

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} 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

S. A. S. le Prince Héritaire qui représentera S. A. S. le Prince Albert aux fêtes du couronnement de S. M. le Roi Alphonse XIII et de S. M. le Roi Edouard VII, sera accompagné :

A Madrid, de S. Exc. le Comte Balny d'Avricourt, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Son Altesse Sérénissime près le Gouvernement Français, et de M. le Comte de Lamotte d'Allogny, Chambellan ;

A Londres, de S. Exc. le Comte Balny d'Avricourt et de M. le Capitaine Carr, Commandant en second du yacht *Princesse-Alice*, Aide de Camp de Son Altesse Sérénissime.

Par Ordonnance du 17 avril 1902, M. le Marquis de Ferrari, Consul du Montenegro à Gênes, délégué du Gouvernement Monténégrin au XI^e Congrès Universel de la Paix, a été nommé Chevalier de l'Ordre de Saint-Charles.

Par Ordonnance du 28 du même mois, M. Crémieu-Javal, Vice-Consul de la Principauté à Londres, est autorisé à accepter et à porter la décoration de l'Ordre anglais *of Mercy*, qui lui a été conférée par S. M. le Roi Edouard VII.

PARTIE NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

S. A. S. le Prince Héritaire est arrivé dans la Principauté dimanche matin avec S. A. S. le Prince Albert, qui était allé passer quelques jours à Paris. Leurs Altesses Sérénissimes, accompagnées du capitaine baron de Gail, aide de camp, avaient pris le train-éclair qui entre en gare de Monaco à 9 h. 40. Sur le quai se trouvaient, pour les recevoir, S. Exc. M. Olivier Ritt, Gouverneur Général ; M. le comte Gastaldi, maire de Monaco ; M. le colonel Bellando de Castro, aide de camp, et M. le comte de Lamotte d'Allogny, chambellan. De nombreux fonctionnaires et notabilités monégasques étaient également présents à l'arrivée des Princes, à qui les honneurs ont été rendus par un piquet de carabiniers.

Après les compliments de bienvenue et les remerciements exprimés par Leurs Altesses Sérénissimes, les Princes sont montés dans un landau qui s'est dirigé vers le Palais, au milieu des saluts profondément respectueux d'une nombreuse affluence de population, massée aux abords de la gare ou le long du parcours. Sur la place du Palais, les honneurs ont été rendus par la Compagnie des Gardes et dans la cour, réunis au

pied du grand escalier, les membres de la Maison princière ont reçu Leurs Altesses Sérénissimes.

Dans la soirée, et en dépit d'une forte pluie qui avait commencé à tomber au coucher du soleil, une sérénade a été donnée par les Sociétés artistiques, la *Philharmonique*, la Chorale *l'Avenir*, la *Lyre Monégasque*, l'*Estudiantina* et la fanfare des Gardes. Groupés sous la galerie d'Hercule, les exécutants des excellentes Sociétés ont interprété les meilleurs morceaux de leur répertoire. Sur l'invitation qui leur en a été transmise, MM. les Présidents et Directeurs des Sociétés sont ensuite entrés dans les salons où ils ont reçu les félicitations de Leurs Altesses Sérénissimes.

M. le Maire de Monaco a fait afficher, samedi dernier, l'avis suivant :

Nous, Maire de la ville de Monaco, Commandeur de l'Ordre de Saint-Charles, Chevalier de la Légion d'honneur ;

Considérant que l'espace affecté aux sépultures communes va être, sous peu, complètement occupé ;

Qu'il y a, dès lors, nécessité de revenir sur les fosses faites à l'est du cimetière, du 15 mai 1896 au 28 novembre 1897, et portant les numéros 687 à 790 ;

Vu les articles 169 et 172 de l'Ordonnance sur la Police générale en date du 6 juin 1867,

Donnons avis aux familles qui désirent conserver les objets funéraires déposés dans le cimetière qu'elles doivent les faire enlever dans le délai d'un mois, à partir du jour de la publication du présent avis.

Passé ce délai, ces objets seront enlevés d'office, conservés pendant un mois à la disposition des familles, puis détruits.

Monaco, le 26 avril 1902.

Le Maire,

(Signé) : Comte F. GASTALDI.

Le traditionnel pèlerinage annuel organisé par le clergé de la Cathédrale au sanctuaire de Notre-Dame-de-Laghet a eu lieu avant-hier dimanche. Un grand nombre de fidèles y ont pris part sous la direction de leur dévoué curé, M. le chanoine Mercier.

Les entrepreneurs du port de Monaco ont offert dimanche matin, à l'occasion du commencement des travaux et de l'immersion des premières pierres de la future jetée, un banquet à leurs principaux collaborateurs et amis. Ce banquet a eu lieu à la carrière de Saint-Jean-de-Villefranche où de grandioses travaux ont été déjà réalisés pour l'extraction et l'embarquement des roches destinées au port de Monaco. Dans la grande salle de l'immeuble spécialement édifié pour loger les nombreux ouvriers du chantier, la table avait été coquettement dressée et les invités ont fait honneur à l'excellent menu qui leur a été servi. Au dessert, des toasts chaleureux ont été portés au succès de la magnifique entreprise due à l'initiative de S. A. S. le Prince Albert, puis à la santé

des entrepreneurs dont le doyen a pris également la parole pour remercier les invités.

Le remorqueur *l'Estella* avait porté de Monaco à Saint-Jean les convives qui sont revenus dans la soirée par le chemin de fer.

