

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 PRINCIPAUTE

Nous avons le regret d'apprendre le décès de M^{me} veuve Richard, née Didier, mère de M. Richard, directeur du Musée Océanographique.

Dans cette pénible circonstance, nous adressons à M. le docteur Richard et à sa famille nos bien vives condoléances.

GOUDRONNAGE DES RUES

(SON HISTORIQUE)

La première idée du goudronnage des rues est due à Christophe, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui tenta une expérience à Sainte-Foy-la-Grande dans la Gironde, en 1880. D'autres essais furent faits en 1892 à Saint-Gaudens : mais des expériences sur une plus vaste échelle furent pratiquées en 1900 et en 1901 dans le sud-ouest de l'Amérique et particulièrement dans le sud de la Californie, où l'on obtint d'excellents résultats ; depuis lors le goudronnage se pratique dans toute la Confédération.

En 1901 on tenta des expériences à Lugo (Italie), sur l'initiative de l'ingénieur Rimini ; en 1902 à Saint-Germain, à Versailles, à Nice et à Lausanne.

Dernièrement, M. Rees Jeffrey essayait de faire répandre dans les rues de Yambourg (Angleterre) du pétrole du Texas ; M. Cabirau introduisait dans la Principauté de Monaco le goudronnage des rues, et la Compagnie des chemins de fer du Midi essayait l'arrosage au pétrole sur la ligne Bordeaux-Bayonne.

En 1902, le D^r Guglielminetti (1) étudia pratiquement le problème sur les routes des environs de Champigny. Il compara le goudronnage à l'huile de goudron avec le pétrolage (pétrole de Californie et de France). Il rendit publics les résultats dans la *Revue d'Hygiène et de Police Sanitaire* en 1903. Dans cette publication il conseille d'employer l'huile de goudron à la température de 80 centigrades, parce qu'elle a l'avantage de pénétrer dans le sol et qu'elle coûte relativement peu (50 fr. la tonne).

Il affirme que le sol des routes à macadam, en bon état, devient après le goudronnage très dur et compact, au point d'être très difficilement entaillé. Les eaux de pluie y courent sans pénétrer, et il ne se forme pas de boue. La coloration du sol devient semblable à celle du sable obscur et aucune mauvaise odeur ne se développe. Les routes

(1) *Revue d'Hygiène et de Police Sanitaire*, Guglielminetti, 1903.

fréquentées par les piétons et les chars se conservent presque intactes pendant 5 ou 6 mois, résistant non seulement à la circulation mais au gel et au dégel. La résistance de cette croûte réduit nécessairement l'usure du pavé à macadam qu'il protège contre la pluie, le soleil, et diminue la formation de la poussière.

M. Hétier, inspecteur général des Ponts et Chaussées, dans la *Revue d'Hygiène*, confirme les conclusions du D^r Guglielminetti par des expériences effectuées sur les routes du département de la Seine, de 1901 à 1905.

* *

En France on se sert du coaltar, obtenu par la distillation du charbon. Le coaltar a l'avantage d'être plus résistant dans ses effets que les autres huiles bitumineuses, il devient liquide à 60°.

La Société générale de goudronnage fabrique le goudron Lassailly qui peut être chauffé impunément jusqu'à 19°, étant imprégné d'huiles légères, mais il pénètre moins facilement dans le sol.

M. Rimini, ingénieur italien, a fait breveter un produit qui se répand à 60° et à 70° ; il est formé d'un mélange de goudron et d'huiles siccatives. C'est un excellent produit, mais d'un coût trop élevé.

Louis Vasseur, ingénieur municipal à Paris, et beaucoup d'autres, démontrent la possibilité de répandre le goudron à froid en l'additionnant de créosote dans le rapport de 10 %.

* *

Les routes doivent être goudronnées pendant l'été par un temps sec, chaud et beau ; elles doivent être bien balayées, maintenues en bon état et présenter une grande dureté. Quelques heures après avoir répandu le goudron, pour éviter le brillant, qui épouvante les chevaux et pour que l'enduit ne devienne pas glissant, il convient de faire jeter du sable fin. On empêche la circulation jusqu'à ce que le goudron soit sec (de 6 à 48 heures). On emploie le goudron réchauffé à 70° ou le goudron froid avec 10 % de créosote ; il en faut de 1 kilog. 20 à 1 kilog. 30 par mètre carré. La méthode la plus simple pour répandre le coaltar est d'employer un grand haquet mobile dans lequel on chauffe le goudron ; on utilise ensuite des récipients d'une capacité de 15 à 20 litres et des balais destinés à étendre uniformément le goudron sur le sol. Audoin a inventé des appareils spéciaux appelés mitrailleuses ; il existe des voitures dites goudronneuses de la Société Lassailly qui permettent de goudronner de 4 à 5,000 mètres carrés par jour. A Paris on a expérimenté des machines à vapeur destinées à parcourir rapidement les routes poussiéreuses et à répandre sur leur surface une couche de goudron qui, en se solidifiant, empêche le vent de soulever la poussière.

