

L'EXPOSITION DE PARIS

DE 1889

Prix du numéro : 50 centimes.
ABONNEMENTS. — PARIS ET DÉPARTEMENTS : 20 FR.
Adresser les mandats à l'ordre de l'Administrateur.

Journal hebdomadaire. — 11 septembre 1889.
N° 34
BUREAUX : 8, RUE SAINT-JOSEPH. — PARIS

Prix du numéro : 50 centimes.
ABONNEMENTS. — PARIS ET DÉPARTEMENTS : 20 FR.
Adresser les mandats à l'ordre de l'Administrateur.



LES TROUPES COLONIALES. — SPAHI ALGÉRIEN.

LA MARINE MILITAIRE

L'exposition maritime est installée sur la berge, entre le pétrole et le beau panorama de la Compagnie transatlantique. Des mâts croisés de vergues et ornés de quelques frêles haubans et de rares pavillons la signalent aux visiteurs. Mais à première vue ceux-ci ne manquent pas de manifester leur étonnement de trouver réunis dans la même enceinte beaucoup de choses maritimes et un tas d'engins qui n'ont rien à voir avec la navigation. C'est que la classe 65, où nous allons entrer, accole l'un à côté de l'autre le sauvetage et la navigation.

En y pénétrant par le côté du pont d'Iéna, le premier navire qu'on aperçoit, c'est l'*Eros*, le beau yacht du baron Arthur de Rothschild. Il bat pavillon français et guidon du Yacht Club, mais il a été construit sur les chantiers anglais, lesquels ont, malheureusement pour nos constructeurs, la clientèle de nos yachtsmen de grande navigation. Il est vrai qu'en fait de sport nautique, comme de sport hippique, ce sont nos voisins qui donnent la note. Autrement que nous, ils ont la passion du bateau et du cheval de course.

Les spécimens de coques et les modèles exposés sont intéressants, et ce n'est que justice de constater les progrès réalisés chez nous dans le yachting depuis quelques années. Il n'est pas de sport plus noble, plus vivifiant et mieux fait pour développer les qualités morales et physiques de l'homme et, pour cela, il faut l'encourager. Après le yachting vient l'exposition de sauvetage. Là, des engins de terre et de mer, bateaux et appareils de la Société centrale de sauvetage des naufragés, pompes de toutes espèces, à bras, à vapeur, échelles de toutes grandeurs, quelques-unes très ingénieuses. Enfin, voici la véritable exposition maritime : des modèles de paquebots, cargo-boats, navires de guerre ; on s'arrête en passant devant le coquet salon des dames en vraie grandeur du paquebot l'*Australien*, que les Messageries maritimes ont en construction à la Ciotat pour la ligne d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie. Sur les murs, des photographies, des coupes en relief donnant le mode de construction des navires en fer ; ça et là des chaînes, boussoles, appareils d'ordre, le menu matériel des navires. Nous sommes vraiment dans l'exposition de la grande marine, restons-y un instant. Mais pourquoi avoir accouplé la marine et le sauvetage ? Mystère ! Pourquoi les productions de la marine de guerre sont-elles

dispersées dans tous les coins de l'Exposition ? Quelle belle et grande chose on eût pu faire en les réunissant toutes sous le même toit ! Il est certain qu'on a traité la marine française comme un simple exposant et qu'on lui a dit de s'entendre avec toutes les classes. C'est ainsi qu'on voit les navires à la classe 65, les canons à l'Esplanade des Invalides, dans le bâtiment du Ministère de la Guerre, bien que les pièces de 32 centimètres en tourelle et les autres canons de marine qui s'y trouvent soient des engins de destruction qui ne servent qu'à bord. Dans ce même bâtiment, on voit aussi des matelots en cire, grandeur naturelle, dans toutes les tenues ; ils seraient certes mieux près de leurs bâtiments. De même les blindages, canons et projectiles, les grosses pièces métalliques qui entrent dans la construction navale, seraient à leur vraie place dans l'exposition maritime.

Et, à tout prendre, si l'on voulait traiter la marine comme un simple particulier, que ne l'a-t-on envoyée dans la section de la métallurgie ? Le navire de guerre ou de commerce n'est plus aujourd'hui qu'une masse de métal — la marine de bois et de chanvre a disparu — et n'est-il pas, en vérité, le triomphe du maître de forges ? Rien qu'à voir ces énormes boulets pesant plusieurs centaines de kilogrammes et les blindages qu'ils essayent de percer, on comprend le rôle important de la métallurgie dans l'art de la construction navale. C'est elle qui donne à nos bâtiments leurs coques d'acier ou de fer, leurs cuirasses, canons, torpilles d'acier, etc. ; elle avait le droit de les réclamer auprès de ses autres produits.

En réalité, la marine n'expose que des modèles de navires ; les beaux spécimens d'artillerie qu'on voit surtout à l'Esplanade des Invalides sont des produits de l'industrie privée ; il y a bien sur la berge deux grosses ancras en fer, forgées par son usine de la Chaussade, dans l'intérieur du pavillon quelques appareils de transmission d'ordre et une vieille torpille en vraie grandeur ; mais la partie importante de l'exposition consiste en réductions de navires, certainement très intéressantes, bien qu'elles ne puissent donner une idée sincère de ce que sont les originaux. Il dépend, en effet, de l'échelle de réduction qu'un torpilleur de 100 tonnes paraisse plus imposant qu'un cuirassé de 10,000 tonnes.

