

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^{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

PARTIE NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles

DE LA PRINCIPAUTÉ

Le service annuel pour les Princes défunts sera célébré à la Cathédrale le lundi 4 novembre prochain, à 10 heures du matin.

La Société des Régates de Monaco, relevant le défi que lui a courtoisement lancé la Société des Régates Cannoises en vue de lui disputer la possession de la Coupe du Club Nautique de Nice, vient de décider de faire construire un nouveau yacht qui, avec le *Monaco*, portera les couleurs monégasques en cette intéressante épreuve annuelle qui sera courue dans la première quinzaine de février prochain.

Une souscription est, en conséquence, ouverte parmi les membres de notre vaillante Société nautique dans les conditions suivantes :

Le yacht à construire devant coûter 4.000 francs environ, cette somme est divisée en 200 parts de 20 francs. Chaque sociétaire pourra souscrire autant de parts qu'il lui plaira ; dans le cas où la souscription serait dépassée, les parts seront distribuées de façon à ce que chaque sociétaire possède au moins une part.

La distribution des prix en espèces gagnés par le *Monaco* seront payés au siège de la Société, à partir du premier novembre prochain, de 1 heure à 5 heures de l'après-midi. Il sera payé pour chaque part 6 francs 87 contre présentation du numéro.

Samedi dernier, à 2 heures et demie, M. le Chevalier de Loth, premier adjoint au Maire, faisant fonction d'officier de l'Etat civil, a célébré à la Mairie de Monaco, le mariage de M^{lle} Claudia Voiron, fille de l'ancien Président du Comité de bienfaisance de la Colonie française, avec M. Léopold Neumann. Les témoins des jeunes mariés étaient M. André, consul de France ; M. Cabirau, directeur à la Société des Bains de Mer ; MM. Marion et Georges Barbier, anciens présidents du Comité de bienfaisance français.

La bénédiction nuptiale a été donnée à 3 heures de l'après-midi en l'église paroissiale de Saint-Charles.

Un banquet suivi d'un bal a ensuite réuni les parents et les invités dans les salons de l'Hôtel Victoria.

Les concerts quotidiens du Casino auront lieu régulièrement dans la salle du théâtre, à partir du 1^{er} novembre, deux fois par jour, à 2 heures et demie et à 8 heures et demie.

Le 2 novembre, en considération de la fête des Morts, les concerts seront supprimés.

La Société musicale la *Lyre Monégasque* a inauguré avant-hier soir, à 4 heures, les nouveaux locaux qu'elle va occuper, rue Caroline. Un con-

cert, qui a été suivi d'un bal dans le cours de la soirée, a marqué brillamment l'installation de notre Société artistique.

Les membres du Sport Vélocipédique Monégasque ont tenu dimanche dernier leur Assemblée statutaire d'octobre. Conformément à l'ordre du jour, l'Assemblée, après avoir approuvé le compte-rendu financier du dernier exercice et le rapport du secrétaire général, a procédé à l'élection du président et du Conseil d'Administration.

Ont été élus : *Président* : M. Henri Roustan ; *Membres* : MM. Noghès, Gendre, Defressine, Alexandre Médecin, Dalbouse, Guiraud, Tairraz, Blot, Charles Vermeulen, Ernest Vincent, Lajoux, Damar, Butti, Paul Bergeaud, Raymond Suffren, Marcel Manigley, Félix Kroenlein.

Nous donnerons, dans notre prochain numéro, l'horaire de la marche des trains (Service d'hiver) qui sera mise en vigueur sur le réseau P.-L.-M., à dater du 3 Novembre prochain.

Dans ses audiences des 22 et 24 octobre courant, le Tribunal Supérieur a prononcé les condamnations suivantes :

Albert Famechon, né à Liancourt (Oise), le 4 mai 1878, peintre, sans domicile fixe, six jours de prison et 16 francs d'amende, pour infraction à un arrêté d'expulsion ;

Paul Salvaj, né à Torre-Pelice (Italie), le 11 octobre 1833, meunier, sans domicile fixe, un mois de prison et 32 francs d'amende (même délit avec récidive) ;

Louis Viglierchio, né à Alassio (Italie), le 15 janvier 1877, pédicure à San Remo, huit jours de prison et 16 francs d'amende, pour infraction à un arrêté d'expulsion ;

Ange Bernardi, né à Roccabruna (Italie), le 16 mai 1855, boulanger, demeurant à Monaco, six jours de prison et 16 francs d'amende (par défaut), pour ivrognerie ;

Albert Thomas, né à Pertuis (Vaucluse), le 10 mai 1852, commerçant, demeurant en dernier lieu à Monaco, six mois de prison (par défaut), pour banqueroute simple ;

Dominique Scoffone, né à Bra (Italie), le 28 mai 1869, marchand de vins à Monaco, 5 francs d'amende, pour exercice de la profession de cabaretier sans autorisation.

SUR LE LITTORAL

De Nice :

Le mariage du général Fabre, commandant la 29^e division, avec M^{me} de Saisset, née de Pallarès, fille de M. de Pallarès, président honoraire de tribunal, a été célébré jeudi dernier.

La bénédiction nuptiale a été donnée par M^{sr} Chapon, évêque de Nice, en la chapelle de l'évêché. Les témoins étaient pour le marié, le général Metzinger, commandant le XV^e corps d'armée, et le général Vilar, commandant

la 57^e brigade ; pour la mariée, M. Thibault, juge au Tribunal civil de Nice, et M. de Pallarès, ancien officier, son frère.