Un accident dû à l'imprudence d'enfants jouant sur la voie publique s'est produit vendredi dernier sur l'avenue Fontvieille, au passage d'un tombereau derrière lequel était remorqué un de ces petits rouleaux en pierre servant à niveler les trottoirs. Deux enfants qui jouaient devant le portail de la maison Giacheri eurent la malheureuse idée de se faire voiturer par le rouleau et tentèrent de s'y asseoir. Malheureusement, la petite Charlotte Siccardi, âgée de trois ans, s'y prit si imprudemment qu'elle fut entraînée par l'essieu qui est fort saillant des deux côtés du cylindre de pierre. La pauvre enfant tomba et fut grièvement blessée à la tête et au bras droit autant par le choc du fer que par celui de la pierre. Transportée à l'Hôtel-Dieu, la petite blessée y a reçu, de M. le docteur Lamarchia, les soins que comportait son état.

Le conducteur du tombereau, le nommé Dominique Bresso, se trouvant près de ses chevaux, n'avait pu voir les enfants assez à temps pour les empêcher dans leur jeu dangereux.

Voici une intéressante innovation concernant la question des places réservées dans les trains :

La Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs qu'à partir du 5 mai prochain, elle mettra en service à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement au moment du départ, un ticket spécial qui leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix.

En vertu d'une décision de M. le Ministre des Travaux Publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket, seront seules considérées comme régulièrement tenues; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 fr. par place retenue d'avance.

La Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. annonce la suppression des trains de luxe *Nice-Vienne* et *Nord-Sud-Brenner*.

Ces trains auront lieu pour la dernière fois :

L. 25, le mardi 29 avril au départ de Cannes ;

L. 26, mercredi 30 avril entre Vintimille et Cannes;

L. 27, jeudi 1^{er} mai, au départ de Cannes;

L. 28, mercredi 30 avril entre Vintimille et Cannes.

Pour le vingt-deuxième et dernier concert classique de la saison, M. Léon Jehin avait composé un programme du plus haut intérêt, où se côtoyaient les deux plus illustres représentants de la musique moderne allemande et française, à savoir Richard Wagner d'une part, et Hector Berlioz de l'autre. Du grand génie français, nous entendîmes la célèbre *Symphonie fantastique*, qui marque le premier jalon dans la musique romantique et pittoresque, dont on a tant usé et même abusé depuis Berlioz. Cette symphonie descriptive comprend quatre parties évoluant autour d'un thème, d'une phrase unique symbolisant l'image de la femme aimée; Berlioz a déployé dans cette œuvre, notamment dans la *Marche au supplice* et la *Nuit de Sabbat* une richesse de coloration et d'harmonie d'une étrangeté profondément impressionnante.

La *Symphonie fantastique*, puissamment exécutée, a été couverte d'applaudissements chaleureux.

La seconde partie du concert comprenait un choix de fragments wagnériens, entre autres le prélude de *Parsifal*, la *Mort d'Yseult*, la marche funèbre du *Crépuscule des dieux*, et enfin la *Chevauchée des Walkyries*.

Dans l'exécution de ces célèbres pages symphoniques, l'orchestre de Monte Carlo s'est véritablement surpassé. Après chaque morceau, ce furent de la part du public des bravos enthousiastes à l'adresse des interprètes et de l'éminent chef d'orchestre Léon Jehin. A l'issue du concert, ce dernier fut rappelé trois fois par les habitués de nos concerts classiques, visiblement désireux, après tant de belles et brillantes auditions, de témoigner à M. Jehin de leur gratitude artistique et de leur admiration pour son talent et son dévouement.

* *

Ne manquons pas de rendre compte, pour terminer, du beau concert moderne donné hier soir; nous y relevons une première audition, celle du prélude de *Mateo Falcone*, œuvre pleine de couleur et d'énergie due à M. Trémisot, ainsi que l'ouverture de *Patrie* (Bizet), et la *Marche hongroise de la Damnation de Faust*. Ce concert était rehaussé par la présence d'une jeune et talentueuse chanteuse, M^{me} Paola Rainaldi, dont le charme artistique est toujours très apprécié du public monégasque; M^{me} Rainaldi s'est fait vivement applaudir dans la romance de *Lackmé* et elle a détaillé avec beaucoup d'autorité deux morceaux d'opéra-comique. Signalons également le succès remporté par deux instrumentistes, M^{lle} Canéo, harpiste, et M. Deszo Lederer, violoniste.

Après la brillante représentation de *Sacré Léonce*, un amusant vaudeville de P. Wolff, qui termina joyeusement la série des comédies sur un éclat de rire, la Direction artistique de Monte Carlo nous convie à une suite de spectacle gracieux et légers, empruntés à l'ancien répertoire (à qui la comparaison ne fait d'ailleurs point tort) répertoire du reste rajeuni par une mise en scène nouvelle et fastueuse et par une interprétation absolument hors pair.

Donc, vendredi dernier nous eûmes le plaisir de réentendre un des petits chefs-d'œuvre d'il y a trente ans, *M. Choufleuri restera chez lui le...* dont la musique d'Offenbach a gardé toute sa fraîcheur spirituelle et pimpante; parmi les interprètes, il convient de citer M^{lle} Poigny, une ravissante chanteuse légère, M^{lle} Laporte, MM. Poudrier, Lamy, Tillet et Grivar, tous comiques de la bonne école.

