

# 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 30 octobre 1901, M. le Comte Henri de Maleville, Secrétaire Général du Gouvernement de la Principauté, a été autorisé à accepter et à porter la décoration de l'Ordre de Sainte-Anne de 3<sup>e</sup> classe (Officier), qui lui a été conférée par S. M. l'Empereur de Russie.

## PARTIE NON OFFICIELLE

### Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

Le service solennel à la mémoire des Princes défunts de la Maison Souveraine a été célébré hier matin lundi à la Cathédrale, dont la porte et la grande nef avaient été magnifiquement tendues de draperies de velours noir frangé d'argent et ornées de massifs de chrysanthèmes et de fleurs. S. Exc. M. le Gouverneur Général, ainsi que les membres de l'Ordre de Saint-Charles présents dans la Principauté, les fonctionnaires civils et militaires et un grand nombre de notabilités monégasques occupaient les sièges qui leur avaient été réservés. Beaucoup de dames et une nombreuse affluence de population se pressaient à cette pieuse cérémonie et emplissaient entièrement l'église métropolitaine.

Au milieu du transept avait été élevé un monumental catafalque, surmonté de la couronne princière et entouré de fleurs et de lampadaires. L'absoute a été donnée par M<sup>gr</sup> Guyotte, vicaire général et doyen du Chapitre.

Pendant le service funèbre, divers morceaux de musique et de chants religieux ont été remarquablement interprétés sous la direction de M. F. Bellini, maître de chapelle.

A l'issue de la cérémonie, tous les assistants ont défilé, avec une émotion recueillie, devant le caveau où reposent les Princes défunts, puis, en se retirant, chacun est allé saluer S. Exc. M. le Gouverneur Général, qui se tenait sur le parvis de la Cathédrale.

Le cimetière de Monaco a été visité, à l'occasion de la Toussaint et de la journée des Morts, par la majeure partie de la population, et le culte profond que chacun conserve pour ses chers disparus s'est une fois de plus manifesté par l'abondance et le luxe des bouquets et des couronnes dont on a orné les tombes pendant ces deux journées traditionnelles de funèbre pèlerinage.

Dans les diverses paroisses de la Principauté, les cérémonies religieuses ont été suivies par un grand nombre de fidèles.

Le maire de la ville de Monaco informe les habitants qu'une demande a été faite par M. J. Giacheri, à l'effet d'être autorisé à établir une forge dans un des magasins de sa maison, située au quartier de Fontvieille.

En conséquence, la demande et le plan ont été déposés à la mairie pendant dix jours à compter du 2 novembre courant.

Les personnes qui pourraient avoir des réclamations à faire au sujet de l'établissement de cette forge, sont invitées à prendre connaissance du dossier et à remettre au secrétariat de la mairie, leurs observations et réclamations.

Passé le délai de dix jours, les observations et réclamations seront considérées comme non avenues.

Nous avons le regret d'apprendre la mort, à Nice, de M. Edmond-Henri Delacroix, ancien directeur des travaux publics de la Principauté, Chevalier de l'Ordre de Saint-Charles.

M. Delacroix était âgé de 86 ans.

Nous enregistrons avec peine la mort de M. J.-A. Mouton, Chef du Service de la Publicité de la Société des Bains de Mer et Secrétaire Général de l'Exposition internationale des Beaux-Arts de Monte Carlo, qui a succombé, jeudi dernier, en son domicile de l'avenue de la Gare, à Nice, après une courte maladie. Dans ses délicates fonctions, le regretté défunt s'était attiré de nombreuses sympathies dans la Principauté.

Un grand nombre d'amis et tout le haut personnel de la Société des Bains de Mer ont assisté, vendredi, à Nice, aux obsèques de M. J.-A. Mouton, s'associant au deuil cruel de sa veuve et de sa fille. Après le service religieux célébré en l'église Notre-Dame, le convoi funèbre s'est dirigé vers le cimetière de Caucade où a eu lieu l'inhumation.

L'Association amicale des anciens élèves des Frères fera célébrer demain à la Cathédrale, à 8 heures du matin, une messe à la mémoire des membres défunts.

La saison théâtrale va incessamment s'ouvrir au Casino de Monte Carlo par une série de représentations d'opérettes. C'est sous l'habile et active direction de M. Coudert que seront, comme par le passé, organisés ces charmants spectacles où rien n'est épargné pour l'agrément des yeux et des oreilles. La première partition inscrite au programme est celle des *Mousquetaires au Couvent*, la célèbre et jolie opérette de Varney, qui sera donnée les 12 et 13 novembre.

C'est dimanche prochain que la saison sportive du littoral commencera avec la première réunion des courses d'automne sur l'hippodrome du Var. L'importance des prix, le nombre des chevaux engagés et le beau temps que nous fait espérer le baromètre, contribueront également à assurer le succès complet de cette journée, qui va apporter une nouvelle recrudescence dans la liste déjà nombreuse des arrivées de nos fidèles hivernants.

