitants de Deauville n'auraient jamais dû oublier que le duc de Morny était leur bienfaiteur ! J'espère bien qu'ils ne montreront pas la même ingratitude envers M. Edmond Blanc.

— M. Edmond Blanc !

— Oui, c'est lui qui a succédé au duc de Morny.

— Comment ?

— C'est M. Edmond Blanc qui continue ce qu'a commencé le duc de Morny ; c'est à lui qu'on doit la rénovation de Deauville. Il a fait là une grande et belle œuvre. Ce pays est magnifique et redevient de plus en plus à la mode... Monsieur tire-t-il aux pigeons ?

— Pourquoi ?

— Dans quelques jours nous aurons à Deauville un magnifique tir aux pigeons, tout ce qu'il y a de plus distingué ; ce sera presque aussi bien qu'à Monte Carlo !

×

Les « planches » de Trouville, cette promenade originale où s'exhibent les plus belles toilettes du monde et les plus jolies femmes, sont toujours l'endroit *select* des rendez-vous. J'y ai rencontré le vicomte Vigier et sa famille, le marquis de Massa, mon ancien commandant de mobiles à Paris, M. et M^{me} Sabatier d'Espeyran, le comte et la comtesse de Castellane, le comte et la comtesse de Fels, le baron de Rothschild et l'élite de l'armorial mondain.

Après avoir séjourné deux ou trois jours à Trouville je suis rentré à Sainte-Adresse. J'ai fait plusieurs excursions dans les environs du Havre. Ce qui m'a rappelé ce pauvre Blondin avec qui je devais faire, dans quelques jours, l'ouverture de la chasse. J'ai fait lever plus de vingt compagnies de perdreaux sur les terres de M^{me} Berge, belle-mère de la seconde fille du Président de la République.

J'ai salué son fils M. Berge un peu à la hâte : il passait à toute vitesse sur un tricycle à pétrole dont il se sert tous les jours de beau temps pour aller de la villa présidentielle d'Ingouville au domaine de sa mère situé près de Gainneville-Saint-Laurent. Cet appareil fait le désespoir des paysans normands qui circulent sur leurs charrettes. Les étincelles et le bruit effraient les chevaux. On se plaint d'ailleurs, beaucoup ici de la vélocipédie et de ses trop grands progrès. Ce n'est plus une passion, c'est une rage ! Et combien avons-nous de cyclistes imprudents ! Combien s'obstinent à descendre les routes les plus rapides sans user du frein ! De là des accidents nombreux et souvent graves dont je ne vous entretiendrai pas de peur de jeter une note sombre sur cette correspondance balnéaire et frivole.

DANGEAU.

CAUSERIE

La langue chinoise

Nos lecteurs se rappellent sans doute la mésaventure de ce jeune Chinois, trouvé sans ressources à Paris, un ou deux jours après l'arrivée de Li-Hung-Tchang, et amené à l'ambassade chinoise qui l'a fait rapatrier.

Ce ne fut pas sans difficulté. Venu en Europe avec une troupe d'acrobates dans laquelle il s'était engagé, il fut abandonné sur le pavé de Paris par son patron, dont les affaires ne marchaient pas.

Il ne parlait que la langue chinoise. Mais le plus curieux, c'est que ni les membres de l'ambassade, ni les secrétaires de Li-Hung-Tchang ne purent le comprendre qu'avec les plus grands efforts, et encore très imparfaitement.

Il s'exprimait dans un dialecte local dont ces personnages officiels n'avaient aucune connaissance, et ce n'est guère que par analogie qu'ils parvinrent à s'entendre avec lui.

Ce fait porte une certaine atteinte à l'idée que nous nous faisons en général de l'unité de la langue chinoise. En réalité, elle comporte de nombreux dialectes, selon les provinces, avec des différences telles que le dialecte de certaines régions est complètement incompréhensible dans d'autres.

Il existe d'abord une langue savante, la langue des livres et des lettrés, le *Kou-wen*.