D'ailleurs, la preuve est là sous les yeux ; les Chantiers et Ateliers de la Loire montrent un modèle d'un éclairateur-torpilleur de 150 tonnes, modèle plus grand que celui du croiseur le *Surcouf*, de 1,950 tonnes. De tous les navires dont on voit des réductions, c'est le cuirassé le

Trident qui frappe le plus les regards par ses dimensions, et certes il en vaut la peine avec ses canons en batterie, sa mâture élevée et ses filets Bullivan en place. Il paraît ainsi bien plus puissant que son voisin le *Formidable*, et c'est le contraire dans la réalité. Le *Formidable* est en acier, déplace 11,380 tonnes et file 16 nœuds ; le *Trident* est en bois, déplace 8,946 tonnes et ne file que 14 nœuds. C'est d'ailleurs le seul spécimen de navire de combat tout en bois qui figure dans la classe 65. Le fer et l'acier règnent en maîtres dans les autres navires.

Ceux-ci sont nombreux, chacun de nos arsenaux ayant envoyé quelques-uns de ses produits. Voilà les cuirassés le *Trident*, le *Formidable* — ce dernier vient d'entrer en ligne après dix ans de travail et porte le pavillon du chef de l'escadre de la Méditerranée, — le *Hoche* qu'on arme à Lorient, le *Magenta* qui est sur cale à Toulon depuis plus de six ans. Voilà des croiseurs de toute espèce, les uns en construction, les autres armés. Le plus remarquable est le *Dupuy-de-Lôme* avec ses trois hélices et ses murailles entièrement cuirassées. C'est un retour vers le passé. Les navires blindés étaient d'abord protégés par des blindages recouvrant toute la surface visible de leur carène ; puis on a limité la protection à la flottaison et aux réduits de l'artillerie ; plus tard on l'a encore diminuée ; aujourd'hui, on combine les gros blindages destinés à résister aux gros projectiles avec des blindages de 8 à 12 c/m, contre lesquels on espère que les obus chargés d'explosifs puissants éclateront prématurément. Je me contente de donner les noms des croiseurs exposés : *Duquesne*, en station dans l'océan Pacifique ; *Dupuy-de-Lôme*, *Davout*, *Surcouf*, *Jean-Bart*, en construction ; *Condor*, *Sfax*, armés pour les manœuvres navales.

La marine a fait établir des coupes en relief de la plupart de ses nouveaux navires ; elles sont instructives, car elles montrent fort bien le système de construction adopté pour chaque type et comment le fer et l'acier se plient à tous les besoins de la navigation.

A côté des navires de guerre construits par l'État, les chantiers privés montrent des spécimens français et étrangers. Ainsi, les Forges et Chantiers de la Méditerranée exposent un très beau modèle du cuirassé espagnol le *Pelayo*, dont le blindage est très apparent, tandis que rien ne le distingue dans les modèles de l'État, recouverts qu'ils sont, comme dans la réalité, d'une couche uniforme de peinture. A côté du *Pelayo*, le croiseur le *Cécille*, l'avisotorpilleur la *Bombe*, un cuirassé grec, un cuirassé japonais et des paque-

bots. Tous ces modèles sont parfaits d'exécution dans leurs moindres détails.

Les Chantiers et Ateliers de la Loire ont sous vitrines un de leurs succès, le croiseur russe *Amiral Kornilow*, qui doit conduire le tsar à Copenhague, un beau modèle de torpilleur et d'autres navires de guerre et de commerce. Ils ont eu l'heureuse idée d'enlever à tribord la muraille extérieure du *Paraguay*, steamer des Chargeurs-Réunis qu'ils ont construit, et ainsi l'on se rend aisément compte de l'installation intérieure d'un grand bâtiment porteur de chargements et d'émigrants.

Mais, je le répète, tous ces modèles ne donnent pas une idée de la réalité; ils n'instruisent, et encore dans une limite bien petite, que les gens du métier. L'effort nécessaire pour passer de la réduction à la grandeur réelle est impossible. Dans la plupart des grands bâtiments dont on voit l'image, il entre autant de métal que dans la Tour Eiffel; on ne s'en douterait pas, à les voir en miniature, pas plus qu'on n'a conscience de la majesté de la tour en voyant ses réductions. En vérité, il n'y a dans cette classe 65 que des pièces de musée qui iront rejoindre la belle collection réunie au Louvre par le vénérable amiral Pâris. Pour avoir une idée des engins dont se sert la marine militaire, c'est à l'Esplanade des Invalides qu'il faut aller et à la section de la métallurgie. Là, des masses énormes, blindages, affûts, projectiles, des canons de tout calibre; là, tous les visiteurs restent stupéfaits de cet effort immense de l'intelligence humaine pour produire les engins de guerre les plus puissants et les plus meurtriers. Et quand on les examine, quand on se rend compte de l'énormité du travail accumulé pour tant d'outils de destruction, n'est-on pas en droit de déplorer que tant d'argent, tant de science soient dépensés pour s'entre-tuer, cent ans après la Déclaration des droits de l'homme! Mais il ne paraît guère, aux progrès incessants que fait l'art de se détruire, que les pays civilisés n'aient de préoccupations que pour les bienfaits de la paix.