La veille, M. Sauvan, maire, avait uni les nouveaux époux.

L'ASSISTANCE MARITIME

Discours prononcé par M. DE MONICAULT, Avocat Général

Suite. — Voir le numéro 2,259

L'Ordonnance de 1681, si attentive, si minutieuse, ne s'explique pas sur un point fort important. Pas plus que le titre II du Code de commerce, elle ne dit un mot des droits que peut conférer, sur le navire et les marchandises, l'assistance extérieure qui aura prévenu le naufrage. Que décider dans cette hypothèse ?

Cette question, d'un intérêt pratique considérable, soulève, au point de vue juridique, d'assez sérieuses difficultés. S'il s'agissait d'une simple indemnité au sens propre du mot, les principes du droit commun suffiraient amplement à la résoudre. On ne peut douter que l'assisté doive à l'assistant le remboursement de toutes les dépenses faites pour venir à son secours. Mais convient-il d'aller plus loin ? Faut-il accorder à ce dernier une rémunération plus large, qui soit un encouragement à l'assistance ?

La jurisprudence commerciale l'admet. Elle considère que les lacunes de l'Ordonnance de 1681 et du Code de commerce proviennent uniquement des circonstances dans lesquelles ces lois ont été publiées. Celles-ci datent d'une époque où existait seule la marine à voiles. C'est le bâtiment à vapeur qui est devenu le véritable instrument de salut du navire en détresse. Il le remorque, le dirige, le conduit dans le port, lorsqu'il le rencontre désarmé, dématé, ayant perdu son gouvernail ou son propulseur, et incapable de se gouverner lui-même. En cas d'échouement, il l'arrache aux écueils ou aux bancs de sable ; il le remet à flot, lui permet de reprendre sa route. Il préserve souvent ainsi des valeurs considérables. L'intérêt général de la navigation exige qu'une assistance si précieuse soit stimulée par l'intérêt. Il y a là aussi une question de justice. L'assistance expose fréquemment celui qui la rend à de graves dangers. Que de fois, en s'approchant des écueils pour remettre à flot le navire échoué, le bâtiment à vapeur court lui-même le risque de s'échouer et de se briser !

Malheureusement, il est à regretter que jusqu'à ce jour une règle légale, acceptée par les grands Etats maritimes, n'ait pas fixé les bases suivant lesquelles doit se mesurer la rémunération. La plupart des législations sont, comme celle de la France, muettes ou peu explicatives à cet égard. Les tribunaux, favorables, en général, au principe d'une large indemnité, ont, sur son application, une jurisprudence variable et incertaine. Leur appréciation dépend des circonstances, et est déterminée moins par des considérations juridiques que par la façon dont chacun est enclin à envisager les intérêts généraux de la navigation. Elle est naturellement arbitraire. Aussi est-il permis d'exprimer le vœu que les législateurs, se réveillant d'une longue inertie, comprennent l'urgence de mettre fin à une situation très fâcheuse à beaucoup d'égards.

Parfois, la quotité de la rémunération est l'objet d'une convention formelle entre l'assistant et l'assisté. Un navire est, en cours de route, victime d'un accident ou d'une avarie, qui le mettent hors d'état de continuer sa marche. Il est exposé à périr, s'il ne trouve, pour gagner le port le plus rapproché, un autre bâtiment qui le remorque. Une heureuse circonstance conduit-elle un autre navire à portée de ses signaux, il s'adresse à lui pour réclamer son assistance. Or, il peut arriver, il arrive trop

fréquemment, hélas ! que le confrère ainsi sollicité, abusant de la situation, ne consente à rendre le service demandé qu'à la charge d'une récompense très supérieure à ce qui serait légitimement dû ; que, pour être plus sûr de l'obtenir, il exige une promesse expresse ? Quelle est la valeur d'un tel engagement ? La loi et la jurisprudence de la plupart des Etats reconnaissent communément qu'il doit être réputé nul, s'il est intervenu dans un péril imminent. Le consentement n'a pas été suffisamment libre ; il est considéré comme extorqué et vicié par la violence. Assurément, si la promesse n'est pas excessive, il est sage et loyal de la tenir ; mais, même lorsque les tribunaux en admettent la validité, il leur appartient de décider qu'il y a eu excès et de réduire l'obligation.

II

A ces questions, les plus fréquentes et les plus graves, auxquelles donne lieu l'assistance des navires en pleine mer, il serait possible d'en ajouter bien d'autres. J'abuserais de votre attention, si j'en entreprenais l'énumération. Pour toutes, le principal obstacle à une équitable solution réside dans la diversité des législations. Au milieu des périls de la mer, tous les pavillons sont solidaires, alternativement secourables et secourus ; aussi le désordre naît-il pour tous de la diversité des lois auxquelles ils sont soumis à tour de rôle. Ces divergences sont, du reste, à déplorer dans presque toutes les branches du droit maritime. Elles sont une source de complications et de difficultés sans nombre dans les rapports commerciaux ; les conflits de lois qu'elles engendrent sont le désespoir des tribunaux et des juristes.

Très nuisible au développement du commerce et des relations entre les peuples, cet état de choses semble heureusement en voie d'amélioration. Le mouvement général des idées qui tend à rapprocher les hommes et à harmoniser les intérêts s'est particulièrement manifesté dans le domaine maritime. Dans tous les pays, des hommes d'Etat, des jurisconsultes, des représentants du grand commerce, ont compris l'immense bienfait que réaliserait l'uniformité des lois maritimes. C'est pour arriver à ce résultat si désirable qu'a été fondée, il y a quelques années, une Association internationale, dont il est intéressant de signaler les efforts.

