

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISANT LE MARI

ABONNEMENTS :

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

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

22 — Rue de Lorraine — 22
Tous les ouvrages français et étrangers dont il est envoyé
deux exemplaires sont insérés dans le journal
Les manuscrits non insérés seront rendus

INSERTIONS :

Réclames, 50 cent. la ligne ; Annonces, 25 cent.
Pour les autres insertions, on traite de gré à gré
S'adresser au Gérant, 22, rue de Lorraine

Monaco, le 18 Août 1891

NOUVELLES LOCALES

La Société des Bains de Mer de Monaco a fait don à la section niçoise de l'Association fraternelle des employés d'octroi de France, d'une somme de mille francs.

Ou lisait la semaine dernière dans l'*Indépendant des Alpes-Maritimes* :

Un deuil cruel vient de frapper la société monégasque. Dimanche matin, les habitants de la Principauté apprenaient avec une douloureuse stupéfaction que M^{me} Otto, née de Sigaldi, bien portante la veille, avait succombé pendant la nuit.

C'est une belle existence qui vient de s'éteindre, et cette femme distinguée qu'un mal subit nous ravit dans la force de l'âge, laissera d'unanimes regrets.

Sa gracieuse effabilité lui avait conquis tous les cœurs. Sans prétention, elle excellait dans le monde ; dans l'intimité, c'était la plus dévouée des épouses et la meilleure des amies. Le charme qu'elle répandait autour d'elle n'était que l'émanation de sa haute vertu et de sa parfaite bonté. Elle illuminait de son sourire cette villa Saint-Pierre où M. Hector Otto reçoit si largement ses amis.

Elle aimait à parer sa demeure, toujours hospitalière, et sans dédaigner les soins du ménage, elle était fort adroite de ses jolis doigts et mettait un véritable sentiment artistique dans ces mille riens dont une femme élégante aime à s'entourer. C'était un bon et noble caractère de femme ; mieux que cela, c'était une excellente chrétienne, charitable envers les pauvres, bienveillante pour tous.

La mort qui s'est montrée envers elle si brusque et si impitoyable ne l'a pas prise au dépourvu, et sa piété sincère dont les manifestations ont édifié tant de fois la paroisse de Saint-Charles et le sanctuaire de Laghet, aura reçu promptement sa récompense.

Puisse cette pensée tempérer la douleur de son digne époux et de ses proches ! Les pures et profondes amitiés qu'a su se concilier cette femme d'élite lui survivront et ses intimes garderont, avec le culte du souvenir, la mémoire d'une âme exquise et prédestinée.

Dimanche matin, à 7 heures un quart, le vapeur le *Cannois*, coquettement pavoisé, quittait le port de Monaco aux accents de la *Marche Nationale* exécutée par la Société Philharmonique.

La Société des Régates, avec ses invités, se rendait à Antibes. Le temps était superbe et la traversée fut délicieuse.

À 9 heures, notre vapeur entre dans le port d'Antibes, nos musiciens saluent la pavillon français par la *Marseillaise*, et, quoique venus pour assister en spectateurs aux fêtes organisées à l'occasion des Félibres et des Cigaliers, nous trouvons sur le quai un délégué de la municipalité qui, au nom du Maire, nous invite à prendre part à la cérémonie de l'inauguration du monument érigé à la mémoire du général Championnet.

Conduites sur la place de la Mairie, la Société des Régates et la Philharmonique sont disposées à la gauche du buste, en face l'emplacement réservé aux autorités.

Le cortège officiel survient bientôt ayant à sa tête M. Rouvier, ministre des finances ; le vice-amiral Duperré ; M. Henry, préfet ; le général Robillard, de Nice ; M. Soleau, maire d'Antibes. La musique militaire joue la *Marseillaise*, et les discours commencent. Nous ne mentionnerons que les noms des orateurs : M. Sextius Michel, président du Félibrige parisien ; M. Soleau, maire ; M. Pierre Laffitte, cigalier ; M. Rouvier.

La foule est immense et le défilé des troupes qui termine la fête est l'objet des plus chaleureuses ovations.

À midi, les Sociétés monégasques se réunissent à l'hôtel des Aigles d'Or, où les attend un banquet de 180 couverts. Le repas est des plus gais. Au dessert, M. Marquet, président ; M. le Ch^r de Loth, président de la Société Philharmonique ; M. Valentin, portent des toasts à la ville d'Antibes, à la Société des Régates, à la Philharmonique. M. Bérail se lève, et, au nom des Français résidant dans la Principauté, adresse au Prince Albert, des remerciements chaleureux. Il boit à la prospérité du règne de notre Auguste Souverain.

Ces diverses allocutions sont couvertes d'applaudissements. Une quête faite pour les pauvres d'Antibes produit 70 francs que M. Marquet remet au bureau de bienfaisance de la ville.

Musique en tête, nous nous rendons à Juan-les-Pins où a lieu la fête de l'après-midi. La Société Philharmonique prend part au concert organisé par les diverses musiques d'Antibes et des environs, et s'y fait justement applaudir.

Tous les bâtiments de l'escadre sont dans la rade et quand, le soir à 8 heures, le *Cannois* quitte la baie de Juan pour ramener à Monaco les touristes monégasques, le coup d'œil est féérique. Les illuminations de la plage, le feu d'artifice et les projections électriques des cuirassés, semblent embraser la forêt, la mer et les airs.

À onze heures et demie, notre caravane rentrait dans la Principauté, enchantée de la charmante journée que leur avait procurée la Société des Régates de Monaco.

Dimanche à midi, les Cigaliers et les Félibres, ayant à leur tête MM. Sextius Michel, président du Félibrige parisien, Maurice Faure, député de la Drôme, fondateur dudit Félibrige, Paul Arène et Paul Mariéton, chancelier, sont arrivés à Monaco, devant de 24 heures la visite qu'ils avaient annoncée.

Limités par le temps fort court dont ils pouvaient disposer, ils ont rapidement visité le Palais non sans admirer les toiles et les portraits historiques qui s'y trouvent, puis la cathédrale, les jardins Saint-Martin et les terrasses du Casino. L'orchestre prévenu avait, pour eux, composé un programme spécial et plein d'attraits.

