

# 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

Place de la Visitation

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, Place de la Visitation.

## PARTIE NON OFFICIELLE

### Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

La rentrée des Tribunaux aura lieu après-demain jeudi 16 octobre. Après la messe du Saint-Esprit, qui sera célébrée comme de coutume à la Cathédrale, les autorités civiles et militaires de la Principauté se rendront dans la salle du Tribunal Supérieur où sera tenue l'audience solennelle de rentrée. C'est M. de Villeneuve, substitut de M. l'Avocat Général, auquel revient cette année l'honneur de prononcer le discours d'usage.

On sait comment ont été successivement transportés au chantier du Musée Océanographique les grands monolithes qui, taillés et cannelés, sont transformés en superbes colonnes destinées à orner prochainement la façade du magnifique monument en construction. Chacun de ces énormes blocs de pierre, dont le poids est d'environ 18,000 kilogrammes, est chargé sur un massif chariot trainé par 17 chevaux. Ces transports difficiles ont été heureusement menés à bien jusqu'ici, grâce aux minutieuses précautions prises par les entrepreneurs. Un accident purement matériel a marqué, vendredi dernier, un de ces pénibles voyages le long de la montée de Monaco-Ville : le chariot venait de s'engager sur l'avenue Saint-Martin quand, brusquement, un des essieux d'arrière se brisa. L'attelage se trouva naturellement arrêté et il fallut procéder sur place au relèvement du fût de colonne qui s'était incliné jusqu'au sol, et à la réparation de l'essieu; ce double travail a été habilement et relativement vite terminé, et, sans autre avarie, le pesant chariot a pu poursuivre sa marche. Il n'y a eu aucun accident de personne et la rupture de l'essieu s'étant produite alors que l'attelage suivait un des côtés de l'avenue, il n'y a même pas eu besoin d'interrompre la circulation de la voie publique.

Les hivernants de marque et un grand nombre d'hôtes fidèles de la Principauté sont déjà arrivés parmi nous, décidés par l'hiver précoce à quitter dès maintenant les régions froides pour notre littoral où la température est actuellement d'une douceur extrême en dépit des quelques ondées de ces derniers jours.

Parmi les hautes personnalités descendues à l'hôtel de Paris, se trouve S. A. I. le Grand-Duc Alexis de Russie qui, voyageant incognito, doit se rendre prochainement à Paris où il est invité, comme chaque année, aux chasses présidentielles.

Un accident, qui a manqué causer la mort d'un enfant, s'est produit samedi dernier au boulevard des Bas-Moulins : le jeune Pierre Acotino, âgé de 7 ans, qui s'amusait loin de la surveillance de ses parents, avait escaladé le parapet qui longe le rivage et s'y livrait à une course folle; dans ce jeu dangereux, un faux pas le fit tout à coup tom-

ber d'une hauteur d'environ 3 mètres 50 dans la mer où il allait infailliblement se noyer si, fort heureusement trois employés de M. Henri Crovetto, les nommés Antoine Imbert, Alfred Avanzati et Valosio, qui, de loin, avaient été témoins de l'accident, n'étaient aussitôt accourus au secours du jeune imprudent. Transporté dans la maison la plus proche, le petit Acotino y a été de la part de M<sup>me</sup> Marquet, fille de M. Henri Crovetto, l'objet des soins les plus empressés et a été ensuite reconduit chez ses parents, auxquels, comme à beaucoup d'autres, on ne saurait trop recommander de mieux veiller sur leurs enfants.

La grande sortie avec fanfare, que les membres du Sport Vélocipédique Monégasque devaient faire dimanche dernier, ayant pour but le pittoresque village de Villeneuve-Loubet, a été renvoyée à dimanche prochain. La pluie qui samedi dernier tombait en abondance a été cause de cette décision du Comité du S. V. M.

La Compagnie du P.-L.-M. annonce que son service d'hiver commencera le lundi 3 novembre prochain. Cette nouvelle sera bien accueillie dans toute la région, beaucoup de nos hôtes attendant chaque année la mise en marche des nombreux trains du service d'hiver pour revenir se fixer sur le littoral.

### SUR LE LITTORAL

De Nice :

S. M. la reine douairière Marie-Pie de Portugal a prolongé la durée de son séjour sur le littoral où la colonie aristocratique commence à affluer.

