

Le Journal

I. Le Journal. 1893-05-31.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisation.commerciale@bnf.fr.

Prix :

FRANCE ET EUROPE

40 centimes

Mai 1893

Supplément du " JOURNAL "

Price :

CHICAGO and AMERICA

10 cents

CHICAGO



WORLD'S COLUMBIAN EXPOSITION

Illustrations de A. MANTELET

N° 1



EN VENTE

A PARIS : Aux Bureaux du JOURNAL, 106, rue de Richelieu.

A CHICAGO : chez Rand M^e Nalley and C^o.

A NEW-YORK : à la News Company (N. Y.) et chez Meyer et C^o, 13, West, 24th. Street.

A LONDRES : chez J. Dematteo, 9, Coventry Street.

A BRUXELLES : chez Istasse et C^o.

ET DANS LES PRINCIPAUX CENTRES

ARTHUR LOTZ & HUZELSTEIN

44, Rue du Louvre, 44

Cycles "GLADIATOR"

MARRIOTT CYCLE

TELEPHONE-CYCLES

Vente directe, sans intermédiaires, au client

VÉLOCIPÈDES DE HAUTE PRÉCISION

Machines à cadre, billes partout, chaînes à rouleau, pneumatiques de tous systèmes, poids de 15 à 17 kilos

400, 425 & 450 Fr.

En caoutchoucs creux : **350 et 375 Fr.**

ACCESSOIRES

Les célèbres "béquilles" LOTZ ET HUZELSTEIN, applicables à toutes bicyclettes, permettant l'arrêt en équilibre sur route, ou à domicile pour le nettoyage et la réparation.

PRIX : 5 Francs la paire.

TROUVILLE-SUR-MER

LA

REINE DES PLAGES

A 4 heures et demie de Paris

ÉTABLISSEMENT THERMAL DE

VICHY

Saison du 15 Mai au 30 Septembre

SOURCES DE L'ÉTAT

HOPITAL, Maladies de l'Estomac

GRANDE-GRILLE, Foie, Appareil biliaire

CÉLESTINS, Estomac, Reins, Vessie

HAUTERIVE, MESDAMES-PARC

Les personnes qui boivent de l'**EAU DE VICHY** feront bien de se méfier des substitutions auxquelles se livrent certains commerçants donnant une eau étrangère sous une étiquette à peu près semblable.

La Compagnie Fermière ne garantit que les eaux portant sur l'étiquette, sur la capsule et sur le bouchon le nom d'une de ses sources, telles que :

HOPITAL, GRANDE-GRILLE ou CÉLESTINS

PUISÉES SOUS LE CONTRÔLE D'UN AGENT DE L'ÉTAT

Aussi faut-il avoir soin de toujours désigner la source.

SELS NATURELS EXTRAITS DES SOURCES DE L'ÉTAT

pour préparer artificiellement l'Eau de Vichy, 1 paquet pour 1 litre

La boîte de 25 Paquets, 2 fr. 50. La boîte de 50 Paquets, 5 fr.

Pastilles fabriquées avec les sels extraits des Sources

Boîtes de 1 fr., 2 fr., 5 fr.

*La Compagnie Fermière est seule à Vichy à extraire
les Sels des Eaux Minérales*

Bicyclettes

DE

LA SOCIÉTÉ PARISIENNE

10, avenue de la Grande-Armée.

H. GAZE & FILS

Agents officiels pour Billets de Voyage pour
L'EXPOSITION DE CHICAGO

Billets pour New-York par toutes les grandes lignes
(Tarif spécial pour Billets aller et retour)

Billets directs et Voyages circulaires pour Chicago et tous les points intéressants
pour les touristes

Billets (coupons) pour les meilleurs HOTELS à prix fixes et modérés

Agents officiels pour les New-York Central & le Pennsylvania Railways

ESTIMATIONS DE VOYAGES ET RENSEIGNEMENTS GRATIS SUR DEMANDE ou PAR LETTRES

HENRY GAZE & SONS

LONDON
142, Strand, 142

PARIS
2, rue Scribe, 2

NEW-YORK
Broadway

MANUFACTURE FRANÇAISE

LA NATIONALE

72, Rue de Rome, 72

SEULE MAISON AU MONDE

Faisant une remise de **50 0/0** sur les prix de catalogue

BICYCLETTE DE ROUTE DU POIDS DE 15 K. 500

Extra-solide, munie de pneumatiques de TOUS systèmes
pour 400 francs

CENT FRANCS DE MOINS EN CAOUTCHOUCS CREUX

72, Rue de Rome — LA NATIONALE — Rue de Rome, 72

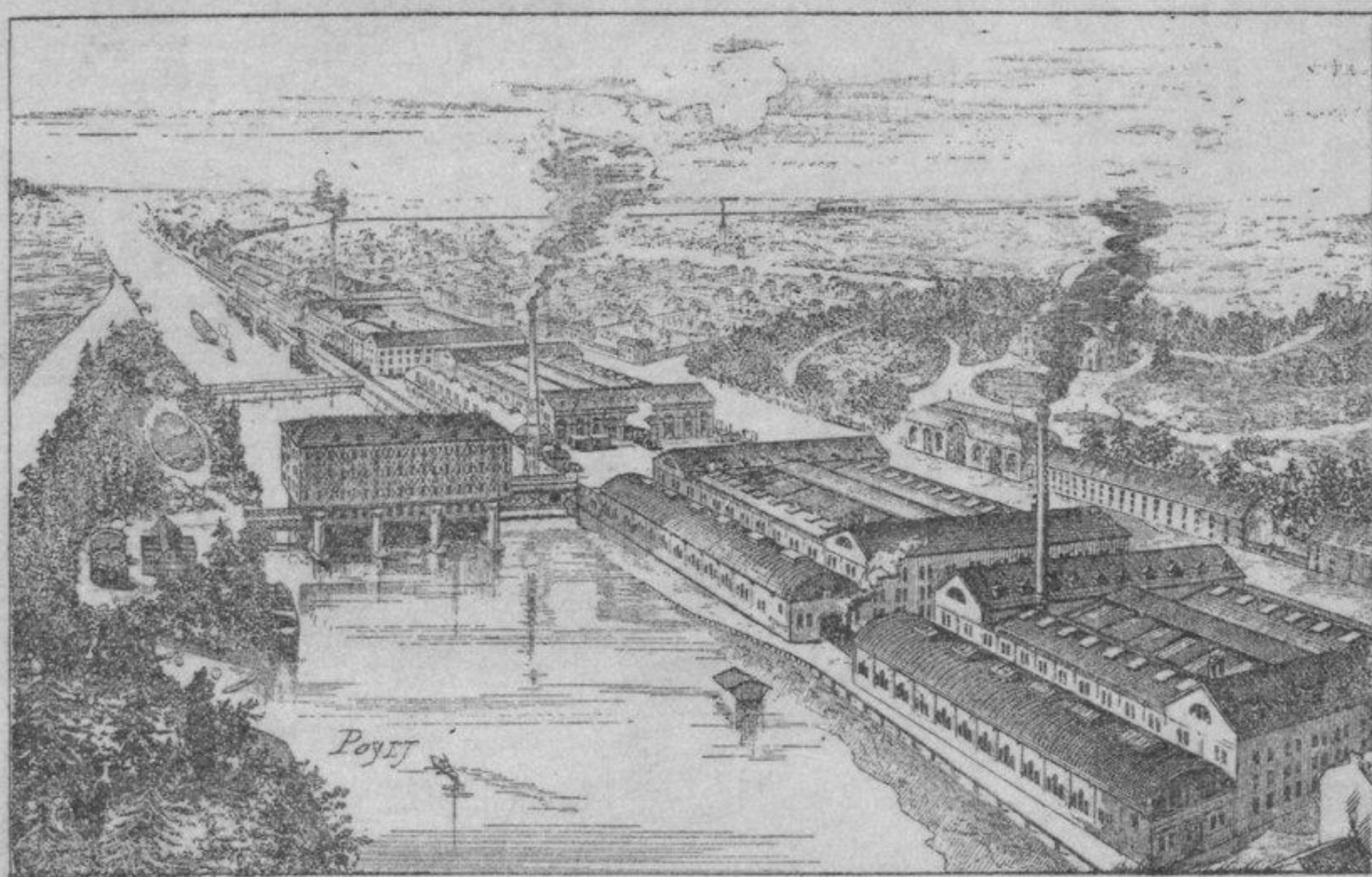
LA MAISON MENIER

MM. Menier exposent à Chicago, et c'est un honneur pour la France qu'ils aient porté les produits d'une des industries les plus considérables de notre pays à côté des produits similaires étrangers impuissants à rivaliser avec les leurs. Il nous a donc paru intéressant de donner quelques renseignements rapides sur les établissements Menier et sur ce produit universel, le chocolat Menier.

Tout le monde connaît les produits de cette grande maison industrielle qui, dans toutes les expositions, a obtenu les premières médailles et les plus hautes récompenses.

Tout a été prévu dans l'organisation de cette maison, et petits et grands y sont l'objet d'une sollicitude constante.

On sait que la maison Menier n'est plus limitée, comme à son origine, à l'usine de Noisiel-sur-Marne. Elle comprend : l'administration centrale, magnifiquement installée rue de Châteaudun, 56, à Paris, différents dépôts importants, une raffinerie de sucre à Roye (Somme), une grande fabrique de chocolat à Londres, et une immense plantation de cacaoyers au Nicaragua, connue sous le nom de Valle-Menier.



Les Établissements Menier, à Noisiel.

On pourra se faire une idée de l'importance de cette industrie par l'énoncé d'un seul chiffre : la maison Menier fait soixante millions d'affaires par an !

Mais revenons à l'usine de Noisiel.

Le nombre des personnes attachées à l'établissement industriel de Noisiel-sur-Marne est de quinze cents, soit huit cent cinquante ouvriers, y compris une centaine d'ouvriers d'état et d'exploitation, et six cent cinquante ouvrières.

La population entière de la localité est affectée à l'usine, près de laquelle on lui a assuré le logement et les moyens de subsistance dans les meilleures conditions d'hygiène et d'économie, en créant une vaste cité ouvrière composée de plus de 200 habitations isolées et indépendantes, entourées d'un jardin, auxquelles on accède par de larges rues plantées d'arbres, éclairées au gaz, et avec bornes-fontaines pour le puisage de l'eau nécessaire aux besoins domestiques. Il y a, en outre, des lavoirs et des bains largement pourvus d'eau.

Des magasins d'approvisionnement, très grandement installés, livrent au prix de revient toutes les denrées, vêtements, combustibles, etc., nécessaires à la vie. Des cantines, offrant des aliments sains et substantiels, logent les ouvriers célibataires.

Trois vastes salles communes, ou réfectoires, sont réservées aux ouvriers des localités voisines : l'une pour les hommes, une autre pour les femmes, et la troisième, mixte, pour les ménages, afin de permettre à tout ce personnel de prendre ses repas dans un lieu sain, chauffé en hiver et bien aéré en été. Le même bâtiment comporte une magnifique salle de réunion et de conférences.

Un groupe scolaire, fondé par M. E. Menier, développé et entretenu par ses fils, comprend une classe gardienne ou asile, une classe primaire mixte, une classe primaire pour les garçons et une pour les filles. Les enfants y sont reçus gratuitement, et tous les frais sans distinction restent à la charge de l'établissement. Une bibliothèque composée de livres choisis pour les ouvriers, appropriés à leur état, est à leur entière disposition. Des cours sont faits aux adultes.

En cas de maladie ou d'accident, des secours sont donnés avec promptitude par le médecin attaché spécialement à l'établissement, et au moyen d'une pharmacie complète, fournie largement de tous les produits nécessaires, livrés gratuitement au personnel.

En outre, une caisse de secours, alimentée par MM. Menier, distribue des dons en argent et en nature. Une caisse d'épargne reçoit les économies des ouvriers à raison de 6 o/o l'an.

Les salaires sont suffisamment rémunérateurs, même élevés, et la sollicitude du fondateur n'a rien omis pour le bien-être et la culture morale des ouvriers. Les chômages sont inconnus dans cette industrie, à

Noisiel, où les ouvriers sont sédentaires et se trouvent satisfaits de leur sort.

On peut se rendre compte, par ce rapide exposé, de l'esprit qui a présidé à l'organisation de cet établissement modèle.

M. E. Menier, qui fut député de son département depuis 1876 jusqu'en 1881, c'est-à-dire jusqu'à sa mort, était un économiste distingué, qui avait voulu mettre en pratique le fruit de son savoir et de son expérience personnelle.

Auteur de plusieurs ouvrages remarquables, notamment de *L'Avenir Économique* et d'un traité sur la *Théorie et l'Application de l'Impôt sur le capital*, M. Menier s'efforça d'appliquer dans la vie publique les principes qu'il avait mis en pratique à Noisiel, au profit de son personnel. C'est ainsi qu'il organisa le Congrès pour le *Traité franco-américain*, et qu'il fonda la *Ligue pour la défense des intérêts des contribuables et des consommateurs*.

M^{me} Menier et ses fils, MM. Henri, Gaston et Albert Menier, ont conservé pieusement toutes les créations du fondateur de l'usine de Noisiel, et ils les ont même développées et complétées avec une intelligence à laquelle le gouvernement a rendu hommage en nommant MM. Henri et Gaston Menier officiers de la Légion d'honneur.

