

# JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISANT LE MARDI

**ABONNEMENTS :**

MONACO — FRANCE — ALGÉRIE — TUNISIE  
 Un an, 12 fr. ; Six mois, 6 fr. ; Trois mois, 3 fr.  
 Pour l'ÉTRANGER, les frais de poste en sus  
 Les Abonnements partent des 1<sup>er</sup> 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

**PARTIE OFFICIELLE**

Par Ordonnance du 18 juin 1901, M. Lucien Bellando de Castro, avocat, a été nommé Marguillier Secrétaire-Ordonnateur de la Paroisse de Sainte-Dévote, en remplacement de M. Jean-Marie-Arthur d'Hauteroche, démissionnaire.

**PARTIE NON OFFICIELLE**

**Echos et Nouvelles**  
 DE LA PRINCIPAUTÉ

S. Exc. M. le Gouverneur Général est parti en congé, vendredi, accompagné de M<sup>me</sup> Olivier Ritt.

M. le Maire de Monaco et M<sup>me</sup> la Comtesse Gastaldi ont également quitté la Principauté la semaine dernière.

M<sup>me</sup> Olivier Ritt a reçu de M. le Ch<sup>er</sup> Donnéve de Martinaud, pour les pauvres, et a versé au Bureau de Bienfaisance la somme de 500 francs.

S. Exc. M. le Gouverneur Général a reçu et transmis aux diverses institutions charitables les dons suivants :

- Pour le Bureau de Bienfaisance :
- D'un anonyme..... 20 fr.
- De l'Union Helvétia..... 50 »
- De M. Michel Rey, banquier..... 300 »
- De la Société des Halles et Marchés :
- Pour le Bureau de Bienfaisance..... 100 fr.
- Pour l'Œuvre de Saint-Vincent-de-Paul 50 »
- Pour les Sœurs de Bon-Secours..... 50 »
- De la Société la Lyre Monégasque :
- Pour le Bureau de Bienfaisance..... 100 fr.
- Pour l'Œuvre de Saint-Vincent-de-Paul 100 »
- Pour les Sœurs de Bon-Secours..... 100 »

On a fêté brillamment saint Louis de Gonzague vendredi dernier. Comme chaque année, le Collège de la Visitation a organisé une fête par invitations à laquelle étaient conviées les principales familles monégasques. La fanfare du Collège s'est fait particulièrement applaudir et dans la soirée un feu d'artifice a superbement clôturé ces réjouissances.

A l'occasion de la Saint-Félix, la Société Chorale l'Avenir a donné samedi une sérénade à son président, M. Félix Gindre.

Divers morceaux de chant ont été exécutés, entre autres les *Martyrs aux Arènes*, un nouveau chœur, qui a été vivement applaudi par les nombreux spectateurs qui ont assisté à ce concert improvisé.

Une superbe breloque ornée de brillants, représentant les insignes de la Société Chorale, a été remise au président.

Rappelons que le Festival de bienfaisance organisé par la Société Chorale l'Avenir aura lieu dimanche prochain, 30 juin. Le programme, que nous avons publié dans notre dernier numéro, comprend les attractions les plus variées. Toutes les Sociétés monégasques y prendront part. Mentionnons également le concours gracieux de la Société des Bains de Mer, ainsi que la présence de la Société Chorale de Cannes, présidée par M. Capron et dirigée par M. Dahon.

Nul doute que cette belle fête n'obtienne le plus grand succès.

Un groupe de membres du Sport Vélocipédique Monégasque a excursionné avant-hier à Saint-Sauveur, dans la vallée de la Tinée. Partis de Monaco à la première heure, les touristes sont rentrés dans le cours de la soirée.

Nous apprenons les fiançailles de M. le baron Alain du Charmel, fils de l'ancien ministre de Monaco à Paris, et de la baronne du Charmel, née Fournés, avec M<sup>lle</sup> Elisabeth de Simencourt, fille de M. et M<sup>me</sup> de Simencourt, née Bertera.

Mercredi dernier a été célébré, à la mairie de Monaco, le mariage de M<sup>lle</sup> Blanche Sinet avec M. François Rey.

Les témoins de la mariée étaient : M. Sinet, son frère, et M. Grillon, chef de bureau à la Préfecture des Alpes-Maritimes, son beau-frère; ceux du marié, M. Muris, directeur de la Société générale, et M. François Médecin, architecte.

MM. Victor Chiozzini et Hector Baldino, membres du Comité de Bienfaisance de la Colonie italienne de Monaco, sont partis pour Rome afin de présenter à S. Exc. M. Prinetti, ministre des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, une monographie concernant l'œuvre et le but du Comité, ses besoins et ses aspirations.

Dans son audience du 20 juin, le Tribunal Supérieur a condamné le nommé Gatti Pierre-Venant, né à Pomaro-Monferrato (Italie), le 7 février 1861, cocher à Monaco, à 25 francs d'amende, pour coups et blessures volontaires.

**Lettre de Paris**

Paris, 24 juin 1901.

La salle des fêtes du Trocadéro s'est trouvée trop petite jeudi après-midi pour contenir tous les spectateurs désireux d'assister au festival donné à la gloire de Hoche, sous la présidence du général André, ministre de la Guerre.