A côté de cette langue des lettrés, il y en a une autre, le *Kouan-ha*, la langue mandarine, ou plutôt la langue parlée, qui est en usage dans la haute société et dans toutes les classes éclairées.

Puis vient le *wou-tchang*, qui tient la place intermédiaire entre les deux précédentes ; c'est dans cette langue qu'on écrit les ouvrages tout récents et qu'on imprime les journaux.

Citons ensuite les dialectes nombreux, particuliers à chaque province, comme le *fou-tcheou-fou*, le *tchang-tcheou*, les idiomes locaux (*thou-in*), les patois (*hiang-than*), et les différentes langues parlées de temps immémorial par les autochtones de certaines provinces, tels que le *miao-tsen*, le *kai-nan*, le *mien-teng*.

La Chine représente donc une vraie Tour de Babel. Vers la fin du xvii^e, l'empereur *Kan-hi*, exaspéré du désarroi qui résultait de l'impossibilité d'une entente quelconque entre ses fonctionnaires, décréta l'unité de la langue. Des écoles furent créées dans tout l'empire pour amener le rapprochement des dialectes ; rien n'y fit, et aujourd'hui les habitants de la même ville se trouvent parfois forcés d'avoir recours à des interprètes pour se comprendre entre eux.

Toutefois, quand on parle de la langue chinoise, on

parle généralement de la langue *Kou-wen* qu'étudient les savants et les missionnaires européens.

C'est la langue la plus monosyllabique du monde; elle possède 260,000 caractères qu'il serait impossible de connaître si les savants n'étaient parvenus à les réduire à 214 clefs.

La difficulté n'en reste pas moins excessive. Les caractères sont idéographiques, c'est-à-dire que pour écrire un mot on le dessine; les conceptions abstraites sont rendues par des signes conventionnels.

Il en est de même de la langue mandarine, qui est encore plus difficile à parler qu'à écrire.

Lorsqu'on parle, la modification de la valeur du monosyllabe est exprimée par l'accent tonique, l'inflexion, l'aspiration et d'autres changements de la voix.

On a constaté que chaque monosyllabe peut avoir jusqu'à vingt-quatre significations différentes. C'est une source inépuisable de malentendus.

Ainsi la syllabe *tseung*, suivant l'intonation employée, signifie: herbivore, éléphant, ingénieur, aviron, homme, rossignol, lune, etc., etc.

Allez donc vous y reconnaître, si vous n'êtes pas Chinois. Et encore les Chinois ne s'y reconnaissent-ils pas souvent.

FAITS DIVERS

L'ÉCLIPSE TOTALE DE SOLEIL DU 9 AOÛT 1896. — Un phénomène astronomique d'une importance exceptionnelle s'est produit dimanche 9 août, au moment où nos montres ont marqué 4 heures 46' 42" 3 du matin. Nous n'avons rien vu, mais un spectacle extraordinaire s'est présenté aux yeux des habitants de l'est de l'Europe, en Asie et au pôle boréal. A Yokohama, par exemple, ville dont la longitude orientale est de 9 heures 9' 15" 9, les horloges marquaient 4 heures 46' 42" 4, plus 9 heures 13' 9, soit 13 heures 55' 58" 2 ou 1 heure 56' de l'après-midi.

Beaucoup d'articles sur cette éclipse l'appellent, comme la *Connaissance des temps*, l'éclipse du 8 août: c'est que les astronomes comptent 24 heures dans une journée, en faisant commencer le jour à midi vrai, au moment où le soleil passe au méridien; ils disent alors que cette éclipse aura lieu le 8 août, à 16 heures 46' 42" 5, ce qui correspond en temps civil au 9 août, à 4 heures 46' 42" 3 du matin.

La terre, la lune et le soleil étaient en ligne droite dans l'ordre ci-dessus, et le soleil a disparu derrière la lune.

La disparition totale du soleil est fort courte dans cette éclipse: elle atteint 6' 50" dans les cas les plus favorables, mais le 9 août elle n'a duré que 2' 47".