Nous donnons en gravures la vue des établissements de Noisiel et la reproduction du célèbre tableau qui popularise si gracieusement le chocolat Menier.

A l'Exposition de Chicago.

À Chicago, l'Agence générale de la maison Menier, à New-York, a fait construire un pavillon spécial, qui est exceptionnellement situé ; il est le seul admis parmi les Palais de l'Administration ; lorsqu'on tourne le dos à la gare terminus et qu'on laisse à sa gauche le bâtiment des Mines, on a en face de soi le Pavillon Menier et, derrière lui, le superbe Palais de l'Administration. Le Pavillon Menier est donc le premier que l'on trouve en descendant du train. Sa hauteur est de 37 pieds (11 mètres 37) et son diamètre de 50 pieds (15 mètres 050 millimètres).

Outre ce pavillon, la maison Menier expose dans plusieurs classes. Au comité 5, c'est d'abord un bloc de chocolat représentant la production *journalière* de la Maison. Il a la forme d'un arc de triomphe monumental, pèse 50,000 kilos ; sa valeur est de 200,000 francs ; il a fallu, outre quatre tablettes pesant chacune 150 kilos, et servant de base, 250,000 tablettes pour élever cet édifice. Si on empilait ces tablettes à plat, elles formeraient une colonne, glorieuse pour l'industrie, qui serait DIX-SEPT fois plus élevée que la tour Eiffel. Multipliez cette production par 365 jours, en diminuant les jours de fête, et vous arrivez, pour la production annuelle de la maison Menier, au chiffre fabuleux de 75 millions de tablettes !



gr fol Lc^e
4948
(1)

L'Etat en profite, car il perçoit sur les affaires de la maison Menier 13 millions de droits de toute sorte.

Au comité 37, MM. Menier exposent un tableau surmonté du buste de feu E. Menier, consacré à la démonstration des résultats obtenus par les institutions patronales du grand philanthrope en faveur du personnel de ses établissements. J'ai dit plus haut que ces traditions charitables avaient

été pieusement conservées et étendues par ses fils et dignes successeurs.

Au comité 31, la maison Menier expose des spécimens de ses câbles électriques et des caoutchoucs de son usine de Grenelle.

On voit qu'une branche considérable de notre industrie nationale est représentée à Chicago, grâce aux sacrifices patriotiques qu'ont tenu à s'imposer à MM. Menier.



A L'EXPOSITION DE CHICAGO : Le Palais de l'Administration et le Pavillon Menier.

ADVICE

CHOCOLAT MENIER has taken every highest award that has been made for Chocolate since 1825; — sixty eight years! — and to-day Menier manufactures many times more chocolate than any other firm manufacturing chocolate in the world.

The managers of the World's Fair

have shown their appreciation and recognition of these facts in giving to *Chocolat Menier* the position of HONOR in the square surrounded by the Administration Building : — the Mines and Mining Buildings : — the Machinery Hall, and in front of the Terminal Railroad Station — so that every person entering or leaving the World's Fair grounds for the railroad must pass the *Chocolat-Menier Building*.

The *Chocolat-Menier pavilion* has been designed and arranged as a reception room where all who are entitled to its privileges can meet their friends : — make appointments for the trains : — coming or going, and have a comfortable and retired place to rest when fatigued with seeing the exhibits in the other buildings.

Every one who will send name and address with this number of the JOURNAL will receive a pass, which will, when presented at the Menier Building at any time during the World's Fair, entitle the bearer to all the privileges of this beautiful pavilion, and also to a very liberal sample of *Chocolat Menier*. Free.

AVIS

Le chocolat Menier a pris dans l'industrie du chocolat la situation la plus élevée depuis 1825, soit soixante-huit ans! Et, aujourd'hui, MM. Menier fabriquent beaucoup plus de chocolat qu'aucune autre manufacture du monde entier.

Les Directeurs de l'Exposition Universelle ont montré qu'ils approuvaient et reconnaissent ce fait en donnant au CHOCOLAT MENIER la place d'honneur dans ce carré qui est entouré par le Palais de l'Administration, le Palais des Mines, le Palais des Machines, en face de la gare Terminus du chemin de fer; de sorte que toute personne qui vient à l'Exposition par le chemin de fer ou en sort par cette voie passe nécessairement devant le Pavillon du *Chocolat Menier*.

Le Pavillon du *Chocolat Menier* est organisé et installé en salon de réception, où tous ceux qui ont le droit de jouir de ses avantages peuvent retrouver leurs amis, prendre rendez-vous aux trains, en allant ou en venant, et trouver enfin un salon de repos confortable lorsqu'ils sont fatigués de parcourir les autres parties de l'Exposition.

Toute personne qui enverra son nom et son adresse avec ce numéro du JOURNAL, recevra un « laissez-passer », avec lequel, lorsqu'elle se présentera au Pavillon-Menier, pendant toute la durée de l'Exposition, elle aura droit à tous les avantages, à toutes les commodités de ce splendide pavillon, et aussi à un bel échantillon de chocolat Menier (gracieusement offert).

CHOCOLAT-MENIER

American Branch

West Broadway and Leonard Street

NEW-YORK CITY, N. Y.

EXPOSITION DE CHICAGO

TO OUR READERS

This special number of "The Journal" is the first of a series of our supplements to illustrate the "World's Columbian Exposition" at Chicago.

This first edition simply describes the journey from Paris to Chicago, with some useful notes regarding the same; giving a bird's eye view of the grounds with the palaces, and in addition, the notes of our special correspondents and the sketches of our artist M. Mantelet.

In the following numbers we shall describe in detail the interior of the Exposition — give a complete description of the French sections — and concessions; — the colonies of Algeria, Tunis, New Caledonia, Guiana, Dahomey, Indo-China, etc.

We shall also rapidly go through the French Fine Arts section — which as is already known, has achieved a grand triumph in Chicago.

We shall pass in review the other portions of the Exposition, its palaces, gardens, lakes, canals, etc., at the same time giving the necessary information for the guidance of the visitor through the mammoth Bazar as well as the city.

Nevertheless as we are not satisfied with giving to our readers simply dry or general information, we have requested our special correspondents to bear in mind that we are an artistic and literary Parisian journal and desire not only practical notes — but also their personal observations — accompanied by "instantaneous views", sketches, drawings, etc., of the "things seen", thus combining the agreeable with the useful. *Utile dulci*.

The price of the "Illustrated Supplement" of "The Journal" is 8 cents (40 centimes) for Europe, and 10 cents (50 centimes) for the United States and America.

THE JOURNAL.

A NOS LECTEURS

Ce numéro du *Journal* est le premier d'une série de suppléments illustrés sur l'Exposition de Chicago.

Dans ce premier numéro, nous voulons seulement raconter le voyage de Paris à Chicago, donner une vue générale de l'Exposition, quelques renseignements utiles, et compléter le tout par des notes, des observations que nous ont adressées nos envoyés spéciaux et des croquis de notre dessinateur, M. A. Mantelet.

Dans les prochains numéros, nous pénétrerons au cœur même de l'Exposition. Nous donnerons les détails les plus variés sur la partie consacrée à la France, sur ses concessions, ses colonies, Algérie, Tunisie, Nouvelle-Calédonie, Guyane, Dahomey, Indo-Chine, etc. Nous étudierons rapidement aussi l'exposition française des Beaux-Arts, qui obtient à Chicago un véritable triomphe, mais est déjà connue chez nous.

Puis nous passerons en revue les autres parties de l'Exposition, les palais, les jardins, les lacs, les canaux, en faisant suivre nos observations de tous les renseignements propres à guider le visiteur à travers le colossal bazar et la ville.

Nous ne nous contenterons point cependant d'explications sèches, de notices quelconques; nous avons donc demandé à nos envoyés spéciaux de ne pas oublier que nous sommes un journal parisien, artistique et littéraire, et nous les avons priés, à côté des notes pratiques, de nous envoyer leurs avis personnels, des « instantanés », des esquisses, des croquis, des « choses vues », et de mêler ainsi l'agréable à l'utile : *utile dulci*.

Le prix de ce « supplément illustré » du *Journal* est de 40 centimes pour l'Europe, et de 50 centimes pour les Etats-Unis et toute l'Amérique.

LE JOURNAL.

EN ROUTE!

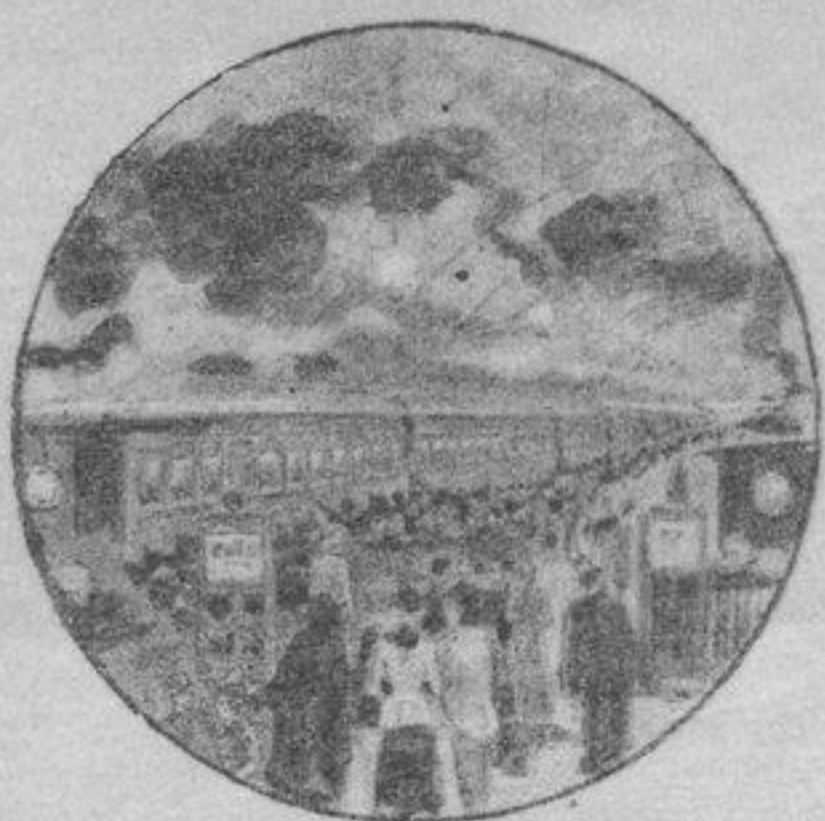
By M. Th. Stanton, our special correspondent.

From Paris to Chicago! It is less fatiguing than from Paris to St.-Petersburg.

You leave the Saint-Lazare station at midnight on Friday and after a quick run through sleeping Normandy, the train sets you down at the very side of the steamer, which is to bear you safely and rapidly across the ocean. It is broad day-light when you sail out of Havre and you are at lunch, your first meal on the Atlantic, when the shores of France fade from view. When you come up on deck again, there are only sky and water every where. Then for a week's absolute repose, not a bad thing for the feverish Parisian.

But that enforced imprisonment is, not so monotonous as one might imagine.

You have the broad clean deck, lighted with the electric light, for your Boulevard; you have the pure fresh sea air, for more bracing than that of the Bois; you may some times see a spouting whale, a distant steamer, a beautiful sunset, a rising moon, perhaps, even, a dangerous iceberg, any one



Le Quai de la gare St-Lazare.

Par M. Th. Stanton, notre correspondant spécial.

De Paris à Chicago! C'est moins fatigant que de Paris à Saint-Petersbourg.

Vous quittez la gare Saint-Lazare à minuit le vendredi, et, après une course rapide à travers la Normandie endormie, le train vous dépose au sabord du steamer qui doit vous conduire rapidement à travers l'Atlantique.

Il est déjà grand jour quand on quitte le Havre et on se trouve à déjeuner — le premier repas sur mer. — Les côtes de France s'évanouissent et, quand vous remontez sur le pont, vous ne voyez plus que le ciel

et la mer. Et maintenant, huit jours de repos absolu, ce qui ne fait pas de mal au voyageur atteint de la fièvre parisienne.

Et cette relégation forcée n'est pas aussi monotone qu'on pourrait se l'imaginer.

Vous avez le pont, large et spacieux, qui vous sert de boulevard; vous avez la brise marine, plus fraîche que l'air du Bois; vous voyez de temps en temps une baleine qui pointe ses grandes eaux, un steamer au large, un splendide coucher

of which easily takes the place, under the circumstances, of any of the familiar sights of the « Boulevard des Italiens. »

Then there is the fine bright salon de conversation, with its piano, its easy-chairs, its books, its electric light and its laughing, chatting passengers. Then, too, if you belong to the sterner sex, there is the resource of the smoking room, where you can play cards, win or lose money, tell good stories and listen to worse ones, smoke, eat and be uneasy. And finally, four times a day, you can assemble in the grand dining room, and, if, the sea is smooth, easily imagine yourself in the salle des fêtes of the Grand-Hôtel, eating dishes prepared by an excellent chef.

The only disagreeable feature of an ocean voyage is seasickness. But it is some comfort to know that many people are better on sea than on land; so if you have never walked the deck of an ocean liner, console yourself with the fact, that perhaps you are among the lucky ones. Then again, many more are but slightly sick and this only for the first few days. You have a better chance of being in this category. But if you are so unfortunate as to be a real victim, you are to be commiserated with indeed. While in your cabin, you will curse yourself for ever having set foot on ship and vow never to cross the ocean again. And yet, if you are like nine people out of ten, you will forget your tribulations as soon as you reach land and be ready to cross once more when the time comes.