Le Président de la République s'était fait représenter par un officier de sa maison militaire. La plupart des ministres étaient également représentés.

Dans l'assistance, on remarquait MM. Guieysse, député, ancien ministre; Théodore Dubois, directeur du Conservatoire; Duvernoy et Pessard, professeurs, etc.

En tête du programme figurait la première audition publique de la nouvelle orchestration réglementaire de

la Marseillaise, avec tambour et clairons, par la musique de la garde.

Cette exécution a produit un grand effet et tous les auditeurs se sont accordés à trouver que la nouvelle orchestration donnée à notre hymne national avec ces nouveaux effets de vigueur et de sonorité, avait une allure générale beaucoup plus entraînant — celle qui convient bien à une marche guerrière destinée à enlever les troupes.

Ce fut ensuite également un grand succès pour Paul Mounet qui lut le *Portrait de Hoche*, par Gambetta.

Le programme contenait ensuite la *Marche funèbre de Hoche*, de Chérubini; l'*Arbre de la Liberté*, de Grétry; le *Chant du Départ*, de Méhul; et enfin la *Marche de Sambre-et-Meuse*.

La partie musicale et dramatique, à laquelle ont prêté leur concours de nombreux artistes, a été longuement applaudie. Citons parmi les interprètes : MM. Delmas, Affre, Mounet-Sully, Coquelin cadet, Silvain; M<sup>mes</sup> Aekté, Hatto, Soyer, Moreno, Maria Chassaing, etc., etc.

Les « Bleus de Bretagne », qui ont eu l'initiative de ce festival Hoche, se sont réunis hier soir en un grand banquet, à la porte Maillot, banquet dont le général André a bien voulu accepter la présidence.

\* \* \*

Les journaux ont beaucoup parlé du monument de Balzac. Balzac de Rodin, Balzac de Falguière, ces deux œuvres ont, à quelques mois d'intervalle, représenté le grand sujet de l'actualité artistique.

Quelques confrères, au surplus, ont annoncé, ces jours derniers, que l'inauguration était prochaine. On a même été jusqu'à indiquer une date du mois prochain. Nous n'en sommes pas là.

La statue de Balzac, inachevée à la mort de Falguière, a été terminée par des praticiens. Les bas-reliefs du comte A. Marquet de Vasselot, qui devaient orner le piédestal, sont, eux aussi, terminés; seulement ils ne souligneront pas l'œuvre du maître sculpteur. La Société des Gens de lettres s'y oppose. Pourquoi? Falguière, paraît-il, ne voulait, à aucun prix, des panneaux décoratifs de M. Marquet de Vasselot.

Reste donc le piédestal. En l'occurrence, le piédestal sera un socle d'une grande simplicité. Le dessin, très fruste, a été adopté par Falguière lui-même, d'accord avec l'architecte, M. Noël.

Or, on annonce d'autre part que ce socle ne sera pas achevé avant sept mois. Rien n'est commencé, et la ville de Paris n'a pas encore retourné à l'architecte les autorisations que ce dernier a demandées.

Ces autorisations seront, vraisemblablement, accordées d'ici quelques jours, et dès qu'il les aura en sa possession, M. Noël se mettra au travail; mais, comme nous l'avons dit plus haut, il ne livrera le socle qu'au printemps prochain.

A première vue, cela peut paraître excessif. On se figure, en effet, assez communément, qu'une statue s'apporte sur un chariot, qu'on la place à un endroit désigné et que tout est dit... jusqu'au jour de l'inauguration.

Ça n'est pas tout à fait aussi simple. Ainsi la statue de Balzac, tout en marbre, mesure 2 m. 70 de hauteur; elle pèse environ 5,700 kilos. Le socle qui supportera ce bloc aura, exactement, à sa base, 2 m. 90 sur 2 m. 65, et sa hauteur sera de trois mètres. Le monument, en entier, atteindra donc 5 m. 70.

Dans la partie de la place du Palais-Royal où, comme on sait, doit s'élever le Balzac de Falguière, l'architecte devra se livrer à un travail fantastique.

On ne s'imagine pas les difficultés que l'on rencontre pour pénétrer dans le sol de Paris. Canalisation d'eaux, tuyaux téléphoniques, câbles télégraphiques et électriques, tuyaux de gaz, caniveaux, égouts, etc., etc., s'enchevêtrent

comme à plaisir, constituant des dessous très délicats à pénétrer.

Lorsque l'architecte se sera rendu compte de l'emplacement de ces câbles, caniveaux, etc., il opérera des sondages et des fouilles jusqu'à ce qu'il ait trouvé le bon terrain. Ensuite, il fera étayer les terres, il garnira la base de ses fondations d'un sérieux massif de béton sur lequel s'étagèrent des pierres meulières jusqu'à quelques centimètres du sol.

Les ouvriers élargiront alors les deux petits refuges de la place, pour en faire un seul assez vaste, et commenceront le socle.

Maintenant il se pourrait qu'un mécène quelconque achetât le Balzac de Rodin et l'offrit à la ville de Paris pour une de ses places publiques. Cela nous ferait deux Balzacs. Et ses admirateurs qui sont légion, estimeront que ce n'est pas trop pour l'auteur de la *Comédie humaine*.