Un commencement d'incendie s'est déclaré vendredi dernier dans les écuries de M. Henri Cro-

vetto, aux Bas-Moulins. L'accident était dû à l'imprudence du garçon d'écurie Colin, lequel avait pénétré dans l'écurie, muni d'une lance d'éclairage. Les pompiers du poste du Casino, immédiatement prévenus, parvinrent, aidés des voisins, à éteindre rapidement le feu.

Les dégâts sont peu importants. Un cheval a reçu des brûlures. Il n'y a pas eu d'accident de personnes.

Dans son audience du 29 octobre dernier, le Tribunal Supérieur a condamné le nommé Fabre Emile-Jean-Antoine, né à Aubonne (Suisse), le 17 janvier 1848, cordonnier, sans domicile fixe, six jours de prison et 16 francs d'amende pour infraction à un arrêté d'expulsion ;

Et le nommé Scagliotti Roméo-Louis-Dominique, né à Gènes le 7 juin 1872, charcutier à Monaco, un an de prison (par défaut), pour banque-route simple.

## L'ASSISTANCE MARITIME

Discours prononcé par M. DE MONICAULT, Avocat Général

Suite. — Voir les numéros 2,259, 2,260

### IV

Sur la première question, aucun dissentiment ne surgit. A l'unanimité et sans discussion, la Conférence adopta une résolution aux termes de laquelle les navires entrés en collision sont légalement obligés de se prêter secours, autant que les circonstances le permettent. C'était l'approbation de la règle inscrite, depuis quelques années déjà, dans la législation de la plupart des Grands Etats maritimes du monde.

Le même accord ne se maintint pas malheureusement sur la deuxième et troisième question. Si l'obligation d'assistance trouva dans le sein de la conférence de chauds et convaincus partisans, elle fut vivement combattue par plusieurs membres, et, en particulier, par les délégués anglais. Non certes que, parmi ceux qui se refusaient à l'admettre, personne ait songé, un seul instant à excuser, dans une mesure quelconque, l'acte de lâcheté du marin, qui, de propos délibéré, refuse au navire dans la détresse, un secours qui, sans danger pour lui-même, assurerait le salut compromis de l'équipage et des passagers. Tous les orateurs reconnurent le caractère odieux d'une pareille attitude, digne de la réprobation de tous les gens de cœur, violation flagrante d'une grande loi naturelle inscrite dans la conscience humaine. Mais l'établissement d'une sanction légale fut présentée par les opposants comme susceptible d'entraîner une foule d'inconvénients et de dangers.

Tout d'abord elle enchaînait d'une manière inadmissible, d'après eux, la liberté qui est pour un capitaine la contrepartie nécessaire de sa responsabilité. Lui imposer l'obligation légale d'arrêter sa marche, d'abandonner sa route et de naviguer vers celui qui l'appelle, afin de lui porter secours ; le condamner à la prison ou à l'amende, s'il ne s'est pas soumis à cette prescription, n'est-ce pas peut-être lui faire un grief et le punir à raison d'un acte qui, dans certaines circonstances, sera l'accomplissement d'un strict devoir ? Lui-même peut avoir des périls à redouter, s'il ne suit pas la route dans laquelle il s'est engagé. Peut-être prévoit-il la tempête, peut-être craint-il que la prolongation du voyage soit la cause de quelque détérioration dans la machine. Jusqu'à quel point lui est-il permis d'exposer la vie de ses hommes, de ses passagers, la fortune qui lui a été confiée, pour tenter de sauver d'autres hommes ou

la propriété de tiers? Pour le chef qui ordonne et a la responsabilité du commandement, une pareille situation est pleine de perplexités et d'angoisses. Le capitaine hésitera souvent entre l'impulsion du cœur et la prudence, laquelle peut être aussi un devoir. L'établissement de l'obligation légale ne lui infligera-t-il pas de nouvelles et cruelles incertitudes? La crainte de la violer ne peut-elle pas l'engager trop facilement à compromettre, sous prétexte de remplir son devoir, la fortune et les existences dont il a pris la charge?

Les opposants ajoutaient que c'était imposer une charge bien lourde et très délicate aux tribunaux que de leur confier la mission d'apprécier après coup, de pareilles situations.

Qui ne sait combien est incertaine l'instruction des affaires maritimes, quand les faits à apprécier se sont passés en pleine mer? D'après quels témoignages, le plus souvent contradictoires, les tribunaux auront à rechercher la vérité et à reconstituer les multiples circonstances qui ont dicté la conduite du capitaine et inspiré sa résolution!