Sea sickness, therefore, is the only human ill to near a Transatlantic voyage, and, like death, it seems to be an inevitable evil. But I have supported it a dozen times, with equanimity, and probably I will have to support it a dozen times more before to die. Go thou and do likewise, as the Bible says, if you have not done so already.

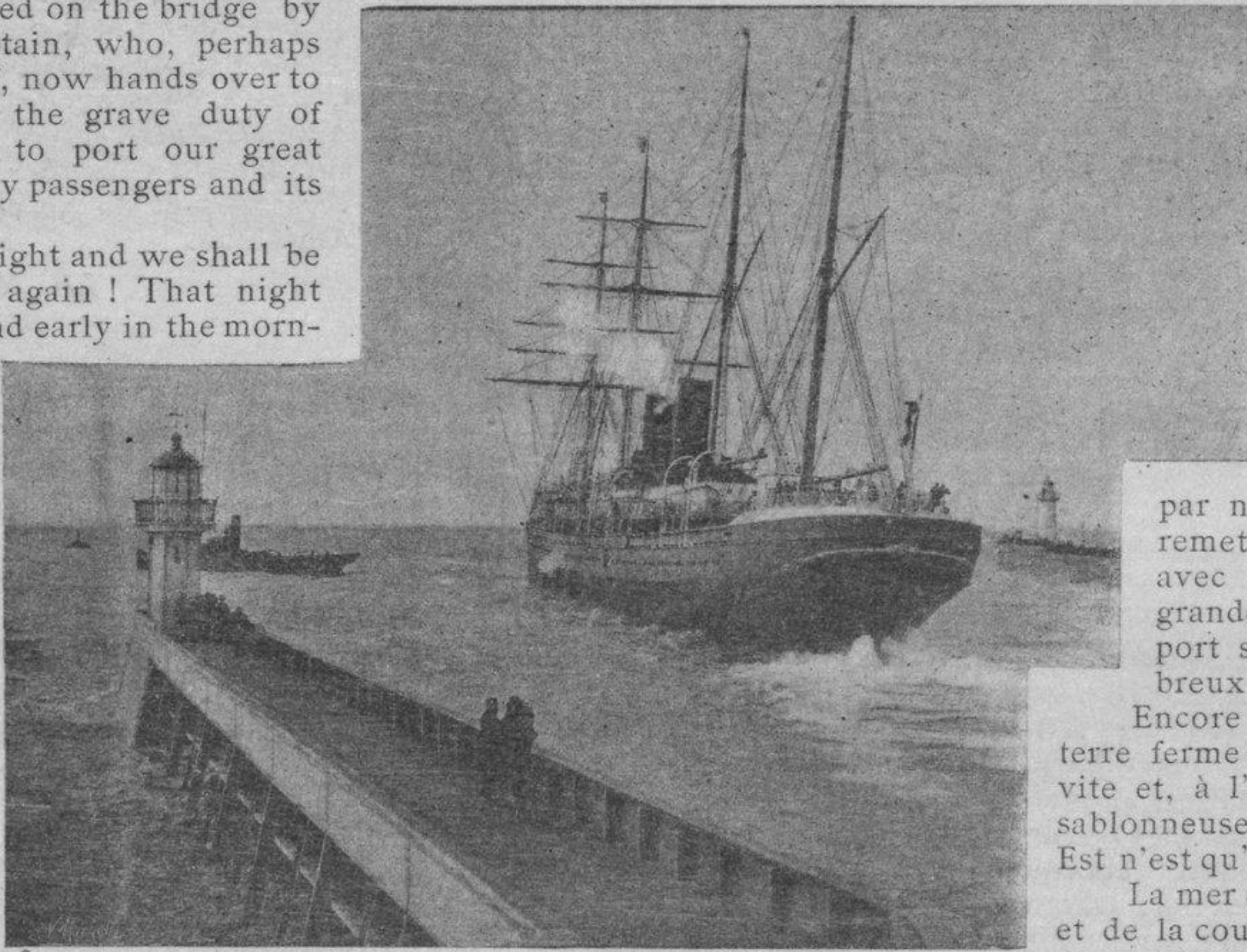
Saturday arrives; you have been out a week. It does not seem possible, so rapidly have the days and nights followed one another. The steamer suddenly stops, the rumbling screw, which has never ceased turning for a moment since we left Havre, ceases revolving, and all is excitement. Is it an iceberg? Has the shaft broken? Have we suddenly reached port? These, and many more similar questions, are speedily answered by seeing approach us a little sailing vessel, from which a frail row boat puts out, and soon we welcome, scrambling over the black sides of our iron ship, the pilot, who has ventured two or three hundred miles from land in order to get to us first.

He is received on the bridge by our valliant captain, who, perhaps with some relief, now hands over to the new-corner the grave duty of bringing safely to port our great steamer, its many passengers and its rich cargo.

One more night and we shall be on terra firma again! That night passes quickly and early in the morning we discover from the port-hole the low sand hills of Long Island, whose Eastern end is only a hundred miles from New-York.

The sea is smooth and no longer blue, but almost the color of river water, so near are we to land. Every pound of steam is employed; the

screw whizzes through the water and the bow of the rushing steamer cuts its way like a knife. We are now in the Lower Bay and quickly pass through the narrows into New-York Harbour, saluting Fort Lafayette on the right and admiring Bartholdi's colossal Liberty far away over our bow. The health officer now visits the ship which has come to a momentary anchorage. He finds no sickness. During his visit, the sailors are busy transferring to a small steamboat hundreds of bigbags of mail matter, containing thousands of letters and newspapers from the Paris Post Office. Finally we are off again, steaming gracefully up towards the big city, whose towering buildings grow bigger and loftier as we approach them.



Sortie du Port du Havre.

de soleil ou lever de lune, peut-être même un iceberg redoutable, et chacun de ces petits événements remplace les clichés familiers du stéréoscope du boulevard des Italiens.

Puis il y a le beau salon de conversation, son piano, sa bibliothèque, ses sièges si confortables, la lumière électrique et la foule riante de ses gaies passagères. Si vous appartenez au sexe laid, vous avez la ressource du fumoir où vous pouvez jouer aux cartes, gagner de l'argent ou en perdre, raconter de bonnes histoires et en écouter de plus mauvaises! fumer, boire et être gai.

Enfin, quatre fois par jour, tout le monde se rencontre à la salle à manger, et si la mer est bien calme, vous pouvez facilement vous imaginer être dans la salle des Fêtes du Grand-Hôtel, savourant les plats confectionnés par un chef savant.

Le seul inconvénient d'un voyage au long cours, c'est le mal de mer. Mais il y a des personnes qui se portent mieux en mer que sur le plancher des vaches, et si vous n'avez jamais voyagé, vous pouvez vous consoler avec l'idée que vous êtes peut-être parmi ces privilégiés. Et puis beaucoup de voyageurs ne sont malades qu'au début, et vous avez plus de chances d'être parmi ceux-ci.

Mais si vous êtes réellement malade, alors vous êtes à plaindre. Dans l'horreur de l'isolement, dans votre cabine, vous vous adresserez de noirs reproches de vous être laissé entraîner à bord et jurerez, mais un peu tard, qu'on ne vous y reprendra plus... Et si vous êtes comme les neuf dixièmes des voyageurs, vous oublierez tous vos malheurs en mettant pied à terre et serez tout prêt à refaire un nouveau voyage quand l'occasion se présentera.

Le mal de mer est donc le seul inconvénient d'un voyage à travers l'Atlantique, et, comme la mort, c'est un inconvénient inévitable.

Mais je l'ai supporté déjà une dizaine de fois et probablement je devrai le supporter encore une dizaine de fois avant de mourir. « Allez, et faites de même », comme dit l'Evangile, si vous ne l'avez déjà fait.

Samedi! vous êtes en route depuis huit jours. Cela ne vous paraît pas possible, tant les jours et les nuits ont passé rapidement. Le steamer s'arrête. L'hélice, qui n'a cessé de tourner depuis le Havre, cesse son mouvement tout à coup et tout le monde est excité à bord. Qu'y a-t-il? Est-ce un iceberg? L'arbre de l'hélice est-il rompu? Sommes-nous donc arrivés au port?

Telles sont les questions qui se croisent de toutes parts, et tout s'explique en voyant dans les eaux du steamer un petit voilier dont se détache une frêle barque, et bientôt nous recevons à bras ouverts le pilote qui escalade le flanc du navire après être venu à notre rencontre à deux ou trois cents milles de terre pour être le premier à offrir ses services.

Il est reçu sur la dunette par notre vaillant commandant qui remet au nouveau venu, et souvent avec un soupir de soulagement, la grande responsabilité d'amener à bon port son splendide navire, ses nombreux passagers et sa riche cargaison. Encore une nuit et nous serons sur la terre ferme! Cette dernière nuit passe très vite et, à l'aube, nous voyons les collines sablonneuses de Long-Island dont la pointe Est n'est qu'à cent milles de New-York.

La mer est calme, mais non plus bleue, et de la couleur des eaux de rivière, à cause du voisinage de la terre. Nous marchons encore à toute vapeur, l'hélice gronde et l'avant du navire coupe l'eau d'un sillon profond.

Nous sommes dans la « Lower Bay ». Nous franchissons rapidement les passes et nous voilà dans la rade de New-York, saluant sur la droite le fort Lafayette et admirant sur la gauche la superbe statue colossale de la Liberté, de Bartholdi.

L'officier de santé fait sa visite à bord du steamer qui a jeté l'ancre.

Il trouve tout bien à bord. Pendant cette visite, les matelots sont tous employés à transborder sur un petit chaland à vapeur des centaines de sacs de lettres et de journaux de la poste de France. Enfin, nous nous remettons en marche, approchant gracieusement de la grande Cité dont les monuments

Now we are along side of the wharf and the custom house officers are busily employed in examining our luggage. This operation is long and troublesome. But it is finally over and we are soon on the magnificently arranged train for Chicago, flying through fields, forests and towns. We reach the Exposition City Monday afternoon, less than eleven days from the time when we left the St.-Lazare station. Surely, when one can go from Paris to Chicago in a week and a half, modern science has indeed brought together the ends of.... the Earth.

Theodore Stanton.

augmentent à vue d'œil comme nous nous en rapprochons. Nous voici à quai et les douaniers visitent nos bagages. Cette opération est longue et ennuyeuse.

Mais enfin c'est fini et nous sommes bientôt confortablement installés dans le luxueux train de Chicago, filant comme le vent à travers les plaines, les forêts et les villes. Nous arrivons à la ville de l'Exposition le lundi après midi, moins de onze jours après avoir quitté la gare Saint-Lazare.

On peut vraiment dire que, quand on peut aller de Paris à Chicago en moins d'une semaine et demie, la science moderne a su joindre les deux bouts... de la terre.

Théodore STANTON.

DE PARIS A CHICAGO

I

DE PARIS AU HAVRE

La gare Saint-Lazare est la gare la plus parisienne de Paris ; elle dessert les fertiles plaines de la Normandie, les watering places et les bains de mer les plus importants, et, plus près, les plus jolis côtés de cette exquise banlieue de la capitale, y compris la Grenouillère et Asnières-les-Bains.

Puis la gare est pimpante et gaie, sous son vernis neuf, élégante, bien aménagée.

Il y fait chaud l'hiver, il y fait frais l'été !

et l'on y trouve des employés aimables qui vous donnent des renseignements précis sans prendre des airs résignés ou sans vous traiter de « crétin » quand vous avez le dos tourné.

Un dernier verre de champagne Saint-Marceaux à l'Hôtel Terminus, un dernier coup d'œil aux bagages, une dernière vérification des menus objets confiés à la probité du garçon, et le « voyageur pour Chicago » pénètre sur le quai de la gare Saint-Lazare d'où il gagne le coin retenu dans un wagon du train transatlantique. Signe particulier : le coin est toujours pris par un rastaquouère de grande marque qui a déplacé votre sac de nuit, quand il ne l'a pas simplement passé à un compatriote qui n'en avait pas.

Le « voyageur pour Chicago » a une physionomie spéciale. Ce n'est pas généralement un monsieur quelconque, comme vous ou moi ; c'est un monsieur qui a une mission et une ardeur ; il va voir la « Foire du Monde », *The World's Fair* ! Et rien que cela lui donne un tout autre air qu'au simple gentleman qui ne va qu'à New-York ou à Philadelphie.

Au milieu des partants, il reluit, il resplendit ; il ne s'assoit pas comme les autres, il a de l'importance, et quand il se mouche, *it sounds like a trumpet*, il semble une trompette qui annonce sa gloire ; demandez-lui ce qu'il fait, il vous répondra qu'il va à Chicago ; il a, en parlant, les joues gonflées et la lèvre supérieure dédaigneuse : il va à Chicago.

Ce sera pis quand il en reviendra.

Jusqu'à la fin de ses jours, il dira volontiers : « Quand j'étais à Chicago !... »

Va donc, eh ! salé !

Mais voici que les wagons les plus select et les plus confortables de la Compagnie de l'Ouest se remplissent ; les parents, les amis, munis d'une carte de circulation intelligemment conçue et qui leur donne l'air moins triste de gens « retour des courses », se suspendent en grappes aux portières ; parmi ceux qui restent, quelques-uns pleurent ; seul, le « voyageur pour Chicago » a l'œil sec et regarde avec un sourire méprisant ceux qui restent.