Ce fut ensuite le tour du ballet du *Petit Faust*, monté avec un luxe de costumes éblouissants et où, aux sons de la musique endiablée d'Hervé, se

déroulèrent les danses et les rondes de toute une exquise théorie de jolis minois et de danseuses émérites, parmi lesquelles nous nous reprochions de ne pas célébrer la grâce et le talent chorégraphique de M^{lle} Sandrini, de l'Opéra, et de M^{mes} Bruzeau, Cléo de Mérode, de Biasi, escortées de M^{lles} Grassi, Papri, Beano, Violette, Chevalier, Rosny, etc.

M. Thibault a dirigé l'orchestre avec la maestria qu'on lui connaît.

Dans ses audiences des 24 et 25 avril, le Tribunal Supérieur a prononcé les condamnations suivantes :

Carioni Antoine-Benoît, né à Jesi (Italie), le 17 janvier 1872, luthier, demeurant à Monaco, 16 fr. d'amende (par défaut) pour exercice d'une profession sans autorisation.

Gastaud Baptistin-Louis, né à Monaco le 26 mars 1872, sans profession, demeurant à Monaco, 16 fr. d'amende pour ouverture et tenue d'un débit de boissons sans autorisation.

Chantelet Jean, né à Sanevins (Cher), le 7 août 1884, journalier, sans domicile fixe, six jours de prison et 16 francs d'amende pour infraction à un arrêté d'expulsion.

Bouchet Eugène, né à Maisoncelles (Seine-et-Marne), le 31 octobre 1874, journalier, sans domicile fixe, un mois de prison et 32 francs d'amende pour infraction à un arrêté d'expulsion (récidive).

LETTRES ET ARTS

Une grande vente artistique. — La collection Jules Strauss sera dispersée aux enchères, le 3 mai.

Ce sera une des plus grandes luttes pour les musées et les amateurs du monde entier.

Deux Corot, dont *Rebecca à la fontaine*, un des plus célèbres; Carrière, *L'Enfant au chien*, la plus belle œuvre du maître; Ricard, Whistler, une série de Monet et de Sisley déjà vus à la centennale; le Renoir *La Pensée*, qui orne en première page le catalogue illustré, un bijou d'art et de goût édité par MM. Bernheim jeunes, les experts qui dirigeront cette vente.

Les romans en Amérique. — On sait l'extraordinaire développement de l'industrie de la librairie en Amérique, où bon an mal an s'éditent aujourd'hui plus de sept mille volumes. C'est une branche de production qui, il y a peu d'années encore, n'y existait pas.

Le roman tient une large place en cette production, et M. L. de Norvins, dans la *Revue* (ancienne *Revue des revues*), fournit quelques renseignements fort curieux à ce sujet :

« Autrefois ne lisait pas qui voulait, il fallait de l'argent et de l'éducation. Maintenant, ces temps sont changés. Le livre a baissé de prix, on donne jusqu'à trois volumes des romans les plus en crédit et de toute dernière nouveauté pour un dollar (5 francs), et ceux qui ne peuvent pas l'acheter à ce bas prix — un dollar est une dépense insignifiante à New-York ou à Frisco (San-Francisco) — le trouvent pour quelques cents dans un cabinet de lecture, même pour rien dans une bibliothèque publique où l'on entre, s'assoit et lit gratuitement. »

Et quelle est la valeur littéraire de ces ouvrages, qui se tirent parfois à 500,000 exemplaires? — Bien petite, avoue M. de Norvins. Presque nulle même quelquefois :

« Il n'a aucune notion — je parle ici des masses — de ce que l'on entend par la forme et la construction littéraires et de tout ce que les lettrés attendent d'un ouvrage qu'ils veulent bien écrit, bien conçu. »

Le lecteur qui fait chiffre dans les 500,000 ne demande rien de tout cela. Il lit pour lire, et lire, c'est, suivant lui, se distraire, ou laisser errer son imagination au fil du récit. Il exige que l'auteur l'intéresse, l'amuse, lui arrache des larmes ou des rires. Du reste il le tient quitte.

L'auteur qui ne sait pas se mettre à ce niveau fait four. Celui qui a le secret de captiver est porté aux nues; mais qu'il ne néglige point de caresser l'esprit d'aventure de ceux qui viennent à lui!

Remarquons toutefois que l'Américain d'aujourd'hui

diffère de son grand-père qui lisait Cooper, Paulding et se passionnait pour les pionniers et les coureurs des bois. Il diffère aussi de son père qui avait pour livre de chevet les *Dime Novels*.

Maintenant que les expéditions de Cuba et des Philippines l'ont rendu conquérant, il se sent épris de son histoire nationale et c'est elle qu'il veut entendre de la bouche de ses romanciers.

C'est la période de la Révolution qu'il aime à voir évoquer devant lui, ou celle de la guerre de Sécession, et c'est pour cela qu'il donne ses préférences à *Janice Meredith*, à *To have and to hold*, à *Richard Carvel* et à la suite de ce dernier, *la Crise*. Parfois il consent à prêter l'oreille à quelque épisode des temps où vécut les héros d'Alexandre Dumas, et quand Bertha Runkle, par exemple, fait passer sous ses yeux les hommes de la ligue ou l'entrée d'Henri IV dans Paris (*le Casque de Navarre*), il est persuadé que c'est un autre Dumas qu'il lit et que ce sont d'autres mousquetaires qui jouent de l'épée pour lui plaire.