À 4 heures, les savants excursionnistes, que M. Dugué de Mac Carthy, secrétaire général, avait rejoints pendant leur visite et accompagnés jusqu'à l'extrémité du jardin Saint-Martin, ont repris le train pour Nice.

Les journaux de Nice nous apprennent la mort de M. Alfred Asseline, rédacteur au *Figaro* et à l'*Indépendance belge*, décédé le 12 août à Nice, chez sa fille, M^{me} Alice Lacroix, connue sur les scènes lyriques sous le nom d'Alice Rabany.

M. Asseline était très connu à Monaco, où notre confrère venait tous les hivers.

CHRONIQUE DU LITTORAL

Toulon. — Après des efforts inouïs, on est enfin parvenu à se rendre maître du terrible incendie qui a dévoré la plus grande partie des forêts de la commune d'Evenos et qui a atteint quelques massifs boisés des communes environnantes.

Les troupes viennent de rentrer à Toulon, laissant seulement sur les lieux de petits détachements, chargés avec la gendarmerie d'exercer une surveillance assidue afin d'éteindre immédiatement le feu, s'il venait à se déclarer quelque part. On n'est pas sûr, en effet, qu'il ne couve en quelque endroit sous la masse des pins calcinés et qu'il ne reprenne avec intensité d'un moment à l'autre.

La Bergerie du Jas Blanc, que l'on croyait incendiée, est sauvée.

Les pertes sont considérables ; elles ne peuvent encore être évaluées même approximativement.

Golfe Juan. — L'escadre de la Méditerranée et la division de réserve, sous les ordres du vice-amiral Charles Duperré, commandant en chef, a mouillé avant-hier soir à 6 heures en rade du Golfe Juan.

Cette force navale est composée des navires suivants : *Amiral-Baudin*, commandant, M. Maréchal, capitaine de vaisseau ; *Courbet*, capitaine de vaisseau Pottier ; *Dévastation*, M. de Floucaud de Foureroy, capitaine de vaisseau ; *Formidable*, M. Roustan, capitaine de vaisseau ; *Duguesclin*, M. Blanc, capitaine de vaisseau ; *Hoche*, M. Boutet, capitaine de vaisseau ; *Indomptable*, M. Gatier, capitaine de vaisseau ; *Terrible*, M. Monin, capitaine de vaisseau ; *Bayard*, M. Escudier, capitaine de vaisseau ; *Vauban*, M. Caillard, capitaine de vaisseau.

Les croiseurs *Cécile*, commandant M. Michel, capitaine de vaisseau ; *Sfax*, M. Richard, capitaine de vaisseau ; *Condor*, M. Nicolas, capitaine de frégate ; *Dragonne*, M. Bouxin, lieutenant de vaisseau ; *Faucon*, M. Massé, capitaine de frégate ; *Forbin*, M. Barnaud, capitaine de frégate ; *Drague*, M. Baudry Lacantinerie, lieutenant de vaisseau ; *Audacieux*, M. Nicolas, lieutenant de vaisseau ; *Ouragan*, M. Barry, lieutenant de vaisseau ; les torpilleurs 126 et 127.

L'escadre compte donc 12 cuirassés, 2 croiseurs de 1^{re} classe, 3 croiseurs-torpilleurs, 2 avisos-torpilleurs et 4 torpilleurs de haute mer.

Vence. — Dans la nuit de mercredi à jeudi, vers une heure du matin, des cris : au feu ! ont mis toute la ville en émoi. Le feu venait de se déclarer chez M. Dupuis, près de la chapelle des Pénitents Blancs.

Le grenier à foin a été la proie des flammes. La toiture s'est effondrée. Les pompiers et les gendarmes, aidés par la population, n'ont pu se rendre maîtres de l'incendie que vers quatre heures du matin.

M. Blacas, lieutenant des pompiers, a été blessé à la tête par une poutre et des tuiles qui se sont détachées

de la charpente et de la toiture. La blessure est peu grave, heureusement.

On a remarqué sur le lieu du sinistre M. Torreille, conseiller général, dont la sollicitude pour la population est bien connue, les employés du chemin de fer, etc.

On ignore les causes de l'incendie. Les pertes n'ont pas encore été évaluées. L'alarme a été donnée par des femmes qui étaient au lavoir situé à proximité du foyer d'incendie.

Nice. — Le président de la République de Vénézuëla vient de confirmer, par décret, la nomination de M. Arthur Alma, pour remplir les fonctions de consul de Vénézuëla à Nice. M. Louis Docteur, publiciste, a été choisi pour remplir les fonctions de vice-consul.

Villefranche. — L'avis de la marine grecque *Sfactiria*, armé de deux mitrailleuses et monté par 99 hommes d'équipage, commandé par le capitaine de frégate Boudouris, est entré en rade de Villefranche, venant en dernier lieu de Gênes. Cet avis, après avoir échangé avec la terre les saluts réglementaires, est allé mouiller dans la vieille darse. Il y attendra le roi de Grèce, qui, après son voyage de Paris, ira s'embarquer à Villefranche pour retourner en Grèce.

— Le vice-amiral Antony Hoskins, commandant en chef l'escadre anglaise de la Méditerranée, viendra très probablement à Villefranche, vers le 20 août, avec six ou sept bâtiments placés sous ses ordres, dont trois ou quatre cuirassés. On sait que son escadre est la plus puissante de celles que l'Angleterre entretient à titre permanent en activité.

CAUSERIE

La catastrophe du 26 juillet 1891. — Dans quelle partie d'un train faut-il monter de préférence ? — Souvenirs de 1842 et de 1851. — Danger de l'éclairage des voitures par le gaz. — Les tunnels éclairés par l'électricité.