Minuit 30 ; un coup de sifflet ; *go ahead* !

On arrive au Havre au petit jour, et le train semble poursuivi par le soleil qui se lève ; pour les Havrais, le train arrive de l'Aurore.

On a dormi tant bien que mal ; seul le « voyageur pour Chicago » n'a pas dormi ; il ne mangera pas, il ne dormira pas, il n'aura pas le mal de mer ;



M. Santelli, Commandant de la « Gascogne ».

il gardera tout cela et... le reste pour la « Foire du Monde ».

On descend à l'embarcadere des transatlantiques ; on s'étire les jambes en faisant les cent pas sous la tente de la Compagnie, ce vaste hangar qui communique avec les docks, où c'est un assourdissant va-et-vient de voitures, de brouettes, de wagonnets apportant des bagages, des marchandises, du charbon, des provisions, et, devant vous, se dresse comme un mur énigmatique derrière lequel se passe quelque chose, le flanc noir du navire qui va vous emporter, avec ses larges hublots aux verres blancs, qui paraissent des yeux.

Le « voyageur pour Chicago » connaît tout cela d'avance ; sans regarder ce mouvement, cette activité de la fourmilière humaine, sans écouter les jurons et les « gare ! gare ! » sans voir les dernières larmes ni entendre les derniers adieux, noble et majestueux, il a grimpé sur le pont, remis son ticket au

commissaire du bord, gagné sa cabine dès longtemps retenue, débouclé sa valise, aménagé ses objets intimes, organisé sa vie pour huit jours.



L'Escalier de la « Gascogne ».

L'embarquement a eulieu; les cabines ont été distribuées et les garçons du bord ont pris possession de leurs voyageurs.

Les malins sont tout de suite allés dans la salle à manger, si admirablement installée à bord des transatlantiques qu'il n'y en a point d'aussi confortables dans les meilleurs hôtels, et se sont commandé des cafés au lait et des soupes à l'oignon, excellent remède, avec un verre de Graves, contre le mal de mer, presque aus-

si excellent que cet autre qui n'est pas à la portée de toutes les énergies, « n'en avoir pas peur... »

C'est fait; le paquebot a largué ses amarres, comme dit Jules Verne; on sort du bassin des transatlantiques; le soleil que cachaient les maisons, éclate, et le colosse flottant s'avance majestueusement dans sa gloire.

Voici la jetée du Havre, où grouille la population qui ne manque jamais ce spectacle, où quelques mouchoirs s'agitent encore, où quelques paupières laissent tomber leurs douces perles, hâtivement essuyées. Du bord, on contemple la ville qui s'enfuit, les côtes de Trouville et de Sainte-Adresse qui bleussent et diminuent; puis le pilote regagne son bateau et s'en va. C'est le dernier lien qui rattache encore à la Patrie; il y a comme un regret lorsqu'il part, et c'est lui, c'est sa coquille de noix qu'on regarde, petit point noir bientôt disparu, comme le dernier symbole...

Le « voyageur pour Chicago » n'a rien vu; bien installé à l'avant dans un rocking-chair, ses yeux, sous la casquette de fourrure du Canada, fouillent la pleine mer; il est déjà dans l'Illinois et vous l'étonneriez bien si vous lui disiez que ce bout d'agrès qui coupe l'horizon d'une ligne noire et hypnotise sa rétine, n'est pas la tour de Babel élevée de 400 pieds au-dessus de Midway Plaisance.

DU HAVRE A NEW-YORK

Les émotions du départ ont disparu avec les dernières côtes aperçues. L'existence du bord commence; on a lûché, on a



La salle à manger.

donné la vie, par la disposition de mille petits objets d'usage personnel, à sa cabine, cette exquise réduction des plus belles chambres d'hôtel; on a vérifié la sonnette électrique; on a manié la lampe Edison; on a admiré avec quelle habileté tout était aménagé dans la luxueuse cellule pour ne pas perdre un pouce d'étendue; on s'est occupé de soi; on songe à s'occuper des autres.

avec le voisin de cabine sur lequel un coup de roulis vous a précipité :

« Pardon, monsieur. — De rien, monsieur! » disent les Français; les Anglais se contentent d'un grognement auquel répond un autre grognement! Oh! les aimables gens, en voyage!

Il fait beau; un tour sur le pont; des groupes se forment; le déjeuner sépare les uns et les au-



Une passagère.

La conversation s'entame tres-maison fait d'autres connaissances en offrant les radis, et après déjeuner on se groupera de nouveau en petites sociétés de voyageurs sympathiques qui ne se quitteront plus qu'à l'arrivée, vivant, pour ainsi dire, d'une vie propre, blaguant la société voisine, la surveillant quelquefois, se contant les flirts et les nouvelles: « Vous savez, Madame

une telle? — Oui? — Avec l'Anglais, tout à l'heure! — Elle est bien bonne! » ou encore: « Tiens! la cocotte en est à sa troisième toilette... » ou: « Mon camarade de cabine a le mal de mer... » etc. On n'a pas une minute pour s'ennuyer.



Le salon des Dames.

Les hommes ont le fumoir où l'on boit des rafraîchissements variés, où l'on joue, où l'on bavarde. Sur les transatlantiques, le fumoir est un salon parfaitement aménagé; on se croirait à l'« Epatant. »

Il y a encore le salon des premières, où les jeunes gens — qui commencent à trouver que « ça manque de femmes », — vont faire les yeux en coulisse aux jolies misses, et aux voyageuses mariées, pendant que le mari taille une banque.

Une merveille de luxe, ce grand salon avec son escalier monumental, ses fauteuils, ses divans profonds où l'on s'assoit tout le temps.

Puis voilà le salon des dames, refuge des vieilles Anglaises qui n'ont rien à craindre — et ont tout à gagner.

De-ci de-là, des commerçants français qui rejoignent leur section à l'Exposition, des journalistes de Paris qui vont comparer *The World's Fair* à



Le fumoir.

notre artistique et coquette Exposition de 1889; un précepteur ecclésiastique qui va à Saint-Pierre-Miquelon, une dame — seule — qui va rejoindre son mari; ça presse. Puis ce sont de petits Italiens qui jouent leurs airs nationaux ou une mandoliniste qui égaye la monotonie des heures longues.

— Vous savez, il y a une émigrante qui vient d'accoucher aux troisièmes!

Et une quête s'organise pour doter l'enfant; le capitaine sera son parrain; on lui donnera le nom du bateau — pas au capitaine, à l'enfant!

Les repas coupent la journée; on en fait quatre, et quels menus! jugez un peu :

... Mai 1893

DÉJEUNER

Beurre. — Céleri. — Huitres

Œufs au choix.

Tête de veau à l'huile.

Gibelotte de lapereaux.

Viandes froides. — Pâté de foie.

Entrecôtes persillade.

Pommes frites.

Petits gâteaux.

Desserts.



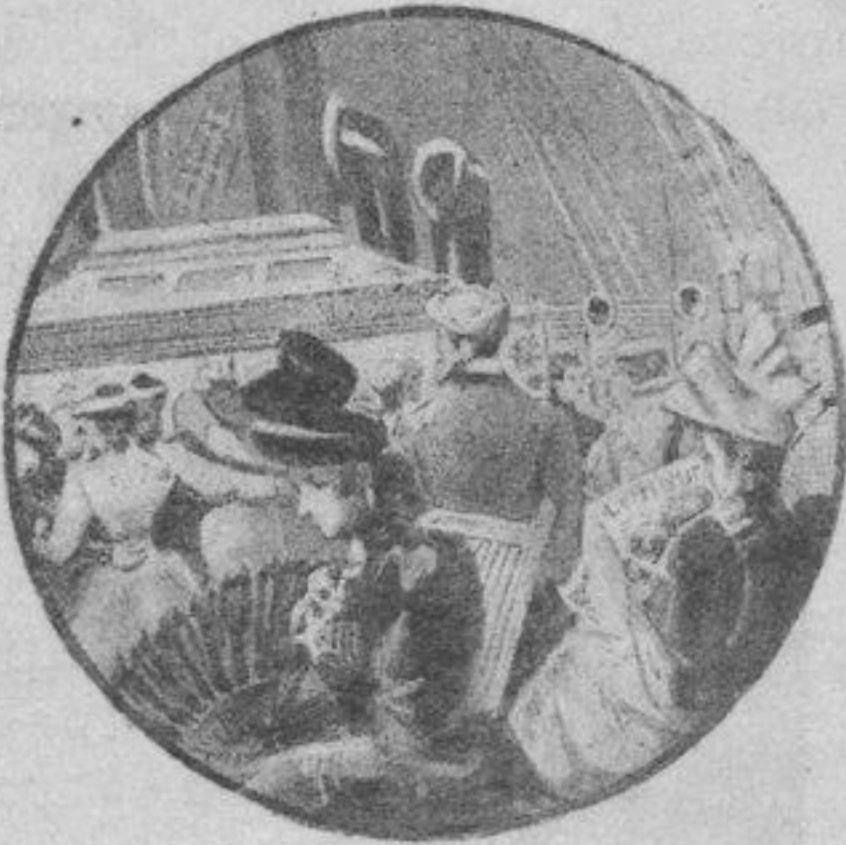
La mandoliniste.

DINER

Potage française. — Consommé tapioca.
Beurre. — Céleri. — Hors-d'œuvre variés.
Petites caisses Monglars.
Saumon sauce vénitienne.
Gigot de chevreuil grand veneur.
Filet de bœuf à la génoise.
Petits pois à la Lorbay. — Cèpes parisiens.
Dindonneau truffé. — Selle d'agneau.
Salade.
Gâteau Hortense. — Nougat moulé.
Glace vanille. — Desserts.

Arrosez le tout de vins exquis; songez que vous avez encore un lunch et un souper, et *ab uno disce omnes*, comme dit le « Frère instituteur ».

Pour le dîner, dans les premières, on fait toilette; les dames, demi-tenue de soirée; les hommes, redingote, smoking ou habit noir. Je ne sais si vous êtes comme moi, mais il me semble que dès qu'on est « habillé », il faut faire autre chose que de tourner ses pouces sur son ventre ou sur celui de son voisin.



Un bal sur le pont.



Les journalistes français.

C'est l'impression générale; aussi chaque soir il y a bal ou concert improvisé; si la bonne fortune veut qu'il y ait des artistes à bord, des Sarah Bernhardt ou des Coquelin qu'on risque de rencontrer plus souvent là que sur le Boulevard, on donne des concerts de charité au profit d'œuvres maritimes.

Et elles sont charmantes, ces fêtes entre le ciel qui allume ses étoiles de rayons de gala, et la mer qui se fait douce et calme, de peur qu'une vague malencontreuse ne jette des valseurs enlacés sur les genoux du « voyageur pour Chicago »

— qui ne danse pas.

Après le bal, les hommes retournent, qui sur le pont rêver des mondes infinis, — ce sont ceux qu'une éducation philosophique a rendus un peu bêtes, — qui dans les couloirs, pour tâcher de pincer quelques jolies tailles, qui encore au fumoir où, malgré le couvre-feu, ils joueront jusqu'au petit jour, empêchant le maître d'hôtel de dormir, mais le récompensant par une cagnotte alimentée en son honneur.



Un négociant français.

Le maître d'hôtel d'un transatlantique, a remarqué M. Emile Goudeau, observateur avisé, se retire au bout de deux ans après fortune faite, s'établit mastroquet à Belleville et crée des difficultés au Laboratoire municipal.

Pendant ce temps, le capitaine, qui a passé quelques minutes au bal, est remonté à son poste, d'où, avec ses lieutenants, il dirige son navire, les millions qu'il contient, les

existences qu'il abrite, vers le port souhaité, avec une énergie, un calme, une sûreté qui ont valu aux commandants de nos transatlantiques une renommée légitime et universelle.

Le commissaire fait sa ronde; il appelle le médecin du bord et quelques amis dans son salon, à l'entrée des cabines, et c'est là, dans la nuit, le dernier salon où l'on cause.

Le « voyageur pour Chicago », allongé dans sa cabine, ne dort pas;



Un précepteur.

il entend la lame qui déferle contre les parois et semble les vouloir briser à coups de maillet avec un bruit terrible; il rêve du marteau des *carpentiers*, qui élèvent *the Administration Building*.

Quel démon vous a poussé à suivre des escaliers, à dégringoler des échelles de fer?

De quel enfer aux rougeurs fantastiques sortent tout à coup ces squelettes d'hommes noirs? Leurs os percent leur peau, et la poussière du charbon accusant les creux et les saillies, vous avez une vision des sombres écorchés du Dante.



Négociants du Caire.

Ils prennent des seaux d'eau; ils se les jettent, en douches sur leur corps émacié; la peau fume et l'eau bouillonne comme sur un fer chaud. Ils ont fini leur service et sont remplacés par d'autres êtres aussi effrayants qu'eux...

Vous continuez à descendre; une chaleur terrible vous suffoque; vous êtes dans la chambre de chauffe, où douze foyers brûlent jour et nuit.

Où est le Rixens qui peindra cette grotte de feu où passent, flamboyants dans les reflets des rouges cratères, les *soutiers* traînant leurs wagonnets de charbon, et les chauffeurs qui *ringardent* et *rechargent*?