Et *le Casque de Navarre* a, lui aussi, un tirage de 100.000. »

French Academy. — M. M. L. Mayer, de Londres, à Paris, en ce moment, vient de terminer ses arrangements pour l'inauguration de la « French Academy literary and artistic conferences », dont nous parlait récemment notre correspondant de Londres.

Pour inaugurer ces conférences, M. Mayer s'est adressé à M. Larroumet, et le secrétaire perpétuel de l'Académie des beaux-arts a consenti. La première sera sans aucun doute un événement dans le monde littéraire et artistique de Londres.

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

La traction électrique à très grande vitesse.

— La locomotive à vapeur ne répond plus au besoin de vitesse qui caractérise notre époque; elle ne dépasse guère une centaine de kilomètres à l'heure et la fameuse locomotive Thuile construite en dehors de toute considération budgétaire n'a donné que 117 kilomètres en palier (avec un train de 186 tonnes), vitesse bien inférieure à celles indiquées pour les divers projets élaborés en Angleterre et en Allemagne pour réunir les grands centres par des trains rapides.

C'est ainsi qu'en Allemagne il est sérieusement question d'une ligne entre Berlin et Hambourg sur laquelle les trains circuleraient à une vitesse de 200 kilomètres. La réalisation d'un projet de cette nature soulève naturellement des problèmes qui n'ont pas encore été abordés et sur lesquels il est indispensable de recueillir des données expérimentales, si l'on ne veut courir à un échec certain. Une société d'études s'est fondée à Berlin pour procéder à des expériences qui devront permettre de recueillir ces données; grâce à l'appui du gouvernement prussien, cette Société a pu organiser des essais méthodiques sur la ligne militaire de Berlin à Zossen, longue de 27 kilomètres.

Les essais ont été faits avec deux types de voitures automotrices construites l'une par l'*Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft*, l'autre par *Siemens et Halske*.

L'énergie électrique est transmise sous forme de courant triphasé à la tension de 10 à 12,000 volts; les moteurs sont prévus pour une tension de 435 volts et la voiture porte les transformateurs nécessaires. Les dispositions générales de la voiture construite par l'*Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft* sont les suivantes: la voiture a le profil normal des wagons ordinaires, elle mesure 22 mètres de longueur et comporte des portes aux extrémités. Les appareils électriques sont tous réunis au milieu du wagon, dans un réduit séparant en deux parties l'emplacement réservé aux voyageurs. La voiture peut contenir 50 voyageurs, elle est montée sur deux trucks à six roues de 1^m 25 de diamètre et comporte quatre moteurs d'une puissance totale normale de 1,100 chevaux à la vitesse de 960 tours à la minute.

L'appareil de manœuvre est placé au milieu de la voiture, tandis que le conducteur se tient dans une cabine à l'une ou l'autre extrémité du wagon, suivant le sens de la marche, et actionne l'appareil par des moyens mécaniques. Le compartiment central renferme aussi les leviers, freins, etc.; les transformateurs et les résis-

tances sont placés sous le milieu de la voiture et refroidis par des manches d'aérage placées sur le toit du véhicule de façon que celle d'avant aspire l'air frais et que celle d'arrière évacue l'air chaud. Le poids total de l'équipement électrique est de 29^t, 850 dont 12^t, 8 pour les moteurs et 6^t, 5 pour les deux transformateurs.

Le courant électrique est distribué sur la ligne au moyen de trois fils; il est recueilli par six collecteurs à archet et amené aux moteurs par des câbles ayant subi un essai d'isolement à la tension de 20, 000 volts.

La voiture est munie de freins Westinghouse; ces freins sont d'ailleurs aidés par les moteurs mêmes utilisés comme freins électriques. Les résistances de démarrage et de réglage sont des résistances liquides, mais les électrodes sont fixes et les variations de résistance sont obtenues en faisant varier le niveau du liquide dans le récipient, au moyen d'une petite pompe centrifuge. On prévoit qu'aux grandes vitesses, le frein électrique seul sera employé; le frein Westinghouse ne servant qu'à terminer les arrêts.

Comme nous l'avons dit, les essais sont menés méthodiquement; on a réalisé successivement des vitesses de 100, 120, 140 et 160 kilomètres et l'on compte pousser jusqu'à 200 kilomètres. Nous tiendrons nos lecteurs au courant des résultats que ne manqueront pas de donner ces expériences intéressantes.

L'or aux temps préhistoriques et proto-historiques. — M. de Mortillet vient de donner, dans la *Revue de l'École d'anthropologie*, une étude fort intéressante où il montre comment par son brillant éclat, par sa forte densité (19,26), l'or qui se trouve disséminé à l'état natif dans les alluvions a dû attirer l'attention de l'homme dès les temps préhistoriques. Si on n'a pas encore constaté d'une manière incontestable l'existence d'objets en or à l'époque robenhaussienne, l'or se montre cependant dès le commencement de la période du bronze. Il est déjà répandu en France, bien qu'en faible quantité, à l'époque morgienne. Avec l'époque larnaudienne, on peut dire que son usage s'est étendu à peu près partout. Pourtant ce n'est qu'à partir du premier âge du fer que son emploi a pris un grand développement.

M. de Mortillet montre que, dès la première époque du bronze, l'or était travaillé au moyen du martelage ou de la fusion, sous forme de : *larmes*, simples gouttes d'or fondu; *tiges*, baguettes arrondies ou anguleuses; *fil*, baguettes plus minces; *rubans*, bandes larges et peu épaisses, tiges, aplaties; *plaques*, feuilles plus ou moins épaisses; *feuilles*, plaques réduites par le martelage à une très faible épaisseur.

