

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISSANT LE MARDI

ABONNEMENTS :

MONACO — FRANCE — ALGÉRIE — TUNISIE

Un an, 12 fr. ; Six mois, 6 fr. ; Trois mois, 3 fr.

POUR L'ÉTRANGER, les frais de poste en sus

Les Abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois**RÉDACTION ET ADMINISTRATION**

22 — Rue de Lorraine — 22

Tous les ouvrages français et étrangers dont il est envoyé deux exemplaires sont insérés dans le journal

Les manuscrits non insérés seront rendus

INSERTIONS :

Réclames, 50 cent. la ligne ; Annonces, 25 cent. Pour les autres insertions, on traite de gré à gré

S'adresser au Gérant, 22, rue de Lorraine

Monaco, le 25 Septembre 1894

NOUVELLES LOCALES

La fête de bienfaisance organisée samedi et dimanche par la Société des Régates a réussi au delà des espérances.

L'installation de la vaste salle de danse et des locaux adjacents était conçue de façon très convenable, le terrain du boulevard de la Condamine, mis gracieusement à la disposition de la Société, se prêtait d'ailleurs admirablement à cette installation.

L'enceinte du bal, mesurant au moins 20 mètres de chaque côté (dimensions de la salle de spectacle de Monte Carlo), était située du côté de la rue Louis, l'entrée se trouvant sur le boulevard, une large galerie couverte accédait à la salle, à droite et à gauche de cette galerie se trouvaient, dissimulés, les jeux de toutes sortes : tir à la carabine, mât de cocagne, etc.

Samedi, la fête s'est ouverte à 8 heures et demie par le feu d'artifice, bien réussi ; on a surtout remarqué l'Ancre marine, emblème de la Société, pièce fort belle.

Pendant cette première partie, la Société Philharmonique se fait entendre, et à neuf heures a lieu la retraite aux flambeaux. Sur son parcours, de nombreux établissements sont illuminés.

Après la retraite commence le bal d'enfants, les petits danseurs sont très nombreux et quelques couples sont vivement applaudis, valse, polka, mazurkas, sont enlevées avec un entrain tout juvénile, et sont suivies d'une abondante distribution de joujoux aux gentils bébés, qui rivalisaient d'ardeur et de gentillesse et n'ont quitté qu'à regret, à onze heures, le champ de leurs exploits chorégraphiques.

Le lendemain, un banquet de 120 couverts réunissait, dans la grande salle de la fête, les membres de la Société des régates et leurs invités, les présidents ou vice-présidents des Sociétés Philharmonique, Chorale et Vélocipédique. Le repas était servi par l'hôtel Bristol. Au champagne, des toasts ont été portés à nos Souverains, aux autorités, à la Société des Bains de Mer, etc.

Dans l'après-midi, les jeux et le concert donné par la Société Philharmonique attirent des milliers de promeneurs. Le soir, la même foule se presse autour de la Société Chorale, qui est chaleureusement applaudie après chacun de ses chœurs, et le bal commence. Les danses se prolongent jusqu'à trois heures du matin, au milieu d'une animation extraordinaire.

En résumé, succès complet. A la demande générale, la fête sera continuée dimanche prochain.

La tombola de la Société Chorale a été tirée dimanche soir. L'objet d'art est échu au numéro 1,800 dont le propriétaire est M. le Comte Bertora.

La rentrée des classes aux différents établissements scolaires de la Principauté est fixée comme suit :

Lundi 1^{er} octobre, aux Ecoles Communales de filles et de garçons.

Au Collège Saint-Charles, le mercredi 3 octobre, à 8 heures du soir, pour les pensionnaires, et le 4, à 8 heures du matin, pour les externes.

Au Pensionnat des Dames de Saint-Maur, le mercredi 3 octobre au matin pour les trois classes de l'externat ; le soir, pour les pensionnaires, et le jeudi 4 au matin, pour les demi-pensionnaires.

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Eugène-Théodore Spitalier, lieutenant des carabiniers de Son Altesse Sérénissime, décédé la nuit dernière à la suite d'une longue et douloureuse maladie.

M. Spitalier, venu à Monaco, il y a 20 ans, comme lieutenant des douanes françaises, avait été nommé lieutenant des carabiniers par Ordonnance Souveraine du 19 février 1888. Dans ces fonctions, il avait su s'acquérir l'estime de tous. Il n'était âgé que de 58 ans.

Jeudi matin, à 3 heures, un commencement d'incendie, qui aurait pu avoir des suites très graves à cause d'un entrepôt de pétrole qui se trouve à côté, s'est déclaré dans l'atelier du sieur Rambaldi, marchand de chaussures, rue de la Turbie, n° 9.

C'est le nommé Gatti François, garçon boucher, qui, le premier, a donné l'alarme. Etant dans la rue, il s'aperçut qu'une fumée épaisse se dégageait dudit atelier. Aussitôt, il appela au secours et s'empressa d'enfoncer la porte. Quelques instants après, les pompiers du poste de la Buanderie arrivaient sur les lieux du sinistre et, en moins d'une heure, se rendaient maîtres du feu.

Grâce à la promptitude des secours, aucun accident ne s'est produit. Tout se borne à des dégâts matériels, estimés 15 ou 17,000 francs, couverts pour 12,000 francs par une Compagnie d'assurances.

Les Autorités de la Principauté étaient sur les lieux. Le service d'ordre était assuré par les Carabiniers et les Agents de police.

La cause du sinistre est inconnue. Une enquête a été ouverte.

Depuis quelques jours, les trains venant de Paris sont bondés de voyageurs. On a dû souvent doubler les rapides.

La C^{ie} P.-L.-M. vient de se concerter avec celle du Jura-Simplon pour organiser, à partir du 3 novembre prochain, un service direct qui permettra d'effectuer le trajet de Bâle à Nice en 28 h. 15 à l'aller et 26 h. 25 au retour, avec correspondance à Bâle, dans les deux sens, pour les express en provenance de Cologne (Hambourg) et Francfort (Berlin, Saint-Petersbourg).