Le dimanche 26 juillet, il était certainement très malsain de se trouver dans les wagons d'arrière du train 116, si violemment tamponné, on le sait, à neuf heures un quart du soir, par son supplémentaire le 116 D... Mais je ne veux pas raconter la catastrophe, qui occupe encore tous les esprits. Cette préoccupation est telle que bien des gens, à cette époque de l'année où l'on voyage plus que de coutume, ne manqueront pas d'éprouver un sentiment d'inquiétude en mettant le pied dans un wagon. Beaucoup se demanderont si, crainte de nouvel accident, il ne vaut pas mieux monter dans les premières voitures des trains ou au milieu.

Or, à cet égard, il n'y a plus de probabilités de sécurité dans les unes que dans les autres. Sur les lignes à double voie, en admettant que, comme dans le cas le plus récent, on soit rencontré par un train venant par derrière, si la vitesse de celui-ci est plus grande, il y a de grandes chances pour que sa machine éventre les wagons du train qui le précède ; mais il se peut aussi que ce soient les premières voitures du second train qui soient sérieusement endommagées, au grand péril des voyageurs qui s'y trouvent, notamment si, sur un embranchement, il prend un autre train *en écharpe*.

Quant aux voitures du milieu elles seraient, d'après certains exemples, plus exposées aux déraillements. Imaginez, en effet, que le train soit assimilé, comme de fait il doit l'être dans les cas de grande vitesse, à une barre rigide dont les deux extrémités, machine et tender en tête, fourgons très chargés en queue, sont plus lourdes que les véhicules souvent presque vides, situés au milieu des véhicules se soulèveront au-dessus des rails, et, s'ils ne se maintiennent pas, en retombant, dans une direction coïncidant avec la voie, ils pourront en sortir : d'où déraillement, cahotement des véhicules ou leur renversement et leur mise en pièces, à la suite d'une rupture d'attelage. On voit, d'ici, la position des malheureux qui se trouvent dans des voitures ainsi cahotées, ou renversées entièrement démentibulées.

Toutefois, j'estime que, sauf si l'on est suivi par un train express, les voitures d'arrière sont préférables à celles de l'avant ; le milieu est à prendre dans beaucoup de cas ordinaires et sur les lignes, à voie unique, ce sont les premières voitures dont on doit se défier.

Au reste, collisions et déraillements font d'ordinaire bien peu de victimes, proportionnellement aux masses

en jeu. Pour que des catastrophes comme celle de Saint-Mandé, qui a sévi sur tant de voyageurs, se produisent, il faut et une grande affluence de ceux-ci, et un concours de circonstances heureusement fort rares. A Mœnchenstein, un pont cède sous les poids d'un train, et celui-ci tout entier tombe dans un abîme. A Fampoux, des voitures déraillées s'engloutissent dans un marais ; à Bandol, du fait de l'explosion de 2.500 kilogrammes de poudre expédiés dans un train de voyageurs, en raison de l'état de guerre (février 1871), soixante-dix personnes sont tuées et autant de blessées.

Le plus fameux accident, parce qu'il s'est produit à l'origine des chemins de fer, c'est celui du 8 mai 1842, près de Bellevue, sur la ligne de Versailles (rive gauche). L'impression qu'il fit sur les populations fut si vive et si durable, que neuf années après, en 1851 (je me souviens du propos, bien que j'eusse alors, à peine 8 ans), j'entendais dire à mes parents qui s'apprêtaient à prendre le train à la gare Mont-Parnasse : « N'allez pas à Versailles par cette ligne, elle est dangereuse. »

L'accident de Bellevue a ce point de ressemblance avec celui de Saint-Mandé que, dans les deux cas, c'est le feu qui compliqua les choses, en sorte qu'elles prirent les proportions d'une catastrophe. A Bellevue, le train était remorqué par deux machines, l'une en tête, l'autre en queue : celle d'arrière allant plus vite que les wagons qui la précédaient, monta sur ceux-ci et, dans le désordre qui se produisit, des charbons enflammés tombant de la machine, mirent le feu aux voitures. En ce temps-là, on renfermait à clef les voyageurs ; bien donc que le train se ralentit, ils ne purent sortir : quarante furent broyés ou brûlés vifs, y compris l'amiral Dumont-d'Urville, qui était sur le point d'entreprendre son quatrième tour du monde. Il voyageait avec sa femme et son fils ; tous trois furent retirés noirs, carbonisés, « gros comme des poulets rôtis », suivant l'expression d'un témoin oculaire.

A Saint-Mandé, c'est le gaz qui, s'enflammant et faisant explosion, a fait périr asphyxiés ou horriblement brûlés bien des gens qui n'auraient été vraisemblablement que blessés, contusionnés même. Or, il me semble que si, à la suite de l'accident du 8 mai 1842, on renonça au soin superflu d'enfermer les voyageurs ; une autre mesure s'impose : celle de proscrire l'éclairage au gaz dans les wagons.

Eh ! quoi, l'Administration interdit, avec juste raison, le transport dans les trains de voyageurs, non seulement des poudres et munitions de guerre, mais aussi de l'acide nitrique, des huiles essentielles, du goudron de houille ; sauf là où il n'y a pas de trains de marchandises et encore, en ce cas, avec un luxe de précautions inouï, elle n'admet pas que les allumettes chimiques, qui prennent si difficilement, la benzine, les chiffons gras même ou les déchets de coton circulent en même temps que les personnes et journalièrement, sur les lignes de banlieue, un nombreux public voyage avec, sous les pieds, un réservoir de gaz, éminemment explosif.

Au point de vue de l'hygiène de la vue, certes je ne blâmerai pas cette substitution du gaz aux anciens quinquets, si, comme l'événement vient de le démontrer, comme d'autres pourront le prouver, elle ne comportait des dangers ; mais je nie que, même au point de vue hygiénique, elle soit utile.

Il est bien préférable, en effet, de s'abstenir de lire à cette clarté plus intense que celle de l'ancienne lampe à huile, mais encore trop tremblottante. Au point de vue économique pour la Compagnie, le maintien jour et nuit de cette lumière se défendrait fort mal.