Il était utilisé sous ces diverses formes pour faire des objets pleins ou massifs et des objets creux, c'est-à-dire avec vide intérieur. Ces derniers étaient fabriqués avec de l'or en plaques ou en feuilles.

Les feuilles s'appliquaient aussi parfois sur d'autres métaux ou sur d'autres matières. Ce mode d'emploi, auquel on donne le nom de placage, a été constaté dès l'âge du bronze et s'est surtout développé à l'âge du fer.

Les feuilles et les rubans étaient souvent estampés, c'est-à-dire ornés au repoussé; les tiges et les plaques étaient décorés au moyen de la gravure à la pointe.

Le report d'ornements sur des pièces et le filigrane, travail à jour de petits filets enlacés ou contournés, ne paraissent avoir été connus qu'à partir de l'âge du fer.

Les découvertes et les cachettes d'orfèvre signalées en France prouvent que le travail de l'or avait un caractère purement local. On voit, en effet, des objets spéciaux propres à certaines contrées.

D'où venait l'or employé dans les temps protohistoriques? Pour M. de Mortillet, il est certain, qu'il ne provenait pas, comme on l'a prétendu, de l'Oural, région aurifère qui n'a été connue et exploitée que beaucoup plus tard.

Les objets en or protohistoriques sont en effet disséminés un peu partout, mais il est des points où ils se concentrent d'une manière remarquable. Telle est, en France, la Bretagne. Fait singulier, c'est un point où l'or naturel fait défaut. L'or façonné qu'on y trouve a donc été apporté.

La Bretagne étant une contrée retirée, bien circonscrite, a dû être un lieu de refuge, de retraite, de défense. Il est probable que ses habitants allaient chercher de

l'or à l'étranger, or qu'ils obtenaient soit par le commerce, soit au moyen de la force, en faisant des razzias, et qu'ils rapportaient ensuite chez eux. Il serait difficile d'expliquer autrement la présence de tant d'objets en or dans un pays peu riche, qui n'en renferme pas naturellement.

MARINE ET COLONIES

Les navires pour le transport du minerai de fer sur les grands lacs américains. — Le transport du minerai de fer des mines du Nord-Ouest des Etats-Unis aux hauts fourneaux de Chicago du district de Pittsburg occupe une flotte très importante qui s'est accrue en 1901 de 48 navires, sur lesquels *Engineering and Mining Journal* donne des renseignements intéressants.

Parmi ces navires, nous signalerons un groupe de six bateaux construits sur les bords des lacs pour *J.-C. Gilchrist*, de Cleveland. Ces bateaux : *Néptune*, *Saturne*, *Vénus*, *Jupiter*, *Mars* et *Uranus*; ils ont 111^m 55 de longueur totale, 14^m 63 de large et 8^m 53 de creux. Ils sont tout entiers en acier et portent des machines à triple expansion; ils coûtent chacun environ un million de francs et peuvent transporter 4,800 tonnes de minerai au tirant d'eau de 5^m 49, qui ne peut guère être dépassé pour la traversée des chenaux reliant les grands lacs.

Ces navires ne sont pourtant pas les plus grands du genre; il en a été construit, en 1901 également, un groupe de six autres dont les dimensions sont : longueur 137^m 16, largeur 15^m 24, creux 8^m 63 et qui peuvent transporter 6,400 tonnes de minerai.

Ces navires offrent un aspect particulier en raison de l'absence de superstructure au milieu; il n'en existe en effet qu'à l'extrême avant et à l'extrême arrière. Les machines sont du reste également à l'extrême arrière.

Les constructions navales en Grande-Bretagne en 1901. — La production navale du Royaume-Uni est encore en augmentation sur 1900; elle a été, en 1901, de 1,810,000 tonnes en nombre rond, chiffre total qui comprend 37 navires de guerre d'un déplacement global de 211,542 tonnes et 97,135 tonnes de bateaux de pêche ou de plaisir, dragues, etc.

Les constructions nouvelles sont surtout caractérisées par leurs dimensions; elles comprennent le *Celtic*, de 20,904 tonnes, le plus grand navire à flot, et 8 navires marchands de plus de 10,000 tonnes. Il convient de remarquer du reste que la production des navires de commerce comporte 20,8 p. 100 de navires construits pour des armateurs étrangers; l'Allemagne reste le meilleur client de l'Angleterre à cet égard, avec 78,157 tonnes; vient ensuite l'Autriche-Hongrie (53,970 tonnes), puis la Hollande (43,184 tonnes), la Russie (31,736 tonnes), les colonies et les Indes (26,239 tonnes), la France (18,777 tonnes, etc.).

Le centre le plus important continue à être la Clyde, qui a construit 311 navires d'un déplacement total de 513,298 tonnes, dont 95,85 p. 100 de bateaux à vapeur; viennent ensuite les chantiers de la Tyne (121 navires, 306,071 tonnes), ceux de la Wear (77 navires, 270,481 tonnes); ceux de la Tees (47 navires, 169,111 tonnes); ceux de Belfast (23 navires, 152,402 tonnes).

Parmi les chantiers individuels, c'est le chantier Harland et Wolff de Belfast qui tient la tête, avec 7 navires dont le *Celtic* et 92,316 tonnes; viennent ensuite W. Gray et Co de Hartlepool, avec 26 navires et 82,262 tonnes; puis Russell et Co de Glasgow (16 navires, 58,287 tonnes), etc.