Son organisation, qui date de 1896 (elle s'est constituée en Belgique sous la présidence d'un éminent homme d'Etat, M. Bernaert), est ingénieuse et forte. Au sommet, un Comité maritime international exerce la Direction générale. Dans chaque pays, un comité national offre un centre d'action à tous ceux qu'intéresse la solution des questions de droit maritime. Le Comité international arrête successivement et par périodes le programme des travaux, dont il soumet les différents points aux Associations nationales. Lorsque celles-ci en ont délibéré, les questions inscrites au programme sont discutées et tranchées dans des Congrès généraux, où prennent place les délégués des diverses Associations. Les membres de celles-ci doivent ensuite, par les moyens d'action dont ils disposent, chercher à faire prévaloir dans leur législation nationale les résolutions adoptées.

Le Comité Maritime International a déjà tenu plusieurs conférences, à Bruxelles, Anvers et Londres. Celle qu'elle a organisée en 1900 à Paris, sous la présidence de M. Lyon-Caën, membre de l'Institut, mérite particulièrement de retenir notre attention, car, en tête de son ordre du jour, figurait la question du sauvetage et de l'assistance. La conférence a voté à ce sujet toute une série de résolutions, dont l'adoption par les grandes nations maritimes marquerait une étape considérable dans la voie du progrès. Le projet est très complet, et s'inspire des idées généralement admises. Il supprime la distinction qui subsiste dans certains Etats, spécialement en France, entre le sauvetage et l'assistance. Il pose et régit avec sagesse et précision le principe de la rémunération. D'une manière générale il apporte des solutions très étudiées aux points que la loi a négligés de fixer, ou sur lesquels il y a des divergences de législations.

III

Notre approbation à l'œuvre de la Conférence serait sans réserve, si celle-ci, à une faible majorité à la vérité, n'avait cru devoir accueillir d'une manière défavorable une résolution qui lui avait été proposée en faveur de l'obligation légale d'assistance. La question est grave, et passionne le monde maritime. Elle a été très vivement discutée au sein de la Conférence. Le moment est venu de l'examiner avec l'attention qu'elle mérite.

Les navires à qui une assistance est demandée ne se prêtent pas tous avec une égale bonne volonté à venir au secours du navire en danger. Il y en a qui, en pareille occurrence, cherchent surtout à réaliser une bonne affaire. Ce sont là calculs de l'intérêt personnel que l'on retrouve partout où existent des hommes, mais qui, dans le cas

actuel, sont, il faut le reconnaître, presque toujours limités au cas où il s'agit de sauver non des existences humaines, mais une cargaison. Lorsque la vie d'un équipage ou de passagers est en jeu, le point d'honneur ne permet pas aux marins de marchander leurs services. Chaque jour des actes d'héroïsme, accomplis avec autant de simplicité que d'élan, témoignent de l'admirable esprit de solidarité et de dévouement qui les anime.

Malheureusement, des défaillances se produisent parfois. Au Congrès de Monaco, on a rappelé un fait, qui, il y a quelques années, eut un grand retentissement et émut vivement l'opinion publique. A la suite du naufrage du paquebot français *Ville-de-Saint-Nazaire*, en mars 1897, une embarcation, contenant 25 personnes, fut perdue pendant quelques jours au milieu de l'Océan. Le personnel, harassé de fatigue, décimé par la mort, était à bout de forces et de courage, presque désespéré, lorsqu'apparut à l'horizon un grand cargo-boat, qui s'approcha en apercevant les signaux faits par les naufragés. Ceux-ci se crurent sauvés, et se livraient déjà à l'allégresse que peuvent éprouver en pareil cas des malheureux qui pendant de longs jours ont subi l'attente, pleine d'angoisses, d'une mort sans cesse imminente. Quelles ne furent pas leur stupéfaction et leur désespoir lorsqu'ils virent le navire, après avoir reconnu leur embarcation, s'éloigner tout-à-coup, les abandonnant sans pitié à leur sort ! La Providence leur fut cependant clémente. Alors que tout paraissait perdu, ils eurent la joie de voir apparaître dans les mêmes parages un vapeur anglais, le *Yanariva*, dont le commandant plus humain les recueillit à son bord.

La publication de cet événement souleva en Europe l'indignation générale. Un Prince, qui est en même temps un grand marin, et dont chacun connaît l'âme noble et élevée, passionnément éprise d'idées généreuses, s'en fit l'éloquent interprète. Le 24 avril 1897, S. A. S. le Prince Albert I^{er} de Monaco adressait à M. Eugène Péreire, président de la Compagnie Transatlantique, une lettre qui constitue une admirable protestation contre l'acte de lâcheté qu'elle stigmatise.

« Cet abandon, lisons-nous dans la lettre, fait bien rare, « si même jamais accompli avec une aussi froide barbarie, « humiliera quiconque porte le nom de marin. C'est pour- « quoi je viens vous demander si vous avez l'intention de « prescrire des recherches, afin de découvrir le malfaiteur « responsable de cet acte »

Le Prince offrait une prime pour ces recherches ; il ajoutait : « Je songe, du reste, depuis quelque temps à provo- « quer une entente pour la répression de semblables cri- « mes, que la loi n'atteint peut-être pas, mais qui révoltent « le cœur des braves gens. »

Il est trop vrai hélas ! que, d'une manière générale, au moins jusqu'à ces derniers temps, les lois civiles ou pénales n'avaient pas prévu le refus de secours à la mer. Si, à une époque déjà éloignée, la Constitution de Pie V et l'Ordonnance de 1681 avaient ordonné aux riverains et aux marins de se porter au secours des naufragés, elles semblent avoir seulement visé l'assistance sur les côtes et non l'assistance en haute mer. L'Ordonnance de 1681, du reste, n'avait donné aucune sanction à ses prescriptions.