Abandonnez ce cauchemar attachant; vous voici près des machines aux organes énormes, baignés d'huile, luisants dans leur pâleur d'acier, avec leurs articulations de cuivre brillant sous les lampes électriques; l'arbre de l'hélice tourne, tourne,



Mme S...

faisant 1.400.000 tours pour vous mener et vous ramener du Havre à New-York et *vice versa*; l'hélice décrit ses voltes



L'arrivée à New-York.

propulsives avec une vitesse vertigineuse; le bout de son aile parcourt 50.000 kilomètres pour en produire 12.000 en ligne droite.

J'ajoute, pour les amateurs de chiffres, que ce mouvement exige 2.700 tonnes de charbon, et 7.000 kilogrammes d'huile pour adoucir les rouages.

Mais quelle est cette ligne bleuâtre tout là-bas, là-bas, imperceptible? Un bateau vient d'accoster; c'est le pilote américain; terre! terre!

Un point s'élève sur la ligne: la statue de la Liberté éclairant le Monde.

Tous les voyageurs sont sur le pont: on arrive.

Voici, au fond du large canal, New-York; à droite, Brooklyn et le pont suspendu à une hauteur vertigineuse sous lequel circulent les navires; à gauche, Jersey-City.

On dépasse les batteries de New-York et le port Lafayette; on prend le bras gauche et on aborde à droite, dans la rivière d'Hudson, à l'embarcadere de la Compagnie générale transatlantique, au milieu des innombrables paquebots de vingt autres lignes moins fréquentées, mais souvent allemandes.

On est arrivé.

DE NEW-YORK A CHICAGO

Un transport nous mène à terre.

Nous n'avons pas le temps de nous arrêter à New-York; *the World's fair* exerce sur nous son attraction mystérieuse. Filons donc sur Chicago, après un tour à la V^e avenue, une visite à Lafayette et une promenade à travers les offices de



Un bateau-transport dans le port de New-York.

voyage pour choisir la ligne qui aura le bonheur d'être agréée par nous.

Le « voyageur pour Chicago » est déjà parti, par le plus court.

Je n'insiste pas sur les quatre lignes principales qui vont de New-York à Chicago; elles ont leurs avantages et leurs inconvénients.

Nos envoyés spéciaux ont pris, par l'Erie; c'était leur droit. Le voyage jusqu'à Buffalo sur le lac Erie est peu intéressant, mais à partir de Buffalo jusqu'à Chicago, on aperçoit d'agréables paysages. Des autres lignes, l'une passe par Philadelphie, Pittsburg, Fort Wayne, les monts Alléghanis; l'autre par Albany, Rochester, Niagara Falls et les lacs; une dernière par Washington, Cincinnati, Indianapolis, etc. Le choix est libre.

Mais à quelque ligne que l'on confie sa per-

sonne, il faut avouer que les trains sont admirablement aménagés pour de longs trajets.

Dire qu'on n'a pas aussi bien chez nous serait une erreur; nous avons, comme les Américains, des trains de luxe avec salons, salons-restaurants, sleeping-cars et même des wagons de première à couloir longitudinal avec domestique pour nous servir; j'avoue même que je préfère à ces derniers les anciens wagons de première où l'on pouvait s'allonger et dormir; n'importe, ils sont confortables et... nouveaux.

En Amérique, comme chez nous, on va d'un bout à l'autre du train; à l'arrière, même, au dernier wagon, sont aménagés un salon et une terrasse d'où l'on peut voir fuir le paysage. C'est charmant.



En wagon.



En plus de nos « cars » des trains de luxe, les trains ordinaires, en Amérique, renferment, il faut l'avouer, certaines commodités de la vie ignorées chez nous, telles que les salles de bain, un coiffeur, et un écrivain qui écrit sous votre dictée avec une machine *ad hoc*.

Si nous n'avons pas encore adopté ces améliorations, c'est que la plus grande longueur de nos trajets ne l'exige pas. Il n'en est pas de même en Amérique, où l'on est exposé à rester huit jours en wagon; le peuple américain, pratique, n'a pas tardé à inventer les moyens confortables de supporter ces longs voyages.

CHICAGO

Vous voici à Chicago; la ville n'est pas une des plus grandes de l'Amérique, mais elle est bien située, centrale pour l'Amérique du Nord, et aucune ne se prêtait mieux qu'elle à l'installation d'une Exposition universelle.

Elle est formée de rues droites, se coupant à angle droit, comme presque toutes les villes nouvelles des Etats-Unis. Les rues sont bordées de hautes maisons, les plus hautes du monde; vous croyez passer entre des montagnes de murailles étouffantes, et vous respirez quand vous apercevez le ciel gris comme au bout d'une lorgnette gigantesque. Le croquis ci-après du Temple maçonnique nous montre une maison de 22 étages.

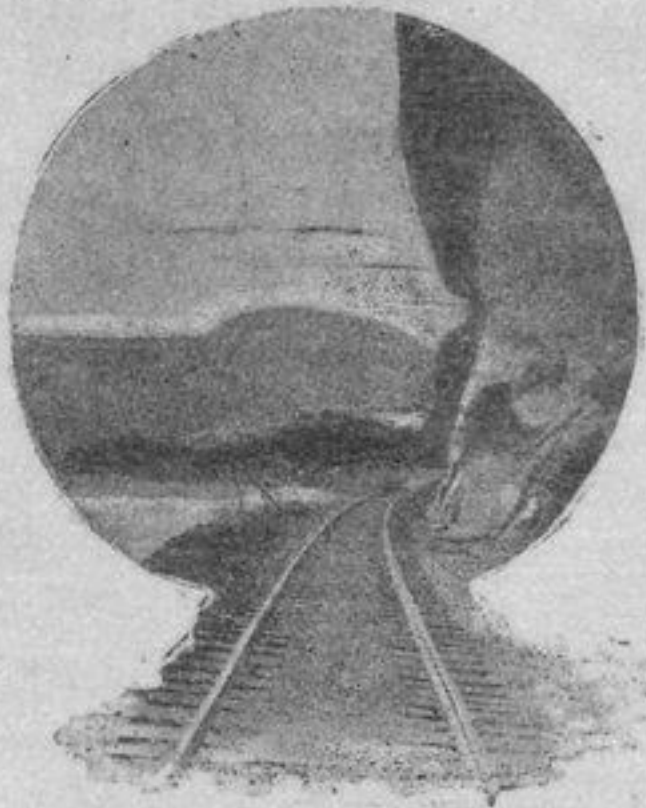


L'arrivée à Chicago.

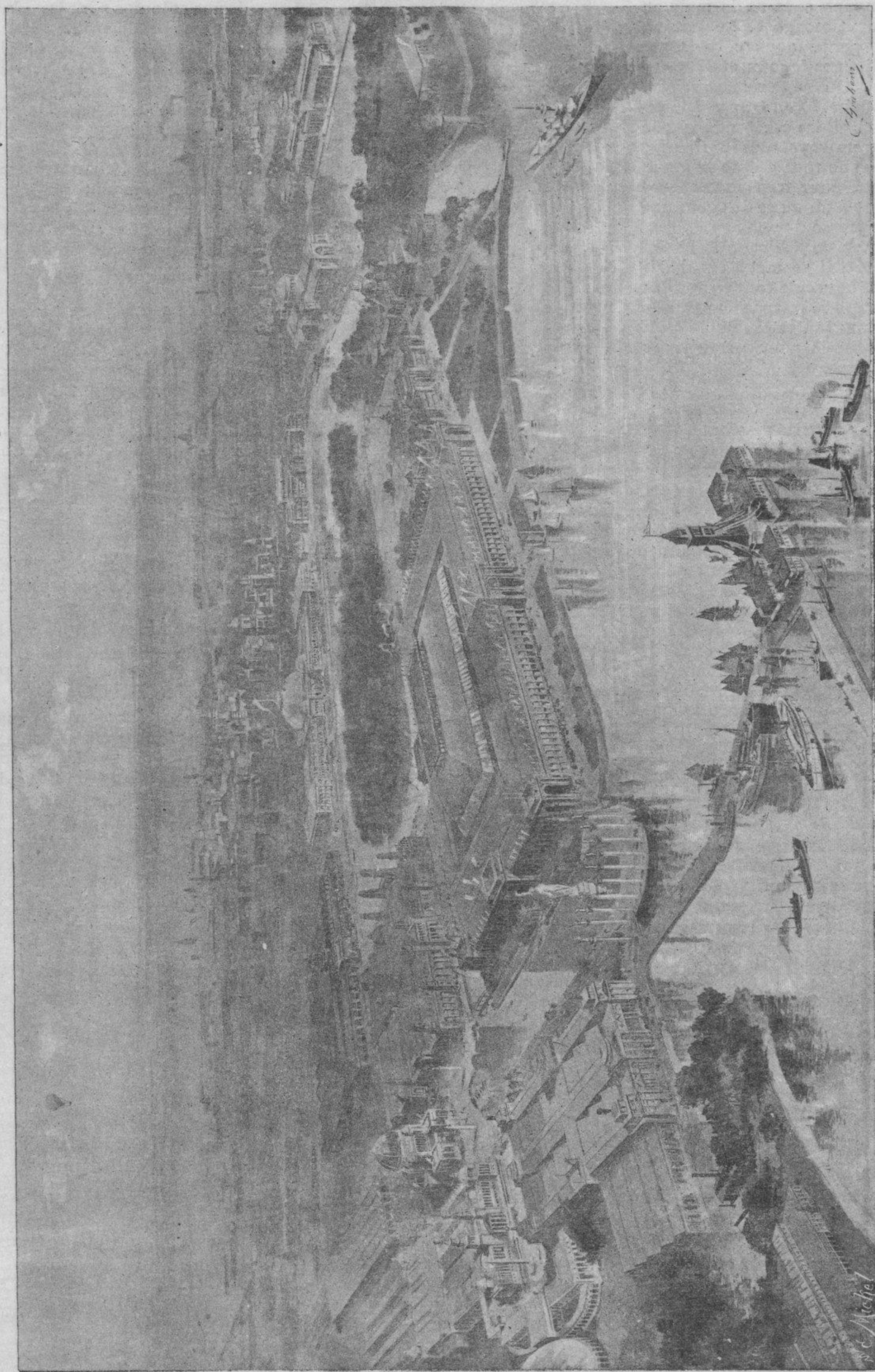
L'Auditorium, le plus vaste théâtre du monde, en a 18 ou 20; entre ses trois façades sur Michigan avenue, Congress Street, Wasbah avenue, il contient une salle immense de quatre mille cinq cents places, — et l'acoustique y est aussi excellente que la mise en scène y est merveilleuse, — de larges foyers, un hôtel de quatre cents chambres, une « aile d'affaires » avec 136 bureaux et magasins, une salle de concert pour 500 personnes, etc. La hauteur exacte est de 225 pieds, soit 68 mètres 40 centimètres d'élévation; l'édifice a coûté 2,000,000 de dollars, soit 10,000,000 de francs, et, comme les

Américains ne vous épargnent aucun chiffre, il pèse, si j'en crois leurs notices, 110,000 tonnes. Des photographies de l'Auditorium et des vues de Chicago sont exposées dans la salle des dépêches du *Journal*.

La ville est coupée par *Chicago river*, qui se divise en une branche nord et une branche sud et dont le canal principal se jette dans le lac Michigan. Le lac Michigan est la gloire et la beauté de cette ville d'affaires; il est sa poésie, et c'est une



WORLD'S COLUMBIAN EXPOSITION. — Bird's eye view.



EXPOSITION DE CHICAGO. — Vue de l'Exposition à vol d'oiseau.
D'après une aquarelle de M. Graham.

trouvaille d'art étonnante de la part de ces marchands de *corn beef* que d'avoir établi leur exposition dans les jardins de Jackson-Park, sur la rive du lac, sur le lac même, à un mille de Washington-Park, au bord de l'eau, dans la verdure.

Je reviendrai sur cette ville en temps et lieu; j'ai hâte de visiter cette Exposition colossale et de vous la conter brièvement dans ses grandes lignes.

Mais auparavant, serrons la main au « Voyageur pour Chicago ». Le pauvre homme ! il est perdu dans cette foule grouillante d'indigènes locaux et de naturels de tous pays. On ne le remarque pas, et lorsqu'il se mouche, *like a trumpet*, le retentissement de sa gloire est étouffé par le roulement des tramways, des railways, des funiculaires et de tout ce que le génie pratique a inventé pour transporter rapidement d'un point à un autre des gens qui ont toujours l'air pressé.

Le commerçant de Chicago se lève à l'aube, et, aussitôt, il se met à courir; il court toujours; il bouscule tout le monde; il a hâte; il n'a pas le temps; la journée est trop courte pour lui, et il semble qu'il n'ait plus que celle-là pour terminer ses innombrables affaires.

STOCK YARDS

On arrive dans cette rue de trente-deux kilomètres de long, bordée par des auges à boire et des auges à nourrir; les cochons passent en troupeaux innombrables; ils sont chassés dans un enclos et pesés; ils sont tués, saignés, échaudés; les poils sont enlevés et mis de côté; les cochons sont coupés en quartiers; les jambons et les épaules vont d'un côté, les côtes de l'autre, dans un bain de vinaigre; puis ce sont des moutons qui sont dépecés, désossés, taillés, et tout cela en un clin d'œil: l'habitant de Chicago a fait ses achats, il se remet à courir pour gagner Lasalle Street, les Banques, la Chambre de Commerce, la Bourse; il repart et court encore, et il est si petit, ils sont si petits, lui, ses voitures, ses tramways, à côté des hauteurs des maisons, qu'on dirait des milliers de fourmis courant dans tous les sens, courant sans but, au pied d'une falaise crayeuse, dont le sommet se perd dans les nues.