VARIÉTÉS

ROSTAND ET MUSSET

A l'occasion de la brillante reprise de *Cyrano de Bergerac* qui vient de triompher de nouveau à Paris sur la scène de la Porte-Saint-Martin, M. Emile Faguet, le distingué critique, membre de l'Académie française, a écrit cet intéressant parallèle entre M. Rostand et Musset :

Pourquoi Edmond Rostand a-t-il si rapidement conquis la faveur du public européen; car il ne suffirait pas, quand il s'agit de lui, de parler du public français? Pour-

quoi, ce qui a dû quelquefois l'importuner un peu, non seulement son œuvre, mais encore sa personne, sa physionomie propre, sa vie privée ont-elles été l'objet de tant de révélations et de commentaires, qui, pour une fois, étaient vivement désirés et demandés par le public?

Evidemment, c'est d'abord parce qu'il a montré du génie, et que le génie, à vingt-huit ans, est un peu rare à notre époque. Mais il y a d'autres raisons, dont la principale est que M. Edmond Rostand est sincèrement ce qu'il est, mais en donnant au mot sincèrement tout son sens, en le prenant dans sa plénitude et son absolu. M. Edmond Rostand est romanesque, et sincèrement romanesque en un temps où personne, absolument, n'est romanesque sans une certaine application et un commencement au moins d'affectation.

M. Rostand a l'état d'âme d'un étudiant sentimental de 1830 qui serait, en même temps, extrêmement spirituel. Personne ne ressemble plus à Alfred de Musset. Rien, comme ton général d'imagination, ne ressemble plus à *A quoi rêvent les jeunes filles* que la *Princesse Loïtaine* et les *Romanesques*. Rien ne ressemble plus à *Lorenzaccio* que l'*Aiglon*, et les défauts et les qualités sont les mêmes et, seulement dans l'*Aiglon*, il y a plus d'esprit. Et il y a quelque chose et il y a beaucoup des *Caprices de Mariunne* et de *On ne badine pas avec l'amour* dans le miraculeux *Cyrano*, supérieur, du reste, à tout ce qu'a écrit Musset pour le théâtre. Oui, dès le premier jour où j'ai vu quelque chose de M. Rostand, je me suis écrié :

C'est Alfred, diriez-vous, où le diable m'emporte.

Et quand j'ai vu *Cyrano*, je me suis dit :

— Quelqu'un s'élève qui ressemblera toujours à Alfred, qui lui ressemblera comme un frère; mais qui sera beaucoup plus grand que lui.

Et cela ne s'est pas encore réalisé; mais je ne serais pas étonné que cela se réalisât, ou plutôt je le serais fort que cela ne se réalisât pas.

* *

C'est un romanesque jusqu'au fond de l'âme, et qui est fort capable de railler le tour d'esprit romanesque, comme aussi bien il n'y a que ceux qui connaissent un état d'âme pour l'avoir éprouvé, qui soient vraiment capables de le railler joliment, et c'est Daudet écrivant *Tartarin*, et c'est Théophile Gautier écrivant *La Jeune France*; mais c'est un romanesque de corps et d'âme et de la tête aux pieds, pour emprunter encore un vers à Alfred.

Il comprend un homme par le côté romanesque de son caractère et de son esprit; il comprend une époque par le caractère romanesque qu'elle a eu ou qu'elle a pu avoir.

Qu'est-ce que *Cyrano*? Un héros de cape et d'épée, d'abord. Oui, mais je dirai — qu'on me pardonne — *ceci n'est que le fond*. Oh! que ce qui importe bien plus pour M. Rostand, c'est le tour d'imagination de son héros! *Cyrano*, avant tout, par M. Rostand, c'est un homme qui invente un roman singulier et subtil, pour y vivre comme dans son élément et qui le soutient de toutes ses forces et jusqu'à la mort, pour créer autour de lui l'atmosphère toute spéciale, enivrante et entêtante, exquise et mortelle, irrespirable pour d'autres, qui lui est indispensable pour respirer. Les héros de Musset sont ainsi; Musset lui-même. Il leur faut de l'irréel pour se réaliser eux-mêmes et de l'anormal pour vivre selon leur loi propre. M. Rostand est le poète des êtres, non point déséquilibrés, et point du tout; mais qui ne trouvent leur équilibre naturel que sur la corde raide. Et il en est ainsi et beaucoup, et il n'est pas un de nous qui n'en contienne un, au moins en puissance, comme disent les philosophes.

Qu'est-ce qu'une époque pour M. Rostand? C'est un rêve réalisé. Le premier Empire sera ce qu'il pourra pour un historien. Il sera l'explosion d'une force longtemps comprimée ou inutilisée; il sera le génie d'un homme suggestionnant et hypnotisant une nation; il sera une longue guerre de *défense*, un peuple ne songeant, en conquérant le monde, qu'à défendre la proie qu'on lui a mise aux dents et qu'il croit éternellement qu'on veut lui arracher, et, pour mon compte... Mais il ne s'agit pas du tout de ce que pense un homme totalement dénué d'imagination. Pour M. Rostand, l'Empire c'est un peuple faisant un poème parce qu'il a besoin de vivre

dans un poème, parce que la médiocrité est insupportable :

O médiocrité! celui qui, pour tout bien,
T'apporte à ce banquet dégoûtant de la vie,
Est bien timide au jeu, s'il ne dit: « Tout ou rien ».