Ainsi sur la ligne de Versailles R. D., il n'y a que deux tunnels un peu longs, celui des Batignolles et celui de Saint-Cloud. Au lieu d'éclairer sans cesse les wagons sur cette ligne comme sur celles de l'Etang-la-Ville et de Saint-Germain, que n'éclaire-t-on pas les deux tunnels à l'électricité !

Notez que la lumière électrique ne devrait pas pour cela y être produite à jet... ou mieux à *courant continu*. Il suffirait de disposer à l'entrée et à la sortie, un *contre-rail isolé*, d'après le système de M. Baillehache (dont, entre parenthèses, les procédés auraient peut-être empêché l'accident de Saint-Mandé). Dès qu'un train entrerait dans le tunnel, en frôlant seulement le *contre-rail isolé*, les bandages de roues actionneraient une pédale qui elle-même serait en relation avec une machine Gramme

et des lampes électriques ; la lumière se produirait pendant tout le temps que le train mettrait à franchir le tunnel. Au moment où il en sortirait, en passant près d'un autre contre-rail, le train servirait lui-même de commutateur pour renverser le courant, et le tunnel retomberait dans l'obscurité.

Que n'en fait-on sérieusement l'essai ? En admettant qu'elle ne réussit pas tout d'abord, avec de la persévérance, on pourrait mettre à profit une idée dont la valeur scientifique est indiscutable, dont les conséquences pratiques ne se réduiraient pas à ce seul avantage déjà précieux : faire *sans danger* DE LA LUMIÈRE ! *Mehr licht!* comme disait Goëthe (1).

H. GRIGNET.

(*Journal de la Santé*).

LETTRES PARISIENNES

(Correspondance particulière du *Journal de Monaco*)

Cette semaine, à Paris, a été la semaine des princes et des rois : jamais, dans un espace de temps aussi court, Paris n'a reçu plus d'hôtes illustres et, je suis heureux de le constater, c'est avec joie, c'est par des vivats et des applaudissements qu'il a accueilli leurs visites. Le grand-duc Alexis, malgré ses efforts pour éviter le débordement des manifestations populaires, a dû, partout où il était reconnu, entendre les orchestres jouer l'hymne russe et la *Marseillaise*, et les Parisiens crier : « Vive le Grand-Duc ! Vive la Russie ! Vive le Tzar ! » On n'a pas respecté son incognito ; mais on a su ne pas dépasser la mesure, ou plutôt ne pas prolonger trop ces marques de sympathie internationale. Le Grand-Duc, à Vichy, pourra prendre tranquillement sa saison d'eaux et vivre dans le calme et le repos auquel il aspire.

S. M. Georges I^{er}, roi des Hellènes, n'a conservé qu'un demi-incognito. Il a déjeuné au palais de Fontainebleau, chez le président de la République et M^{me} Carnot ! La gare de Paris et celle de Fontainebleau étaient pavisées de drapeaux grecs et français ; des tapis avaient été posés sur les quais d'embarquement et de débarquement. Il était attendu à la gare de Fontainebleau par le général Brugère, chef de la maison militaire du Président de la République et par le lieutenant-colonel Dals-teins. Le ministre des affaires étrangères, M. Ribot, le ministre de Grèce, M. Delyannis, MM. de Monthon, ministre de France à Athènes, d'Ormesson, le colonel de Reinech, Thon, le commandant Courtès-Lapeyrat et le capitaine Chevalier étaient avec lui dans le train et lui ont fait escorte dans les voitures de la Présidence.

A son arrivée au Palais, la garde d'honneur, qui était composée de quatre escadrons du 4^e hussards, avec l'étendard, et commandés par le lieutenant-colonel de Rouvère, s'est rangée dans la cour et lui a présenté les armes : les officiers ont salué du sabre, l'étendard s'est incliné et la musique a joué l'hymne grec. Au moment où Sa Majesté descendait devant le perron de l'aile Louis XV, M. Carnot s'est avancé et lui a souhaité la bienvenue ; puis les deux Chefs d'Etat ont gravi le grand escalier Philippe-Auguste, qui conduit aux salles de réception, précédés de quatre huissiers de la présidence en costume de gala. Pendant le déjeuner, la musique d'artillerie d'Orléans a joué dans le jardin anglais. Après le déjeuner, le Roi, accompagné de M. le Président de la République et des invités, a visité le château, la ville, l'école d'application et a fait une promenade dans la forêt. Il est rentré à Paris pour dîner.

On attend, au moment où j'écris, le jeune roi de Serbie, âgé de quinze ans, Alexandre I^{er}, qui vient passer quelques semaines chez son père, le roi Milan, qui vit comme un riche bourgeois dans un hôtel de l'avenue du Bois-de-Boulogne. Le jeune roi est le filleul de l'empereur de Russie ; il était à Cronstadt au même moment que l'escadre française ; le personnel de notre ambassade, l'état-major et les marins de notre escadre lui ont fait l'accueil le meilleur. Comme le roi des Hellènes, le jeune roi de Serbie ne conservera qu'un demi-incognito et il ira rendre visite au Président de la République à Fontainebleau.

Enfin, au moment où cette lettre vous parviendra, le prince de Galles sera à Paris.

Cet empressement des princes et des souverains à Paris a produit sur la population un excellent effet ; elle y voit une preuve des bonnes relations de la République Française avec les diverses puissances et un gage de paix européenne.

(1) On m'apprend que des essais d'éclairage des voitures à l'aide de l'électricité, auraient brillamment, c'est le cas de le dire, réussi sur le réseau P. L. M.

Par extraordinaire, il y a eu dans le mois d'août de grands mariages que le chroniqueur a le devoir de signaler.

Le 5 août, la bénédiction nuptiale a été donnée, en l'église Saint-Pierre-de-Chaillot, au comte de Barbantane, propriétaire du château de Plessis, en Saône-et-Loire, membre du Joekey-Club, et à la veuve du comte Roger de Chanaleilles.