L. S.

## MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

**Mission aux Indes néerlandaises.** — Le capitaine Bernard, de l'artillerie de marine, et le docteur Marzin, qui avaient été chargés de missions aux Indes néerlandaises par le département des colonies, vont prochainement remettre leurs rapports à M. Decrais.

Le capitaine Bernard a étudié l'organisation générale des travaux publics à Java et à Sumatra. Il a examiné quels principes avaient dominé la conception des voies ferrées et des travaux d'irrigation, quelle avait été leur exécution au point de vue technique et budgétaire, ainsi que leur influence sur le développement économique du pays; enfin quelles étaient l'organisation de la main-d'œuvre et la réglementation des contrats de travail.

Le docteur Marzin a, de son côté, étudié les stations sanitaires de ces régions, et il a rapporté de très intéressants documents qui seront d'une grande utilité pour la création de sanatoria dans les pays tropicaux.

**Un institut Pasteur aux Indes anglaises.** — Depuis l'ouverture à Kasauli d'un institut Pasteur, dirigé par le médecin-major Semple, on a admis dans cet établissement 75 malades, dont 62 ont achevé leur traitement.

Il n'y a eu aucun cas d'insuccès, bien que plusieurs de ces malades eussent été mordus au visage par des chiens ou des chacals.

Sept officiers anglais, vingt-cinq soldats et douze civils européens ont subi le traitement; les autres malades étaient des indigènes.

**L'Annuaire astronomique et météorologique** pour 1901, rédigé par Camille Flammarion, permet à tous les amis de la science et de la nature de se tenir au courant des phénomènes célestes à observer pendant l'année. On y trouve les détails et les figures des éclipses de soleil et de lune, les tableaux les plus importants du système solaire, les cartes du ciel pour chaque mois, montrant la marche et les positions des planètes, ainsi que des notices sur les actualités scientifiques: taches solaires, observations atmosphériques, avec tous les renseignements désirables. Cet annuaire ne contient pas moins de 71 figures, cartes et diagrammes, dont 25 cartes célestes inédites.

**Les corpuscules célestes.** — M. de Freycinet communique à l'Académie la suite d'un très intéressant travail sur la genèse des corpuscules célestes qui circulent entre Mars et Jupiter autour du Soleil, et dont il a entretenu la compagnie ces temps derniers.

Il commence sa communication en examinant les divers anneaux, qui, suivant sa théorie, ont donné naissance aux 428 petits corpuscules dont il a examiné le groupement dans l'espace.

**Phénomènes de physique.** — M. Antoine Cros fait une nouvelle communication sur « une action mécanique eurythmique et eumorphique de la lumière ».

Lorsque, dit-il, une coupe pleine de lait est disposée près d'une fenêtre et percutée au moyen d'un petit marteau revêtu de molleton, on constate :

1° Dans la direction du faisceau lumineux un système de deux ondes (deux croissants s'opposant par leurs pointes);

2° En percutant perpendiculairement à la direction de ce faisceau, le liquide donne quatre ondes laissant entre elles un espace en croix;

3° Lorsque le liquide est noir, aucune onde de cette nature ne se produit;

4° Quand la coupe est de forme carrée, notamment, on constate que le système double est formé par deux ondes prédominantes parallèles;

5° Lorsque la percussioin se fait perpendiculairement à la direction du faisceau, il se produit la singulière figure d'une croix plane limitée par quatre ondes rectangulaires partant des quatre angles de la surface.

Telles sont les conclusions principales que M. Antoine Cros donne à son travail.

## MARINE ET COLONIES

**Paquebot à turbines.** — Le *Yacht* emprunte à une communication de M. Parsons, l'inventeur de la turbine à vapeur marine, des renseignements complémentaires sur le paquebot avec turbines destiné au service Glasgow, Fairlie et Campbeltown, dont nous avons parlé récemment.

Les machines de ce paquebot consistent en trois turbines séparées actionnant trois arbres porte-hélice. La haute pression actionne l'arbre central, et les deux arbres latéraux sont commandés par les deux turbines à basse pression. Deux autres turbines, servant à la marche en arrière, sont raccordées à l'un des moteurs à basse pression, leur effet étant le renversement du sens de rotation de ces moteurs et des arbres latéraux.

Pendant la marche en avant, la vapeur passe d'abord dans la turbine à haute pression et, après une expansion d'environ cinq volumes, arrive aux turbines à basse pression où elle se détend encore vingt-cinq fois environ avant de gagner les condenseurs. La vapeur se trouve ainsi beaucoup mieux utilisée que dans les machines ordinaires, même à triple expansion. A la vitesse de 20 nœuds, l'arbre central tournera à 700 tours et les arbres latéraux à 1,000 tours à la minute. La vapeur peut, du reste, être admise directement dans les turbines à basse pression ou dans celles de renversement de marche, de manière à permettre toutes manœuvres.