Et ceci est encore d'Alfred. C'est un peuple qui veut vivre dans une gloire, ainsi que font les dieux, et qui ne peut se résigner à vivre d'une existence ordinaire, pratique et semblable à tout ce qu'on a déjà vu. Et vous savez que cette vue n'est peut-être pas plus fautive qu'une autre. 1830, qu'est-ce que c'est? C'est la résurrection d'un rêve. C'est la France et c'est même l'Europe, sentant l'épopée de l'Empire planer de nouveau et battre des ailes au-dessus d'elle. Le rêve renaît; il s'élargit, il se développe, il se pose sur le monde, qui n'est plus assez fort pour le porter et qui en meurt. Et que la pièce soit bonne ou mauvaise, il ne s'agit pas de cela ici, mais du tour d'esprit d'où elle est sortie. Voilà le romanesque sincère, complet, absolu, tel qu'il existait souvent de 1625 à 1650, tel qu'il existait très souvent, jusqu'à imposer à deux générations tout entières l'affectation de ce qu'il était, de 1815 à 1840, tel qu'il n'existait plus en notre fin de siècle et tel que M. Rostand nous l'a rendu.

Mais, par une merveilleuse rencontre, infiniment rare, ce romanesque a de l'esprit. Il n'a pas seulement cet « esprit de l'imagination » qui conduit tout droit au bouffon et au burlesque. Il l'a, celui-ci, il l'a bien, il l'a même un peu trop; mais il n'a pas seulement celui-ci. Il a l'esprit de saillie vive, de repartie piquante et preste. de raillerie qui est mordante en restant gaie. Toujours Musset. Il est souriant, il est riant et il est rieur. Comme dans Cyrano, qui restera son type représentatif, il y a du basochien dans ce capitaine et du Gringoire dans ce Cervantès. L'ambigu est délicieux, le mélange est d'une saveur toute particulière.

.... Et remarquez que son esprit est bien d'un romanesque encore. Ce n'est pas un esprit fait de bon sens aiguë par la malice; ce n'est pas non plus, du moins toujours, je l'ai dit, la verve joyeuse de l'imagination qui s'amuse. C'est très souvent quelque chose d'intermédiaire. C'est l'humour, c'est une sorte, du moins, d'humour. C'est une gaminerie aimable et charmante qui semble partir de l'imagination et qui vient plutôt du cœur; c'est une sorte de cordialité de l'intelligence en même temps que du tempérament. Il n'y a rien de plus personnel que cet esprit là, et avez-vous remarqué que l'esprit, que ce que nous appelons en français l'esprit, n'a pas à l'ordinaire, un caractère personnel et que l'on ne voit pas une différence extrême entre un Rivarol et un Chamfort quand ils ne font que le mot?

Par ce tour de caractère, d'imagination, d'esprit et de style, tout en se rattachant aux romantiques de 1830 et aux préromantiques de 1620, Rostand est bien véritablement un cas unique et comme un genre à lui tout seul.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

Etude de M^e Charles TOBON, huissier à Monaco
30, rue du Milieu, 30

VENTE PAR AUTORITÉ DE JUSTICE

Le vendredi 2 mai 1902, à 2 heures de l'après-midi, sur le quai des marchandises à petite vitesse, à la gare de Monaco, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la vente aux enchères publiques de huit balles foin pesant 5,277 kilos.

Au comptant, 5% en sus des enchères.

Charles TOBON.

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

VENTE VOLONTAIRE

Le samedi 3 mai 1902, à 9 heures du matin, dans la salle de vente Cursi, sise boulevard Charles III, à la Condamine, Monaco, il sera procédé à la vente d'une grande quantité de meubles et objets mobiliers tels que : lits en noyer et en fer complets, commodes, armoires à glace, tables de nuit, chaises, canapés, rideaux, pendules, vaisselle, couvertures en laine, etc., etc.

Au comptant, 5% en sus des enchères.

L'Huissier : BLANCHY.

Etude de M^e CARRIÈRE, licencié en droit
notaire à Monaco

DISSOLUTION DE SOCIÉTÉ

Suivant acte passé devant M^e CARRIÈRE, notaire à Monaco, le 17 avril 1902, portant la mention suivante : Enregistré à Monaco, le 21 avril 1902, F^o 56, R^o C^e 4; Reçu 3 francs et à 4%, 1,600 francs.

Signé : DE GUIRAUD.

La Société de fait ayant existé entre MM. JOSEPH BARON et ANGE BONA, entrepreneurs de travaux publics, demeurant à Monaco, pour l'entreprise de travaux de construction, l'achat de terrains et la construction de maisons sur ces terrains, sous la raison BONA et BARON, a été dissoute à compter du 17 avril 1902.

Le matériel industriel et les immeubles ont été partagés entre les associés, et le passif réparti entre eux.

Seuls les comptes courants avec les clients et fournisseurs seront liquidés en commun par les associés jusqu'à épuisement.

Pour extrait : CARRIÈRE.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 20 au 27 Avril 1902

NICE, yacht à vap. <i>Puritan</i> , angl., c. Callum,	sur lest.
-- yacht à vap. <i>Kittivake</i> , angl., c. Corgnodel,	—
MARSEILLE, yacht à voiles <i>Gitana</i> , fr., c. Botrel,	—
CANNES, b. <i>Marie</i> , fr., c. Castinelli,	sable.
— b. <i>Marcelle</i> , fr., c. Ballet,	—
— b. <i>La Paix</i> , fr., c. Aune,	—
MARSEILLE, chaland <i>Marie-Alfred</i> , fr., c. Clementi,	houille.
CANNES, b. <i>Tante</i> , fr., c. Davin,	sable.
NICE, yacht à voiles <i>Miss-Mary</i> , fr., c. Rodolico,	sur lest.