Et voilà Chicago.

UN PEU DE STATISTIQUE.

La population de Chicago est allemande avant tout. L'Allemagne lui a fourni 384.958 habitants, contre 292.463 Américains seulement.

Il y a encore 215.534 Irlandais, 90.492 Suédois ou Norwégiens, 33.000 Anglais, 12.000 Français et 9.000 Russes.

Et ce n'est une joie de voir que malgré cette majorité allemande de la ville, malgré sa pression, sa haine, son désir de nous écarter, le soin qu'on a mis dans les catalogues, dans les notices sur l'Exposition à prononcer le moins possible le

mot France, notre pays a cependant triomphé partout où il a montré un de ses produits, un de ses drapeaux; notre exposition des Beaux-Arts est sans rivale; celles de nos colonies sont les plus fréquentées, bien qu'on lise dans les brochures de *The World's Fair*, de la foire du monde, *Algérie, nord de l'Afrique*, par exemple, sans la mention *Colonie française* qui leur écorcherait la g... la bouche. Le budget de la France a été, chiffre officiel, de 773.400 dollars, soit 3.657.000 francs de dépenses pour notre exposition, alors que les Allemands, malgré leur vanité et leurs cochons désossés, n'ont dépensé que 690.200 dollars, soit 3.451.000 francs, ou 216.000 francs de moins que nous.

Si vous voulez d'autres chiffres, les dépenses de l'Angleterre sont de 1.459.950 francs, du Brésil de 3.000.000 de francs, de la Russie 159.300 francs, etc.

Après les Etats-Unis d'Amérique, l'Illinois (4.000.000 de francs) et la France dont le budget vient le premier en tête des nations étrangères, arrivent le Japon avec une dépense de 3.053.825 fr. et la Chine avec une dépense de 2.500.000 francs.

Ça fait tout d'même plaisir !

* *

Ces chiffres sont incontestables; je les emprunte à l'*Official World's Fair guide*, édité par la Direction même de l'Exposition.

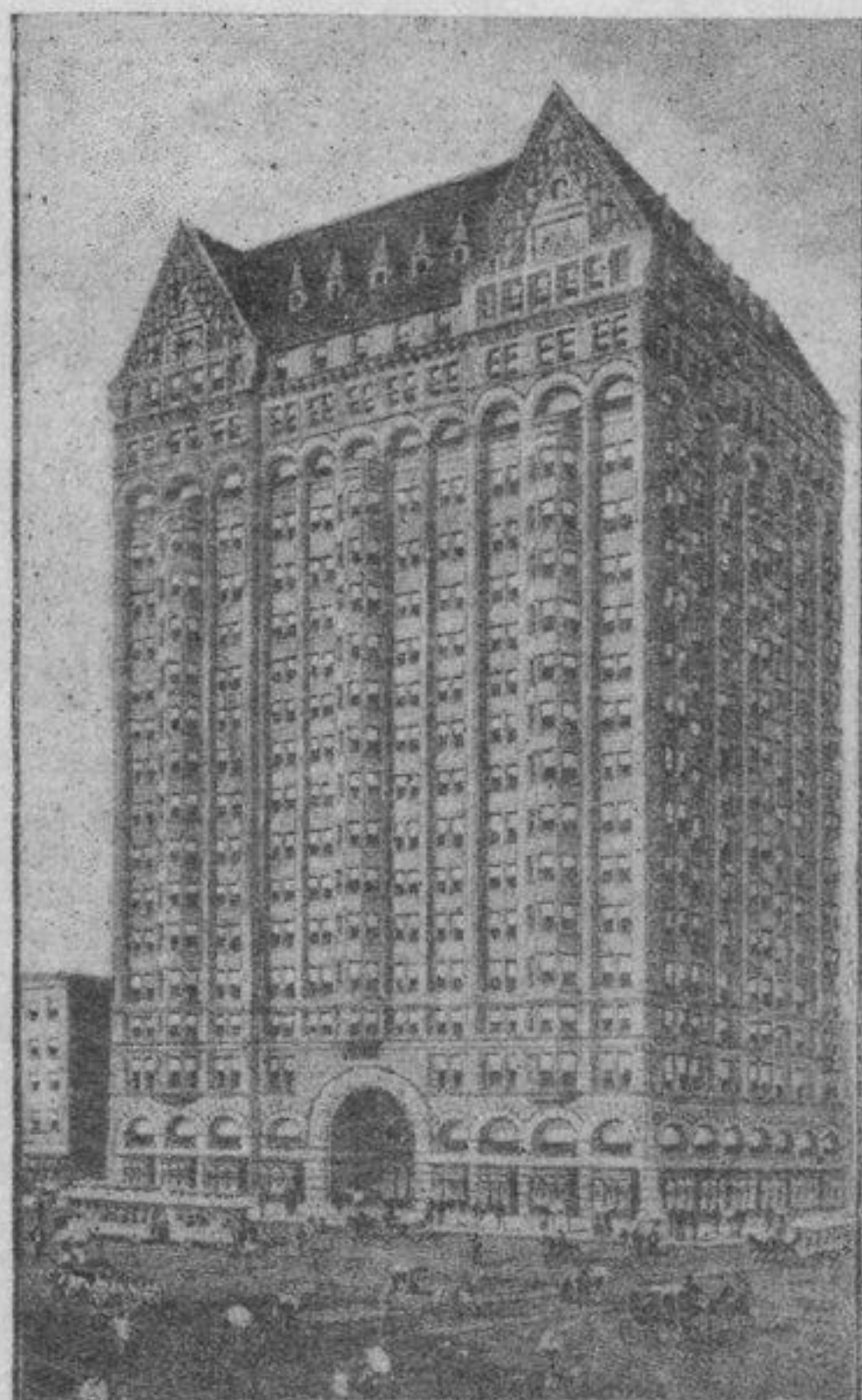
Finissons-en avec les nombres, si vous voulez bien.

L'Exposition de Chicago s'étend sur 2.694.636 mètres carrés de superficie, en y comprenant Midway Plaisance dont l'étendue propre est de 323.680 mètres carrés.

Notre Exposition de 1889, y compris les quais et les Invalides, ne couvrait que 699.958 mètres carrés; elle eût, on le voit, dansé trois fois dans celle de Chicago, où la préoccupation de faire surtout grand se retrouve jusque dans les moindres détails.

Mais grand ne veut pas toujours dire beau.

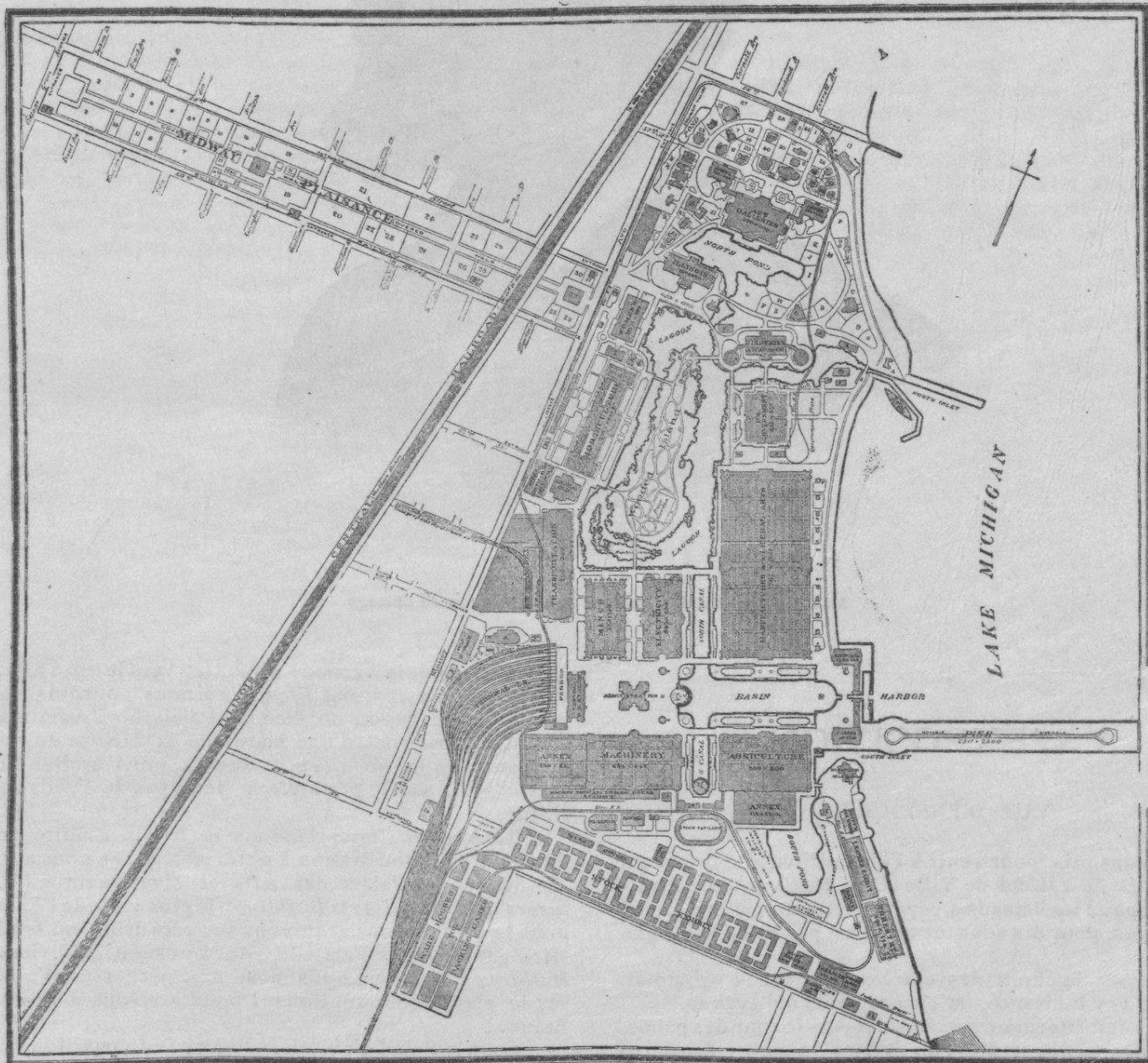
Entrons dans l'Exposition.



Le Temple maçonnique à Chicago.



PLAN OFFICIEL DE L'EXPOSITION DE CHICAGO



INTÉRIEUR DE L'EXPOSITION

États et territoire de l'Union.

1 Arizona.	15 Maine.	31 Ohio.
2 Arkansas.	16 Massachusetts.	32 Pensylvanie.
3 Californie.	17 Maryland.	33 Rhode Island.
4 Colorado.	18 Michigan.	34 Dacotah (Sud).
5 Connecticut.	19 Minnesota.	35 Texas.
6 Delaware.	20 Alabama.	36 Utah.
7 Floride.	21 Missouri.	37 Vermont.
8 Géorgie.	22 Nebraska.	38 Virginie.
9 Mississippi.	23 Montana.	39 Washington.
10 Tennessee.	24 New-Hampshire.	40 Virginie (Ouest).
11 Idaho.	25 New-Jersey.	41 Wisconsin.
12 Indiana.	26 Wyoming.	42 Nouveau-Mexique.
13 Iowa.	27 New-York.	
14 Kentucky.	28 Dacotah (Nord).	
	29 Caroline (Nord).	

Bâtiments et expositions divers.

1 a. Maison ouvrière.	1 m. Pompier.	a. Bateaux de sauvetage.
1 d. Pompiers.	a. Pompiers et police.	a. Exposition de photographie.
1 e. Colonnade.	b. Boulangerie.	g. Maison de thé japonaise.
1 f. Obélisque.	c. Café-Restaurant de Paris.	r. Concert.
1 g. Ecole indienne.	d. Héliographe.	r. Péristyle.
1 h. Maison d'habitation.	e. Phare.	s. Statue de la République.
1 k. Travaux de désinfection et égouts.	f. Bureau du temps.	m. Fontaine.
	g. Exposition de sauvetage.	

États étrangers à l'Union.

A. Angleterre.	G. Brésil.	M. Norwège.
B. Russie.	H. Nicaragua.	N. Autriche.
C. Allemagne.	I. Costa Rica.	O. Ceylan.
D. Suède.	J. Guatemala.	P. France.
E. Colombie.	K. Equateur.	Q. Japon.
R. Haïti.	L. Turquie.	S. Canada.

MIDWAY PLAISANCE

1 Dépôt.	10 Panorama du Volcan Kilaneau.	19 Palais mauresque.
2 Village dahoméen.	11 Maison romaine.	20 Village turc.
3 Ballon captif.	12 Pressoir français de cidre.	21 Panorama des Alpes Bernoises.
4 Village autrichien.	13 La roue tournante de 76 mètres (250 pieds).	22 Piscine.
5 Village indien.	14 Algérie et Tunisie.	23 Bazar japonais.
6 Village chinois et théâtre.	15 Pompiers et Police.	24 Station de chemin de fer.
7 bis Maison de thé chinoise.	16 La rue du Caire.	25 Concessions Perses.
8 Exposition du Maroc.		26 Orchestre Hongrois.