M. Parsons s'exprime ainsi sur l'application des turbines à vapeur aux navires de commerce.

« La question de l'économie de combustible est plus importante pour la navigation commerciale, que celle de la réduction des poids, de l'espace dévolu aux machines, et de la vitesse, éléments qui priment sur les destroyers et les autres navires de guerre; les turbines destinées à la marine marchande devront donc être surtout économisatrices de vapeur et, par suite, le degré d'expansion pourra comprendre toutes les pressions entre celle des générateurs et celle des condenseurs, et ces derniers devront avoir de grandes dimensions, de manière à maintenir un bon vide. »

Pour M. Parsons, l'emploi de turbines à bord d'un transatlantique, d'une puissance de 20,000 à 30,000 chevaux, ne présenterait aucune difficulté, la simplicité et les avantages du système seraient au contraire plus marqués que pour les petits bateaux. Pour les paquebots à passagers, les avantages des turbines seraient les suivants: vitesse plus grande avec un même générateur, par suite de la réduction considérable du poids des engins et d'une économie de vapeur notable; absence de vibrations. Les machines prendront moins de place. Enfin, moins d'usure pour celles-ci, et réduction de personnel.

**Le navire de l'expédition antarctique anglaise.** — On a déjà beaucoup parlé de l'expédition anglaise antarctique, mais nous voudrions simplement donner ici quelques détails sur la construction du navire qui emportera cette expédition, détails qui ont été fournis par les constructeurs mêmes; les navires de cette sorte sont toujours établis dans des conditions particulières fort intéressantes à connaître, et le succès de l'expédition dépend souvent de ces conditions et des procédés techniques suivis dans la construction de leur coque.

Le bateau en question s'appelle *Discovery*, et il est le sixième de ce nom: le premier *Discovery* effectua l'exploration arctique qui dura de 1602 à 1616; le deuxième fit un voyage à la baie d'Hudson en 1719; le

troisième prit part à un des voyages de Cook (1776-1780). Rappelons encore le bateau de Vancouver durant ses explorations de 1791 à 1795, et aussi un de ceux de l'expédition arctique de Sir Georges Nares en 1875 et 1876. Le nouveau *Discovery* est construit en grande partie sur les mêmes principes que le dernier des *Discovery* dont nous venons de parler; mais il est de dimensions bien plus grandes et aussi beaucoup plus robuste; et d'ailleurs, au contraire de tous les navires anglais qui avaient pris auparavant pris part à des explorations polaires, il a été bâti uniquement et expressément pour emporter une expédition au pôle. On considère généralement dans le monde des constructeurs anglais que jamais navire plus robuste ne sera sorti d'un chantier. Les couples en sont faites de chêne dit d'Angleterre (qui provient, du reste, de l'Écosse) et qui a des années de dessiccation; ces couples sont placés aussi près qu'il était possible de les monter sans qu'elles en vinssent à se toucher. Par dessus, on a posé un bordé double, dont l'un est fait de chêne et l'autre de ce bois extrêmement dur et résistant dans l'eau qu'on nomme le *greenheart*. Intérieurement, sur ce bordé, on appliquera des plaques d'amiante et on recouvrira le tout d'un autre bordé qui maintiendra ces plaques en place. Les solives entretoisant tout le navire sont calculées pour soutenir les couples contre les pressions énormes que les glaces leur feront subir extérieurement; partout où les charpentes sont apparentes dans les espaces réservés à l'habitation, on les a recouvertes d'une couche de feutre isolante de plus d'un centimètre d'épaisseur. On a donné à la proue une grande *toniture*, comme on dit en langage maritime, c'est-à-dire qu'elle se relève beaucoup afin que le navire ait tendance à monter sur les champs de glace qu'il rencontrera; cet avant est d'ailleurs recouvert d'un revêtement en bois dur d'Australie, ou *iron bark*, qui est lui-même garni de lames d'acier. Des dispositifs sont prévus pour pouvoir désarmer mécaniquement le gouvernail et aussi pour commander à des machines toutes les opérations que l'on fait ordinairement à bras d'hommes.

La machine est d'une puissance de 450 chevaux qui pourra donner au navire une allure de 8 nœuds. Il faut dire que le *Discovery* a une longueur de 52<sup>m</sup>,40 à la ligne d'eau, pour une largeur maximum de 10<sup>m</sup>,06; son tirant d'eau moyen sera de 4<sup>m</sup>,88 et son déplacement de 1,750 tonnes. Il possèdera une série de cabines destinées à des usages spéciaux: laboratoires pour les biologistes; sur le pont, chambre noire pour les photographes. On a prévu un puissant treuil tout spécialement destiné aux opérations de dragage; puis, sur le pont supérieur, un observatoire magnétique, autour duquel on ménagera un rayon d'au moins 9 mètres où ne sera disposée aucune pièce de fer, le seul métal employé dans cette portion du navire étant du laiton laminé. Tout le pont pourra être recouvert durant l'hivernage d'une sorte d'immense toit de feutre. On emportera cinq embarcations de types variés, puis 20 traîneaux et autant de chiens: 40 personnes prendront place à bord, dont 25 composant l'équipage proprement dit.

Le *Discovery* sort des chantiers de la *Dundee Shipbuilders Co*, et les plans en ont été dressés par M. W. E. Smith, ingénieur en chef des constructions navales.