Les partisans de l'obligation s'élevèrent vivement contre ces objections, plus spécieuses, à leurs yeux, que solides. L'application de la règle nouvelle ne peut, à leurs yeux susciter les obstacles qu'on se plaît à imaginer. Sans doute le magistrat sera parfois embarrassé pour rendre sa sentence. Mais est-ce là un fait anormal? La mission constante des tribunaux n'est-elle pas de débrouiller les situations que l'intérêt personnel, l'incertitude des témoignages ou des faits tendent à compliquer ou obscurcir? S'il fallait la réduire à ne statuer que sur des causes simples et d'une solution aisée, la plupart des lois seraient à supprimer, et la porte du prétoire s'ouvrirait rarement aux réclamations les plus légitimes. Les difficultés alléguées ne sont pas d'un autre ordre que celles que le juge est tenu chaque jour de résoudre. Pourquoi lui refuser, dans un cas particulier, la confiance qu'en principe, et pour la solution des questions les plus ardues, le législateur a placée dans son jugement, son tact, sa sagacité? Au surplus, la difficulté de la preuve n'entraînera pas d'injustes condamnations. En matière pénale, le magistrat sait que le doute doit toujours s'interpréter en faveur du prévenu. Pas plus en cette circonstance qu'en toute autre, il ne s'écartera de cette règle, sauvegarde des innocents. S'il y a, dans son esprit, la moindre hésitation sur la culpabilité, il prononcera un acquittement.

Toutes les craintes manifestées au sujet des embarras nouveaux dans lesquels l'obligation légale d'assistance placerait la conscience des capitaines sont absolument chimériques. Que ceux-ci aient des devoirs vis-à-vis de leurs armateurs, de leurs équipages et de leurs passagers, qui le conteste? L'assistance n'est due que lorsqu'elle n'est pas en opposition avec ces devoirs. Un capitaine, sollicité de prêter secours à un navire, aura peut-être des raisons graves, décisives, qui seront reconnues par la loi, de ne pas déférer à cette demande. S'il est poursuivi pour refus d'assistance, il lui suffira de les faire connaître à ses juges; si elles sont vraiment sérieuses, nul doute qu'elles ne soient admises à sa décharge. Peut-il se plaindre d'être contraint de venir justifier sa conduite devant un tribunal? Sa situation est analogue à celle du commandant d'un navire de guerre, obligé, en cas de perte de son bateau, de se présenter devant un conseil d'enquête. Il n'y a rien là qui puisse porter atteinte à son honneur.

L'obligation légale d'assistance, qui consacre un principe supérieur d'humanité, ne peut être nuisible aux véritables intérêts de la navigation. Sans doute, c'est une gêne pour un navire de se détourner de sa route pour aller au secours d'un confrère en détresse. Peut-être cette assistance exigera-t-elle de lui d'assez grands sacrifices. Mais il y trouve une compensation dans la rémunération à laquelle il a droit, et surtout dans l'assurance qu'au jour du danger lui aussi trouvera le secours dont il aura peut-être un pressant besoin. Les surprises de la mer sont grandes. Qui peut se flatter d'y échapper? Les plus puissants paquebots eux-mêmes, trop d'exemple l'ont démontré, ne sont pas à l'abri de terribles catastrophes; s'opposer à l'assistance obligatoire serait peut-être, de la part des Compagnies qui les exploitent, un calcul dangereux. Au surplus, en allant au secours des embarcations qui réclament leur assistance, ces paquebots n'acquittent-ils pas une dette de stricte justice? L'expérience de tous les jours n'enseigne-t-elle pas hélas! combien la vitesse, à laquelle la science des ingénieurs et des constructeurs permet à ces grandes masses flottantes d'atteindre, offre de dangers pour les bâtiments de modeste tonnage exposés à se trouver sur leur parcours.

Il faut envisager, avant tout, les conditions particulières spéciales, dans lesquelles se pose en mer la question d'assistance. Au milieu des étendues immenses de l'Océan, les navires de toutes nationalités naviguent le plus souvent à des distances considérables les uns des autres. Quelques-

uns sont poussés par la tempête loin des routes suivies. Nombreux sont malheureusement les événements qui peuvent, d'une manière imprévue, compromettre leur sécurité. Il y a des dangers que la plus attentive prudence est impuissante à conjurer, et dont ni l'expérience du capitaine, ni l'énergie de l'équipage ne saurait venir à bout. Quelle sera alors la seule chance de salut pour les malheureux qui, ne trouvant plus un sûr asile sur leur navire, auront confié leur existence à de frêles embarcations? Le passage d'un autre bâtiment, à qui il leur soit possible de faire des signaux, de demander du secours. Qu'on se place par la pensée un moment dans leur situation! avec quelle anxiété désespérée leurs regards interrogent l'horizon? Qui dira les angoisses subies, et la joie qui leur succède, lorsqu'au loin apparaît enfin, distinct, un vaisseau en qui, chacun croit trouver un sauveur? Il a aperçu les signaux; il s'approche. La raison admettra-t-elle qu'il puisse, sous la protection d'une scandaleuse impunité, s'éloigner impassible des pauvres gens que son assistance peut seule préserver de la mort. Un abandon, dans de telles conditions, équivaut à une condamnation à mort. L'autoriser, n'est-ce pas, de la part du législateur, s'en faire le complice?