La dépense du goudronnage varie de 10 à 20 centimes par mètre carré, selon l'état des routes, l'organisation du service, le prix de la main-d'œuvre, etc. Il doit se renouveler chaque année sur les routes de grande circulation et chaque 2 ou 3 ans sur les autres.

Les routes goudronnées prennent l'aspect de la mosaïque ; elles sont exemptes de poussière, de boue, et moins bruyantes. Le lavage des rues devient possible, l'arrosage moins coûteux, l'odeur désagréable disparaît vite et les inconvénients du contact du goudron sur les chaussées sont bientôt limités à la période de l'arrosage. Mais les plus grands avantages résultent du point de vue hygiénique ; en effet, l'air des routes à macadam contient, durant les temps très secs, 23 microbes par litre ; l'air des routes goudronnées en contient de 7 à 5.

Du reste, le fait de la suppression de la poussière, foyer de microbes nuisibles et dangereux aux voies respiratoires ainsi qu'aux organes des sens de la vue et de l'odorat, démontre à lui seul le grand avantage hygiénique du goudronnage des routes.

D'autres huiles bitumineuses ont été essayées à la place du goudron, telles que le fix, le dustlesfoil, la wermstrumite. En France la Ligue contre la poussière a essayé ces produits pour l'arrosage complet de tout le circuit des Ardennes pendant la course des automobiles, mais le résultat n'a pas été satisfaisant, la poussière ayant reparu après 5 ou 6 jours.

D^r I. Bosio.

VARIÉTÉS STATISTIQUES

Les dettes publiques des principaux États de l'Europe en 1900.

La dette publique est l'ensemble des obligations que l'État a contractées envers ceux qui lui ont prêté de l'argent.

La dette de la France date de Philippe le Bel. Pendant la Révolution, Cambon créa le *Grand-Livre de la dette publique*, sur lequel furent inscrites toutes les créances que les particuliers avaient contre l'État et pour lesquels ils recevaient un intérêt, mais le Directoire, par une loi de l'an VI, réduisit des deux tiers le montant des rentes inscrites ; le tiers maintenu s'appelle le « tiers consolidé ». Le capital des deux autres tiers fut remboursé en bons au porteur dont la valeur était à peu près nulle.

Depuis cette époque, la dette publique, en France, n'a plus subi de réduction arbitraire.

Voici, d'après *Le Dictionnaire encyclopédique illustré* d'Armand Colin (1), les phases diverses par lesquelles a passé la dette publique à différentes époques pour la France et l'Angleterre :

(1) *Dictionnaire encyclopédique illustré*. A. Colin, Paris.

FRANCE (depuis Henri IV).

1605	98.000.000
1643	436.000.000
1715	1.200.000.000
1774	2.380.000.000
1792	3.590.000.000
1798 (après la banqueroute) . .	800.000.000
1814	1.360.000.000
1816 (à la suite des deux inva- sions)	2.412.000.000
1830 (31 juillet)	4.140.000.000
1848 (24 février)	5.880.000.000
1851 (31 décembre)	5.850.000.000
1870	10.874.000.000
1871 (à la suite de la guerre) .	19.622.000.000
1885	28.500.000.000
1895	30.000.000.000
1900	30.000.000.000

ANGLETERRE (dette publique à différentes époques).

1688	16.000.000
1702	400.000.000
1714	1.353.000.000
1763	3.470.000.000
1784	6.245.000.000
1817	21.000.000.000
1837	19.000.000.000
1887	18.400.000.000
1900	16.000.000.000

La dette publique des principaux États de l'Europe en 1900, s'établit ainsi qu'il suit :

Pays.	Capital de la dette.
France	30.000.000.000
Grande-Bretagne	16.000.000.000
Prusse	8.132.000.000
Autriche-Hongrie	10.750.000.000
Italie	11.454.000.000
Russie	24.500.000.000
Espagne	7.000.000.000
Turquie	3.222.000.000
Belgique	2.600.000.000
Pays-Bas	2.394.000.000
Portugal	2.164.000.000
Bavière	1.793.000.000

La charge de ces dettes représente, par habitant :

Pays	
France	770 >
Grande-Bretagne	390 >
Prusse	188 87
Autriche	450 >
Hongrie	205 >
Italie	380 >
Russie	210 >
Espagne	358 >
Belgique	320 >
Pays-Bas	464 >
Portugal	609 >
Bavière	264 55

La France arrive ainsi bonne première comme dette publique et comme charge par habitant. Elle n'en est pas moins le pays le plus riche du globe et ses ressources en numéraire sont fort heureusement presque inépuisables; c'est bien le cas de répéter: — « Qu'on ne prête qu'aux riches ».