Cette nouvelle route, pour laquelle la Compagnie délivre déjà des billets directs, permettra désormais d'effectuer, en hiver, tout le trajet de Bâle à Nice par train express, sans transbordement, et offrira un grand avantage aux voyageurs qui veulent se rendre à Marseille, Nice, Cannes, Monaco, Menton, sans passer par Paris.

A partir du 1^{er} octobre prochain, les lits-salons du train rapide numéro 7, qui jusqu'ici s'arrêtaient, à Marseille, continueront jusqu'à Vintimille.

A propos des régates de Nice, qui auront lieu en mars 1895 et dont nos lecteurs trouveront le programme dans notre prochain numéro, nous croyons intéressant de publier les nouvelles suivantes qui seront lues avec plaisir, car elles prouvent l'importance que le monde du yachting accorde à nos réunions nautiques du littoral :

M. A. B. Walker, riche yachtman anglais, vient de commander aux chantiers de Fairlie un cutter de course de 100 tonneaux, destiné à prendre part aux régates prochaines du littoral.

L'architecte naval qui construit ce nouveau yacht mettra naturellement à profit les observations que lui auront suggérées les récentes courses de *Britannia* et de *Vigilant* ; on comprend, dès lors, tout l'attrait de l'entrée en ligne d'un bateau résumant tous les progrès et tous les perfectionnements de l'art naval, ainsi que de sa lutte avec les vétérans de 1893.

— Des négociations sont engagées entre M. Clarke, propriétaire de *Satanita*, et un yachtman français pour la vente de son racer. Tout ce que nous pouvons dire pour l'instant, c'est que les pourparlers sont très avancés. Si l'affaire se conclut, comme cela est probable, *Satanita* viendra en Méditerranée cet hiver et figurera dans les grandes régates internationales qui se préparent.

Deux autres yachtmen français sont en marché pour acheter deux vingt tonneaux construits cette année ; ces racers ont déjà de nombreux succès à leur actif ; selon toute apparence, les noms des acheteurs pourront être prochainement divulgués.

— Nous reproduisons l'entrefilet suivant que publie le *Figaro* et qui confirme ce que nous avons déjà dit des régates qui auront lieu sur le littoral :

« La très brillante saison des régates anglaises, faisant suite à celle non moins réussie du littoral méditerranéen, a donné au yachting une impulsion extraordinaire. Sans atteindre encore l'engouement de la bicyclette, la navigation de plaisance a pris cette année un essor considérable ; c'est de bon augure pour l'avenir. Malheureusement, chez nos voisins, le triste accident qui a entraîné la mort du maître d'équipage de *Britannia*, les malheurs de *Vigilant* et de son center board, n'ont pas permis aux réunions nautiques de l'autre côté de la Manche de s'achever ; le programme a été brusquement interrompu. Il faut reconnaître que *Vigilant* a tant soit peu le mauvais œil ! Les incidents successifs qui se sont produits depuis son départ d'Amérique ne sont pas évidemment à l'avantage du racer.

« C'est ainsi que le steamer qui apportait ses espars de course ayant éprouvé un accident, on a dû en employer une partie pour réparer les avaries. Puis, après la déplorable collision entre *Walkyrie* et *Satanita*, la lutte fut circonscrite entre *Britannia* et *Vigilant*, ce qui la transformait complètement ; c'était moins une course qu'une rivalité dont l'issue devait résulter principalement du plus ou moins d'habileté dans l'exécution des manœuvres. Cela est si vrai que dans les régates du Royal Victoria Yacht Club autour de l'île de Wight, *Satanita* eut la partie belle et gagna la course sans que les deux

rivaux s'en fussent inquiétés, tant ils étaient absorbés par leur duel. En outre, pendant les courses, *Vigilant* a touché à deux reprises différentes et, enfin, un grave accident est survenu à sa dérive.

« Ces circonstances apporteront aux régates de Monaco, de Cannes et de Nice un très grand relief; ce sera dans les eaux françaises, en effet, que les racers anglais et américains continueront la lutte. En réalité, ce qui aura causé un sérieux mécompte de l'autre côté de la Manche aura pour nous des conséquences heureuses. On a dit et écrit bon nombre de fois que *Vigilant* était supérieur à *Britannia* dans les eaux américaines, que le racer du prince de Galles valait mieux que celui de M. Gould dans les eaux anglaises; que seront donc les deux yachts de course dans les eaux méditerranéennes.

« Dans tous les cas, c'est en France, en 1895, que paraît devoir se vider la grande querelle de John Bull et de Jonathan sur la valeur de leurs constructions réciproques. C'est la Méditerranée qui sera le champ clos où se livrera le tournoi. Nous ne pouvons qu'en être très honorés; aussi, les sociétés de Cannes et de Nice préparent-elles aux yachts un programme et des primes dignes d'eux. *The south french season* sera à tous égards remarquable ».

CHRONIQUE DU LITTORAL

Grasse. — Un journal de cette ville publie la circulaire suivante que la direction de la sûreté générale vient d'adresser aux préfets :

« Monsieur le préfet, je vous prie d'appeler, par la voie du recueil des actes administratifs, l'attention de toutes les municipalités de votre département sur la disparition croissante des oiseaux insectivores, au grand préjudice de l'agriculture, et de leur faire remarquer tout particulièrement que la chasse des oiseaux du pays, non considérée comme gibier, doit être interdite d'une façon absolue, à quelque époque que ce soit.

« Il importe de faire connaître également aux propriétaires et fermiers qu'on ne peut prendre ou détruire, même sur son propre terrain, colporter ni mettre en vente les nichées et les œufs des oiseaux autres que ceux reconnus nuisibles. »

Vallauris. — Un incendie s'est déclaré jeudi matin à la colline de la Maure, sur le versant de Vallauris, à proximité de l'abattoir.