**Les constructions maritimes en 1900.** — D'après le *Lloyd*, il a été lancé en 1900, non compris les navires de guerre, par les chantiers du Royaume-Uni, 692 navires d'un déplacement de 1,442,471 tonnes, dont 664 vapeurs représentant un déplacement de 1,432,600 tonnes. Les navires de guerre, lancés aussi bien par les chantiers du gouvernement que par les chantiers privés, ont été au nombre de 29 avec un déplacement total de 68,364 tonnes, soit un total de 721 navires déplaçant 4,510,835 tonnes, en excédent de 26,000 tonnes sur 1899 et de 75,000 sur 1898, avec cette particularité que, pour les navires de guerre, les chiffres de 1900 sont inférieurs de 100,000 tonnes à ceux de 1899.

La prépondérance de la vapeur s'affirme d'une façon absolue; quant au matériel de construction, c'est l'acier qui est employé presque exclusivement (pour plus de 99 p. 100 du tonnage total); aucun des bateaux en fer ne dépasse du reste 240 tonnes.

La part des commandes de l'étranger est de 23 p. 100.

L'Allemagne seule a demandé, aux constructeurs anglais, 25 navires d'un tonnage de 103,625 tonnes; l'Autriche a fait construire également 25 navires mais d'un tonnage de 80,426 tonnes seulement. Viennent ensuite la Hollande (24,400 tonnes), la France (21,034 tonnes), l'Espagne (19,088 tonnes), etc.

Newcastle tient la tête comme production avec 265,142 tonnes; viennent ensuite : Glasgow (262,596 tonnes), Sunderland (244,371 tonnes), Greenock (181,635 tonnes), Middlesbrough (144, 164 tonnes), Hartlepool (140,623 tonnes) et Belfast (127,058 tonnes). Pour les navires de guerre, les principaux chantiers sont : Barrow (27,470 tonnes), Newcastle (19,040 tonnes et Glasgow (13,280 tonnes).

Les statistiques font ressortir l'accentuation de la tendance à la construction de navires de fort tonnage. En 1895, le Royaume-Uni n'avait lancé que 50 navires dont le tonnage dépassait 4,000 tonnes; en 1898, il y en eut 83 et, en 1900, 125. L'Allemagne, de son côté, a lancé le *Deutschland* de 16,402 tonneaux et quatre autres vapeurs de 10,000 tonneaux et plus. En France, la construction des grands navires voiliers en acier a continué, grâce à l'influence des primes accordées par l'Etat.

La production totale pour le monde entier (les navires de guerre non comptés) peut être évaluée à 2,304,000 tonnes (dont 2,036,000 pour vapeurs); le tonnage perdu en mer ayant été de 752,000 tonnes (358,000 pour les vapeurs), il en résulte que le tonnage à voiles s'est trouvé réduit de 126,000 tonnes, tandis que le tonnage à vapeur bénéficiait d'une augmentation finale de 1,678,000 tonnes.

Le Royaume-Uni participe pour 14,2 p. 100 à l'augmentation de tonnage de la marine marchande (23,4 p. 100 en ne considérant que les navires à vapeur).

## Variétés Monégasques

**Le Voyage d'Honoré II, Prince de Monaco, à la Cour de France pendant la régence d'Anne d'Autriche (1646-1647).**

(Suite). — Voir les numéros 2,135 à 2,141, 2,238, 2,239, 2,240, 2,241

« Il y avait grand danger; la maison dans laquelle le Prince était logé courait risque de s'écrouler. Les malheureux habitants, voyant leurs demeures sous l'eau, leurs meubles dispersés, se livraient au désespoir et faisaient pitié; ils affirmaient qu'ils n'avaient jamais vu une semblable inondation; elle leur causa plusieurs milliers d'écus de dommages. Pendant la nuit, nous pûmes espérer une accalmie; la pluie cessa un instant, mais pour recommencer à tomber jusqu'au matin du jour suivant, 15<sup>e</sup> du mois; ce fut alors que le soleil, triomphant de l'opacité des nuages, sembla décidé à briller. Un peu avant ce rayon, le Prince, comme jadis Noé, qui fit sortir de l'arche d'abord le corbeau et ensuite la colombe, envoya explorer les chemins et reconnaître si tout n'était pas submergé. Les explorateurs retournèrent, et comme la colombe, ils apportèrent la nouvelle que le chemin royal était impraticable, mais qu'en marchant par des chemins difficiles, au-dessus des montagnes, et avec l'aide de guides, on pourrait passer.

« Ainsi, le 16, le Prince partit accompagné de douze personnes connaissant bien le pays et avec quelqu'apparence de beau temps; nous nous acheminâmes avec l'aide des guides à travers les rochers et les précipices; et, par des sentiers escarpés, nous surmontâmes heureusement les obstacles et les dangers qui avaient surgi sur notre route, depuis Tarare jusqu'à l'Arbresle, où nous dinâmes, et où la pluie, qui nous avait toujours accompagnés, redoubla jusqu'à Lyon, où nous arrivâmes assez tard, mouillés et dans un état épouvantable.

« Nous devons noter ici que, depuis Paris jusqu'à Lyon, nous avons trouvé la terre infestée d'une si grande quantité de chenilles qu'on ne se rappelait pas avoir vu un tel ravage pour les fruits; on rencontrait des forêts entièrement effeuillées, de sorte que tout le peuple voyait en cela une punition du ciel.