Cette lacune de la loi offrait surtout de graves inconvénients en cas d'abordage. Lorsqu'une collision se produit en mer, les capitaines, s'ils ont quelque faute à se reprocher, sont naturellement portés à vouloir se soustraire à l'action en responsabilité. Cette pensée d'intérêt personnel est mauvaise conseillère. Elle les détermine trop souvent à profiter des ténèbres du brouillard et de la nuit pour ne pas se faire connaître, et à s'éloigner du théâtre de l'accident, sans prêter assistance au navire abordé, alors que celui-ci est peut-être sur le point de périr avec son équipage et ses passagers.

En France, la loi du 10 mars 1891 a mis fin à cet abus funeste. Aux termes de son article 4, « le capitaine, maître « ou patron de chacun des navires abordés est tenu, autant « qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son « équipage et ses passagers, d'employer tous les moyens « dont il dispose pour sauver l'autre bâtiment, son équi- « page ou ses passagers du danger créé par l'abordage. « Hors le cas de force majeure, il ne doit pas s'éloigner du « lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus lon- « gue assistance leur est inutile, et, si ce bâtiment a som- « bré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les « naufragés. »

L'inobservation de ces prescriptions entraîne les peines de l'amende, de l'emprisonnement, du retrait temporaire ou définitif de la faculté de commander.

La France avait, du reste été précédée dans cette voie par l'Angleterre, l'Allemagne et les Etats-Unis. Elle a été imitée par plusieurs autres Etats, et aujourd'hui l'obligation du secours en cas d'abordage constitue une règle presque générale.

Convient-il de limiter cette obligation au seul cas d'abor-

dage ? Beaucoup d'esprits généreux, dont le nombre s'accroît sans cesse, partagent l'avis de notre Auguste Souverain : ils ne peuvent consentir à admettre une pareille restriction. A leurs yeux, le devoir d'assistance s'impose impérieusement aux marins. Sans contester la gravité de certaines objections soulevées contre le principe de l'obligation légale, ils ne les jugent pas décisives ; ils se refusent à reconnaître une réelle incompatibilité entre la voix de l'humanité et les intérêts de la navigation. Pourquoi ne pas étendre une règle qui donne les plus heureux résultats ? N'est-ce pas, au surplus, se conformer, à la tendance générale des législations ? Dans la plupart des grands Etats, et notamment en France en vertu de l'article 135 du Décret sur le service de bord, les navires de commerce doivent assistance aux bâtiments de guerre battant le même pavillon. Déjà quelques nations n'ont pas voulu s'arrêter ainsi à demi-route ; elles ont inscrit dans leurs lois le principe de l'assistance obligatoire. Au premier rang de celles qui ont donné cet exemple, il est juste de citer l'Italie. Son admirable article 140 du Code de la Marine marchande formule le principe dans les termes les plus larges :

« Le capitaine d'un navire italien qui rencontre un na- « vire, même étranger ou ennemi, en danger, doit accou- « rir à son secours et lui prêter toute l'assistance possible. »

La Hollande, la Russie, l'Autriche, sont, à leur tour, avec un peu plus de timidité, entrées dans la même voie.

Un pareil mouvement ne peut s'arrêter là. Lorsqu'une idée juste, née d'une inspiration élevée, a été présentée par des patrons autorisés à l'opinion publique, on peut présumer sans témérité qu'elle fera son chemin dans le monde, et finira par aboutir. Mais le succès exige habituellement de persévérants efforts. Il est surtout difficile, en matière législative, de vaincre l'apathie des parlements, trop disposés à donner le pas aux discussions d'ordre politique sur l'étude consciencieuse des réformes. Aussi ne saurait-on savoir assez de gré aux hommes de bonne volonté, qui s'imposent la mission ardue de préparer les éléments de celles-ci et d'appeler sur elles l'attention des pouvoirs publics. Le Comité Maritime international, qui avait confié au Congrès de Paris la tâche d'élaborer un projet de loi sur l'Assistance et le sauvetage, avait compris l'importance primordiale qu'offre la question de l'obligation légale d'assistance. Il l'avait divisé en trois points sur lesquels le Congrès était invité à se prononcer :

- 1° Y a-t-il lieu d'obliger deux navires entrés en collision à se prêter secours ?
- 2° Y a-t-il lieu de créer la même obligation de secours pour d'autres cas que l'abordage ?
- 3° Dans quelles limites, et à quelles conditions ? Sous quelles distinctions ?

(A suivre).

Lettre de Paris

Paris, 27 octobre 1901.

Depuis la récente rentrée du Parlement, l'apaisement semble s'être fait dans les esprits et on ne peut que louer les résolutions prises par la majorité de la Chambre des députés sur la question des revendications des mineurs. Ce vote a eu en effet pour conséquence de faire disparaître l'éventualité menaçante d'une grève générale dans les bassins miniers de la France et il ne reste qu'à souhaiter que ce sage revirement ne soit pas éphémère. La Chambre a ensuite réglé l'ordre et la marche de ses travaux. Sur la proposition du Gouvernement, elle a maintenu l'ancien rôle des interpellations, sauf pour celle de M. Lasies, sur l'application du régime des boissons, qui a obtenu la priorité. La discussion touchant les relations diplomatiques avec la Turquie a également obtenu un tour de faveur. L'interpellation sur les incidents qui se sont passés à la grande chancellerie de la Légion d'honneur ne viendra que beaucoup plus tard, à son rang d'ancienneté.