A neuf heures, le feu prenait des proportions inquiétantes et la fumée couvrait déjà les alentours. Alimenté par les débris desséchés du sol, le feu gagnait du terrain et menaçait de suivre sa marche vers le sommet de la colline.

Immédiatement les autorités et de courageux citoyens se sont portés sur les lieux du sinistre, travaillant à circonscrire le feu et à enrayer sa marche destructive.

A onze heures tout danger avait disparu.

Menton. — On écrit de cette ville à un journal de Nice :

Non seulement le billon italien augmente tous les jours dans des proportions qui deviennent plus qu'inquiétantes — ce qui prouve à *fortiori* que la contrebande continue — mais encore la monnaie d'argent et les pièces d'or diminuent considérablement.

Il va de soi, que les individus qui se livrent à ce trafic très productif ne retournent pas chez eux avec des marchandises achetées chez nous, mais bien avec notre monnaie d'argent ou d'or.

A un double point de vue donc, il est urgent que les commerçants, — aussi bien ceux de Nice que ceux de Menton — prennent l'initiative de refuser le billon italien.

Nous arriverions ainsi à débarrasser nos tiroirs du trop plein de cuivre italien et nous mettrions un terme à cet « *agio* » que pratiquent, avec notre numéraire, les usuriers d'au-delà des Alpes.

On nous affirme qu'à San Remo et à Ventimiglia, il s'est formé de vraies agences où se centralise le billon, pour ensuite être dirigé sur le territoire français.

Toute la journée, en effet, ici le commerçant est assailli par une nuée de jeunes gens — en grande partie jeunes filles — des environs de Ventimiglia ou de San Remo, qui se présentent dans tous les magasins, nous demandant de leur échanger un franc de sous, pour une

pièce d'argent. D'autres nous demandent de leur échanger 20 francs de petite monnaie pour une pièce d'or.

Il est urgent de faire cesser cet abus, et il va de l'intérêt du commerçant de ne pas favoriser ce commerce illicite, surtout à l'approche de la saison d'hiver, et alors que, comme l'on sait, nous n'avons pas souvent abondance de monnaie française.

LETTRES PARISIENNES

(Correspondance particulière du *Journal de Monaco*)

« Lettre Havraise » : tel serait le titre exact de cette causerie. Le retour du beau temps m'a retenu au Havre où la « Saison » commence seulement. Quelle en sera la durée ? — C'est affaire de soleil. En ce moment, la ville a un air de fête; les steamers qui vont à Trouville regorgent de promeneurs et les familles anglaises sont nombreuses à l'hôtel Frascati. Dans leurs conversations on parle beaucoup de Monaco : c'est là où les Anglais iront de préférence cet hiver. L'Égypte paraît moins en faveur, grâce à lord Salisbury, propriétaire à Beaulieu-sur-Mer et à sir Edward Mallet, propriétaire à la Turbie-sur-Mer. Les Anglais sont un peu comme les moutons de Panurge : ils suivent volontiers leur aristocratie dans ses pérégrinations, et quand un lord se rend du côté de la mer bleue, la foule accourt derrière lui.

La vie au Havre est assez agréable. La jetée offre à l'heure de la marée un mouvement maritime imposant. Rien de plus majestueux que l'entrée et la sortie des steamers de la Compagnie générale transatlantique. Rien de plus amusant pour l'observateur que la promenade sur les quais. J'y ai vu l'*Eros* du baron de Rotschild, qui vient de partir pour Marseille, d'où il se dirigera sur Nice et Monaco, sa station hivernale. J'ai aperçu également le *Velléda*, qui appartient à M. Henri Ménier. C'est l'ancien yacht à vapeur de M. Edmond Blanc, à bord duquel il est allé à New-York, en compagnie de notre confrère Paul Saunière, qui a publié chez Dentu le récit de ce voyage.

Le progrès est une chose sublime — on s'en aperçoit au Havre mieux que partout ailleurs; car le Havre est une ville de progrès et ses enfants ont toujours à s'en féliciter. De cette vérité deux petits faits feront foi, « tant la chose en preuves abonde » dirait le fabuliste.

J'ai vu débarquer du steamer de Southampton d'immenses caisses remplies de maquereaux, de harengs, de merlans recouverts de glace. Tout ce poisson arrivait de Plymouth et on l'a expédié aux Halles de Paris où il a été vendu comme fraîchement pêché dans la rade du Havre.

De plus fort en plus fort : près du bateau de Caen j'ai vu rouler des barils où était inscrit en grosses lettres le nom de Chicago. Ils étaient remplis de saindoux : les chargeurs m'ont appris qu'on les expédiait à Caen « afin d'en faire du beurre salé de Normandie » destiné aux Etats-Unis d'Amérique. Je ne m'étonne plus que les Américains aient horreur du libre-échange ! Attendons-nous à voir quelque jour en plein New-York une « fabrique de beurre de France. »

×

Mais ce ne sont là que menues cueillettes du chroniqueur : j'ai vu mieux, j'ai vu une invention destinée à faire une révolution dans la navigation, j'ai causé avec l'inventeur, un Havrais, M. Capelle, ancien agent de Mines, et j'ai hâte de signaler son nouveau bateau-porteur « l'*Idée* » qui vient de faire à plusieurs reprises d'heureux voyages en mer.

L'*Idée* est un navire à hélice de 300 tonneaux environ, de 40 chevaux de force, d'une vitesse de 10 à 12 kilomètres à l'heure, vitesse que les chevaux de fiacre devraient réglementairement avoir, mais qu'ils n'atteignent jamais. L'*Idée* est un navire à propulseur à gaz d'éclairage ordinaire. Sa machine, d'un système perfectionné, consomme environ 32 mètres cubes à l'heure, à la pression de 0,022 d'eau. L'hélice fait environ 180 tours à la minute. L'approvisionnement de gaz est enfermé dans de nombreux cylindres couchés sur le pont. Ces tubes sont réunis par batteries et joints par des conduites en cuivre non rigide, contournées de façon à conserver une souplesse qui prévient les fuites de gaz.