E. WEYL.

CE QU'ON VOIT DE LA TOUR EIFFEL

En sept minutes, on peut gravir les 360 marches d'un mètre de large des escaliers du premier étage de la Tour Eiffel. Ces escaliers très doux, ménagés dans les piles, sont coupés de nombreux paliers, qui feraient croire que l'on monte trois fois de suite au cinquième étage d'une maison parisienne.

Les escaliers qui réunissent le premier étage au deuxième sont en hélice, sans paliers, et beaucoup plus raides que les précédents: il faut sept à huit minutes pour les gravir et ils peuvent donner passage à 2,000 personnes par heure.

Enfin, du deuxième étage à la troisième plateforme, un autre escalier est installé au milieu de la Tour; il tourne en colimaçon et compte 1,062 marches. Pour arriver à cette hauteur, vous avez dû franchir 1,792 marches: supposez que vous êtes monté au 89^e étage d'une maison colossale.

Les personnes qui ne possèdent pas le pied « montagnard » ont à leur disposition sept ascenseurs, d'un fonctionnement très sûr et dont la solidité est de nature à rassurer les plus timorés. Une minute suffit pour atteindre la première plate-forme et cinq minutes suffisent pour franchir les 160 mètres avec une vitesse d'un mètre par seconde en moyenne. Nulle secousse, nul ballonnement, nulle trépidation; on éprouve la sensation d'une ascension en ballon captif, lorsque le temps est calme et que le vent ne souffle pas en tempête dans cette dentelle de fer.

La cabine paraît traverser les mailles rouges d'une immense volière, dans laquelle l'ascensionniste serait emprisonné. La terre semble fuir et les monuments s'abaisser, à mesure que l'on monte, et l'horizon s'agrandit graduellement.

Mais nous sommes déjà parvenus au premier étage, à 57 mètres au-dessus du sol; la porte de la cabine s'ouvre; arrêtons-nous quelques instants, avant de continuer notre ascension; le spectacle en vaut la peine.

Ce premier étage forme un grand carré de 70 mètres de côté et rappelle assez la place principale d'une grande ville. Le plancher, qui a une surface de 4,200 mètres, est percé à son centre d'un énorme trou de 200 mètres carrés, par lequel le regard plonge sur la belle fontaine de M. de Saint-Vidal. La galerie intérieure qui limite ce trou permet de voir circuler en raccourci, sous la Tour, une fourmilière de visiteurs.

La galerie couverte extérieure, à arcades dorées, forme un vaste promenoir de 2^m,60 de large et de 283 mètres de développement. L'architecte de la Tour a ménagé dans les arbalétriers la place nécessaire à quatre grands restaurants, avec leurs cuisines, réserves, caves, etc... pouvant contenir chacun 500 personnes: restaurants français, flamand, russe et bar anglo-américain. Une véritable ville d'eaux suspendue entre ciel et terre.

Chaque construction, en bois, très élégante, rappelle par son style l'architecture de la nation à laquelle elle est destinée. Les cuisines et les caves sont en contre-bas, suspendues comme des nids gigantesques aux treillis de fer de la Tour, et alimentées par l'électricité et la vapeur d'eau. Des ascenseurs, pouvant porter 3,000 kilogrammes par voyage, servent à monter les provisions, que les maîtres-queux accommodent au goût particulier de leurs clients. Et tout cet aménagement tient si peu de place qu'on s'en aperçoit à peine. Une série de petits chalets, à tentures multicolores, de forme aussi gracieuse qu'originale, où l'on vend du tabac, de la tabletterie, des brochures, des journaux, des gravures et des médailles, sont installés dans les angles.

Le plancher possède deux niveaux: les restaurants et leurs terrasses sont plus élevés d'un mètre que les galeries du pourtour, ce qui permet aux visiteurs de circuler librement sans

gêner les consommateurs ou les contemplateurs installés dans les salles de restaurants. Douze escaliers facilitent le passage de l'un à l'autre de ces niveaux. Aussi le promenoir regorge-t-il de curieux et sa population flottante est-elle considérable; on a calculé que, lorsque la Tour est saturée de visiteurs, ce premier étage contient six mille personnes qui y séjournent en moyenne une heure, quelques-unes la journée entière.

Des galeries, d'ailleurs, le panorama est merveilleux. Paris apparaît dans toute sa splendeur, semblable à une cité sans limites. Devant nous, le Trocadéro et ses tours, déjà rapetissés; des lignes de tentes roses servent d'encadrement à ses pelouses d'un vert tendre; au milieu des massifs d'une teinte plus sombre, les tourelles du Temple, les pavillons des Forêts et de l'Horticulture japonaise. A droite, l'Arc de Triomphe et le dôme de l'église Saint-Augustin, surgissant de la masse des constructions qui cachent les rues et les avenues les plus vastes. La butte Montmartre dresse sa croupe grisâtre dans le lointain, au-dessus de Saint-Vincent-de-Paul et de l'Opéra, dont l'Apollon étincelle, et du Palais de l'Industrie, avec sa vaste toiture vitrée qui offre l'apparence d'une mer tranquille. Puis les coteaux de Ménilmontant, les deux flèches de Sainte-Clotilde, les tours tronquées de Notre-Dame et celles de Saint-Sulpice et, plus à droite encore, les dômes du Panthéon et du Val-de-Grâce et les pavillons de l'Observatoire, ressemblant à de gigantesques œufs d'autruches renversés. Du milieu de l'entassement des toits émergent la passerelle à banderoles de l'Alma et le dôme pointu des Invalides, dont la carapace dorée éclate sous les rayons du soleil couchant.