C'est par la loi sur l'admission temporaire que l'Assemblée a repris ses travaux. Puis, viendra la loi sur la marine marchande qu'il importe d'achever avant 1903. Enfin, les conclusions de la Commission de l'enseignement secondaire, que M. Ribot doit développer sous forme d'interpellation, seront discutées à la fin de novembre.

* * *

Le principal événement artistique de ces derniers jours a été la première représentation, à l'Opéra de Paris, de la tragédie lyrique, *les Barbares*, dont la musique a été écrite par M. Camille Saint-Saëns sur le livret de MM. Victorien Sardou et Gheusi. La critique et le public ont généralement très bien accueilli cette œuvre nouvelle, qui a été remarquablement interprétée par un choix d'artistes, au premier rang desquels ont brillé M^{mes} Héglon et Hatto, MM. Delmas et Vaguet.

Comme l'affiche l'indique, c'est bien une *tragédie* qu'a voulu composer le maître français, et la partition des *Barbares* se rapproche beaucoup plus des modèles offerts par l'œuvre de Gluck, que de ceux du drame lyrique moderne. Ainsi s'explique la phrase prononcée par Saint-Saëns à la récente séance de l'Académie des Beaux-Arts, où il invitait les jeunes compositeurs à se défier des truculences du modernisme.

N'allez pas croire, cependant, que le maître symphoniste qu'est Saint-Saëns se soit le moins du monde effacé. Sous ce rapport, au contraire, sa nouvelle partition est un enchantement. Il est impossible, en effet, de traiter, de façon plus souple, avec une telle abondance de développements, une fertilité si continue dans la variété, la matière musicale.

Dans ces *Barbares*, on est à tout instant séduit par l'incomparable richesse de ce talent qui semble composer sans effort, par un don naturel, à l'instar des arbres fruitiers dont les produits se renouvellent sous l'active impulsion d'une sève féconde...

Dès le début, l'auditeur a l'esprit captivé par la magistrale aisance avec laquelle se développe l'admirable préface orchestrale. Coupé par le superbe chant du récitant destiné à donner une vue d'ensemble du drame, ce prélude symphonique reprend et se poursuit, en conservant un intérêt musical soutenu, pendant près d'un quart d'heure. Peu de compositeurs sont capables d'entreprendre avec succès une telle tâche.

Les scènes du premier acte se succèdent avec rapidité. La musique suit les diverses péripéties du drame, soulignant brièvement celles qui sont accessoires, et traduisant avec une exquise sincérité d'expression les passages importants. Je citerai, dans cet acte, l'adorable imploration de Floria à Vesta pour écarter la furie des barbares avec les charmantes réponses du chœur, puis je mentionnerai aussi la fin si délicate de cette page sur ces mots : « Vesta nous entend, nous protège ». L'impression est d'une ravissante distinction.

Au second acte, il importe de remarquer l'incomparable élégance avec laquelle se déroule le délicieux duo des deux femmes et d'écouter attentivement les plaintes de la « pâle et triste » Livie, qu'accompagne un dessin expressif des violons, dont les sons liés se traînent mélancoliquement. Je n'aurai garde d'oublier le grand duo entre Floria et Marcomir, si vibrant dans sa première partie et si caressant dans la seconde, alors que Marcomir invite Floria au calme en lui disant : « Je ne parle plus en vainqueur. » Enfin, la dernière partie, où Marcomir engage Floria à délaissier Vesta et à servir Fréa, déesse de jeunesse et d'amour, s'achève avec une suavité d'accent idéale.

Le troisième acte comprend des pages élevées, comme le chant de Scarus : « Divinités libératrices », très bien mises en valeur par M. Delmas ; d'autres, spirituelles et fantaisistes, comme le ballet dont la farandole est très amusante ; puis de nobles cœurs traités avec ampleur ; et, enfin, un air admirable : « O noble époux, qu'a trahi la fortune contraire », qui sert de conclusion à cette partition d'une rare perfection de forme.

Si donc l'on veut bien saisir cette nouvelle œuvre de Saint-Saëns, si l'on veut en pénétrer le caractère intime, il faut faire abstraction de l'impression laissée dans nos cerveaux meurtris par les produits divers nés de l'influence wagnérienne. On s'apercevra alors du charme, de la pureté, de la délicatesse des contours mélodiques, de la fermeté de l'accentuation, de la délicieuse clarté, de la lucidité magistrale du plan général ; de la netteté et de l'ampleur des développements ; enfin, de l'admirable cohésion de l'ensemble.

* *

Deux autres nouveautés théâtrales sont encore à signaler :

A la Gaité, le *Curé Vincent*, opéra-comique de M. Maurice Ordonneau, a beaucoup plu grâce à la musique du regretté Edmond Audran dont cette partition posthume est digne de l'auteur de la *Mascotte*, de *Miss Helyett* et de tant d'autres œuvres légères, remarquables par leur élégance mélodique et le charme de leur invention rythmique.