Le 12 août, en la même église, a été célébré le mariage de M. le vicomte Armand, lieutenant de cuirassiers, avec M^{lle} de Brantes. Les témoins du marié étaient le général marquis de Galliffet et M. Firmin Raimbeaux, ancien écuyer de l'empereur Napoléon III; ceux de la mariée étaient le comte Wladimir de Montesquieu, son oncle, et le comte de Larochehoucauld-Daudeauville, ancien ambassadeur de France à Londres, député de la Sarthe. Le défilé à la sacristie a duré plus d'une heure, et on a été surpris d'y voir, à cette époque de l'année, tant de représentants de la haute aristocratie.

C'est, il serait inutile de se le dissimuler, un peu la faute de la température; on hésite avant d'aller en villégiature, et cette année les plages sont délaissées. Il n'y a qu'un cri à Trouville et à Deauville et ce cri universel est: « Quelle différence avec les années précédentes! » Cela tient sans doute, pour Trouville, à des légendes d'insalubrité qu'on a cru devoir répandre et contre lesquelles la municipalité a eu le tort de ne pas suffisamment réagir en entreprenant certains travaux utiles, et pour Deauville, à des deuils et des catastrophes qui l'ont privé de la visite d'une partie des propriétaires de ses pavillons. Mais s'il avait fait un été torride, on se serait moins aperçu de ces vides, et les écriteaux: à louer ne seraient pas aussi nombreux. Le public bourgeois — qui forme la foule balnéaire — commence d'ailleurs à se lasser des villas où trois lits sont installés dans une chambre à peine assez grande pour un seul, des prétentions folles des loueurs en garni, des prix des hôtelleries et des distractions peu variées des casinos. Il recherche ce qu'un journal populaire a appelé « les petits trous pas chers ». Où est le temps où les villas de Deauville étaient pleines d'une société aristocratique, où les bals privés et ceux du casino rivalisaient d'élégance et d'entrain. Pendant cette semaine des courses, à Deauville, à Trouville, pas de fêtes, pas de réunions, pour les femmes et les jeunes filles. A Deauville, nous avons le Théâtre libre; à Trouville, Kam-Hill et M^{lle} Yvette Guilbert. C'est d'une littérature pour Messieurs seuls. A Trouville, le casino a réservé des salons pour l'Union-Club; malheureusement, des incidents regrettables se sont produits, et les visites à ce cercle sont devenues plus rares, on préfère aller au théâtre du casino, où l'on joue *Mireille* et *Manon*.

DANGEAU.

FAITS DIVERS

Voici quelques chiffres intéressants fournis par les dernières statistiques sur la population de la terre.

La population du globe est de 1,487,600,000 habitants pour la terre cultivable et de 300,000 habitants pour les régions polaires.

Cette population se répartit ainsi :

Europe, 300,200,000 ; Asie, 850,000,000 ; Afrique, 127,000,000 ; Australie, 4,730,000 ; Amérique du Nord, 89,250,000 ; Amérique du Sud, 36,420,000 habitants.

L'aire cultivable du globe comprend 72,242,152 kilomètres carrés, distribués comme suit : Europe, 2,888,000 — Asie, 9,280,000 — Afrique, 5,760,000 — Australie, 1,167,000 — Amérique du Nord, 4,946,000 — Amérique du Sud, 4,228,000 kilomètres carrés.

Dans ces chiffres, il faut comprendre 13,901,000 milles carrés de steppes et 4,180,000 milles carrés de déserts.

La population du globe augmente sans cesse. Elle est inégale sur la surface. Ainsi la Chine compte 100 habitants par kilomètre carré; l'Inde, 75; l'Europe, 35; les Etats-Unis orientaux, 50.

La France occupe le cinquième rang des puissances européennes par la population et le huitième par l'accroissement de cette population et cependant elle occupe le deuxième rang pour le commerce total.

On est fort en retard, en France, pour la construction et l'exploitation des chemins de fer ou tramways électriques.

Sans doute, c'est là une industrie toute récente; car, si la première expérience de chemin de fer électrique

remonte à douze ans (en 1879), il n'y a guère que cinq ans qu'un procédé pratique de construction a été adopté et est devenu l'objet d'une application industrielle régulière.

Cependant cette industrie a déjà pris dans le monde entier, surtout aux Etats-Unis, une extension considérable. Les capitaux américains engagés dans l'exploitation des procédés de traction électrique dépassent, dit-on, 250 millions de francs, et le chiffre d'affaires de cette exploitation atteint de 40 à 50 millions de francs chaque année.

Les chemins de fer électriques fonctionnent d'ailleurs en bien d'autres pays, en Angleterre, en Allemagne, en Italie, en Australie et même au Japon. On a calculé que le réseau des chemins de fer et tramways électriques comprend actuellement 320 lignes employant 4,000 voitures, 7,000 moteurs, sur une longueur totale de 4,160 kilomètres. Le parcours journalier effectué est évalué à 640,000 kilomètres. Le nombre des voyageurs transportés annuellement s'élève à 750 millions.

On est parvenu à franchir avec la traction électrique des rampes dont la pente atteint 14 mètres sur 100. Le maximum de distance obtenu entre les stations de production d'énergie électrique est de 9 kilomètres (6 milles). Quant à la vitesse, on est arrivé à réaliser, pour des voitures isolées, des vitesses de 40, 45 et même 48 kilomètres à l'heure.

L'industrie de la traction électrique est donc partout en pleine voie de prospérité et de rapide développement, tandis qu'elle hésite encore, chez nous, à prendre son essor. Nous nous attardons aux tâtonnements et aux timides essais. Si nous ne voulons pas nous laisser trop distancer par les autres peuples dans cette industrie dont l'importance ne peut manquer de croître rapidement, nous devons nous mettre promptement à l'œuvre, afin de réparer le temps perdu.

Un musée original vient d'être ouvert à Vienne (Autriche). Il renferme plus de cent mille timbres exposés dans trois grandes salles.

Parmi les curiosités qui attirent spécialement l'attention figurent les timbres qui ont servi, pendant la guerre 1870-1871, pour la correspondance par ballons, par pigeons ou tout autre moyen. On montre encore une carte postale qui a fait, paraît-il, en cent dix-neuf jours, le tour du monde, et dont le propriétaire a refusé de se défaire au prix de 2,500 francs. Enfin, un timbre de Dundee est estimé 15,000 francs.