Plus près de nous, au même niveau, le grand dôme monumental de soixante mètres qui couronne le Palais des Industries diverses, et, de chaque côté, les Palais des Beaux-Arts et des Arts libéraux, avec leurs coupes de 54 mètres, aux émaux bleu turquoise et topaze.

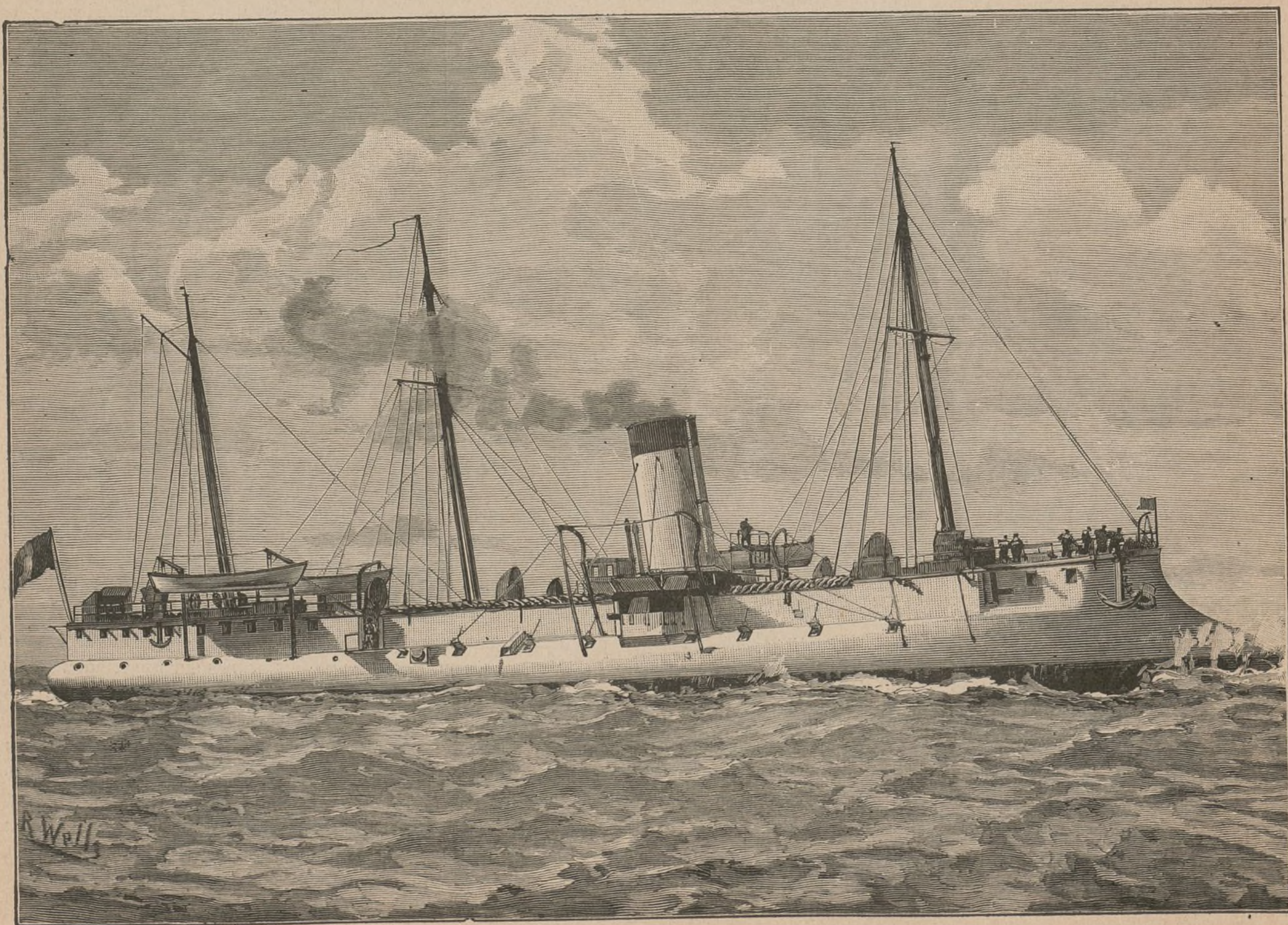
Quel cadre pour le jardin central, où, au milieu des oriflammes, des arbustes et des fleurs, entre deux lignes de vélums roses et blancs, les pelouses étalent leur vert d'émeraude, autour des fontaines dont les puissantes gerbes s'émiettent en l'air en fine poussière d'eau!

Vers la Seine, l'izba russe couverte en chaume qui semble aplatie sur le sol, et le chalet suédois, au bord de la minuscule pièce d'eau où s'ébattent comme des mouches aquatiques les canards mandarins; sur les bords du fleuve, les bâtisses diverses de l'Histoire de l'habitation, le Panorama transatlantique et les beaux pavillons de l'Alimentation et du Gaz. Au pied de la Tour, le pavillon de la République Argentine, avec son dôme rayé de bleu et ses « cabochons » rouges, bleus et verts; la gare vitrée du chemin de fer Decauville, le Théâtre international, le palais des Incas qui ressemble à un colossal bloc de granit, les pavillons du Vénézuéla et de Bolivie avec leurs tourelles et leurs clochetons à raies brunes sur fond blanchâtre. Un peu plus loin, les casernes et le cirque espagnol, et, au delà de Grenelle, les hauteurs d'Issy, de Clamart, pareils à des nuages, se profilent à peine à l'horizon brumeux dans une poussière d'or.