Au théâtre du Vaudeville, on a fort applaudi une comédie tirée par M. Pierre Berton du roman de Guy de Maupassant, *Yvette*. Cette Yvette a donné l'occasion de placer au premier rang des comédiennes parisiennes, une jeune et très intelligente artiste, M^{lle} Blanche Toutain, qui l'hiver dernier, avait été remarquée et acclamée sur la scène de Monte Carlo dans le principal rôle de *Petit Chagrin* et dans le personnage mutin de Jacqueline des *Demi-Vierges*. Cette création d'*Yvette* a été un très gros succès pour M^{lle} Blanche Toutain et tous les journaux sont unanimes sur ce point. A côté d'elle, une autre actrice bien connue à Monte Carlo, M^{me} Rosa Bruck, a elle aussi obtenu tous les suffrages dans un rôle de mère où elle a

montré qu'elle était capable d'une expression dramatique qui a été pour beaucoup de spectateurs une véritable révélation.

L. S.

LETTRES ET ARTS

Nouvelle Académie. — On annonce que l'Académie des Goncourt, dont il a déjà été tant parlé, se réunira pour la première fois, selon toute vraisemblance, dans le courant de novembre. Son président, M. Huysmans, doit écrire prochainement à ses collègues pour les convoquer.

La Compagnie, qui espère avoir obtenu d'ici là la reconnaissance d'utilité publique, avisera aux moyens de se conformer au vœu le plus cher de son fondateur en attribuant, le plus tôt qu'il sera possible, le fameux « prix Goncourt », destiné à récompenser le meilleur ouvrage en prose.

Ce sera la principale question examinée en cette première séance.

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

Wagon-aquarium canadien. — La Compagnie de chemin de fer connue au Canada sous le nom de « Grand Tronc », vient de faire construire et de mettre en service un wagon destiné à transporter le poisson vivant pour le distribuer aux cours d'eaux que desservent les lignes du réseau. La condition nécessaire à remplir pour que les poissons fussent transportés sans se trouver mal de leur déplacement, était que le wagon fournit des compartiments où la température se maintiendrait constante et où, bien entendu aussi, on assurerait une circulation convenable d'eau et d'air. De plus, il y avait à prévoir des installations permettant de dormir et de prendre leurs repas aux employés spéciaux qui prendraient place dans le véhicule pour veiller aux poissons durant le trajet. L'intérieur de la voiture, à part le compartiment qui contient deux couchettes superposées pour ces employés, est entièrement réparti en réservoirs de tôle galvanisée qui peuvent contenir de 1,000 à 1,500 poissons ; on a prévu, d'autre part, un magasin où l'on emporte environ une tonne de glace pour abaisser au point convenable la température de l'eau ; enfin, une canalisation permet de renouveler partiellement l'eau et de faire le plein en raccordant un tuyau flexible avec une prise d'eau dans une gare.

La température dans les mines. — La Commission spéciale instituée par l'Association britannique pour étudier la question des variations de température à mesure que l'on s'enfonce dans le sol, donne les renseignements recueillis dans le foyer le plus profond connu celui pratiqué par le gouvernement prussien à Parnsdrowitz, près de Ratibor (Haute-Silésie).

Bien que ce forage soit terminé depuis 1893, certaines des observations faites n'avaient jamais été publiées ; elles ont été communiquées à la Commission par le gouvernement prussien. La profondeur totale est de 2,003 mètres 34, le diamètre décroît de 0^m,092 à 0^m,069 ; la moitié supérieure du forage est tubée. Les observations de température ont été faites tous les 31 mètres au moyen de thermomètres à mercure à déversement. La courbe des relevés est d'une régularité satisfaisante et l'augmentation moyenne de température a été trouvée de 1° C. pour 34^m,10. Il y a cependant quelque doute sur la lecture du 12° C. faite près de la surface, à 6 mètres de profondeur ; selon le rapport cette température ne devrait être que de 8° C.

En tout cas, le résultat général est à peu près le même que celui fourni par les observations faites sur le forage de Schladebach pratiqué non loin de là et qui n'a que 256 mètres de moins de profondeur.

Nouvelle application de la photographie. — M. F.-J. Jerris-Smith publie dans la *Nature*, une note illustrée intéressante sur l'emploi qu'il a fait de la photographie pour connaître l'angle que fait un navire avec le niveau de la mer pendant le roulis. Il s'agit de l'angle total, c'est-à-dire de l'angle résultant de l'addition des angles décrits par le vaisseau alternativement à droite et à gauche. La méthode est très simple, mais pas très expé-

ditive. Il faut prendre une photographie qui donne à la fois le côté du navire et le plan de la mer. On prend une première photographie au maximum de roulis à bâbord, puis une autre, lors du maximum à tribord. Puis, avec les deux plaques, on fait une seule épreuve, en disposant celle-ci de telle manière que les images du flanc du navire se superposent exactement. On obtient une épreuve composite, avec un seul navire, et deux plans de mer. Rien n'est plus facile que de mesurer l'angle de ces deux plans ; et de cet angle total, en supposant que le roulis est égal des deux côtés, on déduit sans peine l'angle que fait le navire tantôt d'un côté, tantôt de l'autre.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 20 au 27 Octobre 1901

SAINT-TROPEZ, br.-goél. Charles-René, fr., c. Bosano,	vin.
MARSEILLE, br.-goél. Louise-Marie, fr., c. Mattei,	houille.
— cut. Théodorine-Anastasie, fr., c. Tinière,	briques.
CANNES, b. Reine-des-Anges, fr., c. Garel,	sable.
— b. Indus, fr., c. Tassis,	—
— b. Marcelle, fr., c. Ballet,	—
— b. La Paix, fr., c. Aune,	—
— b. Louise, fr., c. Garel,	—