— I.L. AA. RR. le duc d'Alençon, la princesse Marguerite et le duc de Nemours sont attendus incessamment ainsi que le prince Czartorysky.

— Le président Krüger doit, d'autre part, arriver cette semaine à Menton, où il passera tout l'hiver.

On écrit de San Remo que les concurrents pour la Coupe de France 1903 seront le duc des Abruzzes avec l'Artica et un second yacht en ce moment en construction dans les chantiers Costaguta.

Aux yachts italiens sera opposé le yacht français Suzette.

Dans sa dernière réunion, le Comité directeur de l'Automobile-Club de Nice a fixé de la façon suivante les dates de la Semaine de Nice 1903 :

Dimanche 29 mars : Corso fleuri.

30, 31 mars et 1<sup>er</sup> avril : Courses.

2 avril : Course Nice-La Turbie et concours d'élégance à Monte Carlo.

3 et 4 avril : Exposition.

5 avril : Course du Mille.

La Commission sportive se réunira prochainement pour étudier divers projets de courses.

Une quinzaine d'engagements sont déjà parvenus à l'A. C. N. pour son prochain meeting.

Les examens écrits au baccalauréat commenceront à Aix, Avignon, Digne, Toulon, Nice et Bastia le 3 no-

vembre, à 7 h. 1/2 du matin. Les compositions auront lieu dans l'ordre suivant :

Lundi 3 novembre, à 7 h. 3/4 du matin, baccalauréat classique, 2<sup>e</sup> partie, baccalauréat moderne, 2<sup>e</sup> partie, baccalauréat moderne, 1<sup>re</sup> partie, composition française et composition philosophique ;

Lundi 3 novembre, à 2 h. 3/4 du soir, baccalauréat classique, 2<sup>e</sup> partie, composition scientifique, baccalauréat moderne, 1<sup>re</sup> partie, composition en langues vivantes ;

Mardi 4 novembre, à 7 h. 3/4 du matin, baccalauréat classique, 1<sup>re</sup> partie, composition française ;

Mardi 4 novembre, à 1 h. 3/4 du soir, baccalauréat classique, 1<sup>re</sup> partie, version latine.

Mardi 4 novembre, à 5 h. 3/4 du soir, baccalauréat classique, 1<sup>re</sup> partie, thème de langues vivantes.

Tous les candidats doivent adresser leur demande d'inscription au Secrétariat de la Faculté des Lettres d'Aix avant le 20 octobre. Ils sont instamment priés d'indiquer sur leur demande leur adresse et le centre d'examen qu'ils ont choisi (Aix, Avignon, Digne, Toulon, Nice, Bastia).

Les candidats anciens admissibles doivent aussi faire une demande d'inscription : ils recevront en temps utile une convocation individuelle pour l'examen oral.

Les candidats anciens admissibles de rhétorique feront le thème de langues vivantes à Aix, le jour de l'examen oral.

Les examens pour la licence ès-lettres commenceront à Aix le lundi 24 novembre, à 7 heures du matin. Le registre des inscriptions est ouvert, au Secrétariat de la Faculté des Lettres, jusqu'au 15 novembre.

### Lettre de Paris

Paris, 13 octobre 1902.

C'est demain que rentrent les Chambres et, comme de coutume, l'ordre du jour de cette première séance porte : « Tirage au sort des bureaux, fixation de l'ordre du jour ». Les grandes séances orageuses commenceront sans doute les jours suivants avec la discussion des diverses interpellations déposées au cours des vacances, soit à propos des congrégations religieuses, soit à propos des grèves qui viennent d'éclater dans tous les pays miniers de France. La Chambre aura, d'autre part, à s'occuper de la suite des vérifications des pouvoirs, car, élue depuis plusieurs mois, elle n'est pas encore constituée dans son intégralité. Il reste, en effet, trente et une élections à vérifier et tout porte à croire qu'on voudra achever au plus vite cette besogne. Sur ces trente et une élections, trois seulement sont rapportées, six sont soumises à une enquête, quatorze restent à soumettre à l'examen des bureaux; les huit dernières sont les élections partielles qui ont eu lieu, après les élections générales, par suite de décès et d'invalidations.