Les accidents de chemins de fer aux États-Unis et les vagabonds.

Sous la signature de M. Orlando, la *North American Review* a récemment publié une étude présentant les risques que court tout voyageur dans les divers pays. Au premier abord il apparaît qu'il n'est pas très rassurant de voyager aux États-Unis; le nombre de tués et blessés annuellement y est des plus considérable.

De plus, ce qui est grave, c'est l'augmentation progressive de ce nombre.

Mais il y a aux États-Unis, dans les victimes des accidents des chemins de fer, un élément spécial, particulier à la grande république américaine.

Ce sont les vagabonds.

La question des *rodeurs*, relativement aux accidents, est telle, qu'on en a fait une catégorie à part dans la statistique. On leur donne le nom de *Trespassers*.

D'après une enquête faite auprès des compagnies de chemins de fer, on obtint les résultats suivants, pour la période de 1901 à 1905.

	Tués.	Blessés.	Total.
Trespassers . . .	23.964	25.236	49.200
Voyageurs . . .	1.960	39.470	41.430
Employés . . .	16.243	286.047	302.290

Le nombre des vagabonds tués dépasse ainsi de 40 pour 100 celui des employés; de 1.157 pour 100 celui des voyageurs!

On estime d'autre part que le nombre des *Trespassers* fréquentant annuellement les chemins de fer, s'élève à un demi-million. Sur le *Chicago* et le *Northwestern* les voies sont couvertes de vagabonds, qui refusent parfois de se dé ranger, pour laisser passer le train!

Ainsi, d'après M. Orlando, près de 5.000 vagabonds sont tués annuellement par les chemins de fer américains, soit 13 par jour.

Malgré ce massacre, on constate avec stupeur que le vagabondage et les vagabonds ne sont nullement diminués. De nouvelles recrues viennent remplacer les écrasés et les *Trespassers* se multiplient aux États-Unis, au point de devenir un véritable danger national. Mais les Américains ne s'embarrassent pas de si peu; comme pour les lapins d'Australie, ne doutez pas qu'ils trouveront avant peu un remède radical.

Ed. IZARD.

CHOSSES MUSICALES

Il est beaucoup question en ce moment du violon de Paganini qui se détériore, paraît-il, à Gênes et qui risque de s'effriter et de tomber en poussière si l'on n'y prend garde.

Combien Paganini posséda de violons, il est difficile de le dire avec certitude, écrit le *Ménestrel*. On remarquait dans sa collection un Stradivarius, un Guarnerius de petit modèle, un Amati . . . , mais, lorsque l'on parle du « violon de Paganini », on veut toujours désigner l'instrument que le célèbre virtuose a légué à Gênes, sa ville natale; il l'emportait dans ses voyages et il en jouait à ses concerts avec prédilection. Ce violon est conservé comme une momie dans une boîte en verre, placée elle-même dans la niche d'un mur du Palais municipal. C'est un des plus beaux modèles sortis des mains de Joseph-Antonio Guarnerius, surnommé del Gesu parce qu'il avait adopté les lettres JHS (*Jesus hominum salvator*) comme marque de ses instruments.

Le violon de Paganini date de l'année 1743. Son vernis lui donne une couleur rouge sombre, qui a presque disparu à l'endroit où s'appuie le menton de l'exécutant. On peut remarquer des traces très apparentes d'usure sur le bord extérieur de ce violon, principalement aux endroits qui peut accidentellement effleurer l'archet lorsque l'on joue sur les cordes de *sol* et de *mi*. Cela semble indiquer que Paganini attaquait les traits et les passages de bravoure avec une extrême volubilité. Le côté droit du manche de l'instrument, dans la partie où se tiennent les doigts pour les dernières positions, présente l'aspect d'une surface que l'on aurait fortement lissée par le frottement, tandis qu'une sorte de sillon s'accuse tout au long sur l'autre face, produit par le va-et-vient de la main pendant le jeu de l'artiste. Le dessous du violon est formé de deux planchettes rapportées, établies en bois d'érable irréprochablement beau. La partie que le violoniste appuie sur sa poitrine est fortement usée. Une grande tache ronde, au milieu de la surface inférieure rebondie, trahit la négligence qu'apportait Paganini dans les choses qui lui paraissaient secondaires. Après avoir joué, il ne prenait pas la peine de remettre son violon dans son étui, mais le jetait sans aucune précaution sur un meuble quelconque. La spirale, au-dessus de l'attache des cordes aux chevilles, est d'une véritable élégance de forme. Le chevalet est assez bas, très simple et repose sur des pieds très effilés. Il porte, à sa partie supérieure, une petite garniture d'ivoire.