Une découverte intéressante :

On vient de découvrir près de Syracuse (Sicile) une tombe préhistorique consistant en une crevasse peut-être naturelle du sol, incrustée de stalactites et d'autres concrétions calcaires.

On a trouvé : un squelette entier attaché à la paroi supérieure de la tombe avec l'occiput adhérent à la roche au moyen d'incrustations calcaires, un grand nombre d'ossements humains calcarisés, des ossements de brebis et de bœufs aussi calcarisés, une fuserole d'argile, un couteau en silex à double tranchant et plusieurs vases d'argile très grossièrement façonnés à la main.

La tombe remonterait à l'âge des Sicanes et des Celtibères.

Cette découverte est importante pour l'histoire primitive de la Sicile.

On vient de découvrir dans un champ de labour à Martres, Tolosane, un vase en terre renfermant environ 3,000 pièces d'argent et de bronze de l'époque gallo-romaine. La plupart des empereurs de la décadence romaine se trouvent représentés dans ces monnaies, tels que Galien, Gordien, Julien, Constant, Tétrigus, Postumus, Valentinien, etc. Des cipes et divers fragments de sculptures funéraires laissent présumer qu'on se trouve en présence d'un cimetière gallo-romain. Il est bon de rappeler que dans ces derniers temps, d'importantes découvertes archéologiques dont toute la presse a parlé, ont été faites en ce pays.

Voici un moyen très simple, mais certain de détruire les rats et les souris.

On prend de la chaux vive (en pierre et non éteinte),

on la pulvérise dans un mortier et on passe au tamis; on y ajoute alors son poids de sucre en poudre.

Le mélange opéré, on étend cette poudre dans les endroits fréquentés par les rats et les souris. Comme ils sont très friands de sucre, ils mangent la poudre, qui n'a ni mauvais goût, ni odeur repoussante.

Les liquides de l'estomac venant à mouiller la chaux, on comprend ce qui se passe aussitôt : la chaux s'hydrate au contact des liquides, s'échauffe et se gonfle, et une violente inflammation ne tarde pas à s'emparer de l'estomac et à occasionner la mort de l'animal.

Un habitant de la commune de Poilly, près Aillant (Yonne), vient de faire la découverte d'un véritable trésor en faisant exécuter des réparations à sa maison.

Sous le foyer d'une de ces grandes cheminées antiques, comme on peut en voir encore quelques-unes dans nos campagnes, cachées dans un vase de grès, recouvert seulement de quelques centimètres de cendres, des pièces d'or et d'argent aux effigies de Charles VIII, Henri II, Henri III et Henri IV, viennent d'être mises à jour, après avoir sommeillé là plusieurs siècles.

Un témoin oculaire qui raconte le fait dit que les pièces sont de la plus belle venue et absolument intactes. On peut lire comme au premier jour les inscriptions latines qu'elles portent.

De toutes les plantes électriques, la plus étonnante et la plus curieuse, c'est la « *phitolacea electrica* » des forêts de l'Inde. La main qui brise une tige de cette plante reçoit aussitôt un choc pareil à la secousse produite par le conducteur d'une bobine d'induction. A six mètres de distance, l'aiguille aimantée s'affecte et elle s'affole complètement si on la rapproche de la plante.

L'énergie de cette influence étrange varie avec les divers moments de la journée. Toute puissante vers 2 heures du soir, elle s'annule absolument pendant la nuit. Par les temps d'orage, elle augmente d'intensité dans de saisissantes proportions. En temps de pluie, elle reste sans force et sans vertu, alors même qu'on abriterait sa foudre sous un parapluie. Nul choc en brisant ses tiges, et l'aiguille aimantée cesse de battre la campagne dans son paisible voisinage.

Jamais on ne voit d'insectes et d'oiseaux se poser sur les branches de la « *phitolacea* ». Un admirable instinct semble les avertir qu'ils y trouveraient une mort foudroyante.

Remarque importante : là où cette plante pousse, le sol ne recèle aucun métal magnétique, il n'y a ni fer, ni cobalt, ni nickel, preuve indéniable que cette force électrique appartient en propre à la « *phitolacea* ».

Lumière et chaleur prodigieuses, phosphorescence, magnétisme, électricité, que de mystères et de problèmes botaniques la plante ne tient-elle pas encore cachés dans sa feuille et dans sa fleur !

En Suisse, sur le coteau escarpé de Ravoire qui domine cette petite ville, un propriétaire faisant défoncer des terrains en friche, a trouvé des urnes funéraires remplies d'os calcinés, des brûle-parfums en terre cuite ornés de figurines, des agrafes en bronze, des bracelets et une importante collection de monnaies. Ces objets ont été reconnus comme datant des premier et deuxième siècles. Ils ont été déposés par le propriétaire au prieuré de Martigny.

La semaine précédente, à trois lieues de là, au village du Levron, on a trouvé un tombeau romain en creusant les fondations d'une maison.

Un moyen pour augmenter la durée des pièces de bois enfoncées dans la terre. — Le moyen est des plus simples; il consiste à planter ou à enterrer le bois dans le sens opposé à celui dans lequel il a poussé, c'est-à-dire la tête en bas.

Des expériences ont été faites, et des morceaux de chêne, plantés en terre dans le même sens qu'ils avaient en poussant, ont été pourris en douze années, tandis que d'autres pièces du même arbre, placées à contre-sens ne donnaient pas signe de moisissure pendant le même espace de temps.

Le principe de ce procédé tient à ce que les tubes ca-

pillaires du bois doivent être placés en sens opposé à la marche de la moisissure qui se ferait dans le même sens.

Les sauterelles, ce fléau de l'Afrique, fournit aux habitants du désert un mets dont ils sont friands.

Les Hébreux en usaient, s'il faut en croire certains passages des livres saints. Ils avaient deux recettes pour accommoder les sauterelles.

On les mettait dans des paniers et on les laissait macérer dans du vin.