Les trois élections rapportées sont celles de MM. Jules Galot, à Paimbœuf; Congy, dans la première circonscription du onzième arrondissement de Paris, et Boni de Castellane, à Castellane (Basses-Alpes).

Les six députés enquêtés sont MM. Syveton, dans le deuxième arrondissement de Paris; Guilloteaux, dans la troisième circonscription de Lorient; du Roscoat, dans la première circonscription de Guingamp; Daudé, à Mende; Guyot de Villeneuve, dans la cinquième circonscription de Saint-Denis, et Truy, à Montreuil-sur-Mer.

Les quatorze élections à examiner sont celles de MM. de

Gailhard-Bancel (première de Tournon); Claudinon (quatrième de Saint-Etienne); Michel (Yssingaux); Duquesnel (Clermont-Oise); Audigier (première de Senlis); baron Dard (première de Béthune); Achille Fould (Argelès); Daniel Cloutier (deuxième du quatrième arrondissement de Paris); Capéran (Montauban); Loques (Orange); Louis Brunet et de Mahy (île de la Réunion); Ursleur (Guyane), et Henrique-Duluc (Inde française).

Trois élections ont eu lieu par suite de décès : celles de MM. Boute, en remplacement de MM. Lorthiois, dans la deuxième de Lille; Daniel Dorian, en remplacement de M. Charles Dorian, dans la deuxième de Montbrison; Serres, en remplacement de M. Calvinhac, dans la deuxième de Toulouse. Les cinq autres ont été nécessitées par les invalidations : MM. Roger Ballu et Jules Brisson, invalidés, ont été réélus à Pontoise et à Libourne; MM. Hugon, à Saint-Flour; Noël, à Compiègne, et Larquier, à Jonzac, ont remplacé MM. Jean de Castellane, colonel Bougon et Marchand.

A propos de la grève des mineurs qui est malheureusement la grande question d'actualité aussi bien en France qu'aux Etats-Unis, il est démontré que si le chiffre de la production houillère française n'augmente pas autant qu'il le faudrait pour augmenter les salaires, c'est le manque de main-d'œuvre qui en est cause. Le mineur français arrive à peine à extraire à peu près 200 tonnes de houille par an, alors que le mineur allemand ou anglais en extrait 300 et le mineur américain 450.

Or, les quelques différences qui existent entre la condition sociale d'un mineur du Nord ou du Pas-de-Calais, par exemple, et celle d'un mineur de Pensylvanie ou de Virginie, ne sont pas suffisantes pour expliquer cette énorme différence. On doit donc l'attribuer presque exclusivement aux progrès réalisés dans l'exploitation des houillères américaines.

Ces perfectionnements, on s'en doute un peu, ont trait à la substitution, de plus en plus complète, du travail mécanique aux anciens procédés d'extraction à bras. La même transformation s'est opérée depuis quelques années en Angleterre, et c'est grâce à l'énorme capacité de production qui en résulte, que ce pays, à l'heure actuelle, est capable d'apporter un large secours aux marchés charbonniers menacés de disette par les grèves simultanées de France et des Etats-Unis, et cela, tout en continuant à assurer, comme d'habitude, sa propre consommation.

On peut dire qu'aujourd'hui, en Amérique, et dans la plupart des grandes Compagnies anglaises, l'exploitation de la houille est une opération, ou plutôt une série d'opérations absolument mécaniques.

Le début de l'emploi des procédés mécaniques a été marqué, en Angleterre et surtout aux Etats-Unis, par une opposition systématique des mineurs. Les ouvriers chargés de la marche des haveuses entravaient et retardaient le fonctionnement des appareils. Plus tard, quand le progrès s'imposa, les Associations ouvrières intervinrent pour exiger des allocations spéciales sur le charbon extrait à la machine et des salaires excessifs pour les chargeurs. On s'acharnait, par tous les moyens, à poursuivre la ruine de l'invention.

L'expérience a démontré depuis que, loin de peser sur les salaires, les machines les ont, au contraire, maintenus ou relevés; et, loin de diminuer la main-d'œuvre, elles la développèrent, en même temps qu'elles augmentaient la sécurité du travail.

Voici un exemple comparatif qui démontre tout cela :

Dans un chantier de 10 mètres de longueur, présentant une couche de houille de 2 mètres d'épaisseur, 6 hommes, travaillant à la main, avançaient de 1 mètre environ par jour.