La nouvelle que cet instrument serait voué à une destruction plus ou moins prochaine, si les conditions dans lesquelles il se trouve actuellement n'étaient pas modifiées, a jeté un émoi bien compréhensible parmi les violonistes. De l'avis des personnes compétentes, les ravages constatés actuellement, et assez peu considérables encore, ne sauraient que prendre des proportions plus grandes, et le mal pourrait devenir, à bref délai, tout à fait irréparable, si l'on continuait à garder l'instrument comme une relique ou un objet de musée, sans, comme nous l'avons dit, en jouer régulièrement à intervalles rapprochés.

* *

On verra se réaliser prochainement à Saint-Pétersbourg une idée qu'Antoine Rubinstein caressa jadis, la création d'un Opéra populaire. Un groupe de chanteurs et de cantatrices d'opéra ont formé, sur une base coopérative, une association artistique qui, non seulement permettra de donner, à des prix d'entrée aussi réduits que possible, des représentations soignées sous tous les rapports, mais qui fournira aussi à de jeunes artistes, qui éprouvent souvent des difficultés pour se frayer un chemin, l'occasion de se produire en public, sans passer par des agences. Le programme de la première saison est des mieux compris. Il se composera de plusieurs œuvres inconnues du public pétersbourgeois, telles que *Phryné*, de M. Camille Saint-Saëns; *la Vengeance d'Amor*, de Tanejew; *Kaschtchai*, de Rimsky Korsakow, et, parmi les œuvres plus anciennes, *le Comte Ory*, de Rossini; *le Domino noir*, d'Opéra; *la Reine de Saba*, de Goldmark; *le Vaisseau fantôme*, de Wagner, auxquelles s'ajouteront, sans nul doute, *le Démon* et *Néron*, d'Antoine Rubinstein, et d'autres ouvrages du répertoire d'opéra.

NOTES D'UN CURIEUX

Quelles sont les causes éminentes de la déforestation? Entre beaucoup d'autres, il faut nommer l'avidité des propriétaires, qui cherchent soit le salut, soit l'aisance, soit l'opulence dans les coupes de bois; l'incurie des communes qui possèdent des terrains indivis dans la montagne; la surcharge du pâturage, encombré des moutons qu'on peut qualifier de réguliers auxquels viennent s'ajouter fâcheusement les moutons de transhumance.

L'été venu, ces transhumants quittent les régions basses, chaudes, aux pâtures grillées, où ils ont passé la saison des jours les plus courts de l'année; en bons routiers ils vont respirer l'air pur des hauteurs en y tondant les frais gazons; mais les pâturages où ils montent, déjà piétinés, abrutis par les moutons des communes, des particuliers, ne peuvent supporter cette surcharge, la pâture se dégrade, la pluie en dilue le sol, les torrents le jettent dans la ravine, la ravine dans le torrent, le torrent dans le fleuve; et quand la ruine est consommée on empiète sur la montagne, on s'y taille par le déboisement un nouveau pâturage qui périra comme le précédent. C'est pourquoi dans la seconde partie du XIX^e siècle, les arrondissements montagneux de nos départements pyrénéens ont perdu le quart de leurs habitants, sans compter des centaines de milliers de moutons.

Aux ravages des moutons, qu'il y aura intérêt majeur à remplacer partout par des vaches, qu'on ajoute les extraordinaires déprédations de l'industrie, tout ce qu'on ravit à la forêt, pour le chauffage, le charonnage, les charpentes, l'ébénisterie, les traverses de chemins de fer, les poteaux télégraphiques, la tannerie, la pulpe à papier, qui devient une plaie dévorante; et ce que l'incendie consomme, et ce que le défrichement détruit, et ce que les charbonniers brûlent à petit feu; l'on comprendra sans peine comment la « parure de la terre », la sylve, est menacée d'une fin prochaine, et comment, à la suite, la nature entière sera dégradée.

* *

Le papier de bois a presque complètement remplacé le papier de chiffons. Il suffit, actuellement, aux besoins de l'imprimerie, qui sont pourtant immodérés.

Les 30.000 journaux quotidiens du monde, qui se tirent à des millions d'exemplaires, consomment chaque jour environ 1.000 tonnes de pâte de bois, et comme il paraît en moyenne 200 livres journalièrement, on atteint

une consommation annuelle de 375.000 tonnes de pâte pour papiers d'impression, rien qu'en journaux et en livres.