Sur toutes ces surfaces éclatantes, aux mille couleurs, le soleil fait jaillir des étincelles: on n'aperçoit au loin que des lignes d'or et d'argent, des perspectives d'azur et d'émeraude. L'effet est saisissant, et les trois caractères



FAÇADE DU PAVILLON RÉSERVÉ A LA CLASSE 65 (MARINE) A L'EXPOSITION UNIVERSELLE,
ET ASPECT DU BASSIN A FLOT.



LA MARINE FRANÇAISE A L'EXPOSITION. — LE CROISEUR-TORPILLEUR « LE CONDOR ».



LA TOUR EIFFEL : TERRASSE DE LA PREMIÈRE PLATE-FORME

Ayuntamiento de Madrid

dominants de l'Exposition sont : la hardiesse, la variété et la gaité.

Mais continuons notre ascension, soit par l'escalier, soit par l'ascenseur qui nous porte en sept minutes à la seconde plate-forme.

Le plancher sur lequel l'ascenseur dépose le visiteur est divisé en quatre locaux, occupés par des boutiques et séparés par des couloirs, et sa surface atteint 1,400 mètres. Le promenoir, large de 2^m.60, mesure 150 mètres de longueur. Sur la partie qui fait face à Paris, est aménagée l'installation du *Figaro*, avec imprimerie, bureau de rédaction, etc.

Du haut de ces 115 mètres, Paris semble sans fin : maisons, monuments, jardins, tout se groupe et se presse, pour se confondre. La Seine l'enveloppe d'un ruban d'argent. Les hauteurs s'abaissent; le Trocadéro fait pitié, tant il est mesquin. On domine le mont Valérien et le regard voit, au delà, un véritable amphithéâtre de collines aussi hautes que lui. Montmartre apparaît comme un promontoire de craie et Versailles étale ses palais derrière un rideau de verdure. Pontoise, Corbeil, Lagny, ne peuvent se dérober à nos jumelles. On commence à tout voir avec des yeux de géant.

Pour atteindre la troisième plate-forme, — à laquelle on ne s'arrête pas généralement, — il n'y a qu'un moyen de transport : l'ascenseur. Sa grande salle, à 276 mètres du sol, possède 16 mètres de côté et peut contenir 800 personnes. Des glaces mobiles en ferment le pourtour, afin de protéger l'ascensionniste contre le vent et la pluie. Des lunettes et des télescopes sont installés, avec une carte indiquant les localités sur lesquelles ils sont braqués. Le panorama est aussi curieux que splendide. Paris n'est plus qu'un plan topographique et semble inanimé, mort : une ville abandonnée, muette.

Au nord, toute la plaine est visible à 25 kilomètres, puis Écouen, Villiers-le-Bel, la forêt de Montmorency, une partie du département de l'Oise, enfin deux communes sur les limites de la Somme, Airion et Valescourt, à 70 kilomètres de Paris. Au nord-est, la forêt d'Hallate, à 75 kilomètres; Crépy-en-Valois à 50, et des hauteurs derrière la forêt de Villers-Cotterets, à 80.

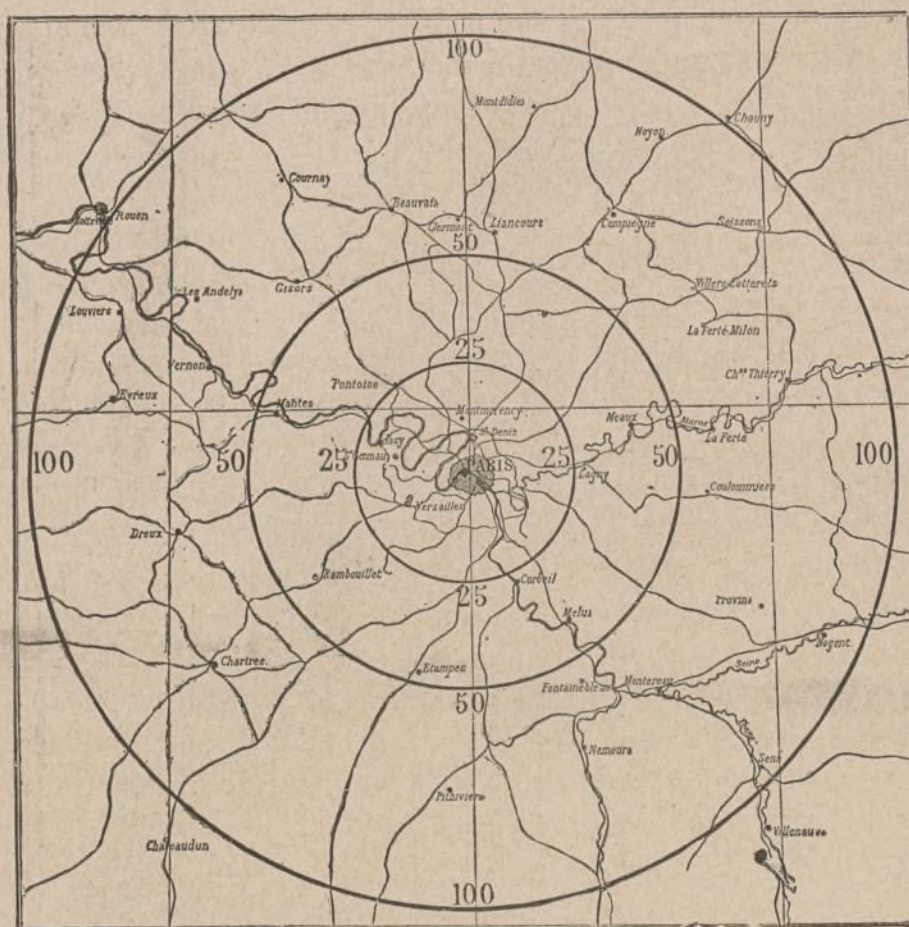
A l'est, des sommets à 82 kilomètres dans la direction de Château-Thierry, Grisolles dans l'Aisne, l'église de Meaux, Lisy-sur-Ourcq, à 60 kilomètres; les collines de la Ferté-sous-Jouarre, Lagny à 72. Ausud-est, Armainvilliers, Brie-Comte-Robert, les environs de la Ferté-Gaucher, 82 kilomètres; la forêt de Jouy, 74; Villiers-Saint-Georges, 80; la forêt de Fontainebleau jusqu'à Montereau, 70, et, en avant de Sens, Champigny-le-Chapitre, à 88.