Beaucoup de membres de la conférence furent de cet avis; leur opinion ne réunit pas cependant la majorité. Par cinq voix contre quatre des nations représentées, le principe de l'assistance obligatoire ne fut pas admis. La France, la Belgique, l'Italie et le Japon furent favorables à l'obligation. L'Allemagne, l'Angleterre, les Etats-Unis, la Hollande, la Suède, se prononcèrent pour le *statu quo*.

V

Tous ceux qui s'intéressent aux intérêts maritimes seront reconnaissants à la Conférence de Paris du service signalé qu'elle a rendu à la cause du progrès, en élaborant un projet de loi dont l'adoption par les divers Etats apporterait une heureuse solution à la plupart des difficultés que fait naître actuellement la différence des législations, en matière de sauvetage et d'assistance. Mais beaucoup regretteront que, dominée par une conception étroite et ombrageuse de certains intérêts, elle n'ait pas su donner à son œuvre son couronnement naturel, en proclamant la légitimité d'un principe avoué par la raison autant que par l'humanité?

(A suivre).

## Lettre de Paris

Paris, 3 novembre 1901.

Selon la pieuse tradition, les nécropoles parisiennes ont reçu, pendant les deux journées de la Toussaint et de la Fête des Morts, une foule considérable de visites, le temps ayant au surplus favorisé ce touchant pèlerinage. Dans les églises, les offices solennels ont été célébrés à l'intention des trépassés. A Notre-Dame, un service funèbre a eu lieu pour le repos des âmes des archevêques de Paris, des chanoines et, en général, de tous les diocésains décédés.

Comme de coutume, les portes du Panthéon ont été ouvertes dès dix heures du matin. Le public a été admis à visiter librement les caveaux. Il entrait dans le monument par la façade postérieure et sortait par le péristyle d'honneur. Deux mille trois cents personnes ont défilé, en silence, devant les tombeaux des grands hommes honorés par la Patrie reconnaissante, — pour employer la formule gravée au fronton de l'édifice. Le tombeau du regretté président Carnot, ainsi que celui de Victor Hugo disparaissaient sous les fleurs.

Sur le désir de M<sup>me</sup> veuve Pasteur, le caveau dans lequel repose l'illustre savant a été également rendu accessible à la foule, de dix heures du matin à quatre heures de l'après-midi. Il avait été superbement orné par la famille.

Une délégation de l'Ecole polytechnique a accompli son pèlerinage habituel à la tombe du polytechnicien Vaneau.

Signalons, pour terminer, la manifestation touchante de nombreux membres de la colonie américaine qui sont allés fleurir la tombe de La Fayette, au petit cimetière des Dames de Picpus.

\* \* \*

Notre excellent confrère et ami M. Jules Bois, que l'on a apprécié à Monte Carlo comme conférencier, continue dans le *Journal* ses études si attachantes sur « l'au-Delà et les forces inconnues ». Son dernier article contient une lettre de M. Victorien Sardou — Sardou se vante, comme on sait, d'avoir été médium en sa jeunesse — qui confirme, après un demi-siècle d'expériences et de réflexions, l'authenticité des manifestations dont il fut le promoteur et le témoin.

M<sup>me</sup> Augusta Holmès avoue d'autre part que l'occultisme ne la passionne pas moins que la musique, et elle raconte à la suite de quel incident la conviction s'est faite dans son esprit :

« Il y a trois ans, chez des amis, la maîtresse de la maison me dit qu'elle était hantée par le souvenir d'Ambroise Thomas qu'elle avait beaucoup connu de son vivant. Elle me demanda de l'évoquer.

« Nous nous mimas ensemble à la table. Ambroise Thomas se manifesta aussitôt.

« — Je n'étais pas fait, nous dit-il, à notre vif étonnement, pour composer les grands opéras que l'on connaît. Mon genre véritable était le genre gai, léger et frivole. Ainsi mon chef-d'œuvre est *Le Perruquier de la Régence* que j'ai écrit vers ma vingt-deuxième année. Seulement je l'ai détruit plus tard, pour ne pas nuire à mes succès futurs.