« A Lyon, le Prince descendit à l'hôtellerie, bien que le cardinal eût l'intention de le loger dans sa résidence; il demeura incognito, pour échapper aux cérémonies,

avec l'intention de réserver la satisfaction de jouir des faveurs de Son Excellence pendant les deux jours suivants, qu'il comptait passer dans cette ville, afin de se reposer des fatigues du voyage; mais, à ce moment même, il vint par M. du Lieu, maître des courriers à Lyon, une dépêche de Sa Majesté qui le pressait de partir aussitôt pour Monaco. Son Excellence changea d'avis, elle donna aussitôt les ordres pour l'embarquement, et le matin suivant, le 17 du mois, tout fut prêt et dans si peu de temps qu'on peut dire qu'un esprit résolu surmonte toutes les difficultés qui peuvent stimuler sa gloire. Donc à l'aube du 17, le Prince quitta le lit, envoya ses dépêches à Paris et après avoir en hâte pris congé de plusieurs de ses amis, qui étaient venus le visiter, s'embarqua avec quatre bateaux sur le Rhône. Celui de Son Excellence était tapissé, vitré et divisé en deux chambres. Il pria à M. du Lieu de saluer en son nom M. le cardinal de Lyon, et de l'excuser auprès de lui si son départ précipité de cette ville, pour obéir aux ordres du Roi, le privait de l'honneur de recevoir ses commandements et ses cadeaux. Un gentilhomme de M<sup>me</sup> d'Infreville qui était présent s'empressa d'en faire autant auprès de Son Excellence.

« Cette dame est l'épouse de M. d'Infreville, intendant général de la Marine, qui, à cause de son éloignement d'elle pendant deux ans, l'obligea à partir pour Toulon pour le rejoindre. Elle était partie de Paris en même temps que nous, en carrosse à six chevaux, accompagnée de peu de gens, de sorte que, de peur de s'exposer à une mauvaise rencontre, dès le premier jour elle voulut faire route avec nous et voyager sous la protection du Prince et de sa nombreuse suite, comme en effet elle fit jusqu'à Lyon. Dans le voyage elle a toujours été bien traitée par Son Excellence, et elle a joui de toutes les chasses que Son Excellence fit au fusil au vol, en route. Mais le sexe faible est très facilement ébranlé; les fatigues du voyage ne permirent à cette dame de nous suivre plus avant; ainsi nous la laissâmes à Lyon, un peu indisposée.

« Le 17, par une heureuse navigation entre les eaux du ciel et celles que nous fendions avec nos barques, nous allâmes coucher à Tain, nous étant fait précéder par les bateaux portant les bagages, les chevaux et les carrosses. L'hôtelier de cet endroit, qui se trouve près du duché de Valentinois appartenant au Prince, avait l'ordre de la ville de Romans, une des plus grandes du duché, de signaler le passage du Prince, afin qu'on pût venir le visiter et lui rendre hommage, les habitants de cette ville et du duché faisant profession de lui devoir toute espèce de gratitude pour les exemptions et privilèges qu'ils avaient reçus de sa bienveillante protection. Cependant le Prince ne permit pas à l'hôtelier de leur donner avis, et cela pour ne pas perdre le temps et retarder son arrivée à Monaco, d'autant plus que Son Excellence, étant très aimée dans ce pays, non-seulement de ses sujets, mais d'un grand nombre d'autres personnes qui désireraient l'être, le bruit de son arrivée ne s'était pas plus tôt répandu qu'un grand concours de monde était venu à sa rencontre, et qu'il en serait résulté un grand empêchement.

« Nous partîmes de Tain, à l'aube du 18, par un temps serein; mais le ciel ne tarda pas à se brouiller, l'air se rafraîchit, un vent contraire, accompagné de pluie, nous mit dans un danger plus grand que celui dont nous avions souffert sur la Loire, en nous rendant à Paris plusieurs mois auparavant. Voyant que les efforts des rames et des matelots étaient impuissants, nous descendîmes à terre, près de la ville de Viviers, à l'abri d'un rocher qui nous mit en sûreté contre le vent.

« Le Prince fut à l'instant visité par les habitants de la ville, et invité à venir s'y reposer; mais le vent paraissait faiblir; nous résolûmes de remonter sur les bateaux, et malgré la fortune adverse, le soir même nous arrivâmes à Villeneuve, cité royale, située en deçà du pont, en face d'Avignon.

« Lorsque les barques du Prince furent en vue, on crut qu'il allait entrer à Avignon; aussi, ceux qui étaient à la garde de la porte du Rhône, avaient reçu l'ordre du vice-légat et des consuls de les avertir pour venir à la rencontre de Son Excellence pendant qu'il débarquerait, ce qui fut confirmé par plusieurs de ses gentilshommes qui, étant entrés dans la ville pour des affaires person-

nelles, virent les apprêts faits pour la réception et les salves de canon.

« Afin d'échapper aux cérémonies et de presser le voyage, le Prince résolut de s'arrêter à Villeneuve, où les consuls et le vignier lui firent compliment et le pressèrent d'accepter une maison qu'on avait préparée; mais, pour les mêmes motifs, Son Excellence était déjà au lit dans l'hôtellerie, où il passa une bonne nuit; et le matin du 19, après avoir ouï la messe et lu les dépêches royales, que les courriers de Monaco lui avaient apportées, nous partîmes pour arriver à Tarascon, où devait se terminer notre navigation. Le jour précédent l'écuyer y était arrivé avec les chevaux, carrosses, bagages et une partie de nos gens. Les ordres étaient déjà donnés pour prendre des chevaux de voiture qui manquaient et les chariots et mulets pour les bagages.