M. Desclandres est parti de Paris pour le Japon, dans les premiers jours du mois de mai, afin d'y observer cette éclipse, laquelle, en sa qualité d'éclipse totale, offre pour les astronomes un intérêt exceptionnel.

Du *Moniteur Maritime*:

Le Czar Nicolas II a fait construire, à Copenhague, un luxueux yacht de plaisance. Ce bâtiment est merveilleusement aménagé pour des traversées d'une certaine durée. La famille impériale compte y faire des séjours prolongés. La salle à manger principale du yacht peut contenir soixante personnes. Les parois de cette pièce sont tapissées de gobelins magnifiques et décorées de mosaïques de bois. Les peintures murales représentent des paysans russes portant les costumes des diverses provinces de l'empire. Les meubles sont tous de style russe. Une galerie vitrée mène à l'avant du yacht. Des ouvertures pratiquées dans le verre permettent de voir fonctionner les machines. Celles-ci ont été construites avec le plus grand soin et marcheront aisément à raison de 20 nœuds à l'heure. La cuisine est une des pièces les plus coquettes du bâtiment. Les parois en sont couvertes de porcelaine, le mobilier est en bois du Brésil, le sol en mosaïque italienne. Le fourneau, de dimensions considérables, est tout entier en porcelaine et nickel. Le yacht sera éclairé par 1,100 lampes électriques.

LE TOUR DU MONDE EN BICYCLETTE. — Miss Annie Loudonderry, qui était partie, en juin 1894, de Boston, pour faire le tour du monde en bicyclette, vient de ren-

trer à Chicago, sa ville natale, après avoir accompli son long voyage sans accident fâcheux sinon sans incidents.

Pendant sa vaste tournée miss Londonderry n'a pas couvert, en bicyclette, moins de 28,000 milles, soit tout près de 50,000 kilomètres.

En route, elle a pris part, dans divers pays, à différentes courses où elle a remporté plusieurs prix importants, et grâce à ses seuls talents de *record woman* elle a gagné durant son voyage autour du monde, une quarantaine de mille francs.

Elle va se reposer en écrivant ses impressions de touriste qui paraîtront dans un grand magasin de Boston.

En attendant, les clubs cyclistes américains lui ont décerné le titre officiel de Lady-champion du monde, pour la plus grande distance couverte en bicyclette.

LE CINQUANTENAIRE DE L'INVENTION DE LA MACHINE A COUDRE. — Il n'est pas sans intérêt de rappeler qu'il y a cinquante ans, aujourd'hui, que fut inventée la machine à coudre, qui a fait la fortune de nombre de constructeurs. On sait que le premier brevet relatif à cette invention est celui d'Elias Howe, datant de 1846. D'après la *Technische Zeitungs Correspondenz*, l'invention est, en réalité, beaucoup plus ancienne, et la première machine à coudre, modèle bien informe il est vrai, a été construite, en 1814, par un tailleur allemand du nom de Nadersperger. Mais le premier modèle pratique et possédant la navette est la machine Howe, qui fut bientôt perfectionnée par Singer, dont la fabrique devint la plus importante du monde.

VARIÉTÉS

L'éclairage des tunnels

Pourquoi n'éclaire-t-on pas les tunnels, nous ont demandé quelques-uns de nos lecteurs? On comprenait assurément la difficulté de cet éclairage à l'époque où l'on n'éclairait guère les voies ferrées qu'avec des lampes à l'huile ou des quinquets. Mais maintenant que l'on dispose de l'électricité, avec son rayonnement victorieux des ténèbres, comment n'a-t-on pas encore songé à éclairer les tunnels?

Nos questionneurs ont parfaitement raison. L'électricité a certainement résolu théoriquement la question qui les occupe; c'est le passage à la pratique qui ne s'est pas fait. Mais on y viendra sans doute, pour plusieurs raisons. Au point de vue du bien-être et de la sécurité des voyageurs, tout d'abord, il serait souhaitable de ne pas laisser les trains des chemins de fer circuler, pendant un temps assez long parfois, dans les ténébreux souterrains qu'un clignotant fanal illumine à peine de distance en distance. En second lieu, la surveillance de la voie serait beaucoup plus aisée dans un tunnel éclairé, et bien moins dangereuse pour le personnel qui en est chargé. Enfin, l'on se mettrait à l'abri de l'obsédante pensée d'un accident survenant dans les ténèbres; c'est assurément un cas fort rare, mais la perspective n'en est pas moins terrifiante.