Naturellement, on se sert de gaz comprimé. Le travail de compression se fait dans les ateliers de M. Capelle, d'où l'on envoie le gaz à bord. L'appareil, en principe, se compose de deux cylindres, dans lesquels l'inflammation électrique du gaz sur la surface des pistons produit le mouvement. Un ingénieux mécanisme, appelé *détendeur*, permet de ne fournir aux cylindres que la quantité exacte de gaz nécessaire au moteur pour son fonctionnement régulier. Par suite, absence complète de trépidations et de mouvements brusques. Par une disposition spéciale, l'hélice est à ailes reversibles; ce qui permet au capitaine de changer

à peu près instantanément la marche en avant en marche en arrière et de stopper en plaçant les ailes dans la position verticale par rapport à l'axe de l'arbre de couche de l'hélice, sans que l'hélice cesse de tourner.

Ces détails techniques étaient nécessaires pour montrer l'intérêt particulier de l'invention de M. Capelle. La machine tient très peu de place; pas de charbon dans la cale, dont presque toute la capacité peut être utilisée pour l'arrimage du fret. Grande propreté du bateau que ne salissent ni la poussière de charbon ni la fumée; pas d'escarbilles; pas besoin d'un personnel spécial pour chauffer. Les yachts de plaisance ne tarderont pas à adopter ce système qui va, d'ailleurs, fonctionner en grand sur des transporteurs de marchandises entre le Havre et Paris. On verra alors dans quelle mesure le système peut être appliqué à la navigation. Il serait très économique; le gaz, on le sait, ne coûte rien, grâce aux sous-produits de la distillation de la houille qui couvrent largement tous les frais. Je ne suis pas assez compétent pour apprécier comme il conviendrait le mérite d'une idée dont les capitaines et les armateurs font l'éloge autour de moi. Mais j'ai tenu à faire connaître l'invention dès sa naissance — ce que j'ai fait déjà pour la locomotive électrique, que la *Cie* de l'Ouest patronne. De cette façon, les lecteurs du *Journal de Monaco* ne seront pas surpris s'ils aperçoivent cet hiver en rade un yacht système Capelle, ou si la *Cie* P.-L.-M. organise des trains électriques ayant une vitesse de 100 kilomètres à l'heure.

DANGEAU.

FAITS DIVERS

M^r Rougerie, évêque de Pamiers, vient de soumettre à l'Académie des Sciences un appareil au moyen duquel ce physicien produit des courants semblables aux courants marins.

Cet appareil, qu'il appelle le globe marin, est formé d'un globe de cristal, sous la paroi intérieure duquel se dessinent les formes massives des continents et des bassins évidés des mers. Le fond des océans est constitué par une sphère intérieure concentrique à la sphère de cristal, mobile sur un axe vertical, et pouvant être mise en rotation par un engrenage. Le creux des mers est rempli d'eau, et des parcelles de bougie stéarique, en suspension dans ce liquide, rendent visibles tous ses mouvements. Enfin, l'extérieur de l'appareil diffère peu de l'aspect d'une sphère géographique.

Quand la sphère mobile tourne sur elle-même, on voit le liquide intérieur s'ébranler : des deux régions extratropicales, les eaux s'avancent par le fond des mers vers les parages de l'Equateur : les deux nappes venues du nord et du sud s'y rencontrent et s'élèvent ensemble dans le plan du grand cercle; arrivés à la surface en un jet qui occupe le tour équatorial des océans, elles se déversent au nord et au sud de leur ligne d'émergence et se laissent porter presque aussitôt vers l'ouest. Avec les géographes, nous appellerons ce courant jaillissant « contre-courant équatorial » et les deux courants déversés, « courant équatorial du nord » et « courant équatorial du sud ». Ces deux derniers courants, avançant toujours, mettent en mouvement toute la surface des mers, et, par un mécanisme fort simple, ils produisent tous les courants secondaires, en les modelant sur les contours des rivages et sur les formes des bassins des mers.

Aussi bien que sur les meilleures cartes, on peut étudier, à travers la paroi transparente du globe reproducteur, les mouvements de la masse liquide. Ces courants artificiels rivalisent d'exactitude dans l'ensemble avec les cartes dressées par le service d'hydrographie. La rigoureuse exactitude de la plupart d'entre eux a été contrôlée par l'amiral de Jonquières.

Cet appareil peut donc faciliter l'enseignement de la géographie en ce qui concerne les mouvements des mers et les grandes modifications qu'ils produisent dans les climats, malgré les latitudes. Il peut aussi, dans la pensée de son auteur, aider à la navigation et à fournir à l'hydrographie des données précieuses pour coordonner et achever l'étude expérimentale des courants marins, de leur origine, de leurs rapports mutuels, de leur température, de leur faune, etc.

A l'aide d'un autre appareil, l'« anémogène », également très ingénieux, l'évêque de Pamiers reproduit de même synthétiquement les grands courants de l'atmosphère. Ces appareils seront certainement très utiles dans des écoles d'hydrographie. (La Géographie)

LES TRAINS DE SECOURS EN AMÉRIQUE. — L'organisation des secours sur le lieu de la catastrophe d'Appilly, — catastrophe dont nos lecteurs ont pu lire les émouvants détails dans les journaux quotidiens, — a permis de constater l'insuffisance des moyens dont disposait la Compagnie du Nord. A ce point de vue, les Américains nous ont bien dépassés, et leurs Compagnies de chemins de fer sont en possession d'un outillage qui permet d'effectuer rapidement les réparations et de rétablir dans le plus bref délai la circulation, en cas d'accident sur l'un des points de leur réseau.