« Tarascon est une ville de la Provence, très grande, où le Prince fut reçu avec les marques de la plus grande joie et de respect; le peuple était accouru sur le bord du fleuve, en telle quantité qu'on aurait pu écrire sur les portes ce qu'un philosophe écrivit sur une porte, en Grèce, abandonnée par les habitants: « *Corpus est, anima evolavit.* » En effet, je n'ai jamais vu autant de curiosité, ni autant de concours; Son Excellence fut reçue par les consuls et les magistrats en robe; sur la porte de la ville étaient placées les armoiries de Son Excellence; l'artillerie tira toute entière. Son Excellence fut conduite presque en triomphe jusqu'à l'hôtellerie, où elle logea, quoiqu'on lui eût préparé d'autres appartements. Après les compliments publics et privés, suivirent ceux des officiers de Saint-Rémy et du marquisat des Baux, appartenant à Son Excellence, qui étaient accourus avec beaucoup de personnes de condition.

« Son Excellence monta en carrosse pour aller visiter les reliques sacrées de Sainte-Marthe, dans l'église majeure, à la porte de laquelle elle fut reçue par le clergé, avec un éloquent discours prononcé par un des chanoines. A cette réception assistaient les consuls. Pendant tout le temps que le Prince resta dans l'église nous entendîmes un concert très harmonieux.

« Les saintes reliques de sainte Marthe sont exposées dans une chasse en or, ornée de bijoux d'un prix inestimable et d'un travail si superbe qu'on peut la croire plus riche que celle de sainte Magdeleine.

« Son Excellence, de retour à l'hôtellerie, trouva toute sorte de rafraîchissements offerts par la ville; de son côté elle répandit ses libéralités sur les musiciens, les officiers de l'église et ceux de la ville. Elle montra sa piété envers sainte Marthe en versant pour la confrérie une grosse offrande pour son voyage et son heureux retour à Monaco.

« Après-midi, Son Excellence partit, accompagnée par les consuls de Tarascon assez loin de la ville. Pour le reste du chemin elle fut accompagnée par les officiers, les consuls et les habitants des Baux et de Saint-Remy, où nous couchâmes, et où Son Excellence était si ardemment attendue par ses sujets, que je ne puis l'exprimer.

« Saint-Remy est une ville d'une grandeur médiocre; elle compte environ cinq mille habitants; elle est située dans la plaine, ses environs sont délicieux et abondent en toute sorte de fruits; il y a de belles chasses et des vins renommés. On y remarque aussi beaucoup de restes de la grandeur romaine: aqueducs, arcs de triomphe, souterrains, ce qui s'explique, puisqu'elle faisait partie de la colonie romaine d'Arles, formée de la sixième légion, et ayant aussi fait partie de l'ancien royaume dont elle se sépara lors de la division des terres entre les héritiers de ce royaume.

« Le marquisat des Baux est dans une situation très forte, où il y avait anciennement un très beau palais possédé par des princes et d'autres grands seigneurs, et appartenant aujourd'hui au Prince. Il est à environ sept milles de Saint-Remy. Son Excellence ne voulut pas y aller pour ne pas perdre du temps; elle se contenta de s'arrêter à Saint-Remy; cette ville se trouvant sur son chemin, il ne pouvait l'éviter, malgré la rapidité de son voyage, qui lui eût fait désirer remettre à une autre occasion les cérémonies usitées lors de la première entrée de grands seigneurs de sa qualité dans une de leurs terres.

« La sérénité et la joie de ce peuple ne furent pas favorisées par le ciel, car il plut toute la journée; cependant

les habitants luttèrent contre les intempéries, et, malgré leur fureur, ils sortirent en plein champ, et par de vives et affectueuses acclamations firent retentir l'aimable nom du Prince, leur seigneur et le nôtre. Ce qui me toucha le plus le cœur, ce fut de voir tous les enfants tenant chacun une bannière aux armoiries de Son Excellence dans la main, et ne cessant de l'acclamer; ils l'accompagnèrent plus de trois milles hors de la ville.

(A suivre) G. SAIGE. L'Administrateur-Gérant: L. AUREGLIA

PRINCIPAUTÉ DE MONACO

TRAVAUX D'ENROCHEMENTS

POUR LA CONSTRUCTION D'UNE JETÉE

Adjudication à la Mairie de Monaco le Mardi 2 Juillet 1901, à 10 heures du matin

Le public est prévenu que, conformément aux Ordonnances Souveraines des 6 et 7 juin 1858, il sera procédé, le mardi 2 juillet 1901, à 10 heures du matin, dans une salle de la Mairie de Monaco, en séance publique et dans les formes réglementaires, à l'adjudication au rabais, sur soumission cachetée, des travaux d'enrochements pour la construction d'une jetée à l'entrée de la baie de Monaco.

Travaux à l'entreprise....fr. 2,357,040 Somme à valoir..... 242,960

Total.....fr. 2,600,000

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 16 au 23 Juin 1901

Table listing arrivals and departures from Monaco port, including ship names (e.g., GALERIA, SAINTE-MAXIME), destinations, and agents.