Au sud, la Ferté-Alais, Malesherbes, Étampes, 52 kilomètres; Brétigny, Arpajon, Montdésir, jusqu'à 62 kilomètres. Au sud-ouest, les forêts de Dourdan et de l'Ouye, les clochers de Vauvrigneuse et Saint-Chéron, et, à 40 kilomètres plus à l'ouest, la forêt de Rambouillet et un point à 62 kilomètres derrière Dourdan; la cathédrale de Chartres, et derrière Chartres, un point à 83 kilomètres.

A l'ouest, le château et la vallée de Versailles, le fort Saint-Cyr, Trappes, le Perray, la chapelle de Dreux, et vers Moudan, Garancières à

50 kilomètres. Au nord-ouest, Saint-Germain-en-Laye, la forêt de Bizy, vers les Andelys, 69 kilomètres; la forêt de Lyons, et, en avant de Beauvais, une côte allant jusqu'à Saint-Germer, 69 kilomètres. Le point le plus éloigné, relevé jusqu'ici, est un sommet de la forêt de Lyons, à 90 kilomètres. Après un orage, la vue s'étendra plus loin encore, puisque le cercle de visibilité peut approcher de 200 kilomètres.

Le public ne va pas plus haut que la troisième plate-forme, c'est-à-dire à 276 mètres. Mais un petit escalier tournant de dix marches conduit à une grande salle circulaire, partagée en chambres par des cloisons et dont le plancher sert de plafond à la salle inférieure où se promène le public. Ces chambres, avec téléphone et lampes Edison, sont destinées à des cabinets de physique, d'astronomie et à des laboratoires de microbiologie et de physiologie. Sur un balcon, à 280 mètres de hauteur, court le petit chemin de fer sur lequel se déplacent chaque soir les deux projecteurs électriques Mangin. Au-dessus, apparaît à 20 mètres la cage du phare qui termine la Tour.



POINTS EXTRÊMES D'OU EST VISIBLE LE PHARE DE LA TOUR EIFFEL.

Il est temps de quitter ces sommets et de redescendre sur le sol, où les hommes s'agitent ainsi que des fourmis-naines, mais comme des fourmis-naines qui sauraient fabriquer des colosses de fer.

V.-F. M.

CUIRS ET PEAUX

En sa qualité de « roi des animaux », l'homme non seulement exploite ses sujets pendant leur vie pour se faire traîner, porter, aider de toute manière; non seulement il les ingurgite sous mille formes différentes, mais il utilise encore leurs dépouilles à d'innombrables usages. C'est même là une supériorité de l'animal sur l'homme, qui, lorsqu'il a démissionné de l'existence, n'est plus guère bon qu'à incinérer.

De ces dépouilles animales, sinon les plus précieuses, au moins celles qui sont de la plus grande utilité, d'un usage le plus courant, sont les cuirs et peaux.

Leur préparation a donné naissance à une industrie qui d'ailleurs remonte fort loin dans

l'antiquité et qui nous donne de nombreux et curieux spécimens de ses produits dans la classe 47, située à gauche de la grande galerie de trente mètres.

Là, sur un assez long parcours, se développent des vitrines fort hautes, à fond rouge et sur lequel se détachent des colonnettes d'ébène.

Tout d'abord, et logiquement, on a présenté les matières premières qui servent à la préparation des cuirs et peaux, et qui donnent lieu à une classification assez compliquée. Ce sont d'abord les peaux vertes, telles qu'elles sont à la sortie de l'abattoir; les peaux salées, qui ont déjà reçu une préparation sommaire; puis les cuirs tannés, corroyés, les cuirs vernis, apprêtés ou teints. A côté se trouvent les maroquins et les basanes, qui rentrent dans le groupe des peaux hongroyées, chamoisées, mégissées.