Avec la machine, en comprenant le mécanicien et son aide, le personnel du chantier en question fut porté de 6 à 9 hommes. Dans ces conditions nouvelles, l'atelier avançait deux fois à une profondeur de 4 pieds, soit 2<sup>m</sup> 50, par journées de 8 heures. En sorte que la machine procurait plus de travail aux ouvriers, tout en économisant de la main-d'œuvre à la Compagnie sur la quantité extraite.

L'emploi des machines dans l'exploitation des mines réalise donc un progrès indéniable, dont tout le monde, patrons, ouvriers, consommateurs, est appelé à bénéficier.

Le tout est de s'entendre. Puisqu'il n'est pas question, en France, de réduction de la main-d'œuvre, — bien au contraire, — l'adoption s'impose des haveuses mécaniques, permettant aux ouvriers de gagner plus en travaillant moins longtemps et moins péniblement, aux patrons de réduire leurs frais généraux par tonne de houille extraite et d'étendre l'importance de leurs affaires.

Il y a là une solution, équitable pour tous, du conflit qui vient d'éclater, si, — comme on le proclame, — on veut loyalement le maintenir sur un terrain purement économique.

\* \* \*

Les stations thermales ferment leurs portes et les journaux de Vichy, d'Aix, de Luchon et autres villes d'eaux, grandes ou petites, font le bilan de la saison d'été. Comme toujours, les listes ont partout recueilli et publié les noms des visiteurs. Les feuilles locales ont assez l'habitude de choisir, parmi ces noms, ceux qui figurent dans l'Armorial afin d'en faire, pour la station dont elles sont l'organe, un instrument de réclame. Jadis les familles riches, ou tout au moins très aisées, pouvaient seules s'offrir le luxe d'une villégiature aux eaux. On n'avait, pour ainsi dire, qu'à parcourir les listes des étrangers pour faire une ample cueillette de noms plus ou moins connus, plus ou moins illustres, mais appartenant tous, d'une façon incontestable, à l'aristocratie.

Cette sélection est maintenant plus difficile à faire. Non pas que les noms aristocratiques manquent dans les listes; mais ils s'y trouvent noyés dans la masse des visiteurs roturiers qui, maintenant, s'offrent ce luxe d'une saison aux eaux. Si, presque partout, dans les stations balnéaires françaises, le nombre des buveurs a considérablement augmenté depuis vingt ans; si, dans quelques-unes, plus privilégiées encore que les autres, il a décuplé, l'écart constaté entre les chiffres de cette époque et ceux d'aujourd'hui est presque exclusivement dû à ce mouvement qui a démocratisé les sources thermales, comme les institutions et les mœurs.

On a prétendu que l'invasion des villes d'eaux par la « masse populaire » en avait peu à peu chassé les grandes familles. C'est une erreur; les grandes familles n'ont pas abandonné, pour des considérations de convenance, les séjours où elles trouvaient et trouvent encore la santé. Seulement il se produit, en parcourant les listes, ce qu'on pourrait appeler un effet d'optique. Les noms aristocratiques disparaissent en quelque sorte, dans la masse des visiteurs. Il faut les y chercher pour faire une sélection qui, autrefois, s'opérait d'elle-même. Ce sont, si l'on veut, des fleurs semées çà et là, au lieu du bouquet qu'elles formaient autrefois. Le groupement a disparu; d'où l'impression que ces visiteurs sont devenus plus rares et qu'à ce point de vue il y a décadence.

Nous le répétons, cette erreur s'explique fort bien, mais n'en est pas moins une erreur. Ce qui se produit l'été pour les stations thermales, se produit également pour le littoral méditerranéen où chaque année l'affluence des hivernants devient de plus en plus nombreuse grâce aux moyens de communication de plus en plus faciles et de plus en plus rapides. L'avenir est aux roulottes électriques et aux marchands de malles.

L. S.

## LA CATASTROPHE DU « BRADSKY »

Les dernières tentatives de navigation aérienne sont terriblement néfastes. Hier, à Paris, s'est produite une catastrophe en tous points semblable à celle qui, le 12 mai dernier, détruisit *Le Pax* et coûta la vie à l'aéronaute Severo et à son mécanicien Sache; ce nouveau drame de la locomotion aérienne a fait également deux victimes. Comme Severo et Sache, l'aéronaute de Bradsky et son compagnon Morin se sont tués dans une chute effroyable.