Il faudra donc venir à l'éclairage, évidemment électrique, des tunnels. Comment peut-on et doit-on les éclairer? c'est ce que nous allons examiner.

Une question préalable se pose tout naturellement. Pourquoi y a-t-il, sur les voies ferrées, tant de souterrains ou tunnels? Il faut se reporter, à environ soixante années en arrière de l'année 1896, c'est-à-dire vers l'époque de la création des chemins de fer. A cette époque, la locomotive était dans l'enfance; elle venait de triompher péniblement de la diligence, et de montrer, avec de grandes difficultés, qu'elle pouvait se passer de la crémaillère pour aller de l'avant.

Mais elle n'avait pas alors la puissance qu'elle possède actuellement; la moindre pente la faisait hésiter. Aussi nos prédécesseurs dans l'art des voies ferrées avaient-ils pris comme idéal la ligne de chemin de fer horizontale: de temps en temps, on se risquait à une légère pente, mais en thèse générale on entaillait le terrain pour rester « en palier » suivant l'expression technique; on faisait des tranchées en terrain éboulé avec lesquelles nous luttons péniblement depuis la fondation de l'industrie des chemins de fer, et quand la tranchée dépassait la possibilité pratique, sous peine de présenter une ouverture démesurée, on faisait un tunnel.

Disons plus, on faisait très volontiers un tunnel. C'était

une œuvre d'art, à l'égal d'un pont, et dont s'honorait son auteur. Pour percer le tunnel des Batignolles ou le petit tunnel de Saint-Cloud, qui est en courbe, ou bien le désagréable tunnel de Rouen, on faisait des efforts précurseurs, plus grands peut-être que ceux que l'on a dépensés dans la suite pour franchir le Saint-Gothard.

C'est là ce qui nous a valu tant de tunnels dans lesquels on s'enfonçait mal à propos, avec un sifflement lugubre, en plongeant dans d'épaisses ténèbres dont les gaz rejetés par la locomotive rendent l'atmosphère peu hygiénique à respirer. L'augmentation de puissance des locomotives, l'emploi des crémaillères pour les fortes pentes, enfin, l'avènement prochain de la locomotion électrique, qui nous promet plus de rapidité et probablement des adhérences spéciales sur les rails au moment voulu, rendront généralement inutiles dans l'avenir ces noirs tunnels qui ont été l'accessoire obligé du début des chemins de fer.

Mais, en attendant, dans tous les pays du monde, on possède de ces souterrains difficiles à exploiter, difficiles à aérer, coûteux en somme à tous points de vue. Pourrait-on, du moins, les éclairer? C'est là ce que demande tout d'abord l'opinion publique, inquiète des tamponnements dans les ténèbres et des accidents qui se produisent parfois dans ces cavernes artificielles. C'est une grosse difficulté que d'éclairer les tunnels. Ils constituent, en effet, par leur nature même, une atmosphère confinée, retenant tous les produits gazeux et toutes les fumées émises par les locomotives, et ce n'est pas chose facile de s'en débarrasser.

On a fait l'essai de divers systèmes d'éclairage à l'huile, au gaz, à l'électricité, ils se sont montrés indistinctement insuffisants.

L'électricité, avec les puissants foyers à arc, paraissait capable de percer toutes les brumes; il a fallu reconnaître qu'elle se trouvait entravée par la vapeur ou par le brouillard, même légers, et à plus forte raison par l'atmosphère fuligineuse qui règne dans les souterrains parcourus par nos locomotives actuelles dont les cheminées déversent incessamment des torrents de gaz humides, dont l'ensemble en se condensant forme de véritables écrans opaques qu'aucune vibration lumineuse ne peut percer.