Comme suivant un ordre hiérarchique dans la finesse des produits et le plus ou moins de prix des objets dans la fabrication desquels ils doivent entrer, on a disposé ensuite les articles de boyauterie, baudruches, nerfs de bœufs et enfin les parchemins et les peaux préparées pour la ganterie. Cette dernière partie est très visitée et appréciée; les curieux s'arrêtent de même à examiner des rosaces multicolores et diverses figures dans tous les tons de la gamme des couleurs. Les travaux de mosaïque, si l'on peut dire ainsi, sont exécutés en grande partie avec des peaux de maroquinerie.

Une grande importance, et cela s'explique du reste, a été donnée aux expositions des cuirs pour la sellerie et les harnais.

Les cuirs pour la chaussure intéressent tout le monde, à une époque où heureusement va en décroissant le nombre des « va-nu-pieds », au sens littéral du mot.

La palme dans cette section revient à huit maisons françaises qui se sont associées pour édifier un kiosque où sont rassemblés des cuirs de toute espèce, et, outre ceux appartenant aux catégories dont nous avons déjà parlé, une fabrication spéciale de maroquins et moutons maroquinés pour meubles, tentures et reliures.

LISTE OFFICIELLE DES

MEMBRES DU JURY DES RÉCOMPENSES DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1889¹

CLASSE 45 (suite)

Lequin, directeur de la fabrication des produits chimiques de la Société des glaces et produits chimiques de Saint-Gobain, Chauny et Cirey, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

Lorilleux, fabricant d'encre d'imprimerie, diplôme d'honneur à l'Exposition d'Anvers 1885.

Michaud fils aîné, fabricant de savons, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

Riche (Alfred), membre de l'Académie de médecine, professeur à l'école supérieure de pharmacie, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Roux (Jules), fabricant de savons, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

1. Voir les nos 22 à 33.

Scheurer-Kestner, sénateur.

Schlœsing, membre de l'Institut, directeur de l'École d'application des tabacs, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Schutzenberger, professeur au Collège de France, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Troost, membre de l'Institut, professeur à la Faculté des sciences, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Tugot (ainé), fabricant de vernis, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

CLASSE 46

Cordier, sénateur, manufacturier.

Decaux, ingénieur civil, directeur des teintures aux manufactures de tapisseries des Gobelins et de Beauvais, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Persoz (J.), directeur de la condition des soies et laines à la chambre de commerce de Paris, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

CLASSE 47

Dufort (J.-H.), mégissier, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

Faure (Félix), député.

Floquet (père), fabricant de peaux maroquinées et chamoisées, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

Fortier-Beaulieu (Adolphe), tanneur, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Pinault, député.

Poullain (Ch.), tanneur et corroyeur, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

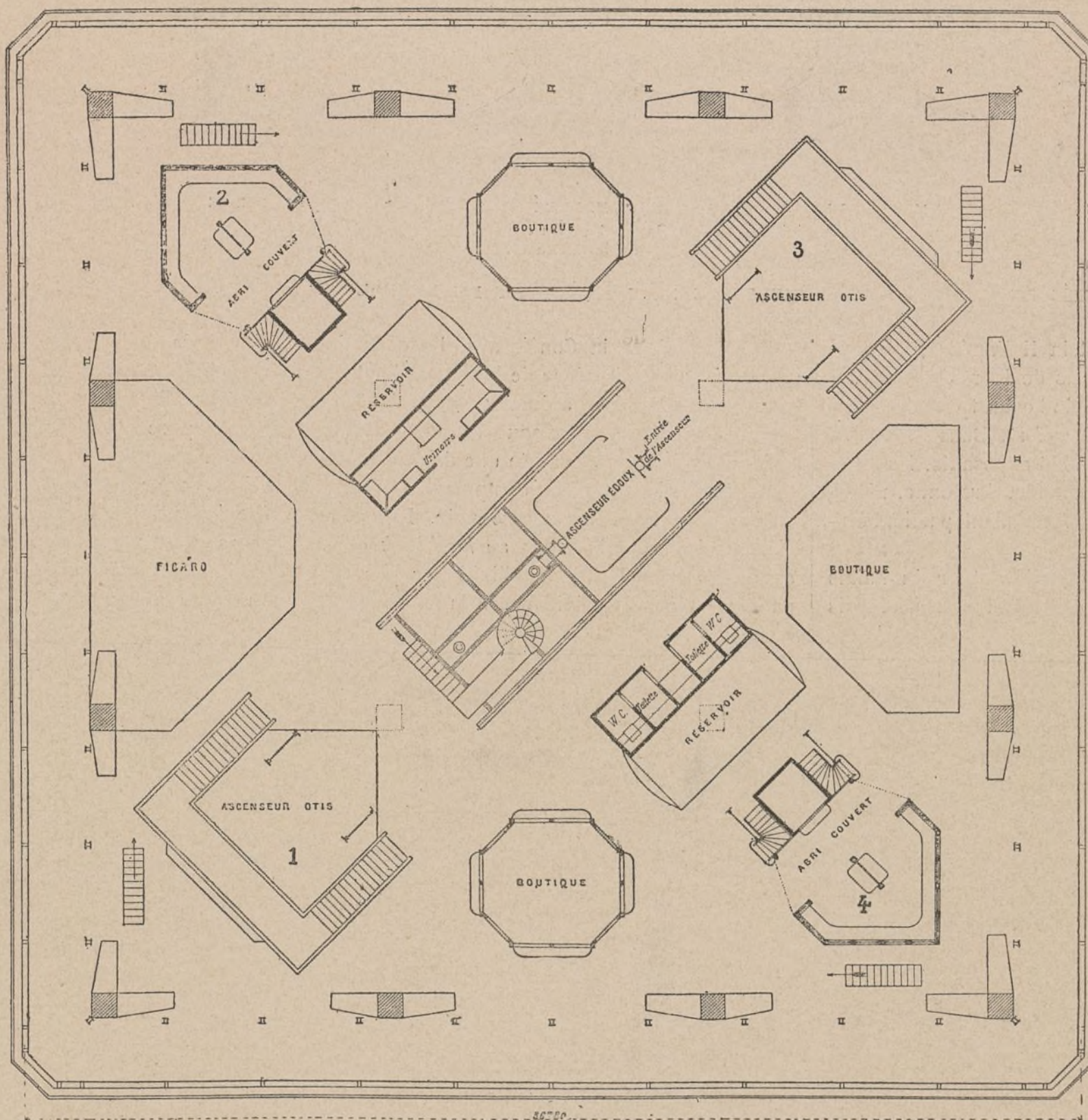
Solanet (G.), tanneur et corroyeur, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Barcelone 1888.