Départs du 20 au 27 Octobre

GARUCHA, vapeur Rothbury, angl., c. Hewett,	sur lest.
TORRE SALINE, b. Angelo-Padre, ital., c. Dominici,	—
SAINT-TROPEZ, b. Deux-Frères, fr., c. Courbon,	—
— b. Capitaine-Noir, fr., c. Courbon Fr.	—
CANNES, b. Louise, fr., c. Garel,	—
— b. La Paix, fr., c. Aune,	—
— b. Marcelle, fr., c. Ballet,	—
— b. Indus, fr., c. Tassis,	—
— b. Reine-des-Anges, fr., c. Garel,	—

Etude de M^e A. BLANC, notaire à Monaco
39, rue Grimaldi, 39

ERRATUM

ADJUDICATION « PALACE HOTEL »
fixée au 9 Novembre 1901

Les enchères s'ouvriront, non pas sur la mise à prix annoncée de 100,000 francs, mais sur celle (outre les charges) de..... **80,000 francs** et l'adjudication se fera au **rabais** si cette mise à prix n'est pas couverte.

BLANC, notaire.

Etude de M^e A. BLANC, notaire à Monaco
39, rue Grimaldi, 39

ADJUDICATION

MÊME SUR UNE ENCHÈRE

A Monaco, en l'étude de M^e BLANC, le 7 novembre, à 3 heures,

D'UNE MAISON DE RAPPORT

dite *Villa Pompéo*, située à Monte Carlo, rue du Portier, élevée sur caves et rez-de-chaussée de trois étages, vue sur la mer, à quelques minutes de la gare et du Casino.

Rapport net (susceptible d'augmentation) : 5,500 fr.
Mise à prix..... **70,000 francs.**

Facilités de paiement.

S'adresser à M^e Blanc, notaire.

Etude de M^e A. BLANC, notaire à Monaco
39, rue Grimaldi, 39

Suivant acte reçu par M^e BLANC, notaire, à Monaco, le 11 octobre 1901, enregistré, monsieur **Jean TESIO**, restaurateur, et madame **Pétronille Massimino**, son épouse, demeurant ensemble à Monaco, ont acquis de monsieur **Charles FLORIO**, propriétaire, demeurant à Monaco, un fonds de commerce de restaurant, avec débit de vins et liqueurs, et locations de chambres meublées, connu sous le nom de *Restaurant de Turin* qu'il exploitait à Monaco, rue de la Turbie, n° 15, aux prix et conditions indiqués audit contrat.

Domicile élu pour les oppositions, s'il y a lieu, en l'étude de M^e BLANC, notaire.

Etude de M^e Charles BLANCHY, huissier à Monaco
8, rue des Carmes, 8

VENTE APRÈS FAILLITE

Le mardi 5 novembre 1901, à 2 heures de l'après-midi, au quartier Fontvieille, il sera procédé à la vente aux enchères publiques d'une **baraque en planches couverte en tuiles**, dépendant de la faillite MARRAND. Au comptant, 5 % en sus des enchères.

L'Huissier, BLANCHY.

Cette vente a été autorisée par Ordonnance de M. le Juge Commissaire de la faillite, en date du 26 mars 1901.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR DE MONACO

AVIS

Les créanciers du sieur **David PERRET**, entrepreneur de travaux publics à Monaco, failli, dont les titres de créances ont été vérifiés et affirmés, sont invités à se rendre en personne ou par fondés de pouvoirs, le **mardi 12 novembre prochain, à 3 heures du soir**, dans la salle des audiences du Tribunal Supérieur, au Palais de Justice, à Monaco, à l'effet de délibérer sur la formation d'un concordat, et, en cas d'union, pour y être procédé conformément aux articles 500 et 501 du Code de Commerce.

Monaco, le 28 octobre 1901.

Pour le Greffier en Chef,
A. Cioco, C. G.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

L'HIVER A LA COTE D'AZUR

BILLETS D'ALLER ET RETOUR COLLECTIFS
de 2^e et 3^e Classes pour Familles

Du 1^{er} octobre au 15 novembre 1901, il est délivré par les gares P.-L.-M. aux familles (serviteur compris), composées d'au moins 3 personnes, des billets d'aller et retour collectifs pour Hyères et toutes les gares au-delà (Cannes, Nice, Menton, etc...) Le parcours simple doit être d'au moins 400 kilomètres. la famille comprend : père, mère, enfants, grand-père, grand-mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu, nièce.

Le prix du billet collectif est calculé comme suit : prix de quatre billets simples pour les deux premières personnes, prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié du prix d'un billet simple pour chacune des personnes en sus de la troisième. Les familles composées d'au moins 3 personnes bénéficient ainsi d'une réduction de 50 % à partir de la 3^e personne et d'une réduction de 75 % pour chacune des personnes en plus de la troisième, sur les prix du tarif général. Les billets valables jusqu'au 15 mai permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares situées sur l'itinéraire et desservies par le train utilisé. Faire la demande de billet 4 jours au moins à l'avance.

STATIONS HIVERNALES

NICE, CANNES, MENTON, ETC.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR
valables **33 jours**

Il est délivré du 15 octobre au 15 mai, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., sous condition d'effectuer un parcours simple minimum de 150 kilomètres, aux familles d'au moins 4 personnes, voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 1^{re}, 2^e et 3^e classes pour les stations hivernales suivantes : Hyères et toutes les gares situées entre Saint-Raphaël, Valescure, Grasse, Nice et Menton inclusivement.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de 6 billets simples ordinaires (pour les 3 premières personnes), le prix d'un billet simple pour la 4^e personne, la moitié de ce prix pour la 5^e et chacune des suivantes. Arrêts facultatifs.