D'ailleurs, supposons que l'on arrive à éclairer *a giorno* ces fâcheux tunnels. Serait-ce un bien? Peut-être pas. Les signaux placés à leur sortie ont, au point de vue de la sécurité, une importance exceptionnelle; il est essentiel que le mécanicien les distingue parfaitement, le jour ou la nuit. Ne serait-il pas aveuglé précisément par cet éclairage intensif et incapable de distinguer nettement quoi que ce soit en sortant de ce puits de lumière? On a tout lieu de le supposer.

Des expériences à ce sujet ont, en effet, été faites il y a quelques années, lorsque l'on a proposé de garnir de réclames lumineuses électriques les parois du tunnel des Batignolles, à l'entrée de la gare Saint-Lazare, à Paris. Elles ont donné le résultat que nous venons d'indiquer: saturé de lumière, le mécanicien n'y voyait plus clair en sortant.

On pourra probablement se contenter de munir la locomotive, à l'avant, d'un foyer électrique puissant qui éclairerait la voie.

Ce sera la chose la plus facile du monde lorsque l'on mettra en pratique les locomotives électriques. Les accumulateurs perfectionnés dont on dispose à l'heure actuelle permettent d'ailleurs de réaliser déjà ce *desideratum*.

Mais il serait encore plus pratique et plus avantageux de s'arranger de façon qu'en aucun cas deux trains ne puissent simultanément se trouver l'un derrière l'autre dans un tunnel; c'est-à-dire qu'il conviendrait, pour employer le mot propre, de « bloquer » le tunnel. Un signal muni d'une sonnerie pourrait s'abaisser dès que le train serait entré dans le souterrain et barrer matériellement la route tant qu'il n'aurait pas franchi la zone dangereuse. Il faudrait que ce signal ne pût être relevé qu'à bras d'homme, au moyen d'un treuil, car rien n'est plus dangereux que les signaux automatiques.

Voilà bien de la complication, dira-t-on, pour éviter des accidents heureusement très rares. Le terme est exact, mais, en matière de transports principalement, la complication n'est-elle pas inséparable, dans une large mesure, de la sécurité et du progrès?

Sans aller jusqu'à un remaniement total du beau ré-

seau de voies ferrées dont nous disposons et dont il convient de pratiquer l'amortissement avec sagesse, il serait intéressant, dans bien des cas, tutélaire souvent, et par conséquent aussi économique, d'examiner posément quels sont les ouvrages d'art de nos voies ferrées, ponts ou tunnels, qui, après avoir fait, à juste titre, la gloire de leurs constructeurs, demandent, à l'heure actuelle, à être remplacés.

Ce sont des souvenirs à sacrifier, mais cela vaut mieux que de risquer d'être tamponnés ou télescopés; des services d'intérêt public tels que les chemins de fer ne sont pas des conservatoires de souvenirs. Les Etats-Unis, avec leur fougue quelque peu incohérente, nous donnent, sur ce point, de perpétuels enseignements; ils sont dans un état de modification incessant de leurs voies ferrées. La voie simple commence, avec des ponts en bois, puis on démolit les ponts en bois et l'on en fait en fer; puis on double la voie et l'on refait les ponts; puis on déplace la voie si elle passe trop loin des localités peuplées; on ne met du ballast entre les traverses que lorsque la ligne du chemin de fer a prouvé qu'elle était viable. En un mot, le progrès est continu sur les voies ferrées du Nouveau-Monde; il doit l'être aussi dans notre vieux continent si nous savons le vouloir. Cette modification ininterrompue et rationnelle est la règle même de l'avenir.

MAX DE NANSOUTY.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA.

Etude de M^e A. BLANC, notaire et défenseur, à Monaco, rue Grimaldi, 39.