« Notre curiosité fut piquée, car chacun d'entre nous ignorait jusqu'au nom de cet opéra resté inconnu. J'eus l'idée de me rendre chez l'éditeur du défunt et je lui demandai s'il existait un *Perruquier de la Régence* par l'auteur de *Mignon*. Les recherches furent faites dans les livres et on trouva qu'en effet un opéra de ce nom avait paru, qu'il était bien d'Ambroise Thomas, mais que celui-ci avait ordonné d'en détruire les planches. »

\* \* \*

Nos peintres se plaignent de ne pas vendre... Mais ne serait-il point par hasard leur faute s'ils ne vendent pas? Un correspondant du *Bulletin de l'Art* l'affirme et il en fournit cette preuve assez curieuse :

A l'exposition internationale de Munich, je fus tout étonné d'apercevoir une *Décollation de Saint-Jean-Baptiste*, de Puvis de Chavannes, et, un peu plus loin, le *Portrait de M<sup>lle</sup> Eva Gonzalès*, de Manet, deux tableaux bien connus des Parisiens, qui appartiennent à un marchand, et portaient la désignation : « A vendre ».

Comme spécimens de notre art de 1901, c'était bien un peu extraordinaire. Je me renseignai.

C'est bien simple! Tandis que chacun des autres pays avait nommé des représentants chargés d'organiser son exposition, il n'y avait pas eu de délégués français.

Les Munichois, ne sachant à qui s'adresser, avaient tout bonnement chargé deux membres de leur Comité de leur avoir quelques œuvres françaises; ceux-ci n'avaient pu que s'adresser aux artistes qu'ils connaissaient personnellement; de là une section française qui comprenait des œuvres remarquables, mais n'était à aucun degré la représentation de l'art français contemporain. L'occasion d'ailleurs était trop belle pour qu'un marchand n'en profitât point.

Que de vieux « laissés pour compte » de Puvis de Chavannes et de Manet ne soient glissés entre les œuvres des vivants, peu m'importe. Mais ce qui ressort de cet exemple, c'est que nos artistes devraient organiser un Comité central, pris dans les diverses sociétés, à qui incomberait la mission d'organiser les sections françaises à l'étranger.

N'oubliez pas que de partout les visiteurs sont venus à Munich, et qu'on y a acheté plus de la moitié des tableaux exposés avec la mention « A vendre ». La France aurait pu, si elle l'eût voulu, avoir sa part de toutes ces centaines de mille marks.

Mais il faudrait pour cela « se débrouiller »; on trouve plus commode de rester chez soi, et d'accuser l'injustice du sort et de la dureté du temps. Et cet état d'esprit n'est malheureusement pas chez nous spécial aux peintres...

L. S.

## MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

**Les chemins de fer électriques.** — M. Max Schiemann étudie dans l'*Electrotechnische Zeitschrift* l'application de la traction électrique aux chemins de fer à voie normale. Au point de vue technique la question ne semble pas devoir soulever de difficultés insurmontables, mais le côté économique mérite de retenir l'attention.

En Allemagne, une société d'études s'est fondée à Berlin dans le but de déterminer la plus grande vitesse réalisable, la meilleure méthode de production de l'énergie électrique, les moyens les plus pratiques pour transmettre cette énergie aux voitures, etc.; elle s'occupe aussi des détails de construction relatifs à la voie, à l'écartement des rails, aux courbes, rampes, etc. La ligne militaire Berlin-Zossen a été mise à la disposition de cette société pour ses expériences; les voitures servant à ces expériences sont établies pour contenir 40 à 50 personnes; elles ont 20 m. 40 de long et pèsent 90 tonnes; elles sont supportées par deux boggies à six roues, chaque boggie étant pourvu de deux moteurs triphasés

pouvant donner 3,000 chevaux par voiture. L'énergie électrique est transmise sous forme d'un courant triphasé à la tension de 10,000 à 12,000 volts, transformé sur la voiture, les moteurs étant alimentés à basse tension. Avec ces dispositions, on espère réaliser des vitesses de 200 kilomètres à l'heure et, si les essais donnent les résultats espérés, une ligne spéciale sera construite entre Berlin et Hambourg.

En Italie, les lignes de Lecco-Sondrio et de Colico à Chiavenna sont entièrement à traction électrique; la dernière de ces lignes, de 112 kilomètres de longueur, peut recevoir des trains de marchandises de 250 tonnes. La traction électrique sera de même appliquée sur la ligne Milan à Portoceresio (100 kilomètres de longueur) pour les trains de voyageurs qui circuleront à une vitesse de 90 kilomètres à l'heure.

En France, une commission a été nommée pour étudier les problèmes relatifs à la traction électrique; on espère pouvoir tirer parti des chutes d'eau pour la production du courant. Des projets similaires sont à l'étude en Autriche et en Norvège. D'autre part un syndicat de banquiers russes propose de relier Saint-Petersbourg et Moscou par des trains électriques marchant à 150 kilomètres à l'heure, se succédant à 15 minutes d'intervalle et composés chacun de cinq voitures à 35 places.

Au point de vue technique le choix peut porter sur quatre systèmes au moins :

1° Production de l'énergie électrique sous forme de courant triphasé à haute tension, conversion dans des sous-stations et alimentation en courant direct, comme sur les tramways. Exemple, Central London Railway.