GROUPE VI

CLASSE 48

Castel, inspecteur général des mines.

Jordan, professeur à l'École centrale des arts et manufactures, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.



PLAN DE LA DEUXIÈME PLATE-FORME DE LA TOUR EIFFEL.

Ledoux, ingénieur en chef au corps des mines, ingénieur-conseil de la Compagnie des mines d'Anzin, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Petitjean, ingénieur civil, administrateur de la Société des houillères et fonderies de l'Aveyron, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

Quillacq (de), administrateur délégué de la Société anonyme de constructions mécaniques d'Anzin, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

CLASSE 49

Albaret, constructeur de machines agricoles, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

Bruel, sénateur.

Chabrier (Ernest), ingénieur civil, membre

du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Gautreau, constructeur de machines agricoles, méd. d'or à l'Exposition de Paris 1878.

Grandvoinet, professeur à l'institut agronomique, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Liébaud, administrateur de la Société centrale de construction de machines, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

Risler, directeur de l'Institut national agronomique, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

CLASSE 50

Egrot, ingénieur-constructeur, médaille d'or à l'Exposition de Paris 1878.

Girard (Aimé), professeur au Conservatoire

national des arts et métiers, membre du jury des récompenses à l'Exposition de Paris 1878.

(A suivre.)

CONCOURS INTERNATIONAL D'ANIMAUX REPRODUCTEURS

Le concours international d'animaux reproducteurs, qui a eu lieu du 13 au 22 juillet, a été extrêmement remarquable à tous les points de vue. Pour donner une idée de l'importance de ce concours, il suffira de dire qu'il a réuni 2,146 têtes d'espèce bovine, 651 béliers ou lots de brebis, 316 porcs et plus de 2,600 lots de volailles ou autres animaux de basse-cour.

La part contributive de l'étranger a été très



M. ED. FRÉMY
Président du bureau
du groupe V.



M. DAUBRÉE
Président du comité
de la classe 41.



M. CHAMBRELENT
Président du comité
de la classe 42.



M. SERVANT
Président du comité
de la classe 43.



M. SCHEURER-KESTNER
Président du comité
de la classe 45.



M. FORTIER-BEAULIEU
Président du comité
de la classe 47.



M. BRESSON
Rapporteur du comité
de la classe 43.



M. RICHE
Rapporteur du comité
de la classe 43.



M. PERSOZ
Rapporteur du comité
de la classe 46.



M. PINAULT
Rapporteur du comité
de la classe 47.

LES COMITÉS DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE : LE PRÉSIDENT DU BUREAU ET LES COMMISSAIRES DU GROUPE V.

brillante. La Suisse et la Hollande ont envoyé de nombreux spécimens de leurs belles races laitières; l'Angleterre, de beaux types des races bovines Durham et Hereford. Dans la section française, comprenant 566 exposants, les races lovine, flamande, normande, bretonne, nivernoise, limousine, Durham étaient particulièrement représentées.

Le concours était installé autour du Palais de l'Industrie et englobait tout l'espace compris

entre le quai de la Conférence, l'avenue des Champs-Élysées, la place de la Concorde et l'avenue d'Antin. Les animaux occupaient de longues files de hangars couverts en toile.

Notre gravure représente une de ces étables temporaires dans laquelle campaient les petites vaches bretonnes, au pelage noir. Beaucoup d'entre elles sont inscrites au *herd-book* et les exposants ont pris soin de l'indiquer par une pancarte placée en évidence à la partie supé-

rieure de la stalle. C'est que le *herd-book* est un livre chronologique qui n'est pas ouvert aux premiers venus. Pour y être admis, il faut être de race pure ou descendre de parents déjà inscrits.

Une jeune paysanne en costume du pays a déposé sur une table des tasses pleines de lait encore chaud; le lait est bon, la marchande est gentille, les visiteurs sont nombreux, la clientèle ne manquera pas.

A. C.



LE CONCOURS D'ANIMAUX REPRODUCTEURS : LES VACHES BRETONNES.



BEAUX-ARTS. — PORTRAIT DU CARDINAL LAVIGERIE, peint par L. BONNAT.

SCAUX. IMP. CHARAIRE ET FILS.

Ayuntamiento de Madrid