VENTE APRÈS FAILLITE

d'un fonds de commerce de Lingerie fine.— Couture et modes. Exploité dans la plus belle situation de Monte Carlo. S'adresser à M. Croco, Syndic, à Monaco.

Etude de M<sup>e</sup> Lucien BARBARIN, avocat à Monaco 7, rue Albert, villa Mathilde

EXTRAIT

d'une demande en séparation de biens

Suivant exploit de BLANCHY, huissier à Monaco, en date du vingt et un juin courant (1901), qui sera enregistré dans les délais.

La dame Ida-Rosalie FLOTRON, sans profession, épouse du sieur Louis-Emile-Henri LEMMENS, avec lequel elle demeure à Monte Carlo, Palais-Royal.

A formé contre son mari une instance en séparation de biens.

Pour extrait certifié conforme, (Signé) BARBARIN, avocat.

Etude de M<sup>e</sup> Charles BLANCHY, huissier à Monaco 8, rue des Carmes, 8

VENTE VOLONTAIRE

Le samedi 29 juin 1901, à 9 heures du matin, sur la place d'Armes, à la Condamine, Monaco, il sera procédé à la vente aux enchères publiques d'une grande quantité de meubles et objets mobiliers, tels que: lits complets, armoires à glace, commodes, chaises, tapis, glaces, fauteuils, tables, toilettes, ustensiles de cuisine, etc.

Au comptant, 5 % en sus pour frais d'enchères. L'Huissier, BLANCHY.

Etude de M<sup>e</sup> A. BLANC, notaire à Monaco 39, rue Grimaldi, 39

VENTE PAR ADJUDICATION VOLONTAIRE SUR LICITATION

A Monaco, en l'étude de M<sup>e</sup> BLANC, notaire, le samedi 6 juillet, 10 heures du matin:

de la VILLA MARTROYE

située à Monaco, Condamine, à l'angle de la rue Grimaldi et de la rue Antoinette, consistant dans une maison élevée sur sous-sol, d'un rez-de-chaussée, avec dépendances et jardin d'agrément, le tout d'une contenance de 329 mètres carrés.

Entrée en jouissance immédiate. Mise à prix, outre les charges: 35,000 francs. Consignation pour enchérir: 5,000 francs. Faculté pour l'acquéreur de prendre le mobilier décrit en l'inventaire annexé au cahier des charges, pour le montant de sa prisée. S'adresser, pour tous renseignements, à M<sup>e</sup> BLANC, notaire.

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

PARFUMERIE DE MONTE CARLO N. MOHR

Fournisseur breveté de S. A. S. le Prince de Monaco

PRODUITS SPÉCIAUX

VIOLETTE DE MONTE CARLO

MUGUET DE MAI

BOUQUET MONTE CARLO

EAU D'IRIS DE MONACO

EAU DE COLOGNE

FLUIDE LÉNÉTIQ MOHR

EAU, PATE ET POUDES DENTIFRICES

Poudre de Riz et Velouta

SAVONS DE TOILETTE

NESTOR MOHR

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

Boulevard de l'Ouest (Pont de Sainte-Dévote) MONTE CARLO

MAISON MODÈLE

M<sup>me</sup> DAVOIGNEAU-DONAT

Fournisseur brevetée de S. A. S. le Prince de Monaco Avenue de la Costa — MONTE CARLO — Rue de la Scala IMMEUBLE DU GRAND-HÔTEL

Médailles d'argent aux Expositions Universelles d'Anvers et Paris Pour la fabrication des objets en bois d'olivier Souvenirs du pays

MAROQUINERIE EXTRA-FINE. — ARTICLES DE PARIS JOUETS DERNIÈRES NOUVEAUTÉS GRAND RAYON SPÉCIAL DE PAPETERIE. — REGISTRES PHOTOGRAPHIQUES. — CARTES POSTALES FOURNITURES DE BUREAUX PARFUMERIES GRANDES MARQUES. — EVENTAILS GANTS. — RUBANS. — VOILETTES CHAUSSETTES ET BAS DE SOIE. — CHEMISES DE SOIRÉES CRAVATES. — CHAUSSURES FINES OMBRELLES RICHES. — PARAPLUIES. — CANNES ARTICLES DE JEUX. — ROULETTES. — TAPIS ARTICLES DE VOYAGE

English spoken — Man spricht deutsch

PRIX TRÈS MODÉRÉS

LEÇONS ET COURS

POUR JEUNES FILLES

S'adresser à l'Externat des Dames de St-Maur

Rue Grimaldi, n<sup>o</sup> 25 — Condamine et Villa Bella, boulevard des Moulins, Monte Carlo

Advertisement for 'LE MONITEUR DE LA MODE' magazine, featuring 20 pages of fashion models, patterns, and recipes.

Le LIVRET-CHAIX CONTINENTAL renferme les services de toute l'Europe et un guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes: 1<sup>er</sup> vol. Services français, avec cartes des chemins de fer de la France et de l'Algérie; prix: 1 fr. 50. 2<sup>e</sup> vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du continent. Prix: 2 francs.

Imprimerie de Monaco — 1901

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

Table of meteorological data including barometric pressures, air temperatures, relative humidity, winds, and sky conditions for June 17-23, 1901.