2° Production sous forme de courant triphasé à haute tension, conversion par des transformateurs statiques dans les sous-stations, alimentation des lignes en courant à basse tension, les voitures étant pourvues de moteurs triphasés. Exemple : chemin de fer de Burgdorf à Thoune.

3° Courant triphasé à haute tension transmis directement sur la ligne, les voitures portant des transformateurs statiques et des moteurs triphasés pour courant à basse tension. Exemple : ligne expérimentale de Berlin Zossen.

4° Courant triphasé à haute tension transmis directement sur la ligne, les voitures étant mues par des moteurs à courant triphasé à haute tension sans interpositions de transformateurs. Exemple : la ligne de la Valteline, Budapesth.

Le premier système a l'avantage des moteurs à courant direct pour les démarrages, mais il nécessite une station centrale coûteuse et un courant puissant sur la ligne dans le cas des grandes forces. Dans le second système, les moteurs sont efficaces, l'entretien des sous-stations est moins coûteux, mais la régularisation de la vitesse est plus difficile; ce dernier point est toutefois de moindre importance pour les chemins de fer à longs parcours. Ce système exige aussi un courant puissant sur la ligne pour les grandes forces. Les deux derniers systèmes conviennent admirablement aux lignes à longs parcours; le courant de ligne est faible même pour les grandes forces; les transformateurs du troisième système procurent le poids nécessaire pour les grandes vitesses et ne sont, par suite, pas un inconvénient réel.

**MOUVEMENT DU PORT DE MONACO**

Arrivées du 27 Octobre au 3 Novembre 1901

Néant.

Départs du 27 Octobre au 3 Novembre

MARSEILLE, br.-goél. Louise-Marie, fr., c. Mattei, sur lest.

**CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE**

**VOYAGES CIRCULAIRES A COUPONS COMBINABLES**

sur le réseau P.-L.-M. et sur les réseaux P.-L.-M. et Est

Il est délivré, toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M. des carnets individuels ou de famille pour effectuer, sur ce seul réseau ou sur les réseaux P.-L.-M. et Est, en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, des voyages circulaires à itinéraire tracé par les voyageurs eux-mêmes, avec parcours totaux d'au moins 300 kilomètres. Les prix de ces carnets comportent des réductions très importantes qui peuvent atteindre, pour les carnets collectifs, 50 % du tarif général. La validité de ces carnets est de 30 jours

jusqu'à 1,500 kilom.; 45 jours de 1,501 à 3,000 kilom.; 60 jours pour plus de 3,000 kilom. — Faculté de prolongation, à deux reprises, de 15 jours pour les carnets valables 30 jours; 23 jours pour les carnets valables 45 jours, et de 30 jours pour les carnets valables 60 jours, moyennant le paiement d'un supplément égal au 10 % du prix total du carnet pour chaque prolongation. Arrêts facultatifs à toutes les gares du parcours.

Pour se procurer un carnet individuel ou collectif, il suffit de tracer sur une carte qui est délivrée gratuitement dans toutes les gares P.-L.-M., bureaux de ville et agences de la Compagnie, le voyage à effectuer et d'envoyer cette carte, 5 jours avant le départ, à la gare où le voyage doit être commencé en joignant à cet envoi une consignation de 10 francs. — Le délai de demande est réduit à deux jours (dimanches et fêtes non compris) pour certaines grandes gares.

**VOYAGES A ITINÉRAIRES FACULTATIFS de France en Algérie et en Tunisie**

Il est délivré, pendant toute l'année, dans toutes les gares P.-L.-M., des carnets de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes pour effectuer des voyages pouvant comporter des parcours sur les lignes des réseaux Paris-Lyon-Méditerranée, Est, Etat, Midi, Nord, Orléans, Ouest, P.-L.-M.-Algériens, Est-Algérien, Etat (lignes algériennes), Ouest-Algérien, Bône-Guelma, et sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation Mixte (Cie Touache) ou par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur. Ces voyages dont les itinéraires sont établis à l'avance par les voyageurs eux-mêmes, doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes algériens ou tunisiens; les parcours sur les réseaux français doivent être de 300 kilomètres au moins ou être comptés pour 300 kilomètres.

Les parcours maritimes doivent être effectués exclusivement sur les paquebots d'une même Compagnie.

Les voyages doivent ramener les voyageurs à leur point de départ. Ils peuvent comprendre non-seulement un circuit dont chaque portion n'est parcourue qu'une fois, mais encore des sections à parcourir dans les deux sens, sans qu'une même section puisse y figurer plus de deux fois (une fois dans chaque sens ou deux fois dans le même sens).

Arrêts facultatifs dans toutes les gares du parcours. Validité : 90 jours, avec faculté de prolongation de trois fois 30 jours, moyennant le paiement d'un supplément de 10 % chaque fois. Faire la demande de carnets cinq jours au moins à l'avance.