M. HIGINBOTHAM, Président de l'Exposition de Chicago.

II

A L'EXPOSITION

VUE D'ENSEMBLE

Nous avons pris, pour venir à l'Exposition, le railroad qui nous a amenés de l'Hôtel de Ville (*City Hall*) en une demi-heure, tandis que les bateaux à vapeur mettent 45 minutes.

Pénétrons, pour dix sous, ce qui n'est pas le lac Michigan à boire.

Nous avons le choix des entrées, soit par la 57^e street, soit par Midway Plaisance, ou encore par la 62^e avenue.

Prenons cette dernière entrée et faisons le tour des palais, de leurs annexes, des jardins, en évitant de passer deux fois par les mêmes points.

L'Exposition, je l'ai dit, est dans Jackson Park, sur le lac même ; elle est reliée à l'ouest à la ville par une immense voie, Midway Plaisance, où se trouvent toutes les exhibitions privées. Sa plus grande largeur (voir le plan) est au sud et sa pointe au nord, ce qui en fait un trapèze irrégulier, presque un triangle.

Nous entrons donc à la 62^e avenue, en face de Wooded Island ; nous laissons à notre gauche le palais de l'horticulture (*Horticulture Building*) et à notre droite des bâtiments consacrés à des bureaux et à une salle de concert ; nous côtoyons le bord de la lagune au sud de Wooded Island, en nous dirigeant vers le sud ; le grand bâtiment à notre droite est la galerie des transports (*Transportation Building*) ; à notre gauche, nous laissons le palais des mines (*Mines and Mining Building*) ; nous arrivons devant le beau monument de l'administration (*Administration Building*) qui n'a qu'un tort, c'est de rappeler le dôme central de l'Exposition de 1889, à Paris ; puis, lui tournant le dos, continuant vers le sud, nous passons entre l'immense palais des machines (*Machinery hall*), qui est loin d'avoir l'envolée gracieuse du nôtre, et le palais de l'agriculture (*Agriculture Building*) ; nous contournons le canal du sud pour gagner la langue de terre (au bas de la carte) où se trouvent le couvent de la Rabida, et le palais de l'Exposition forestière.

Une gondole va nous remonter vers le nord à la jetée et au Casino (*Casino and Pier*) d'où nous pourrions nous promener sur le bassin en face du Palais de l'Administration, sous l'œil paternel d'une statue de la Liberté de cent pieds de haut (30 m. 40 c.) et au besoin nous arrêter au café et *music hall*, sur le péristyle, à deux pas du Palais de l'Agriculture.

Remontons ; nous laissons le bassin à notre droite, le Palais de l'Administration à notre gauche, et nous allons passer devant le Palais des Arts et Manufactures (*Manufacturers' and liberal Arts Building*), le plus vaste de l'Exposition ; nous le contournons et suivons son côté droit, au bord du lac Michigan, jusqu'au Palais du Gouvernement (*U. S. Government Building*). Un pont nous mène aux pêcheries (*V. Fisheries* sur le plan) et en continuant nous arrivons à P. Qui vive ? France !

C'est le Palais Français, à deux pas du pavillon Allemand (C), du palais Russe (B), de l'Autriche (N), de Ceylan (O), etc., etc.

Les galeries des Beaux-Arts nous appellent (*Art Galleries*) pour y constater encore une fois le succès de nos artistes auxquels une galerie entière a été réservée ; nous la contournons et, redescendant vers le sud, nous trouvons à notre gauche le Palais de l'Illinois, à notre droite le Palais des Femmes (*Women's Building*), une nouveauté de cette Exposition ; et nous voilà revenus au Palais de l'Horticulture ; d'où nous traversons la lagune pour aller en face, derrière les Pêcheries, au Restaurant de Paris, où nous dinons avec des nègres ; un peu plus loin est l'installation du chocolat Menier.

Dans Midway Plaisance, ce sont, je l'ai dit, entreprises privées ; notons-les, cependant, brièvement ; il y a : un village autrichien (7) ; une fabrique de verres de Bohême (30) ; un ballon captif (6) ; un village dahoméen (5), peuplé d'amazones aux beaux seins ; une roue (15) immense (76 mètres de diamètre)



qui pèse 2,300 tonnes, et sur laquelle s'adaptent, comme dans les roues de nos foires, des balançoires suspendues où l'on attrape mal au cœur pendant « que ça tourne ». Voici un railway (12) à patins sur glace et rails inclinés; un bâtiment consacré aux industries d'Irlande (34); un bazar japonais (25); un minaret (32); une place mauresque (19); une exposition du Maroc (9); une piscine de natation (23) avec café et tout ce qu'il faut pour rafraîchir l'intérieur et l'extérieur, une exposition de pépinières (2) où l'on a cherché à montrer les plus belles combinaisons possibles entre les fleurs et les arbustes; le panorama des Alpes bernoises (22); celui du volcan de Kilauea (10); une maison romaine (11), reproduction exacte d'une maison de Pompéi dans laquelle on montre des objets trouvés dans les ruines; un railway glissant, « c'est, dit le catalogue officiel, une invention française, déjà admirée à l'Exposition de Paris en 1889 »; la rue du Caire (18), — encore une invention française; les expositions d'Algérie et Tunisie (16), très remarquées; un village turc (20), reproduction exacte de vieilles rues de Stamboul; et quelques autres expositions de moindre importance, y compris des villages allemands.

Nous avons fait ces longs parcours en gondole, à pied, en bateau à vapeur, en pousse-pousse, en chaise roulante, ou sur le trottoir mobile qui parcourt l'exposition: cette invention due à un Français, mais rejetée par nous en 1889, est des plus curieuses. Sur ce trottoir sont des bancs; on s'y installe comme et quand on veut. Le trottoir mobile va partout; on y monte, on y descend, sans secousse, quand il vous plaît; la vitesse de sa marche peut être de 10 à 12 « miles » à l'heure, soit de 16 à 19 kilomètres; et cependant, si j'en crois *Le Génie*

(*Engineering*) de Londres, qui en a complaisamment décrit le mécanisme et le curieux emploi, ce trottoir est d'un usage très aisé et très confortable. Il se compose de deux plates-formes latérales, l'une supérieure, l'autre inférieure, marchant en sens inverse et dont les vitesses sont calculées de telle sorte que si le plateau inférieur fait 3 « miles » à l'heure (soit 3 kilomètres 827 mètres), le plateau supérieur a fait 6.654 mètres. Je vous dispense du détail. L'exploitation et les brevets appartiennent à des compagnies de Chicago!

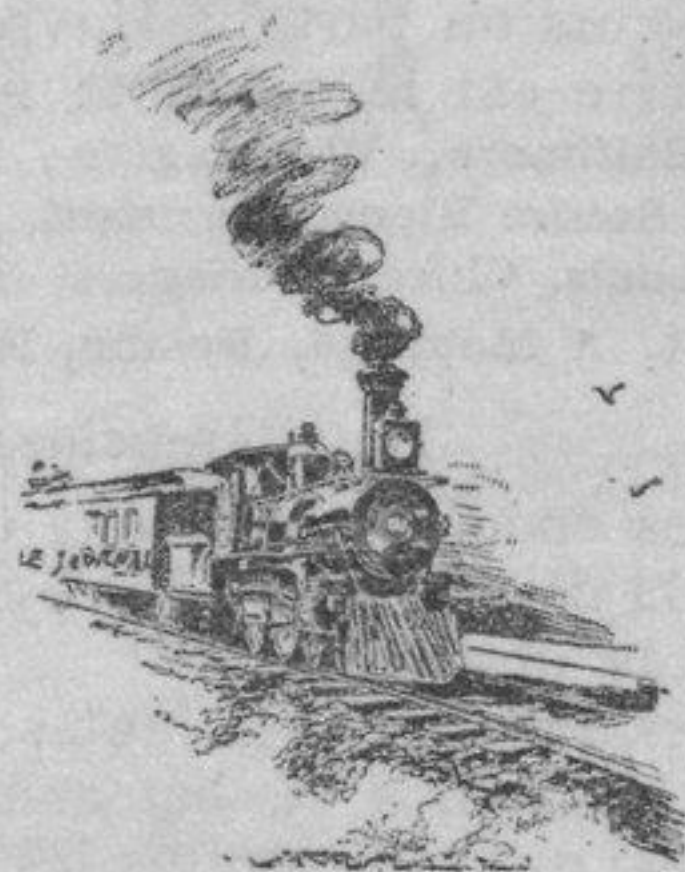
Nous avons donné ci-contre (p. 10) le portrait de M. Higinbotham, Président de l'Exposition de Chicago. On le dit fort habile et fort sympathique.

Ne voulant offrir, aujourd'hui, qu'un aperçu de l'Exposition de Chicago, qui permette de lire le plan et la vue à vol d'oiseau que nous publions dans ce numéro, me réservant de revenir sur le détail dans les prochains suppléments, j'ajouterai seulement que les services de police, d'ambulance, de pompiers, de transports ont été organisés avec beaucoup de soins et que les pickpockets ne sont pas plus nombreux qu'il ne convient.

Telle est, en substance, *the World's Fair*, la foire du monde, *the World's Columbian Exposition of Chicago*, l'Exposition universelle Colombienne de Chicago, ouverte le 1^{er} mai, bien qu'encre inachevée.

En ce qui concerne l'Exposition Française, elle a donné le bon exemple, elle est prête, et MM. Krantz et Roger Ballu ont pu, dès les premiers jours de mai, offrir un banquet de 70 couverts où l'on a célébré notre exactitude et nos succès.

Mirlitoy



L A PAPETERIE D'ESSONNE A L'EXPOSITION DE CHICAGO

C'est avec un vif plaisir et un grand intérêt que nous retrouvons le nom de MM. Darblay père et fils à l'Exposition de Chicago; le plan en relief de leurs établissements de papeteries d'Essonne donne une idée imposante de cette vaste usine où deux mille ouvriers et vingt machines à papier fournissent chaque jour à la consommation plus de cent mille kilos de papier.

Des échantillons de papiers de toutes les sortes, des spécimens de cellulose de bois écriue et blanchie complètent cette intéressante Exposition.

ATTENTION!

To our Readers.

M. LARUE, the well known restaurateur of the rue Royale, will open, next June, the "*Taverne Royale*", on a new system but with the prices of the Brasseries.

It will be a novelty in this aristocratic quarter and there is no doubt that the "*Taverne Royale*" will be as well frequented and as great a success as the other establishments opened by M. LARUE, the smartest and most popular restaurateur of Paris.

ATTENTION!

A nos Lecteurs.

M. LARUE, le restaurateur bien connu de la Madeleine, va ouvrir au mois de juin prochain, rue Royale, la *Taverne Royale*, dans un genre tout nouveau mais avec les prix abordables des brasseries.

Ce sera une nouveauté dans ce quartier aristocratique et, sans nul doute, la *Taverne Royale* sera aussi fréquentée que les autres établissements fondés par M. LARUE, le plus habile des restaurateurs de Paris.

EXPOSITION DE CHICAGO

Messrs. THOS. COOK & FILS, 1, Place de l'Opéra, ont organisé des excursions accompagnées, partant à des intervalles réguliers (*via le Havre et la Compagnie Générale Transatlantique*) pour Chicago.

La prochaine excursion part du Havre par la *Touraine*, le 8 juillet. L'itinéraire est le suivant: Paris, Le Havre, New-York, Philadelphie, Baltimore, Washington, Richmond, le Pont-Naturel, les Sources du Soufre Blanc, Cincinatti, Louisville, les Grottes du Mammoth, Saint-Louis, Chicago, Niagara, Toronto, par bateau sur le Saint-Laurent, à Montréal, Boston, New York.

Première classe: Frs. 2,590.

Des programmes spéciaux donnant tous les renseignements sont tenus à la disposition des voyageurs ou envoyés à ceux qui en font la demande.

Pour les excursions indépendantes, des billets sont délivrés par toutes les lignes de bateaux à vapeur traversant l'Atlantique, ainsi que pour toutes les lignes de Chemins de fer aux Etats-Unis, Canada et les voyages autour du monde.

Des coupons d'hôtels sont délivrés pour Chicago et les principales villes des Etats-Unis et du Canada à des prix spéciaux.

Des cabines sont réservées et des billets délivrés pour toutes les Compagnies de bateaux à vapeur et pour toutes les parties du monde.

Agence COOK & FILS,
1, Place de l'Opéra,
PARIS.



ON AND AFTER TUESDAY, MAY 2, 1893,

THE REUNION COACHES, Well-appointed Road Coaches

*Will run from the NEW-YORK HERALD Office, 49, avenue de l'Opéra,
daily (Sundays excepted)*

"THE COMET," TO HOTEL DU PARC, MAISONS-LAFFITTE	"THE RAINBOW," TO PAVILLON LOUIS XIV, S'-GERMAIN
Leaving "New York Herald" Office 10.30 a. m.	Leaving "New York Herald" Office 10.35 a. m.
Arriving Maisons-Laffitte 12.35 p. m.	Arriving St Germain 12.45 p. m.
Leaving Maisons-Laffitte 3.00 p. m.	Leaving St Germain 3.15 p. m.
Arriving "New York Herald" Office 5.05 p. m.	Arriving "New York Herald" Office 5.30 p. m.

Fares: 10fr. single; 15fr. return. Box seat, 5fr. extra

Seats can be booked in advance at the NEW YORK HERALD Office,
49, avenue de l'Opéra.