Dans ce chiffre ne sont compris ni les papiers à écrire, ni les prospectus, ni les papiers à emballage.

Pour produire cette quantité effroyable de pâte, il faut abattre des forêts entières, et chaque année, il disparaît 1.250 millions de mètres cubes de bois, qui servent à la nourriture intellectuelle de l'homme. L'Amérique est plus vorace que l'Europe, elle dévore pour sa part 900 millions de mètres cubes de bois; l'Europe n'en consomme que 350 millions.

Et c'est ainsi que, sous la hache implacable, disparaissent bois et forêts.

* *

Nos chirurgiens. — Les savants sont des gens distraits, les chirurgiens surtout.

Un docteur, M. Mac Leren, vient de dresser pour la section de chirurgie et d'anatomie de l'Union des médecins américains, une table de tous les objets oubliés par les chirurgiens dans le corps des opérés. Ce catalogue n'est pas, comme on pourrait le croire, destiné à faciliter la recherche et la reprise de ces objets, dont la plupart sont d'ailleurs dénués de valeur. Ils ne présentent qu'un intérêt scientifique. Les ouvrages de cette sorte forment déjà une littérature. Avant le docteur Marc Leren, le docteur Neugebauer avait dressé un index des tampons et des pinces laissés par des chirurgiens américains dans des cavités générales. Cet index, publié en 1899, comportait cent un numéros. Dans les années suivantes, les cas nouveaux se présentèrent avec une telle richesse qu'il fallut donner à l'ouvrage un supplément de quatre-vingt-sept numéros. Un autre chercheur, Auguste Schacheimer, réunit cent cinquante-cinq exemples inédits.

* *

Il y a un an, des marins ont signalé l'apparition d'une île dans le détroit de Behring.

Par compensation, voici qu'on annonce d'Honolulu la disparition de l'île de Laysan, qui appartenait au groupe des îles Sandwich. Le voilier *Luke-Olsen*, qui s'y rendait dernièrement, l'a en vain cherchée pendant une croisière de douze jours. Un vapeur du gouvernement américain, l'*Iroquois*, a été envoyé pour vérifier les dires du voilier et faire des recherches.

Seulement lorsqu'une île surgit tout à coup des profondeurs de l'Océan, ce n'est qu'une curiosité géographique à enregistrer, tandis que quand une île disparaît, des vies humaines risquent de disparaître avec elle. Tel fut le cas pour l'île de Laysan, qui était habitée et qui comptait un certain nombre de colons américains.

* *

Au cours du Congrès d'anthropologie qui vient de se tenir à Strasbourg, le professeur Stieda, de l'Université de Königsberg, a fait une communication fort remarquable sur les circonvolutions du cerveau chez l'homme.

On sait que c'est une doctrine généralement admise que le cerveau est d'autant plus perfectionné qu'il est pourvu de plus de circonvolutions. Les vertébrés inférieurs, les poissons par exemple, ont le cerveau lisse, sans plis ni replis, et de façon générale le cerveau va se plissant de plus en plus à mesure que du poisson on passe au reptile, au batracien, à l'oiseau et au mammifère. C'est chez les mammifères que se trouvent les cerveaux les plus riches en circonvolutions.

On en a conclu que chez l'homme, il devait en être comme dans la série animale, et que les sujets les mieux doués devaient avoir le cerveau le plus plissé. Ce n'est pas l'avis de M. Stieda.

Celui-ci a étudié de très près le cerveau d'un homme qui était véritablement exceptionnel, au moins à un point de vue : celui du polyglotte suédois Sauerwein, mort il y a trois ans, et qui était capable sinon d'écrire de *omni re scibili*, du moins de discourir à l'égard des choses qui lui étaient connues en cinquante-quatre langues différentes. Et cela, tant en vers qu'en prose, en parole et avec la plume aussi bien.

Or ce phénomène présentait bien quelques particularités cérébrales, mais celle à laquelle on se serait le plus attendu faisait défaut. On l'aurait cru pourvu d'une circonvolution du langage (la deuxième frontale gauche,

ou circonvolution de Broca) admirable : or, elle est très ordinaire. C'est pourtant là que les travaux de Broca semblaient permettre de localiser la faculté du langage, et il semblait qu'un polyglotte tel que Sauerwein devait posséder une circonvolution de Broca comme on n'en avait jamais vu. La constatation de M. Stieda vient tout à fait à l'appui de travaux qui depuis quelque temps, en France, ont fortement entamé la doctrine de Broca, en montrant que les faits lui sont opposés.