Le *Bradsky*, un dirigeable dont les essais s'étaient poursuivis tous ces temps derniers, s'élevait pour la première fois. De même que Severo, M. de Bradsky, partit du hangar de Vaugirard et se proposait d'évoluer au-dessus du champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux.

Voici d'après des dépêches, le récit de cette tragique ascension qui ajoutera une nouvelle page de deuil à l'histoire des émules d'Icare et de... Santos-Dumont qui, lui du moins, a eu la bonne fortune de se tirer sain et sauf de ses divers accidents.

C'est donc hier lundi à 6 heures du matin que le jeune aéronaute autrichien décida d'effectuer sa première sortie; le temps était beau, sans un souffle de vent. « Cela s'annonce très bien » déclara joyeusement M. de Bradsky aux personnes présentes, parmi lesquelles sa femme, M<sup>me</sup> la baronne de Bradsky.

Rien ne pouvait faire prévoir à ce moment l'épouvantable catastrophe qui devait terminer cette ascension tragique. Pourtant, malgré l'assurance des amis de l'aéronaute, M<sup>me</sup> la baronne de Bradsky, toute tremblante, avait de la peine à cacher ses larmes; un aéronaute présent, M. Paupy, qui fit de nombreuses ascensions, manifestait en ces termes ses appréhensions : J'espère que l'hélice ascensionnelle préservera les aéronautes contre une

chute trop brusque, mais il y a bien d'autres dangers; d'abord le moteur est trop près du ballon, comme dans *Le Pax*, et puis les aéronautes n'ont pas de ballonnet et il leur est impossible de laisser échapper du gaz.

— Mais, disaient des interlocuteurs, le ballon étant plus lourd que l'air doit retomber par son propre poids.

— Erreur, il n'est pas plus lourd que l'air, par suite de la dilatation qui s'est produite, cette dilatation s'est accentuée sous l'influence des rayons solaires; il est vrai qu'elle permet la rentrée d'un peu d'air.

A 7 heures, en présence de nombreux curieux, M. Bradsky, monte dans la nacelle seul avec M. Morin, qui se tient au gouvernail, car un seul homme pouvait diriger les deux hélices. Après avoir fait une ascension à bout de câble, le ballon est ramené à terre pour remonter quelques instants plus tard; à 7 h. 50 on prononce le lâchez-tout. Le ballon s'élève majestueusement aux applaudissements de la foule avec un bruit très fort de l'hélice ascensionnelle qui fonctionne bien, ainsi que le propulseur; il monte d'abord suivant la verticale et fait un virage autour du toit du hangar; les conditions de rigidité et de stabilité sont parfaites, mais il apparaît, dès maintenant, que le gouvernail est beaucoup trop petit et que les aéronautes ne sont pas maîtres de leur mécanisme.

Pour remonter le vent qui commence à souffler de l'Ouest, ils sont obligés de faire de grands circuits; deux sacs de lest sont jetés et le ballon s'élève à 500 mètres environ; il se dirige alors vers le Champ-de-Mars, puis, après un virage, il prend avec une grande rapidité la direction des Invalides et de la Concorde; il continue à faire de grands cercles de 100 mètres environ de rayon; de nombreux curieux s'arrêtent dans les rues et sur les grands boulevards, pour le regarder; il passe notamment au-dessus de la place de l'Opéra où des milliers de badauds le suivent des yeux. Le dirigeable se rapproche ensuite de la butte Montmartre que M. de Bradsky avait l'intention de doubler pour revenir ensuite à Vaugirard; il contourne le Sacré-Cœur, il est alors à une altitude de 200 mètres, le brouillard est intense; M. de Bradsky jette un troisième sac de lest, c'est peut-être ce qui a perdu les aéronautes, car le ballon s'est alors élevé très haut et a passé à toute vitesse au-dessus de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers.

A 9 heures du matin, M. de Bradsky venait de traverser Saint-Denis et se trouvait au-dessus de Stains; il se rapprocha de terre à environ cent mètres et héla quelques personnes accourues pour assister à ses évolutions, il leur demanda quelle était la direction de Pantin où il se proposait d'atterrir, on la lui indiqua; comme précisément à cet instant l'aérostat suivait une direction opposée au point où il voulait aller opérer son atterrissage, M. de Bradsky s'apprêta à virer de bord; c'est à ce moment que la catastrophe se produisit.