Outre les wagons de secours, les Compagnies américaines possèdent un train complet dont la partie la plus importante est un wagon plat portant une grue à vapeur capable de soulever les plus lourdes locomotives. Ce matériel varie du reste, d'une Compagnie à l'autre.

Sur le *Burlington and Missouri River Railway*, il existe deux sortes d'installation pour les secours : les unes placées au dépôt les plus importants de locomotives, les autres aux dépôts secondaires. Si un accident est signalé, les dépôts secondaires envoient immédiatement sur le lieu du sinistre leurs engins, qui consistent en deux wagons contenant des palans, crics, câbles et tous les outils nécessaires pour effectuer les premiers travaux de sauvetage.

Les dépôts principaux envoient ensuite leur grue à vapeur, qui permet de soulever un wagon chargé ayant 10 mètres 35 de longueur, de la placer sur le côté de la voie, et d'effectuer les réparations nécessaires aux rails et au wagon lui-même.

Le point important est de pouvoir expédier dans un très bref délai le train de secours à une distance souvent considérable; dans ce but on attache au train un wagon dans lequel couchent pendant la nuit les ouvriers chargés des réparations, à l'exception du contremaître, dont le domicile est relié au dépôt par le téléphone. Lorsque le train est arrivé sur le lieu du sinistre, les manœuvres préparatoires pour l'organisation des secours demandent à peine vingt minutes.

Outre la grue à vapeur et le wagon-lit des ouvriers, le train de secours comprend trois wagons pour les outils et un wagon de transport, destiné à amener l'un des postes d'ouvriers sur le lieu de l'accident, tandis que l'autre repose dans le wagon-lit.

Sur le *Chicago and Eastern Illinois Railway*, la composition du train de secours est un peu différente : au wagon portant la grue à vapeur est adjoint un wagon de charbon; le train comprend de plus un wagon plat portant six paires de trucs de rechange, huit rails d'acier, des boulons et des cordages, un wagon muni de poulies, chaînes, crics, outils, appareils pour la télégraphie, enfin un wagon-lit.

Le *Louisville New Albany and Chicago Railway* procède d'une manière un peu différente en cas d'accident. On remet le matériel sur rails au moyen de crics, et de petites grues sont employées pour charger rapidement les débris de l'accident; c'est à peu près le procédé employé en France.

Les trains de secours sont composés d'un wagon avec grue, de deux wagons plats avec trucs, roues, pièces de charpente, et d'un vieux fourgon à bagages chargés de cordages et de vêtements; ce fourgon sert également au transports des ouvriers.

Les opérations de secours sont analogues dans les autres compagnies de chemins de fer.

En résumé, le but que se proposent les Compagnies américaines est de compenser par la rapidité des manœuvres la perte de temps qui résulte du long parcours que l'on doit effectuer pour se rendre sur le lieu de l'accident : les grues à vapeur donnent la possibilité d'effectuer sur place les principales, si ce n'est toutes, les opérations de secours.

Le nom de M^{me} Lyne Stephens, qui vient de mourir à Londres dans un âge fort avancé, ne dirait rien sans doute au public s'il n'apprenait que cette riche Anglaise, dont les revenus se chiffraient par millions, fut jadis, c'est-à-dire il y a plus d'un demi-siècle, l'une des danseuses les plus séduisantes et les plus applaudies de l'Opéra de Paris. M^{me} Lyne Stephens n'était autre en effet, dit M. Arthur Pougin, que M^{lle} Marie-Louise Duvernay, qui, née aux environs de 1810, appartenait au bataillon dansant de ce théâtre à l'époque de sa plus

grande splendeur, soit en même temps que M^{mes} Marie Taglioni, Montessu, Noblet, Legallois, Louise Leroux, Fanny et Thérèse Elssler, Brocard, Fitz-James, etc. Elève du fameux Coulon, douée d'une rare beauté et d'une grâce exquise, elle débuta à l'Opéra vers 1830, et s'y fit aussitôt remarquer par un réel talent d'exécution que rehaussaient encore ses qualités physiques. Elle était en même temps une mime fort intelligente, et fit particulièrement sensation dans un opéra-ballet d'Halévy, la *Tentation*, joué en 1832 et où son succès personnel fut très grand. L'existence de cette artiste fut d'ailleurs singulièrement romanesque. On raconte qu'avant même ses débuts, hantée tout à coup par des idées religieuses, elle quitta tout pour se réfugier dans un couvent; mais sa vocation sous ce rapport était incomplète, et elle revint bientôt à l'art. Plus tard, et au plus fort de ses succès, prise d'un désespoir d'amour, elle voulut en finir avec la vie et tenta de s'empoisonner à l'aide d'une décoction de gros sous. Une médication énergique la sauva de la mort et lui permit d'obtenir un nouveau triomphe dans le divertissement de la *Juive*, où elle se fit vivement applaudir. Déjà elle partageait alors son temps entre la France et l'Angleterre, et un biographe disait d'elle en 1837 : — « Londres a bien souvent laissé pleuvoir ses bravos et ses guinées sur M^{lle} Duvernay. Elle est une des admirations britanniques; la Tamise s'est mise à ses genoux. Malheureusement une santé faible, une organisation délicate empêchent M^{lle} Duvernay de nous gratifier plus fréquemment des gracieusetés de son art. Toutefois, ses souffrances n'ont à son visage avenant aucun de ses agréments délicats, et n'altèrent en aucune façon l'élégance de sa personne, la souplesse de ses mouvements et la pureté de ses pas. » C'est justement en Angleterre que M^{lle} Duvernay devait fixer à jamais son existence. Au cours de ses voyages en ce pays, elle avait excité une vive passion chez un homme puissamment riche, M. Lyne Stephens, qui lui offrit sa main et qu'elle consentit à épouser. Celui-ci, en mourant, lui laissa toute sa colossale fortune, dont on comprendra l'importance si l'on songe que le revenu des immeubles d'un seul de ses domaines, celui de Rochampton, dont la superficie est de 700 acres, est évalué à 500,000 francs. Sur cette fortune, M^{me} Lyne Stephens, qui était une fervente catholique, a pu contribuer pour 100,000 livres sterling, soit deux millions et demi, à l'érection de l'église romaine de Cambridge, qui fut consacrée en 1890 par l'évêque de Northampton. C'est dans une de ses résidences princières, Lynford hall, comté de Norfolk, qu'elle est morte ces jours derniers. Elle y avait réuni une collection admirable et unique d'objets d'art et de curiosités de tout genre : tapisseries historiques, émaux précieux, vieux chine et surtout sèvres anciens et modernes d'un choix exquis, qui, dit-on, doivent être vendus aux enchères. On ne dit pas à qui revient l'immense fortune laissée par la défunte.