We would desire to direct the attention of our readers particularly to a specimen of the models exhibited by the firm H. LEPRINCE of Paris. The illustration is a repre-

Nous croyons intéressant de mettre sous les yeux de nos lecteurs un spécimen des modèles exposés par la maison H. LEPRINCE (Classe 26)



sentative of the Corset L. P. A la Couronne, for which this firm is so justly celebrated and for which we predict the same success as has attended it in previous exhibitions.

dont les Corsets L. P. A la Couronne auront autant de succès qu'aux Expositions précédentes.

Le Gérant: PONT.

GRAND HOTEL DE CABOURG

Tenu par

NOEL & PATARD

Propriétaires du Grand Hôtel de Monte-Carlo

La plus belle plage de la Manche
5 HEURES DE PARIS

CASINO - THÉÂTRE - BAL

Grandes Courses les 8 et 10 Août 1893.

ENVIRONS SUPERBES

LE MEILLEUR LAIT PASTORISÉ EST CELUI

DU D^R AUTEFAGE

20, rue Richer, PARIS

VINS DE BORDEAUX
Graterolle & C^{ie}
DÉPOT : 17, Boulevard de la MADELEINE — PARIS
— Agents acceptés sur références —

CHAMPAGNE
SAINT-MARCEAUX
Reims

Grands Vins secs :

Carte d'Or Very Dry 1884
— Vin Brut 1884

Grand Vin Franco-Russe :

Royal Saint-Marceaux

Ces Vins se trouvent dans tous les
principaux Hôtels et dans tous les pre-
miers Restaurants de Paris, Nice,
Monaco, etc.

Agent Général à Paris :

E. GUEDEY

16, Chaussée-d'Anti



P. M. GRUNWALDT

FOURNISSEUR DE S. M. L'EMPEREUR DE RUSSIE



Le plus riche Assortiment en Fourrures et Pelleteries.

SPÉCIALITÉS

EN ZIBELINES, RENARDS NOIRS, ARGENTÉS ET BLEUS
ET LOUTRES

22, Perspective de Newsky, 22
SAINT-PÉTERSBOURG

6, Rue de la Paix, 6
PARIS

A L'EXPOSITION DE CHICAGO, SECTION RUSSE

IV

Read this!

Read this!

THE JOURNAL is the best informed and most literary journal in France.

THE MOST NOTED WRITERS CONTRIBUTE.

CORRESPONDENTS REPRESENT

THE JOURNAL

THROUGHOUT THE WORLD.

Daily Issue : 250.000

BEST PUBLICITY KNOWN!

THE JOURNAL is read in all cercles,

THE JOURNAL is read by all business men, merchants,
shopkeepers, etc.

THE JOURNAL is the favourite *pastime* of the
aristocracy.

THE JOURNAL is on sale in all Clubs, Cafés
and Restaurants.

Read the Journal!

Read the Journal!!

LE JOURNAL

LITTÉRAIRE, ARTISTIQUE & POLITIQUE

PARIS. — 106, Rue de Richelieu, 106. — PARIS

FERNAND XAU, *Directeur*.

PRINCIPAUX COLLABORATEURS : Emile Zola, François Coppée de l'Académie Française, Henri Meilhac.

M^{mes} Séverine, Juliette Adam, Gyp.

Paul Bourget, Emile Bergerat, André Theuriot, Arsène Houssaye, Hugues Le Roux,
Maurice Barrès, Grosclaude, Paul Hervieu, Octave Mirbeau, Joseph Caraguel,
Henri Lavedan, Fernand Vandérem, Oscar Méténier, Paul Alexis, Ivan Bouvier, Mentor,
Georges d'Espèrès, Jean Maure, Clovis Hugues, Jean de Bonnefon,
Comte de Kératry, Pierre Wolff, Lucien Descaves, Jules Renard, Jean Bayol,
Jules Huret, Félicien Champsaur, Paul Bonnetain, Henry Céard,
Une Parisienne, Mirliton, Gaëtan de Méaulne, Paul Adam, Rodolphe Darzens, Bernard Lazare,
Cambrian, Louis Bertin, Alphonse Allais, Pierre de Lano,
Remy de Gourmont, Vigné d'Octon, Camille de Sainte-Croix, Jacques Redelsperger,
Edmond Le Roy, Laisant, Edgar Monteil, Félix Régnier, Léon Millot,
Adolphe Mayer, Emile Goudeau, Paul Geruzéz, Jean Raphanel, Maurice Lefèvre, Paul Brulat,
Auguste Marin, Georges Docquois, M^e Huvelin, Puymirail,
Georges de Labruyère, Jules Ranson, Evariste Mangin, Georges Bastard, d'Ingouville,
Emilien Chesneau, Vicomte Ulric de Civry, André Gresse, Arlequine,
Louis de Robert, H. Valoys, G. de Lilliers,
Emile Guitton, Paul Fouquiau, Hector France, Alberty, Baude de Mauriceley,
Docteur Legué, Edouard Hubert, Maurice Colin, Jules Quinaud,
Eugène Doré, Jocelyne, Un Domino Rose, Jean de l'Echiquier, Marcel Pradier, Un Snob,
Eugène Lintilhac, Joseph Gayda, Eugène Clisson, Jacquillou,
Jacques Daurelle, de Santa-Anna Nery, Daniel d'Aigre, Un Monsieur en habit noir,
Bertie-Henri Clère, Nachette, F. Hogier,
Emile André, Altaïr, J.-A. Natali, Clam, Colin Maillard,
Harry, Louis Labat, Scarron, Jacques Finance, Pierre Paul, Louis Baïssas, Lefrancier,
Paul Héra, d'Aguerre, Léon Couturat, Servet, Drapeau, F.-A. Steenackers, James,
Etc., etc., etc.

Secrétaire de la Rédaction : Alexis LAUZE.

Critique théâtrale hebdomadaire, tous les mardis, EMILE BERGERAT. — **Critique littéraire hebdomadaire**, tous les lundis, ANDRÉ THEURIOT. — **Les Premières Représentations**, LOUIS BERTIN, FÉLIX RÉGNIER. — **La Soirée Parisienne**, UN MONSIEUR EN HABIT NOIR. — **Notes Parisiennes**, MIRLITON. — **La Politique**, IVAN BOUVIER. — **L'Extérieur**, JULIETTE ADAM. — **La Chambre et les Informations parlementaires**, HENRI VALOYS. — **Le Sénat**, GEORGES DE LILLIERS. — **La Vie artistique**, EDOUARD HUBERT. — **Actrices**, CAMBRIAN. — **La Bonne Aventure**, LE DISEUR. — **Echos**, EDMOND LE ROY. — **Faits divers**, OSCAR MÉTÉNIER. — **La Grande Actualité**, HUGUES LE ROUX, JULES HURET, JULES RANSON, GEORGES DE LABRUYÈRE, GEORGES DOCQUOIS, PAUL BRULAT, LOUIS DE ROBERT, AUGUSTE MARIN, PAUL HÉRA, MARCEL PRADIER, BAUDE DE MAURCELEY, EMILIEN CHESNEAU, LEFRANCIER, BERTIE-HENRI CLÈRE, LOUIS LABAT, etc., etc. — **Nouvelles Militaires**, ULRIC DE CIVRY. — **La Bourse**, JACQUES FINANCE. — **Le Sport**, EUGÈNE DORÉ. — **La Vie Financière**, JEAN DE L'ÉCHIQUEUR. — **Tribunaux**, M^e HUVELIN. — **La Vie Sportive**, HENRI BERNHEIM. — **Le Sport Vélocipédique**, RECORDMAN. — **L'Escrime**, EMILE ANDRÉ. — **Chronique Médicale**, D^r LEGUÉ. — **Chronique Scientifique**, ALFRED NAQUET, EMILE GUITTON. — **Chronique des Immeubles**, CIMENT ROMAIN. — **Courrier des Théâtres**, COLIN MAILLARD. — **La Vie Rustique**, PIERRE PAUL.

POUR LA FRANCE 5^c LE NUMÉRO

POUR L'AMÉRIQUE : 15 CENTIMES, (AMERICA : 3 CENTS.)

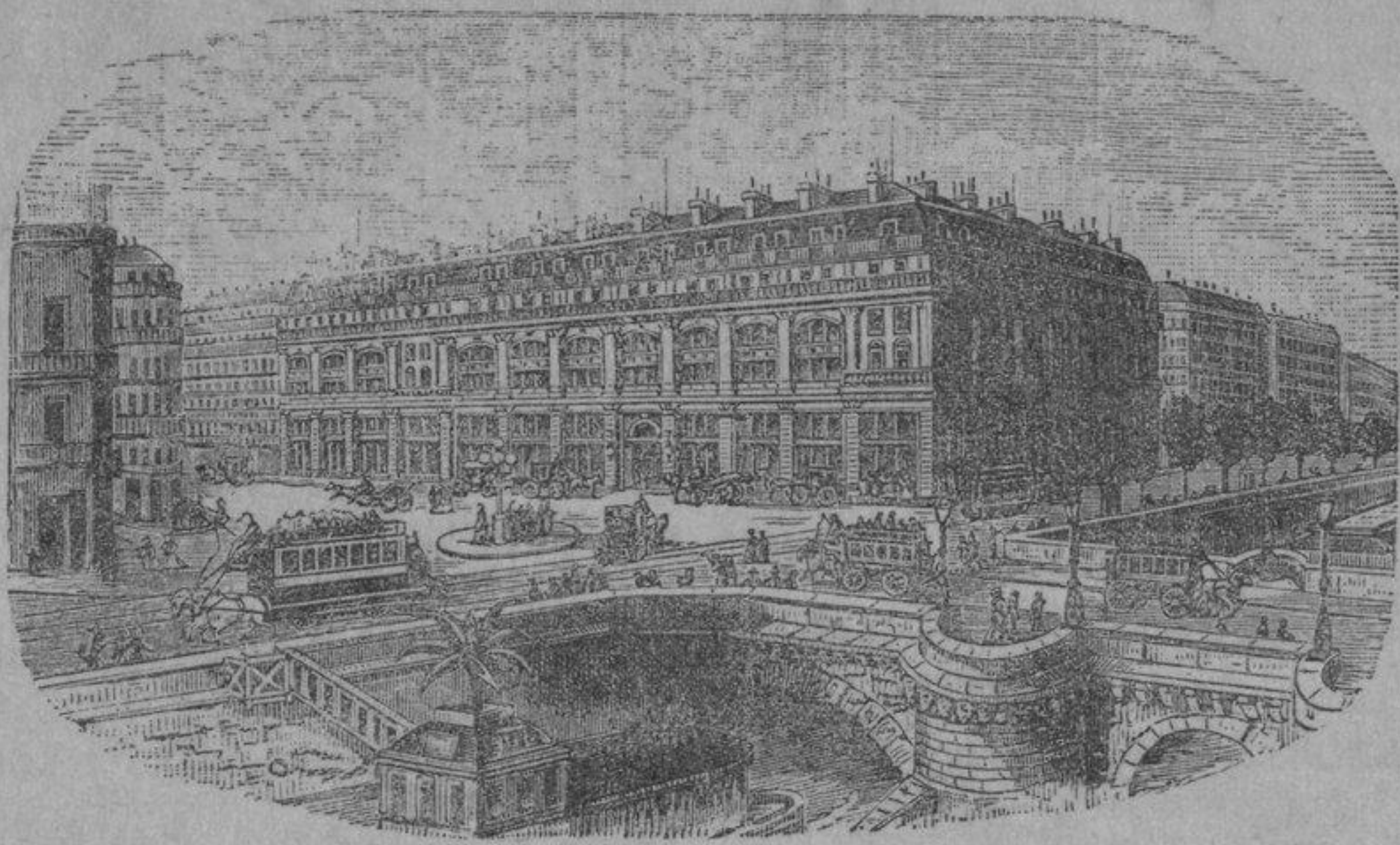
ABONNEMENT POUR L'AMÉRIQUE : 50 FRANCS (10 DOLLARS)

LE JOURNAL publie tous les Mercredis un Supplément de 12 pages, illustré par FORAIN, au prix de 5 centimes en France et de 15 centimes en Amérique. Il est envoyé gratuitement aux abonnés.

En préparation le second Supplément sur l'Exposition de Chicago.

PARIS 1855
SEULE
MÉDAILLE
D'HONNEUR

PARIS 1867
SEULE
MÉDAILLE
D'OR
NOMINATIVE



PARIS 1878
HORS
CONCOURS
MEMBRE DU JURY

PARIS 1889
HORS
CONCOURS
MEMBRE
DU JURY

MAISON DE LA

BELLE JARDINIÈRE

2, Rue du Pont-Neuf, PARIS

VÊTEMENTS tout FAITS et sur MESURE

et **TOUT** ce qui concerne l'Habillement pour HOMMES, JEUNES GENS et ENFANTS

SPECIALITÉS pour BAINS DE MER et VOYAGES

Costumes pour Vélocipédistes en Draperie et en Jersey

Envoi franco des Catalogues de la Maison

LIVRAISON A DOMICILE, Paris et Banlieue

EXPÉDITION EN PROVINCE FRANCO

à partir de 25 francs.

SEULES SUCCURSALES :

PARIS, 1, place Clichy ; ANGERS, LYON, MARSEILLE, NANTES, ELBEUF, LILLE, SAINTES.



Vélocipèdes *Lutèce*

ENVOI DU CATALOGUE SPÉCIAL