EXTRAIT D'ACTE DE SOCIÉTÉ

Suivant acte reçu par M^e BLANC, notaire à Monaco, le cinq août mil huit cent quatre-vingt-seize, enregistré :

Monsieur Jean-Baptiste VATRICAN, architecte, demeurant à Monaco, d'une part;

Et monsieur Jean CALORI, entrepreneur de travaux publics, demeurant aussi à Monaco, d'autre part;

Ont formé entre eux une société en nom collectif pour les entreprises de travaux publics et particuliers de la manière la plus générale.

Cette société a été contractée pour dix années consécutives, à partir du quinze mai dernier (1896).

Le siège est fixé à Monaco, rue Caroline, n^o 11, maison Marquet.

La raison et la signature sociale sont VATRICAN ET CALORI.

Chacun des associés en fera usage mais, bien entendu, il n'obligera la société que pour les affaires qui l'intéressent; en conséquence, les associés pourront indistinctement passer tous traités et marchés, faire tous achats et ventes de matériaux, marchandises, matériel et autres; signer et endosser tous billets, tirer et accepter toutes traites et généralement prendre tous engagements au nom de la société.

Le fonds social est fixé à la somme de seize mille francs, apportée par les associés à raison de moitié chacun, savoir :

Dix mille francs en espèces;

Et six mille francs en la valeur du matériel servant à l'exploitation.

Une expédition dudit acte de société a été déposée aujourd'hui même au greffe du Tribunal Supérieur.

Monaco, le 18 août 1896.

Pour extrait,
Signé : A. BLANC.

AVIS

Monsieur Ferdinand Sujet ayant cédé son fonds de commerce d'Epicerie et Comestibles, situé rue Grimaldi, n^o 12, à la Condamine, à madame Anna Meylan, épouse de monsieur Despland, prière aux créanciers, s'il en existe, de présenter leurs réclamations à cette dernière, dans la huitaine à peine déchéance.

Madame veuve SPITALIER et Monsieur SPITALIER fils, remercient sincèrement les personnes qui se sont associées à leur douleur en assistant samedi dernier aux obsèques de

Mademoiselle DOSITHÉE SPITALIER

leur fille et sœur.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 9 août au 16 août 1896

GÈNES, vapeur Po, it. c. Muzio	Passagers.
MARSEILLE, cutter, Sainte-Françoise, fr. c. Suche, briques.	id.
PORTO-VECCHIO, b.-g. Conception, fr. c. Simonpietri, charbon.	id.
CANNES, b. Marceau, fr. c. Mèrello,	sable.
ID. b. Marie, fr. c. Arnaud,	id.
ID. b. Charles, fr. c. Allègre,	id.
ID. b. Monte-Carlo, fr. c. Ferrero,	id.
ID. b. Louise, fr. c. Garel,	id.
ID. b. Reine-des-Anges, fr. c. Daumas,	id.
SAINT-TROPEZ, b. Figaro, fr. c. Musso,	id.
ID. b. Louise-Auguste, fr. c. Gandillet,	id.

Départs du 9 au 16 août 1896

GÈNES, vapeur Po, it. c. Mazio,	passagers.
GOLFE-JUAN, balan. Purgatoire, fr. c. Juliani,	sur lest.
SAINT-RAPHAËL, b. Saint-Louis, fr. c. Antoni,	id.
CANNES, b. Marceau, fr. c. Mèrello,	id.
ID. b. Marie, fr. c. Arnaud,	id.
ID. b. Charles, fr. c. Allègre,	id.
ID. b. Monte-Carlo, fr. c. Ferrero,	id.
ID. b. Louise, fr. c. Garel,	id.
ID. b. Reine-des-Anges, fr. c. Daumas,	id.
SAINT-TROPEZ, b. Figaro, fr. c. Musso,	id.
ID. b. Louise-Auguste, fr. c. Gandillet,	id.

AVIS

Conformément au Règlement du Cercle des Etrangers de Monte Carlo, l'entrée des Salons n'est accordée qu'aux personnes munies de Cartes.

Ces Cartes sont délivrées au bureau du Commissaire Spécial.

Elles sont valables :

Les unes, pour l'Atrium, la Salle des Fêtes et le Salon de Lecture.