VARIÉTÉS

Les volcans d'Islande

A propos des explorations de M. Thoroddsen, M. Charles Rabot a publié dans le *Tour du Monde* un article dont nous extrayons les instructives notes qui suivent :

« L'Islande est une des terres les plus intéressantes par l'ampleur et la variété des phénomènes physiques dont elle est le théâtre. Comme l'Alaska, mais dans de plus vastes proportions, elle présente le spectacle grandiose d'une activité volcanique se produisant au milieu d'immenses glaciers. Sur cette terre ne se dressent pas moins de huit massifs éruptifs, et ses champs de glace couvrent une superficie à peu près égale à celle de deux grands départements français. Dans un même cadre, le géologue peut ainsi étudier les effets les plus énergiques du feu et du froid sur l'écorce terrestre.

« Depuis les temps historiques, le paroxysme volcanique se manifeste en Islande avec une intensité extrême. Bien loin d'être limitée à l'Hékla, comme on le croit trop souvent, cette activité s'étend sur une grande étendue de l'île.

« D'après M. Thoroddsen, les volcans islandais sont répartis en neuf groupes; ce sont :

« 1^o Les Snetellnaes; 2^o le massif de l'Hékla; 3^o le

Roykjanaes; 4^o le Katla; 5^o le groupe de Varmardalr; 6^o le massif volcanique situé à la lisière méridionale du Vatnajökull; 7^o le massif de l'Odahraun; 8^o le groupe de Myvatn; 9^o le groupe de Raykjaheidi.

« A part les trois derniers massifs, tous sont situés sur la côte méridionale.

« Le dépouillement patient des archives islandaises a fourni à M. Thoroddsen une très intéressante chronologie des principaux phénomènes volcaniques dont l'île a été le théâtre depuis le dixième siècle. Cette liste débute par une éruption du Katla, survenue vers l'an 900. Depuis, environ soixante-douze éruptions ont été signalées dans l'île. Les deux centres les plus actifs sont l'Hékla et le Katla. L'historique de la première montagne est trop connu pour nous arrêter; tous les livres relatifs à l'Islande mentionnent ses dix-huit éruptions et leurs terribles ravages.

« Le groupe du Katla et de l'Eyjafjallajökull, situé au milieu des vastes glaciers du Myrdallsjökull, donne naissance à des déluges de boue (*Jökulhlaup*) dus à la fusion de la glace par les laves.

« L'Eyjafjallajökull n'a eu que deux éruptions, en 1612 et en 1821. Le Katla n'en compte pas moins de douze, survenues en 900, 1245, 1262, 1311, 1416, 1580, 1625, 1660, 1721, 1755, 1823 et 1860. La neuvième fut particulièrement remarquable par sa durée et l'importance de ses effets. Elle commença le 11 mai et ne prit fin qu'en automne.

« Les *Jökulhlaup* auxquels elle donna naissance, exercèrent des actions terribles; ils rasèrent une cime gazonnée, dénudèrent une superficie de 24,000 mètres carrés, emportèrent une aiguille rocheuse de 28 mètres et entraînèrent en mer d'énormes blocs de glace.

« Telles étaient les dimensions de ces glaçons qu'ils échouèrent à 5 kilomètres de la côte par des fonds de 130 à 150 mètres.

« Une pluie de cendres s'abattit sur l'Islande et voilà le soleil obscurci pendant plusieurs jours. A 150 kilomètres du volcan l'obscurité était si profonde qu'à midi il était impossible de distinguer les caractères d'un livre.

« L'éruption de 1755 dura neuf mois et demi; elle couvrit une région fertile d'une couche de cendres épaisse de 15 à 60 centimètres, détruisit 50 fermes et produisit une chaîne de monticules longue de 23 kilomètres et haute de 40 mètres, constituée par des ponces, des boues, des lapilli et de la glace. Les projections volcaniques et les *Jökulhlaup* ont considérablement modifié la topographie de la côte au sud du Katla. Plusieurs districts fertiles ont été transformés en déserts sablonneux et un long fjord a été comblé.

« Le Sneffellsnæs a été beaucoup plus calme et n'a vomé des laves qu'une seule fois, vers 950.

« Dans le groupe du Reykjanaes, le principal centre d'activité et le Trölladynja, M. Thoroddsen signale cinq éruptions. A onze kilomètres de la pointe du sud-ouest du Reykjanaes est situé l'archipel du Fugleskjær, fréquemment bouleversé par des éruptions sous-marines. En 1211, plusieurs îles nouvelles apparurent en même temps que d'autres étaient englouties. En 1226, 1231, 1238, 1240, 1583 et 1783, les annales mentionnent des éruptions sous-marines. En 1422, même phénomène caractérisé par l'émersion, puis par la disparition d'un îlot. En 1783, une île surgit, surmontée d'un cratère qui couvrit la mer de ponces dans un rayon de 150 à 225 kilomètres. Cette île disparut ensuite; dans le cours de ce siècle, deux éruptions ont été constatées autour du Reykjanaes.