**GRAND HOTEL DE LONDRES**

A MONTE CARLO

SOCIÉTÉ ANONYME MONÉGASQUE

**AVIS**

Messieurs les Actionnaires de la Société anonyme du Grand Hôtel de Londres à Monte Carlo sont convoqués en Assemblée générale le jeudi 21 novembre 1901, à 3 heures du soir, au siège social.

**ORDRE DU JOUR :**

Rapport des Commissaires.  
Rapport du Conseil d'Administration.  
Examen des comptes de l'exercice 1900-1901.  
Approbation et décharge s'il y a lieu.  
Fixation du dividende.  
Nomination des Commissaires et fixation de leur rétribution.

Les titres ou leur certificat de dépôt dans un des principaux établissements de crédit devront être parvenus au siège social deux jours francs avant l'Assemblée.

**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

**PRINCIPAUTÉ DE MONACO**

**FÊTE**

DE LA

**SAINT-ALBERT**

**Jeudi 14 Novembre 1901**

**DISTRIBUTION DE SECOURS AUX INDIGENTS**

**ILLUMINATION GÉNÉRALE**

de la Place du Palais, de la ville de Monaco et de la Condamine

A 8 heures, sur l'Esplanade de la Batterie

**FEU D'ARTIFICE**

tiré par STÉVANO

**RETRAITE MILITAIRE**

avec le concours de la Compagnie des Sapeurs-Pompiers de la Société de Gymnastique l'Étoile de Monaco de la Société Philharmonique et de la Fanfare des Gardes d'Honneur

**Vendredi 15 Novembre**

A 11 heures et demie, sur la Place du Palais

**REVUE DES GARDES D'HONNEUR & DES CARABINIERS**

De 2 heures à 4 heures, sur la même Place

**— « JEUX DIVERS » —**

Courses aux ânes, Courses de femmes avec baquet, Mât de Cocagne, etc. DES PRIX SERONT ATTRIBUÉS AUX VAINQUEURS

**CONCERT**

donné par la SOCIÉTÉ PHILHARMONIQUE

**CONDAMINE**

De 4 heures à 5 heures, sur la Place d'Armes

**CONCERT**

donné par la Fanfare du Sport Vélocipédique Monégasque

**MONTE CARLO**

De 3 h. 1/2 à 5 heures, sur la plate-forme de la place du Casino

**CONCERT**

par la Société Chorale « l'AVENIR » et la LYRE MONÉGASQUE

**FÊTE DE NUIT**

**ILLUMINATION**

DES TERRASSES ET DE LA PLACE DU CASINO

De 7 h. 1/2 à 8 h. 1/2, au kiosque de la Terrasse

**CONCERT**

par la SOCIÉTÉ PHILHARMONIQUE

A 8 heures et demie, au Tir aux Pigeons

**FEU D'ARTIFICE**

tiré par BAJOCCHI

**EMBRASEMENT DE LA VILLE DE MONACO**

AUX FLAMMES DE BENGALÉ

A 9 heures, au kiosque de la Terrasse

**CONCERT INSTRUMENTAL**

DONNÉ PAR

**L'ORCHESTRE DU CASINO**

Sous la direction de M. LÉON JEHIN

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

Imprimerie de Monaco — 1901

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 LÉNÉTIK MOEHR

EAU, PÂTE ET POUDRES DENTIFRICES

Poudre de Riz et Velouté

SAVONS DE TOILETTE

NESTOR MOEHR

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

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

MONTE CARLO

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

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

Octob. Nov.	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			
	28	763.5	762	761.5	762	761.5	17.5	18.5	18.	17.			
29	758.1	758.	757	757	755.	19.	20.	17.6	17.5	17.	64	id.	
30	750.3	751.	749	749.	750.	18.	17.	17.5	18.6	17.8	60	id.	
31	751.	752.	752.3	753.	756.	17.	17.8	18.	16.4	15.	65	id.	
1	758.5	759.6	760.	760.3	761.2	16.5	16.6	16.	15.2	14.9	54	id.	
2	762.5	763.3	764.3	764.	764.2	17.8	19	17.	15.1	14.6	61	id.	
3	766.	766.2	766.	764.7	764.8	16.	16.5	14.5	13.3	13.	61	Ouest faible.	