Les assistants virent tout à coup la nacelle se rompre en deux, puis les cordages qui retenaient cette nacelle au ballon même gonflé d'hydrogène, lâchèrent à leur tour, deux corps tournoyèrent quelque secondes dans l'espace et vinrent s'abattre en plein champ.

On accourut de toutes parts; les premiers secours arrivèrent du personnel de l'importante papeterie de Stains, de MM. Heymann, Geismar et Levy; M. de Bradsky gisait mort, la tête affreusement fracassée; M. Paul Morin respirait encore, mais en dépit de tous les soins il ne tarda pas à rendre le dernier soupir. Les commissaires de Saint-Denis Sud et Nord furent immédiatement avisés de la catastrophe et, en attendant les constatations, on s'occupa de transporter les deux corps à Saint-Devis.

Tandis que les assistants s'empresaient autour des deux victimes, le ballon, délesté d'une si tragique façon, s'élevait dans les airs et ne tardait pas être perdu de vue. Des amis dévoués ont appris à midi et demi la douloureuse nouvelle à M<sup>me</sup> de Bradsky; la pauvre femme a eu une terrible crise de nerfs; on l'a transportée de suite à son domicile, 90, avenue des Champs-Élysées.

On assure que la catastrophe est due au manque de solidité des fils de fer qui reliaient la nacelle au ballon; ces fils se sont tous rompus à l'endroit où ils étaient attachés. Les aéronautes ont donc été précipités à terre avec la nacelle, tandis que le ballon faisait un bond prodigieux dans les airs.

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

**Le lait en poudre.** — *Scientific American* décrit ainsi qu'il suit la préparation du lait en poudre réalisée à New-Jersey par la National Nutrient Co qui vend son produit sous la dénomination de *Nutrium*.

Le lait est pompé dans un grand récipient rond en cuivre dans lequel il est agité et chauffé au moyen de souffleurs à air stérilisé, après quoi il passe dans quatre récipients rectangulaires de concentration. Ces derniers récipients sont pourvus d'une circulation d'eau chaude à l'extérieur et d'un serpentin à l'intérieur; des ajutages spéciaux permettent l'envoi d'air stérilisé au-dessous de la surface du lait. Le lait se réduit au seizième de son volume primitif; à mesure que la concentration s'accroît, on diminue la température. A la fin de l'opération le lait concentré est rejeté dans une turbine qui donne une pâte que l'on fait sécher ensuite au contact d'air sec stérilisé et que l'on passe enfin au broyeur qui la convertit en une poudre ayant l'apparence de la farine de blé. C'est sous cette forme que le lait est emballé et expédié.

**Les inhalations d'oxygène au cours des ascensions en ballon.** — Dans une communication faite devant la *Société Française de Navigation Aérienne*, M. Suring rend compte de son ascension avec M. Berson, ascension au cours de laquelle fut atteinte la hauteur de 10,800 mètres.

Au point de vue physiologique, on peut distinguer trois périodes : durant la première période, l'excitation dépasse de beaucoup le phénomène du mal de montagne dû au manque d'oxygène; la seconde période, et la plus dangereuse, est celle de confusion : l'inhalation systématique d'oxygène produit une excitation poussée jusqu'à la confusion et les aéronautes, ordinairement de sang-froid, peuvent être conduits aux actes le plus éminemment dangereux. Enfin survient l'état d'énerverment : les notes sont écrites d'une façon illisible; les yeux refusent leur service, le plus léger exercice détermine une faiblesse extrême et finalement tout l'organisme succombe victime d'un besoin insurmontable de sommeil.

Tous ces inconvénients peuvent être palliés dans une certaine mesure, moyennant de grandes précautions. L'aéronaute évitera les exercices, les causes d'excitation, dormira suffisamment, se soumettra à des inhalations mieux réglées et commencées plus tôt d'oxygène, et se protégera suffisamment contre le froid.