Départs du 20 au 27 Avril 1902

A LA MER, yacht à vap., <i>Puritan</i> , angl., c. Callum,	sur lest.
NAPLES, yacht à voiles <i>Gitana</i> , fr., c. Botrel,	—
NICE, yacht à voiles <i>Miss-Mary</i> , fr., c. Rodolico,	—
CANNES, b. <i>Marie</i> , fr., c. Castinelli,	—
— b. <i>Tante</i> , fr., c. Davin,	—
— b. <i>La Paix</i> , fr., c. Aune,	—
— b. <i>Marcelle</i> , fr., c. Ballet,	—
TAVIGNANO, b. <i>Rosa-V.</i> , ital., c. Puccinelli,	—

ASSURANCES

Auguste CARLÈS

DIRECTION : Quai Lunel (sur le Port) NICE

L'ABEILLE (Incendie)

Compagnie Anonyme d'Assurances à prime fixe contre l'incendie

LA FONCIÈRE

La C^e Lyonnaise
d'Assurances maritimes réunies

Compagnie d'assurances contre les risques de transport par terre et par mer et les accidents de toute nature.

Assurances maritimes; transports-valeurs.

POLICES: Collectives ouvrières, responsabilité civile des patrons et entrepreneurs, assurances des sapeurs-pompiers.

Polices spéciales individuelles contre les accidents de toute nature. Assurances velocipédique et de chasse.

Assurances contre les risques de séjour et de voyage dans le monde entier.

Assurances des accidents causés aux tiers par des voitures automobiles et à traction mécanique.

LLOYD NÉERLANDAIS

La plus ancienne des Compagnies d'Assurances contre le vol.

Assurances contre le vol avec effraction, escalade ou usage de fausses clefs.

Contre le vol, précédé ou suivi d'assassinat ou de tentative d'assassinat.

Assurances des villas, chaâteaux, banques, marchandises en magasin, titres, valeurs, billets de banque, archives et minutes, églises, musées, objets mobiliers de toute nature, bijoux, etc.

Assurances des bijoutiers, horlogers et négociants en matières précieuses.

Assurances contre les détournements et malversations.

AGENT POUR LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO

J.-B. FARAUT

4, rue des Açores (Jardin de Millo)

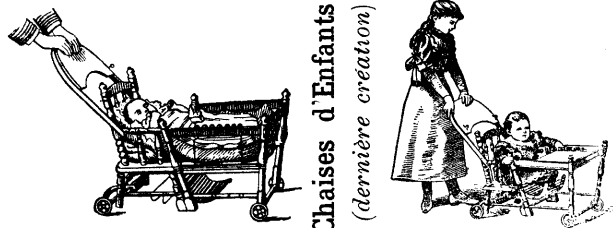
A VENDRE dans de bonnes conditions. une MAISON située rue des Fours, n^o 1, à Monaco-Ville. — S'adresser à M^e VALENTIN, notaire à Monaco, ou à M. BLANCHY, passage Grana, à Monte Carlo.

AMEUBLEMENTS & TENTURES

INSTALLATIONS A FORFAIT

Etoffes, laines, crins animal et végétal, duvets

RÉPARATIONS DE MEUBLES



EUGÈNE VÉRAN

Monaco - Villa Baron, boulevard de l'Ouest - Condamine

PRIX MODÉRÉS

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

Emmanuel TREGLIA, seul agent général

autorisé dans la Principauté

S'adresser rue Saige ou 12 et 14, rue Caroline

MONACO-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

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^{er} vol. Services français, avec cartes des chemins de fer de la France et de l'Algérie; prix : 1 fr. 50.

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du continent. Prix : 2 francs. Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie CHAIX, rue Bergère, 20, Paris.

Imprimerie de Monaco — 1902

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

Avril	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	763. »	763. »	762. »	762.5 »	762. »	18.5	20. »	18.5	17. »	16.5	85	Sud faible.	Variable.	
22	758. »	758. »	751.5 »	757. »	758. »	15. »	19. »	18. »	17.2 »	16.5 »	85	id.	Couvert	
23	758. »	758. »	758. »	758. »	758.2 »	16. »	16. »	15.8 »	15.5 »	15.2 »	89	S.-E. faible.	Nuageux, pluie.	
24	759.5 »	760. »	759.5 »	759.5 »	759. »	15.5 »	16.5 »	16.5 »	15.8 »	15.5 »	87	Est faible.	id.	
25	760. »	760. »	759.2 »	760. »	759. »	18. »	19. »	18.2 »	17. »	16.2 »	81	Sud faible.	Beau.	
26	757. »	756.5 »	755.4 »	755. »	754.8 »	18. »	19. »	17.5 »	17. »	16.5 »	81	S.-E. faible.	Couvert.	
27	753. »	752.8 »	752. »	753. »	753. »	18 »	18.5 »	18. »	16.5 »	16. »	87	id.	Nuageux, pluie.	
DATES						21	22	23	24	25	26	27		
TEMPÉRATURES						20.5	19.2	16.2	16.8	19. »	19.2	18.8		
EXTRÊMES						16.4	16.3	15. »	15.2	16.2	16.4	16 »	Pluie tombée: 60mm 2	