  

DATES	28	29	30	31	1	2	3
TEMPÉRATURES EXTREMES	Maxima. 19.	20.	19.	18.	16.7	19.	16.5
	Minima. 16.	16.	17.	15.	14.3	14.2	12.5

Pluie tombée : 37mm 5

Horaire de la Marche des Trains à dater du 3 Novembre 1901 — Service d'Hiver

STATIONS	461 omn. 1.2.3	41 expr. 1.2.3	179 omn. 1.2.3	465 omn. 1.2.3	5. expr. 1.2	415. omn. 1.2.3	467 omn. 1.2.3	181 omn. 1.2.3	43. expr. 1.2.3	469 omn. 1.2.3	471 omn. 1.2.3	7. rap. 1	9. cap. 1	189 omn. 1.2.3	433 expr. 1.2.3	475 omn. 1.2.3	477 omn. 1.2.3	441. expr. 1	191 omn. 1.2.3	479 omn. 1.2.3	193 omn. 1.2.3	481 omn. 1.2.3	51. expr. 1.2.3	L 21 Luxe	17. rapi. 1	
PARIS.....dép.	matin	matin	matin	matin	soir	matin	matin	matin	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	matin	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir
DIJON.....dép.																										
LYON-PERRACHE.....dép.																										
MARSEILLE.....dép.																										
TOULON.....dép.																										
LES ARCS.....dép.																										
CANNES.....dép.																										
NICE.....dép.																										
NICE-RQUIER.....dép.																										
VILLEFRANCHE-S-MER.....dép.																										
BEAULIEU.....dép.																										
EZE.....dép.																										
LA TURBIE.....dép.																										
MONACO.....dép.																										
MONTE CARLO.....dép.																										
CABRÉ-ROQUEBRUNE.....dép.																										
MENTON.....dép.																										
MENTON-GARAVAN.....dép.																										
VINTIMILLE (arr. h. Paris) dép. h. E. C.																										
GENÈS.....dép.																										

  

STATIONS	182 omn. 1.2.3	184 omn. 1.2.3	56. expr. 1.2.3	460 omn. 1.2.3	186 omn. 1.2.3	462 omn. 1.2.3	464 omn. 1.2.3	190 omn. 1.2.3	466 omn. 1.2.3	6. rapi. 1	10. rapi. 1	12. rapi. 1	468 omn. 1.2.3	192 omn. 1.2.3	470 omn. 1.2.3	48. omn. 1.2.3	474 omn. 1.2.3	434 omn. 1.2.3	476 omn. 1.2.3	478 omn. 1.2.3	8. omn. 1.2	448. omn. 1.2.3	42. omn. 1.2.3	L 22 Luxe	18. rapi. 1	
GENÈS.....dép.	matin	matin	matin	matin	matin	matin	matin	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir
VINTIMILLE (arr. h. E. C.) dép. n. Paris																										
MENTON-GARAVAN.....dép.																										
MENTON.....dép.																										
CABRÉ-ROQUEBRUNE.....dép.																										
MONTE CARLO.....dép.																										
MONACO.....dép.																										
LA TURBIE.....dép.																										
EZE.....dép.																										
BEAULIEU.....dép.																										
VILLEFRANCHE-S-MER.....dép.																										
NICE-RQUIER.....dép.																										
NICE.....dép.																										
CANNES.....dép.																										
LES ARCS.....dép.																										
TOULON.....dép.																										
MARSEILLE.....dép.																										
LYON-PERRACHE.....dép.																										
DIJON.....dép.																										
PARIS.....arr.																										

TRAINS SUPPLÉMENTAIRES

à partir du

STATIONS

20 Décembre 1901

15 janv.

1<sup>er</sup> février 1902

	419 expr. 1	421 expr. 1	423 expr. 1	431 expr. 1	435 expr. 1	443 expr. 1	445 expr. 1	449 expr. 1	411 expr. 1	429 expr. 1	437 expr. 1
MARSEILLE.....dép.	soir	matin	soir	soir							
CANNES.....dép.											
NICE.....dép.	1 10	1 43	1 50	4 16	5 50	7 40	7 55	10 50	9 44	3 40	6 10
NICE-RQUIER.....dép.											
VILLEFRANCHE-S-MER.....dép.	1 18		1 58	4 24	5 58	7 48			9 52	3 48	
BEAULIEU.....dép.	1 24		2 4	4 30	6 4	7 54			9 58	3 54	
EZE.....dép.											
LA TURBIE.....dép.											
MONACO.....(arr.)	1 36	2 3	2 16	4 42	6 19	8 6	8 15	11 10	10 10	4 9	6 30
MONTE CARLO.....(dép.)	1 38	2 5	2 17	4 43	6 20	8 7	8 16	11 11	10 11	4 11	6 31
CABRÉ-ROQUEBRUNE.....(dép.)	1 42	2 9	2 21	4 47	6 24	8 11	8 20	11 15	10 15	4 15	6 35
MENTON.....(dép.)											
MENTON.....(arr.)											

TRAINS SUPPLÉMENTAIRES

à partir du

STATIONS

20 Décembre 1901

15 janv.

1<sup>er</sup> février 1902

	412 expr. 1	420 expr. 1	424 expr. 1	426 expr. 1	432 expr. 1	438 expr. 1	442 expr. 1	446 expr. 1	450 expr. 1	416 expr. 1	428 expr. 1	436 expr. 1
MENTON.....dép.	matin	soir										
CABRÉ-ROQUEBRUNE.....dép.												