**La résurrection du cœur.** — Une découverte curieuse a été faite par le docteur Koulebkov, de Saint-Petersbourg. Ayant adapté à un appareil spécial permettant une circulation sanguine pareille à celle du corps humain des cœurs de lapin détachés de l'animal depuis plusieurs heures, il est arrivé à produire un battement rythmique de ces viscères.

Même expérience avec des cœurs d'enfant et d'homme; mais, pour ces derniers, la résurrection était plus lente à se produire.

Le docteur Koulebkov se rend compte que sa découverte n'aura pas beaucoup d'applications pratiques; mais, comme il a démontré que des cœurs morts depuis même 129 heures pouvaient être ranimés par la circulation du sang, il conclut que les expériences de respiration artificielle tentées sur des asphyxiés, noyés ou étranglés, doivent être continuées bien plus longtemps qu'on ne le pratique actuellement.

Dans tous les cas de mort violente où ce viscère n'est pas endommagé, la respiration artificielle a beaucoup de chance d'amener le réveil et le retour à la vie des personnes considérées comme perdues par les médecins.

LETTRES ET ARTS

**La musique en Allemagne.** — La Société pour la propagation de la musique parmi la jeunesse des écoles de Berlin vient de donner son premier concert. Plus de deux mille cinq cents garçons et petites filles des écoles communales y ont assisté; l'entrée était fixée, à 30 pfennigs, soit 40 centimes à peine et les enfants pauvres étaient admis gratuitement. Plusieurs artistes de talent, et parmi eux deux membres de l'Opéra royal, ont prêté

leur concours; le programme offrait des mélodies, des airs, de petites pièces de piano, etc. L'impression sur les enfants a été profonde. Un grand nombre d'autres artistes ont promis de prêter gratuitement leur concours à ces concerts.

**Un trésor artistique.** — En procédant à l'inventaire des archives de l'église Saint-Pierre, à Vienne, le curé a fait récemment une découverte inattendue et intéressante. Il a trouvé une caisse de fer dans laquelle étaient renfermés de nombreux autographes de Schubert. Parmi ceux-ci on distinguait, entre autres, une copie d'une des plus belles sonates du maître écrite entièrement de sa main, ainsi que les manuscrits originaux de nombreuses chansons, dont deux sont encore inédites. Un instant on a espéré trouver parmi ces autographes le manuscrit de la fameuse symphonie *Gastein*, que Schubert refusa toujours de publier, mais cet espoir a été déçu. En revanche, on a mis la main sur une orchestration de l'*Hymne au Saint-Sacrement*, la dernière œuvre de Schubert. Le propriétaire de ces précieux manuscrits était, paraît-il, Diabelli, l'ami de Schubert, qui les avait confiés à son gendre, organiste de Saint-Pierre. Mais celui-ci étant mort subitement et sans pouvoir prendre de dispositions testamentaires, la caisse qui les contenait resta ignorée de tous dans les archives, et on l'avait cru perdue lorsque le hasard vint de la faire retrouver après un demi-siècle.

MARINE ET COLONIES

**Traversée de l'Atlantique en 3 jours.** — Le record de l'Atlantique vient d'être établi par le yacht à vapeur *l'Arrow*, qui a couvert le mille anglais en 1 minute 19 secondes 89 centièmes, ce qui représente 45,06 milles à l'heure, ou 39,13 nœuds, vitesse qui n'a jamais été atteinte par aucun bâtiment à vapeur. Les torpilleurs et contre-torpilleurs les plus rapides n'ont jamais dépassé 36 nœuds, si même ils les ont atteints.

*L'Arrow* n'est pas un grand navire; il mesure exactement 39 mètres 62 centimètres, mais ses machines développent 4,000 chevaux, ce qui est énorme pour un si petit bateau. Proportionnellement, les machines de *l'Arrow* représentent quinze fois la puissance de celles du *Deutschland*, le gigantesque transatlantique allemand.

C'est précisément sur cette proportion que M. Mosher, auteur des plans de *l'Arrow*, se base pour affirmer qu'il se fait fort de construire un transatlantique capable de faire en trois jours la traversée de New-York à Liverpool, ce qui représente quarante nœuds à l'heure.

Ce transatlantique ne dépasserait pas en dimensions celles des derniers paquebots allemands; mais les machines développeraient au total 140,000 chevaux, et le combustible utilisé serait du pétrole.