Les autres, pour toutes les Salles indistinctement

L'entrée des Salles de Jeu est interdite aux habitants de la Principauté; elle est également interdite aux habitants du département pes Alpes-Maritimes, à l'exception des membres des principaux Cercles.

L'ADMINISTRATION.

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

GRAND BAZAR

MAISON MODÈLE

DAVOIGNEAU-DONAT

Avenue de la Costa — MONTE CARLO — Rue de la Scala

Médaille aux Expositions Universelles : Anvers, 1885; Paris, 1889

PRIX FIXE

ARTICLES DE PARIS
SOUVENIRS DE MONACO ET DE MONTE CARLO
PAPETERIE, FOURNITURES DE BUREAUX, PHOTOGRAPHIES
OBJETS RELIGIEUX, PARFUMERIE
ÉVENTAILS, GANTS, BONNETERIE, BROSSERIE
LINGERIE, RUBANS, MERCEHIE, DENTELLES
OMBELLES, PARAPLUIES, CANNES
ARTICLES DE JEUX, OPTIQUE, JOUETS
ARTICLES DE VOYAGES ET DE MÉNAGE

MAISON RECOMMANDÉE — ON PARLE LES LANGUES

PARFUMERIE DE MONTE CARLO

N. MOEHR

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

PRODUITS SPÉCIAUX

VIOLETTE DE MONTE CARLO

MUGUET DE MAI

BOUQUET MONTE CARLO

EAU D'IRIS DE MONACO

EAU DE COLOGNE

FLUIDE LÉNÉTIIF MOEHR

EAU, PATE ET POUDRES DENTIFRICES

Poudre de Riz et Velouta

SAVONS DE TOILETTE

NESTOR MOEHR

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

MONTE CARLO, boulevard Peirera, MONTE CARLO

UN Jeune Clerc est demandé par M^e Charles TOBON, huissier, à Monaco, 30, rue du Milieu.

CHEMIN DE FER DE MONTE CARLO A LA TURBIE

De Monte Carlo à La Turbie (montée)

Monte Carlo, départ à 6 h. matin (dimanches et fêtes) — 8 h. — 10 h. matin — 2 h. — 4 h. 10 — 6 h. 30 soir.

Bordina, arrivée à 6 h. 7 matin (dimanches et fêtes) — 8 h. 7 — 10 h. 7 matin — 2 h. 7 — 4 h. 17 — 6 h. 37 soir.

La Turbie, arrivée à 6 h. 22 matin (dimanches et fêtes) — 8 h. 22 — 10 h. 22 matin — 2 h. 22 — 4 h. 32 — 6 h. 52 soir.

De la Turbie à Monte Carlo (descente)

La Turbie, départ à 6 h. 30 matin (dimanches et fêtes) — 8 h. 30 — 10 h. 35 matin — 3 h. — 5 h. — 7 h. soir.

Bordina, arrivée à 6 h. 45 matin (dimanches et fêtes) — 8 h. 45 — 10 h. 50 matin — 3 h. 15 — 5 h. 15 — 7 h. 15 soir.

Monte Carlo, arrivée à 6 h. 52 matin (dimanches et fêtes) — 8 h. 52 — 10 h. 57 matin — 3 h. 22 — 5 h. 22 — 7 h. 22 soir.

PRIX DES PLACES (semaine)

Montée, 1^{re} classe : 3 fr. 10 — 2^e classe, 2 fr. 30.

Descente, 1^{re} classe, 1 fr. 55 — 2^e classe, 1 fr. 15.

Aller et retour : 1^{re} classe, 4 fr. 65 — 2^e classe, 3 fr. 45.

DIMANCHES ET FÊTES

Montée, 1^{re} classe, 1 fr. 55 — 2^e classe, 1 fr. 15.

Descente, 1^{re} classe, 0,75 — 2^e classe, 0,60.

Aller et retour, 1^{re} classe, 2 fr. 30 — 2^e classe, 1 fr. 75.

Sociétés. — Groupes de 20 personnes au moins, aller et retour, par personne, 1 fr. 50.