Les demandes de ces billets doivent être faites 4 jours au moins à l'avance, à la Gare de départ.

LA « MUTUAL LIFE »

Cie d'Assurances sur la Vie et de Rentes viagères
fondée à New-York en 1843
sous le contrôle du Gouvernement

LA PLUS RICHE ET LA PLUS IMPORTANTE DU MONDE ENTIER

RICHARD A. Mc CURDY, Président

Direction Générale pour la France : 20, boulevard Montmartre, Paris

529 millions de bénéfices distribués aux Assurés
Garantie : 1 MILLIARD 687 MILLIONS

E. TREGLIA, seul agent général
autorisé dans la Principauté

Grands Magasins du Bon-Marché
12, 14, Rue Caroline, 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

LEÇONS ET COURS

POUR JEUNES FILLES

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

Rue Grimaldi, n° 25 — Condamine

et Villa Bella, boulevard des Moulins, Monte Carlo

MAISON MODÈLE

M^{me} DAVOIGNEAU-DONAT

Fournisseur breveté 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

- MARQUINERIE EXTRA-FINE. — ARTICLES DE PARIS
- JOUETS DERNIÈRES NOUVEAUTÉS
- GRAND RAYON SPÉCIAL DE PAPETERIE. — REGISTRES
- PHOTOGRAPHIES. — CARTES POSTALES
- FOURNITURES DE BUREAUX
- PARFUMERIES GRANDES MARQUES. — ÉVENTAILS
- 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

PARFUMERIE DE MONTE CARLO

N. MOEHR

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 LÉNÉTIIF MOEHR

EAU, PÂTE ET POUDRES DENTIFRICES

Poudre de Riz et Velouta

SAVONS DE TOILETTE

NESTOR MOEHR

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

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

MONTE CARLO

LE MONITEUR DE LA MODE

paraissant tous les Samedis

20 PAGES GRAND FORMAT

LE PLUS ANCIEN ET LE PLUS ARTISTIQUE DES JOURNAUX DE MODES

CONTIENT :

- PLUS DE MODÈLES NOUVEAUX
- PLUS DE TRAVAUX À L'AIGUILLE
- PLUS DE LITTÉRATURE
- PLUS DE RECETTES DE CUISINE
- PLUS DE RENSEIGNEMENTS QU'AUCUN AUTRE

3 MOIS : 4 francs — UN AN : 14 francs
EDITION 2 : contenant une Gravure coloriée et un Patron découpé dans les 2^e, 3^e et 4^e N^{os}.
3 MOIS : 8 fr. 50 — UN AN : 28 francs
ABEL GOUBAUD, Éditeur, 3, r. du 4-Septembre

Messieurs les Voyageurs peuvent se procurer dans les gares et les librairies les Recueils suivants, publications officielles des chemins de fer, paraissant depuis quarante-cinq ans, avec le concours des Compagnies :

- L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines) avec cartes.....Fr. » 75
- Livret-Chaix continental (mensuel) :
 - 1^{er} vol., réseaux français, avec huit cartes..... 1 50
 - 2^e vol., services étrangers, avec carte coloriée..... 2 »
- Livret-Chaix spécial de chaque réseau (mensuel) avec carte..... » 40
- Livret-Chaix de Voyages circulaires de chaque réseau avec cartes, plans et gravures..... » 30
- Livret de l'Algérie et de la Tunisie (mensuel) avec carte coloriée..... » 50
- Livret spécial des environs de Paris (mensuel) avec sept cartes..... » 25
- Livret de la banlieue avec carte...
 - Ouest..... » 10
 - Est..... » 10
- Livret des Rues de Paris (Omnibus, Tramways et Théâtres) avec plan de Paris et plans numérotés des Théâtres..... 2 »

Imprimerie de Monaco — 1901

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE — Hauteur de l'Observatoire (Collège de la Visitation) : 65 mètres.

Octobre	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. matin	midi	3 h. soir	6 h. soir	9 h. soir	9 h. matin	midi	3 h. soir	6 h. soir	9 h. soir					
	21	749. »	750. »	761. »	750.3	750. »	16.5	18. »	17.2	16.3				15.9	76
22	750. »	751. »	753. »	755. »	757. »	16. »	17.4	17. »	15.2	15. »	74	E. faible	Variable		
23	759. »	759.5	760. »	760.5	761.3	17.5	18.2	16. »	15.6	14.4	70	id.	Variable, pluie		
24	762. »	762.3	762. »	76. »	762.3	18.5	20. »	17.3	16.5	15.2	75	S.-O. faible	Beau		
25	761. »	760.8	759. »	758.3	758.3	18.4	19.8	17.5	16. »	15.5	72	id.	id.		
26	757.4	758. »	757.7	757.9	758.2	18. »	19. »	17. »	15.8	15. »	73	id.	Couvert		
27	760.5	762. »	762.2	762.5	763. »	18. »	18.1	16.8	15. »	14.5	65	E. très fort	Variable		
DATES						21	22	23	24	25	26	27			
TEMPÉRATURES EXTREMES						Maxima.	18.3	17.6	18.4	20.2	20. »	19.5	18.4	Pluie tombée : 8 ^{mm} 9	
Minima.						15.6	15. »	15.3	15.2	15.4	15. »	14. »			