Etendant le champ de ses recherches, M. Stieda constate que le cerveau des sourds-muets, lui aussi, donne tort à la théorie édiflée par l'illustre anthropologiste; celui des femmes aussi. Car il est admis qu'elles parlent plus volontiers que l'homme, et pourtant leur cerveau n'est pas plus plissé que celui de ces derniers, dans la région de Broca.

M. Stieda, en terminant sa communication, a jeté l'émoi dans des camps très divers. Il a navré les pathologistes en leur affirmant qu'à l'heure présente l'anatomiste ne peut, au simple examen, distinguer le cerveau de l'homme sain de celui du malade; il envoie une botte à M. Lombroso en déclarant impossible de distinguer le cerveau du criminel de celui de l'homme équilibré et moral; enfin, il s'attaque aux anatomistes — qui d'ailleurs se rangent assez volontiers à son opinion — en déclarant qu'on ne peut même pas distinguer le cerveau de l'homme de celui de la femme, du moins dans beaucoup de cas. En passant encore, il nargue les chiromanciens aussi bien que les anthropologistes en disant que le cerveau ne fournit pas plus d'indications sur les aptitudes intellectuelles que ne peuvent le faire les lignes de la main.

Les circonvolutions, dit-il, ne signifient rien; ou en tout cas, elles n'ont pas la signification qu'on leur a attribuée. Ce qui compte, c'est la substance grise du cerveau : la partie du cerveau formée par des cellules nerveuses. La partie blanche, formée de fibres et de conducteurs reliant les cellules entre elles et avec les nerfs, a un rôle distinct, important encore, mais secondaire. L'essentiel, c'est la substance grise, et c'est sur elle que devront porter les recherches pour arriver à mieux comprendre le cerveau de l'homme.

* *

La prise de Madeleine-Bastille. — Les omnibus sont, désormais, vaincus et cèdent de plus en plus la place aux « autobus ». Ils ont, cependant, connu des jours de gloire.

Mais sait-on quel fut leur premier inventeur? C'est Blaise Pascal qui y songea avant personne.

Il s'en ouvrit à son ami, le marquis de Roanne, qui en obtint privilège en 1672, et exploita des lignes desservant le centre de Paris.

Cette innovation eut d'abord un vif succès; mais l'engouement ne dura point. En 1678, les « carrosses publics » disparurent.

L'idée, qui était excellente, ne fut, cependant, pas reprise, et, jusqu'en 1828, on éconduisit tous ceux qui sollicitèrent le privilège; ce fut seulement le 30 janvier 1828 que les premiers omnibus roulèrent dans Paris, grâce à l'intervention de M. de Belleyme, alors préfet de police et qui fut plus tard président du tribunal civil.

Les premiers essais ne furent pas heureux. Le roi Charles X, qui s'intéressait à l'entreprise, demanda un jour à M. de Belleyme s'il ne connaissait aucun moyen de la rendre populaire.

— Sire, il y aurait un moyen, mais je n'ose l'exprimer...

— Dites.

— Il faudrait que quelque grand, très grand personnage de la cour en fit usage, au moins une fois, et que la chose fût habilement répandue...

— Oh! oh! vous ne voulez pas, je l'espère, que le Roi fasse, en omnibus, le voyage de la rue de Lancry à la Madeleine?...

La jeune duchesse de Berry, très vive et peu protocolaire, intervint aussitôt.

— Je parie que, moi, je ferai le trajet complet!

On se récria... c'est impossible! dit le cercle... Son Altesse royale en omnibus!

— Qui veut parier cinquante louis?

— Moi, Altesse — dit M. de Belleyme — cinquante louis pour vos pauvres.

Les courtisans s'épuisèrent en objurgations; la petite princesse tint bon. Elle fit le parcours Madeleine-rue de Lancry, et rue de Lancry-Bastille.

Cette audace eut un succès fou; les Parisiens s'amusaient fort de cet accroc aux usages vénérables de la cour de France... et, dès le lendemain, les omnibus passaient pour la plupart « complets ».

La princesse avait gagné ses cinquante louis, et la jeune Compagnie des omnibus bien davantage.

* *

La cité d'or. — Il paraît qu'au Mexique on n'a pas besoin de se donner grand mal pour trouver de l'or. On n'a qu'à se rendre dans la ville de Guianato, facile à découvrir sur tous les indicateurs, et à y gratter les murs de la première maison qu'on rencontrera. Peu importe laquelle; toutes sont, à ce qu'on assure, dorées sur tranches.