Ou bien on les faisait bouillir dans de l'eau salée ; on leur arrachait les ailes et on les laissait sécher au soleil. C'est ainsi qu'en usent de nos jours les indigènes du Sénégal et de l'Arabie.

En Afrique, on mange les fourmis. Le voyageur Junker raconte que le chef d'une tribu du Meschera lui envoya vingt paniers de fourmis comme nourriture de route. On les pile, et la pâte huileuse a, d'après ce voyageur, le goût du foie.

Les coléoptères servent aussi à la nourriture. Au Brésil, les hannetons ont longtemps servi à la préparation d'une soupe à laquelle on reconnaissait des qualités d'aphrodisiaque. Au Chili et au Pérou, on est fort friand d'un mets national, *Chupe de Chiché*, qui se compose d'une soupe de pommes de terre dans laquelle on met une purée de *chiche* ou *chichi*, petit coléoptère que l'on trouve en masse sous les pierres, au bord des cours d'eau.

On mange aussi des mouches. Les nègres de Narringeri se nourrissent presque exclusivement des larves d'une mouche que l'on trouve sous l'écorce des eucalyptus. Livingstone s'en est nourri longtemps et raconte que les indigènes portent, derrière l'oreille, un petit crochet avec lequel ils tirent fort adroitement leur nourriture des arbres.

Les Indiens de l'Etat de Nevada, dans l'Amérique du Nord, se nourrissent également de mouches ; ils en font des espèces de gâteaux qui, au dire des voyageurs, ont le goût de la viande marinée.

Les Chinois ont un amour illimité pour les chiens rôtis, goût qu'avaient aussi, il y a un siècle, les nègres de la Louisiane. Les nègres de l'Afrique mangent du lion, du chacal, de la hyène et du crocodile.

Les Japonais eux-mêmes mangent de la terre glaise. Il paraît que c'est très bon ! La terre glaise a un goût gras très prononcé. On la pétrit, on en forme de petits biscuits, et on la mange après l'avoir fait griller sur un feu ouvert.

En France, pays de routine, on préfère généralement le poulet rôti ou le beefsteack aux pommes.

VARIÉTÉS

Les Marsouins

On a dit que le 27 juillet dernier, le patron Autuche, du port d'Antibes, avait capturé dans ses filets un marsouin pesant près de 100 kilogrammes.

Nous lisons, à ce propos, dans le *Marin*, journal des gens de mer :

Le marsouin capturé à Antibes le 27 juillet dernier, aura eu la malheureuse idée de manger quelque poisson qui s'était engagé dans les solides mailles en longeant le filet de biais ; quelques-unes de ces mailles auront saisi les ailes et en voulant se débattre il a fini par s'enrouler dans le filet comme un saucisson ; il s'y était complètement engagé à ne plus pouvoir faire aucun mouvement.

C'est une bonne prise, satisfaisante pour les pêcheurs dont le marsouin est l'ennemi juré très redouté, surtout de ceux qui pêchent à la sardine ; lorsque ces cétacés arrivent en bataillons serrés sur les pauvres filets, c'est un vrai désastre ; s'il y a des sardines prises et qu'on ne soit pas à temps pour les retirer promptement de la mer, ils emportent tout, en faisant des trous énormes pour passer au travers de cette toile d'araignée pour eux.

Malgré tout, ce que l'Etat a fait dans l'intérêt des pêcheurs pour les détruire en partie, au moyen surtout de cartouches de dynamite, rien n'a abouti, pas plus que les primes qu'on a accordé pour leur capture n'ont donné de résultats satisfaisants.

Suivant certaines configurations des côtes profondes à goulet étroit, on réussit à en capturer avec des Senches, sortes de filets à mailles fortes, qu'on étend en travers du goulet au moment où quelques-uns s'y aventurent ; les cas sont assez rares et il faut le concours de plusieurs bateaux pour les enterrer dans les senches qui sont aussi d'un prix assez élevé pour un patron pêcheur.

Heureusement les marsouins sont vivipares comme les requins ; s'ils se reproduisaient comme les autres

poissons comestibles, la mer en serait bientôt infestée et la pêche côtière serait impossible. Le marsouin ou dauphin n'est pas vorace comme le requin : il n'y a aucune crainte d'être mordu par lui en se baignant ; il ne se nourrit que des poissons de moyenne grosseur ; sa gueule est petite et terminée en pointe comme le museau du cochon ; il a de petits yeux comme lui et sa chair est recouverte par une peau lisse, sans écailles, ayant une couche grasseuse de plusieurs centimètres, tout comme son congénère le cochon de terre.

Sa chair est assez bonne à manger, en ayant bien soin de la dépouiller de toute sa graisse, que l'on fait fondre ; l'huile produite est très recherchée dans l'industrie.

Cette chair est fibreuse comme celle du bœuf, et n'a aucunement le goût du poisson ordinaire ; son foie, sa cervelle et ses rognons sont très succulents, d'une grande ressource en mer, alors qu'on est parfois sevré de vivres frais.

Sa capture est assez difficile ; ce n'est qu'accidentellement qu'on peut s'emparer de quelqu'un en mer, au moyen du harpon jeté souvent au hasard, lorsqu'ils viennent sur l'avant du navire prendre leurs ébats, s'estimant en sûreté ; si l'un d'eux est piqué, à la vue du sang répandu, toute la bande se sauve.

Le marsouin ne mord à aucune sorte d'appât ; les harçons sont inutiles pour leur capture ; parfois, sur les côtes, ils poursuivent des thons, qui donnent souvent dans une madrague ; mais le marsouin flaire bien vite le danger et bat en retraite, aussitôt qu'il entrevoit l'entrée de cet art de pêche.

L'Etat s'est borné jusqu'à ce jour, à indemniser les pêcheurs qui sont éprouvés par les marsouins en leur payant le quart ou le cinquième des dégâts commis dans leurs filets.

Le marsouin pris, pousse comme un grognement plaintif, qui se rapproche des pleurs d'un enfant.

* L'Administrateur-Gérant : F. MARTIN

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

Ces Cartes sont délivrées au bureau du Commissaire Spécial.