« Le groupe du Varmardalr ou du Lakis est une chaîne de cratères longue de 30 kilomètres, orientée N. 40° E. Ces cratères, constitués par des cendres et des fragments de laves, sont généralement des cônes ébréchés. Leur base dessine une ellipse dont le grand axe coïncide avec la ligne de fracture. Ces bouches volcaniques sont au nombre d'une centaine; tantôt elles s'alignent en file, tantôt, au contraire, elles s'élèvent isolées, séparées par de grands intervalles.

« Leur hauteur varie de quelques mètres à 100 mètres; en moyenne elle ne dépasse pas 50 mètres.

« En 1783, cet ensemble de volcans produisit une des plus violentes éruptions dont l'histoire de la terre fasse mention et rejeta les plus puissants courants de lave que volcan eût jamais émis. Ces déjections couvrent une superficie de 565 kilomètres carrés sur une épaisseur

variant de 157 à 188 mètres ; leur volume est évalué par Thoroddsen à plus de 12 millions de mètres cubes. Les laves s'écoulèrent en deux branches : l'une, longue de 75 kilomètres et large parfois de 23 kilomètres, remplit le lit du Skarpta ; l'autre, longue de 23 kilomètres, celui du Hverfisfjöt.

« De plus, les cratères rejetèrent une masse énorme de cendres et de scories, dont Thoroddsen estime le volume dans la région voisine de Lakeis à 1,580 millions de mètres cubes. Des quantités de ces projections tombèrent beaucoup plus loin et la cendre volcanique fut transportée jusqu'aux Feroë et en Europe.

« C'est à environ 15 milliards de mètres cubes que Thoroddsen évalue le volume des matières rejetées pendant cette éruption. Incalculables furent les désastres causés par ce cataclysme.

« La cendre couvrit presque toute l'Islande, détruisit les prairies et détermina par suite la mort des troupeaux, la principale ressource des indigènes. L'année suivante, une épouvantable famine, conséquence de ce cataclysme, ravagea le pays. Près du quart de la population mourut de faim, et, faute de pâturages, les deux tiers du bétail périrent.

« La coupole glacée du Yatnajökull est le centre éruptif le plus actif de l'Islande, mais, par suite de sa situation éloignée de tout centre habité, ses manifestations échappent à l'attention. M. Thoroddsen croit que cet énorme glacier est traversé par une longue ligne de fracture orientée nord-sud du Kverkfjöll à l'Oræfajökull. Les anciens documents signalent en 1598, 1685, 1716 et 1717, des éruptions au Grimsvötn, localité dont la position n'a pu être identifiée. De 1681 à 1683, dans la région du Skreidararjökull, onze éruptions ont eu lieu. Les annales signalent quatre éruptions de l'Oræfajökull.

« La plus importante paraît être celle de 1349. La masse des débris charriée par les « Jökulhlaup » combla la mer sur une profondeur de 56 mètres. Sous la nappe glacée du Vatnajökull se trouvent d'autres centres éruptifs dont la position est encore inconnue. A ce propos, on doit faire remarquer qu'on ne connaît qu'une seule émission de lave sortie des volcans couverts de glaciers ; ces bouches ne rejettent ordinairement que des cendres.

« Le district d'Odadahraun comprend un grand nombre de bouches volcaniques. Ce sont d'abord, dans le sud, le Dyngjuhals (1,227^m) et le Kverkfjöll, situés à la lisière nord du Vatnajökull. Plus au nord se trouvent les grands volcans de Kollota Dyngja (1,209^m), de Trelladgnga (1,491^m), le Dyngjufjöll (1,400^m) et le célèbre cirque d'Askja, chaudière toujours fumante. Au nord de cette dépression s'en rencontre une seconde, le Sveinagja, enveloppée également de cratères.

« Dans la région d'Ouadahraun, la plupart des paroxysmes volcaniques remontent à l'époque préhistorique ; cependant, il a dû s'en produire depuis la colonisation de l'Islande, mais la région étant absolument déserte, ces phénomènes ont échappé aux annalistes. On sait toutefois qu'en 1716, le Kverskfjöll eut une éruption très violente accompagnée de « Jökuthlau ». En 1873, le Kverskfjöll passa par une autre phase d'activité, et en 1875, la région entière fut bouleversée par un épouvantable cataclysme.

« Le 2 et le 3 janvier 1875, des cratères ouverts sur la face sud-est de l'Askja lancèrent à 30 mètres de haut d'énormes rochers de tuf et de basalte de plus de 31 mètres cubes ; en même temps, d'autres bouches rejetaient de gros blocs de gravier cimentés par de la glace. Six semaines plus tard, le 18 février, un centre d'éruption se déclarait au Sveinagja et restait actif jusqu'à la fin d'août. Trois groupes de cratères se formèrent et vomirent une masse de lave de 276 millions de mètres cubes. Le 10 mars, nouvelle éruption.

« Quelques jours plus tard, le 29 mars, le Dyngjufjöll commençait à travailler et couvrait toute l'Islande orientale de cendres et de pierres. Le volume de ces projections a été évalué à 400 millions de mètres cubes ; la cendre fut transportée jusqu'à Stockholm et en Dalécarlie. C'est la seule éruption connue de pierres ponces pendant la période historique.

« Le 15 août 1875 se produisit aux environs de Myvatn une dernière éruption. Depuis lors, l'activité volcanique est réduite à l'émission de fumerolles, mais le feu couve sous la cendre.

« Le district de Myvatn renferme également un grand nombre de bouches volcaniques. Sur les îlots de cette nappe d'eau n'apparaissent pas moins de cinquante cratères. De 1724 à 1729, les bords du Myvatn furent le siège de paroxysmes volcaniques très violents et les laves rejetées comblèrent en partie le bassin. Au nord du Myvatn, autour du Reikjaheidi, s'étend jusqu'à la mer une dernière région volcanique encore inexplorée ».

L'Administrateur-Gérant : F. MARTIN

AVIS

Les créanciers de la faillite du sieur JEAN-MARIE BRUNO sont invités à se présenter au Palais de Justice, à Monaco, le 5 octobre prochain, à 9 h. 1/2 du matin, pour délibérer tant sur la composition de l'état des créanciers presumés que sur la nomination de nouveaux syndics.