La ville de Guianato est, en effet, une de ces anciennes cités qu'élevèrent jadis les premiers aventuriers espagnols venus dans le pays pour y exploiter les gisements aurifères. Ce n'étaient pas, à ce qu'il semble, des constructeurs très expérimentés. Leurs outils étaient peut-être imparfaits, ou peut-être aussi leur hâte était-elle par trop grande. Ce qui est certain, c'est qu'ils n'extrayaient que 60% du minerai et rejetaient la gangue qui finissait, en s'amoncelant, par faire de véritables collines.

Or, ce fut avec ces résidus d'or que furent bâties l'enceinte de la ville et les murailles des maisons. On comprend dès lors l'intérêt qu'il peut y avoir à habiter une pareille cité, et la valeur que prennent des immeubles susceptibles d'un tel rendement. Les conditions de la fortune sont ainsi singulièrement améliorées. Partout ailleurs, pour être riche, il faut être au moins propriétaire : à Guianato, il suffit d'être locataire...

* *

Le timbre-réponse international. — Le correspondant du *Berliner Tageblatt* à Berne mande à son journal quelques détails sur le timbre-réponse international qui doit être en usage à partir du 10 octobre prochain. Ce timbre fut adopté, on s'en souvient, au dernier congrès postal international tenu à Rome l'année dernière. Voici l'aspect de ce nouveau timbre. Il présente l'image d'une femme qui fait passer un timbre-réponse d'une moitié du globe à l'autre. Cette allégorie est due au renommé dessinateur Grasset.

La gravure a été exécutée par M. Florian. Les couleurs de la vignette sont au nombre de trois : gris bleu, vert clair et noir. Le poids est d'un demi-gramme. C'est un détail auquel on a attaché beaucoup d'importance afin de ne pas augmenter d'une manière sensible le poids des lettres.

Ce timbre est délivré par les différentes administrations à un prix qui varie entre 25 et 30 centimes. Le bureau international de Berne a déjà reçu une commande totale de 4 millions de ces timbres.

* *

Les bombardements sont des petites fêtes qui coûtent très chers aux bombardés, et ne coûtent pas bon marché, non plus, aux bombardeurs.

Le prix d'un coup de canon de 305 m/m revient, en effet, à 5.333 francs.

Le prix d'un coup de canon de 274 m/m 4 est de 2.420 francs.

Le prix d'un coup de canon de 164 m/m est de 480 francs.

Le prix d'un coup de canon de 100 m/m est de 147 francs.

Le prix du coup de canon pour les petits calibres est de 30 francs pour le 65 m/m, de 12 francs pour le 47 m/m, de 8 francs pour le 37 m/m.

Il y en a pour toutes les bourses.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

Etude de M^e Charles TOBON, huissier à Monaco, 30, rue du Milieu.

VENTE SUR SAISIE

Le lundi deux septembre 1907, à deux heures du soir, dans un appartement au deuxième étage de la *Villa Paradou*, boulevard d'Italie, à Monte Carlo, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la

vente aux enchères publiques d'une quantité de meubles et objets mobiliers, consistant en : buffet, servante, table et chaises en noyer ciré, lits complets en bois et en cuivre, armoires à glace, tables de nuit, grande armoire à linge avec glace biseautée, glaces, fauteuils, chaises, toilettes avec garnitures, commode, bibelots, tapis, rideaux, tentures, compteur à gaz et ustensiles de cuisine.

Au comptant.

Charles TOBON.

Etude de M^e Charles TOBON, huissier à Monaco, 30, rue du Milieu.

VENTE SUR SAISIE

Le mardi trois septembre 1907 et jours suivants, à deux heures du soir, au *Carlton Hôtel*, avenue des Fleurs, à Monte Carlo, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la vente aux enchères publiques d'un mobilier complet de 38 chambres à coucher et de divers autres meubles et objets mobiliers, consistant en : lits complets en bois et en cuivre, armoires à glace, tables de nuit, commodes-toilettes, chaises-longues, fauteuils, glaces, pendules, toilettes avec garnitures, chaises rembourrées et cannées, armoires à linge, fauteuils et chaises en rotin, guéridons et tables, piano, coffre-fort, bureaux, tapis, rideaux, tentures, couvertures, etc., etc.

Au comptant.

Charles TOBON.

Etude de M^e Alexandre EYMIN, docteur en droit, notaire, 2, rue du Tribunal, Monaco.