Elles sont valables :

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

Les autres, pour toutes les Salles indistinctement

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

L'ADMINISTRATION.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

		Arrivées du 10 au 16 août 1891	
MARSEILLE,	golette, <i>Louis et Clara</i> , fr., c. Richard, briques.		
CANNES,	vapeur, <i>Cannois</i> , fr., c. Vivaudi, passagers.		
ID.	b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Bellone, sable.		
ID.	b. <i>Deux-Innocents</i> , fr., c. Fornéro, id.		
ID.	b. <i>Louis</i> , fr., c. Amourettou, id.		
ID.	b. <i>Fortune</i> , fr., c. Moutte, id.		
ID.	b. <i>Jeune-Baptistin</i> , fr., c. Isnard, id.		
ID.	b. <i>Gambetta</i> , fr., c. Gardin, id.		
ID.	b. <i>Reine-des-Anges</i> , fr., c. Conte, id.		
SAINT-TROPEZ,	b. <i>Charles</i> , fr., c. Allègre, id.		
ID.	b. <i>Indus</i> , fr., c. Phion, id.		
ID.	b. <i>Figaro</i> , fr., c. Musso, id.		
ID.	b. <i>Elisa</i> , fr., c. Ferrero, id.		
ID.	b. <i>Marie</i> , fr., c. Darbéra, id.		

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE (Hauteur de l'Observatoire : 65 mètres)

Aôut	PRESSIONS BAROMÉTRIQUES réduites à 0 de température et au niveau de la mer					TEMPÉRATURE DE L'AIR (Le thermomètre est exposé au nord)					Humidité relative moyenne	VENTS	ÉTAT DU CIEL	
	9 h. mat.	midi	3 h. soir	6 h. soir	9 h. soir	9 h. mat.	midi	3 h. soir	6 h. soir	9 h. soir				
11	761.1	760.4	759.3	759.6	760.6	23.0	24.0	25.0	24.4	23.0	74	Calme	Nuageux	
12	61.9	62.1	61.6	61.8	62.6	23.6	24.4	26.4	24.8	24.3	68	O léger modéré	Beau un peu nuageux	
13	62.9	63.6	62.8	62.5	63.0	23.8	25.8	27.4	26.0	24.0	80	Calme	Beau	
14	62.7	63.0	62.9	62.4	62.5	23.6	25.0	25.4	25.4	24.4	80	Calme O	Nuageux, beau	
15	63.5	63.6	62.6	62.3	61.9	24.4	25.2	26.6	25.0	24.3	79	Calme	Nuageux, beau, couvert	
16	61.7	61.3	60.1	59.5	60.7	24.0	25.4	26.2	25.0	24.4	78	E calme	Couvert	
17	60.7	59.6	59.2	59.0	59.6	24.4	25.8	26.4	26.0	25.0	78	Calme	Couvert, beau	
DATES						11	12	13	14	15	16	17		
TEMPÉRATURES EXTRÊMES		Maxima	26.0	26.5	27.5	27.0	26.7	26.2	27.5					
		Minima	19.5	20.0	20.0	20.0	21.0	21.0	21.5					

Pluie tombée : 0mm

Départs du 10 au 16 août		
CANNES,	vapeur, <i>Cannois</i> , fr., c. Vivaudi, passagers.	
ID.	b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Bellone, sur lest.	
ID.	b. <i>Deux-Innocents</i> , fr., c. Fornéro, id.	
ID.	b. <i>Louis</i> , fr., c. Amourettou, id.	
ID.	b. <i>Fortune</i> , fr., c. Moutte, id.	
ID.	b. <i>Jeune-Baptistin</i> , fr., c. Isnard, id.	
ID.	b. <i>Gambetta</i> , fr., c. Gardin, sur lest.	
ID.	b. <i>Reine-des-Anges</i> , fr., c. Conte, id.	
SAINT-TROPEZ,	b. <i>Charles</i> , fr., c. Allègre, id.	
ID.	b. <i>Indus</i> , fr., c. Phion, id.	
ID.	b. <i>Figaro</i> , fr., c. Musso, id.	
ID.	b. <i>Elisa</i> , fr., c. Ferrero, id.	
ID.	b. <i>Marie</i> , fr., c. Darbéra, id.	

Les familles OTTO et DE SIGALDI remercient les personnes qui ont bien voulu s'associer à leur douleur en assistant aux obsèques de

Madame Fanny OTTO
Née DE SIGALDI

et au service qui a été célébré pour le repos de son âme.

POUR BIEN DEJEUNER, DESCENDEZ
A LA RÉSERVE
MONACO — Située sur la plage du Canton — MONACO
RESTAURANT tenu par LE NEN

BOULLABAISSE RENOMMÉE, LANGOUSTES, COQUILLAGES
DINERS SUR COMMANDE
Salons et Cabinets de société ouverts la nuit

BAINS DE MER

SABLE POUR CONSTRUCTIONS

rendu par wagon
DANS LES GARES DU DÉPARTEMENT

NEGRIN L.

CANNES-LA-BOCCA (Alpes-Maritimes)

BAZAR
MAISON MODÈLE
V^{ve} DAVOIGNEAU

Avenue de la Costa, Monte Carlo

Articles de Paris — Souvenirs du pays — Papeterie — Photographies — Parfumeries — Événails — Parapluies — Ombrelles — Cannes — Articles de jeux — Jouets — Lingerie — Gants — Bijouterie.

MAGASIN SPÉCIAL D'ARTICLES DE VOYAGE

Prix très modérés

ON PARLE TOUTES LES LANGUES

MALADIES DES YEUX

Le docteur BAUDON donne, tous les jeudis, de 9 heures et demie à 10 heures et demie, gratuitement pour les pauvres, des consultations pour les **maladies des yeux**, et recevra *villa André-Jane*, chemin de la Turbie, n° 1, à la Condamine.

HOUSE AGENT

Agence de Location (Villas)

VENTE DE TERRAINS DANS DE BONNES CONDITIONS

S'adresser à M. F. GINDRE, avenue de la Gare
MONACO-CONDAMINE

Imprimerie de Monaco — 1891