Le Greffier en Chef,
RAYBAUDI.

Etude de M^e Charles TOBON, huissier à Monaco

VENTE VOLONTAIRE POUR CESSATION DE COMMERCE

Le mercredi trois octobre prochain, à neuf heures du matin et jours suivants, dans un magasin de mercerie sis à Monaco, rue du Milieu, n^o 21, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la vente aux enchères publiques de diverses marchandises de mercerie consistant en : fil à coudre, soie, coton, laine, sergé, cordonnet, baleines pour corsets, boutons assortis, rubans, doublures, corsets, plumes, fleurs, chapeaux, lingerie, jouets d'enfant, cravates, gants, aiguilles, couronnes et objets funéraires, balances, comptoir, etc., etc.

Au comptant et 5 % en sus pour frais d'enchères.

L'Huissier : Charles TOBON.

Etude de M^e H. BERTRAND, huissier à Monaco
3, place Saint-Nicolas

VENTE SUR SAISIE

Le mardi deux octobre prochain, à deux heures du soir, dans un magasin de comestibles, sis passage Grana, aux Bas-Moulins, il sera procédé à la vente aux enchères publiques d'une quantité d'objets mobiliers et marchandises, tels que : placards vitrés, comptoir, balance avec poids, brûloir à café, amidon, bougies, liqueurs assorties, bouteilles vides, charretton à bras, etc., etc.

Au comptant et 5 % en sus des enchères.

L'Huissier, BERTRAND.

AVIS

Messieurs les Actionnaires de la Société Anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco sont convoqués en Assemblée générale ordinaire, le LUNDI HUIT OCTOBRE PROCHAIN, à 2 heures de relevée, au Siège de la Société, à Monaco.

L'Assemblée générale se compose de tous les porteurs de deux cents actions nouvelles de la Société, ayant déposé leurs titres au Siège social, au moins huit jours avant la réunion de l'Assemblée.

La production de récépissés ou contrats de nantissement énoncés à l'article trente des Statuts équivaut à celle des titres eux-mêmes.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 17 au 23 septembre 1894

CANNES, b. Gambetta, fr., c. Comte,	sable.
ID. b. Saint-Louis, fr., c. Bluat,	id.
ID. b. Jeune-Louis, fr., c. Roux,	id.
ID. b. Bon-Pêcheur, fr., c. Arnaud,	id.
ID. b. Fortune, fr., c. Moutte,	id.

NICE, goëlette, Papillon, fr., c. Nutti,	charbon de bois.
SAINT-TROPEZ, b. Charles, fr., c. Allègre,	id.
ID. b. Tante, fr., c. Davin,	id.
ID. b. Reine-des-Anges, fr., c. Martin,	id.
ID. b. Indus, fr., c. Dalbéra,	id.
ID. b. Ville-de-Marseille, fr., c. Jaume,	sable.

Départs du 17 au 23 septembre

CANNES, b. Gambetta, fr., c. Comte,	sur lest.
ID. b. Saint-Louis, fr., c. Bluat,	id.
ID. b. Jeune-Louis, fr., c. Roux,	id.
ID. b. Bon-Pêcheur, fr., c. Arnaud,	id.
ID. b. Fortune, fr., c. Moutte,	id.
ID. b. Charles, fr., c. Allègre,	id.
ID. b. Tante, fr., c. Davin,	id.
ID. b. Reine-des-Anges, fr., c. Martin,	id.

LEÇONS DE FRANÇAIS
M^{lle} LÉONTINE POIVEY
DIPLOMÉE DE L'ACADÉMIE D'AIX
MONACO — Square Nave — CONDAMINE

MENUISERIE MÉCANIQUE

Victor BOSIO, entrepreneur

MENTON — Promenade du Borrigo — MENTON
TÉLÉPHONE

Transfert d'atelier avec nouvelle installation d'outillage perfectionné sortant de la Maison Panhard et Levassor de Paris.

Fabrication spéciale de parquets en tous genres en bois de premier choix provenant de la Haute-Hongrie. Spécialité de moulures, escaliers et mains-courantes.

Une étuve à air chaud se trouve dans mes ateliers. ce qui me permet de livrer du travail garanti de tout rétrécissement.
Bonnes références à Menton, Monaco, Beaulieu.

COURS et LEÇONS

POUR JEUNES FILLES

COMPTABILITÉ, DESSIN, PEINTURE, ANGLAIS, SCIENCES
LITTÉRATURE FRANÇAISE

S'adresser au Pensionnat des Dames de Saint-Maur, à Monaco

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

MAISON MODÈLE

DAVOIGNEAU-DONAT

Médaille d'argent aux Expositions Universelles d'Anvers, 1885 ; de Paris, 1889

ARTICLES DE PARIS
SOUVENIRS DE MONACO ET DE MONTE CARLO
BIJOUTERIE, PAPETERIE, PHOTOGRAPHIES, PARFUMERIE
ÉVENTAILS, GANTS, LINGERIE, RUBANS, MERCERIE
PARAPLUIES, OMBRELLES, CANNES
ARTICLES DE JEUX, OPTIQUE, JOUETS
ARTICLES DE VOYAGE

SAISON D'ÉTÉ, PRIX TRÈS MODÉRÉS

Maison recommandée — On parle toutes les langues

En vente à l'Imprimerie de Monaco :

L'ANNUAIRE DE LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO
POUR 1894

PROJET DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE

AVEC L'EXPOSÉ DES MOTIFS

Par H. DE ROLLAND

CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE

CODE DE COMMERCE

CODE CIVIL — CODE PÉNAL

CODE DE PROCÉDURE CIVILE

Livre préliminaire et Ordonnance complémentaire

Ordonnance sur la Propriété Littéraire et Artistique

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 — 1894