PURGE D'HYPOTHÈQUES LÉGALES

Suivant contrat aux minutes de M^e Alexandre EYMIN, docteur en droit, notaire à Monaco, soussigné, en date du six août mil neuf cent sept, dont expédition transcrite au bureau des hypothèques de Monaco, le vingt-deux août même mois, vol. 102, n° 11, a été déposée au Greffe du Tribunal Supérieur de la Principauté de Monaco, ce jourd'hui même,

M. César Settimo et Madame Pauline Sangiorio, son épouse, négociants, demeurant à Monaco, place d'Armes, ont acquis,

De M. Louis-Maurice Pistarino, entrepreneur de carrières, demeurant à Monaco, quartier des Révoires, villa Claudine,

Une maison située à Monaco, quartier des Salines, boulevard Charles III, n° 15, élevée de trois étages sur rez-de-chaussée et sous-sol, ensemble le terrain sur lequel, elle repose et qui en dépend, d'une contenance approximative de deux cent onze mètres carrés, quatre-vingt-trois décimètres carrés, cadastrée sous partie des nos 55 et 55^{bis} de la section A, confinant dans son ensemble : au midi, le boulevard Charles III; à l'est, le domaine; à l'ouest, les époux Fiorino, et, au nord, la route de l'hôpital.

Cette acquisition a eu lieu moyennant le prix principal de soixante-cinq mille francs, ci..... **65,000 fr.**

Pour l'exécution de ce contrat, domicile a été élu par les parties, à Monaco, en l'étude de M^e Eymin, notaire soussigné.

Avertissement est donné aux personnes ayant le droit de prendre sur l'immeuble vendu des inscriptions pour cause d'hypothèques légales, qu'elles devront requérir ces inscriptions dans le délai d'un mois de ce jour, à peine d'être déchues de tous droits.

Monaco, le vingt-sept août mil neuf cent sept.

Pour extrait :

Signé : Alex. EYMIN.

AVIS

M. Defressine recherche pour son Agence un jeune homme ayant une belle écriture. Se présenter le matin de 8 heures à 10 heures.

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^{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 vélocipédiques 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, pré-cédé ou suivi d'assassinat ou de tentative d'assassinat.

Assurances des vitras, 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).

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.

PEINTURERIE DE PARIS - A. CRÉMIEUX

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

AMEUBLEMENTS & TENTURES

Eugène VÉRAN

Villa des Garets, boulevard de l'Ouest

MONACO (Condamine)



Chaises d'Enfants (dernière création)

Installations à forfait. — Réparations de Meubles

Etoffes, Laines, Crins animal et végétal, Duvets.

Prix modérés.

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.

FABRIQUE D'EAUX GAZEUSES ET SIROPS DÉPÔT 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'AUCUN 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^{os}.
3 MOIS : 8 fr. 50 — UN AN : 28 francs
ABEL GOUBAUD, Éditeur, 3, r. du 4-Septembre

Le LIVRET-CHAIX CONTINENTAL renferme les services de toute l'Europe et un guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes :

1^{er} vol. Services français, avec cartes des chemins de fer de la France et de l'Algérie; prix : 1 fr. 50.

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du continent. Prix : 2 francs. Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie CHAIX, rue Bergère, 20, Paris.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

ARRIVÉES du 18 au 25 Août 1907.

Provenance	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Gènes	vap. Galatea, ital.	Olivari	300 passag.
Cannes	vap. Amphion, fr.	Mattei	March. div.
Marseille	chal. Auvergnat, fr.	Barbion	Matériaux.
Id.	chal. Marie-Alfred, fr.	Fabbri	Id.
Saint-Tropez	b. Deux-Frères, fr.	Courbon	Vin.
Cannes	b. Virginie, fr.	Aune	Sable.
Id.	b. Bienvenu, fr.	Tassis	Id.
Id.	b. Conception, fr.	Laune	Id.
Id.	b. Fortune, fr.	Gandillet	Id.
Id.	b. Saint-Louis, fr.	Jourdan	Id.
Id.	b. Ville-de-Cannes, fr.	Brun	Id.
Id.	b. Ville-de-Monaco, fr.	Lambert	Id.
Id.	b. Ville-de-Marseille, fr.	Gandillet	Id.

DÉPARTS du 18 au 25 Août.

Destination	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Gènes	vap. Galatea, ital.	Olivari	Passagers.
Marseille	vap. Amphion, fr.	Mattei	March. div.
Saint-Tropez	cut. Marguerite, fr.	Cosso	Sur lest.
Id.	b. Deux-Frères, fr.	Courbon	Id.
Cannes	b. Virginie, fr.	Aune	Id.
Id.	b. Bienvenu, fr.	Tassis	Id.
Id.	b. Conception, fr.	Laune	Id.
Id.	b. Fortune, fr.	Gandillet	Id.
Id.	b. Saint-Louis, fr.	Jourdan	Id.
Id.	b. Ville-de-Cannes, fr.	Brun	Id.
Id.	b. Ville-de-Monaco, fr.	Lambert	Id.
Id.	b. Ville-de-Marseille, fr.	Gandillet	Id.