Abonnements. — Pour 30 courses, valables 3 mois, 51 fr. 75. — Pour 10 courses, valables 1 mois, 17 fr. 25. — Pour un nombre quelconque de courses, par mois, 20 fr.

LIGNE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Il est délivré jusqu'au 15 septembre, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., sous condition d'effectuer un parcours minimum de 300 kilomètres, aller et retour, aux familles d'au moins quatre personnes, payant place entière et voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 1^{re}, 2^e et 3^e classe, valables 30 jours pour les stations thermales suivantes : Aix, Aix-les-Bains, Baume-les-Dames, Besançon, Bollène-la-Croisière, Bourbon-Lancy, Carpentras, Cette, Chambéry, Charbonnières, Clermont-Ferrand, Cluses, Coudes, Digne, Euzet-les-Bains, Evian-les-Bains, Genève, Goncelin-Allevard, Grenoble (Uriage), Groisy-le-Plot-la-Caille, La Bastide, Saint-Laurent-les-Bains, Lépin-Lac d'Aiguebelette, Le Vigan, Lons-le-Saulnier, Manosque, Montélimar, Montpellier, Montmond, Moulins, Moutiers-Salins, Pougues, Rémilly, Riom, Roanne, Sail-sous-Couzan, Saint-Georges-de-Commiers, Saint-Julien-de-Cassagnas, Saint-Martin-d'Estréaux, Salins, Santeny, Sauve, Thonon-les-Bains, Vals-les-Bains-La-Bégude, Vandenesse, Saint-Honoré-les-Bains, Vichy, Villefort.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de six billets simples ordinaires, le prix d'un de ces billets pour chaque membre de la famille en plus de trois, c'est-à-dire que les trois premières personnes paient le plein tarif et que la quatrième et les suivantes paient le demi-tarif seulement.

La Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée délivre des billets directs de Paris à Royat et à Vichy.

La voie la plus courte et la plus rapide pour se rendre de Paris à Royat est la voie Nevers-Clermont-Ferrand. Durée du trajet : de Paris à Royat, en 9 heures — à Vichy, en 6 heures 1/2.

Le prix de Paris à Royat est en 1^{re} classe de 47 fr. 80, en 2^e classe de 32 fr. 30 et en 3^e classe de 21 fr. 10; de Paris à Vichy en 1^{re} classe de 41 fr., en 2^e classe de 27 fr. 70 et en 3^e classe de 18 fr. 40.

Française ou étrangère, parisienne ou provinciale, toute femme a un conseiller intime, un guide ami, qu'elle consulte avec confiance et auquel elle obéit sans discuter, chaque fois qu'il s'agit du gouvernement de sa petite personne, de l'ordonnement de sa maison et même de l'éducation de ses bébés.

Elle lui demande des leçons d'élégance, d'économie, de bien-séance; des conseils pour ses travaux, des renseignements sur tous les points qui touchent à sa toilette et qui intéressent sa beauté. Enfin, nous n'en finirions pas si nous voulions énumérer tous les services qu'il lui rend. Cet ami si précieux, c'est un journal de modes, et, parmi tous, le *Moniteur de la Mode* est celui dont les oracles font loi.

Ses dessins sont confiés aux artistes les plus habiles en ce genre, et dont les noms sont réputés depuis longues années; ses renseignements sont puisés aux sources les plus sûres et toujours donnés en premier; ses patrons, exécutés sous la direction d'une coupeuse émérite. Il s'occupe d'ameublement, de travaux intéressants et nouveaux; sa partie littéraire est due à la collaboration de nos meilleurs auteurs; une correspondance des plus soignées tient en rapport direct la rédactrice et les abonnés, et l'on peut dire qu'il est impossible de trouver une publication plus complète au point de vue de la famille, et qui puisse, à plus juste titre, s'intituler journal du foyer.

Le *Moniteur de la Mode* paraît tous les samedis. — Il est édité par ABEL GOUBAUD, 3, rue du Quatre-Septembre, Paris.