**A propos de la théorie mathématique du navire.** — M. Drosne, dans la *Revue Scientifique*, discute une étude publiée précédemment dans la même Revue par M. Chaigneau sur « les progrès réalisés dans la théorie mathématique et dans la construction du navire ».

« M. Chaigneau semble être persuadé que l'analyse mathématique soit un outil puissant et utile entre les mains du constructeur de vaisseaux, et qu'à l'aide de cet outil, il puisse bâtir des coques dont tous les éléments soient proportionnés aux efforts qu'ils supportent, des machines dont le fonctionnement thermique et mécanique ne présente aucune incertitude, et assez parfaitement équilibrées pour ne pas imprimer au navire qu'elles poussent des vibrations sensibles.

« Je crains fort que le problème ne puisse être aussi facilement résolu, et que, en matière de construction navale, ce ne soit point la science mathématique, mais plutôt ce que Pascal appelle « l'esprit de finesse », qui doit être l'apanage et la caractéristique du bon ingénieur.

« Il serait trop long d'examiner par le détail les multiples questions soulevées par M. Chaigneau dans son étude : résistance des coques, stabilité, vibrations, etc. Je me bornerai simplement à signaler l'impuissance de l'analyse mathématique vis-à-vis de ce problème dont la solution importe tant à l'heure actuelle : empêcher les

vibrations des coques sous l'influence des forces synchronisantes existant en marche.

« La mécanique appliquée ne saurait donner avec certitude le premier élément de la question, qui est : la période propre de la coque, car la fiction qui consiste à assimiler cet être complexe à une poutre à moment d'inertie constant, est dénuée de toute vraisemblance : la preuve palpable en est que les harmoniques sont en progression arithmétique, contrairement à ce qui aurait lieu, si cette hypothèse était fondée.

« De plus, en admettant même cette période connue, on ne pourra jamais calculer avec certitude la donnée correspondant à ce que M. Bertin a appelé, dans l'étude du roulis, *l'ecclisité*, c'est-à-dire l'amplitude maximum, sous l'action d'une force synchrone, et des résistances passives, qui dans ce cas plus encore que dans le cas du roulis, n'ont pas été mesurées exactement. Dès lors, on ne pourra jamais savoir si la machine est suffisamment équilibrée, c'est-à-dire si les forces d'inertie résiduelles ne sont pas encore assez considérables pour déterminer des vibrations d'amplitude exagérée.

« Enfin les machines fussent-elles parfaitement équilibrées — en adoptant pour leur construction le dispositif proposé par M. Mac-Alpine — les forces synchronisantes résultant de l'hélice pourraient être encore suffisantes pour déterminer des trépidations, ainsi que l'a expérimenté M. Schlick.

« Dans ce labyrinthe inextricable, c'est l'esprit de finesse qui est le seul guide de l'ingénieur; c'est grâce à lui seul qu'il pourra pressentir, en s'aidant des faits antérieurement acquis, et aussi de la méthode expérimentale (similitude mécanique), les grands traits du phénomène ».

**Ferry-Boats.** — Le Danemark est devenu le pays par excellence des ferry-boats marins. Les nombreux détroits qui découpent son territoire en îles multiples paraissent devoir mettre obstacle à l'établissement de lignes directes sans transbordement. Aujourd'hui on peut aller de Stockholm à Constantinople sans descendre de wagon, un ferry-boat fait franchir les 30 kilomètres du Sund, de Malmö à Copenhague, un autre les 26 kilomètres du Grand Belt et enfin les 2 kilom. 6 du Petit Belt, conduisant le train dans la presqu'île du Jutland. C'est ainsi que les membres du dernier Congrès maritime tenu à Copenhague ont pu étudier les nouveaux steamers qui doivent assurer la ligne directe de Berlin à Copenhague par Gjedser et Warnemunde. Il s'agit d'une traversée de 42 kilomètres à faire dans une mer souvent mauvaise; aussi pour assurer la stabilité des ferry-boats, les ingénieurs danois ont-ils dû créer un nouveau type. Le train arrive sur un pont mobile qui peut s'élever ou s'abaisser au moyen de presses hydrauliques. Le pont-promenoir, les salons et cabines se trouvant au-dessus du train sur un pont supérieur, la stabilité est ainsi augmentée par l'abaissement du centre de gravité du navire.

La longueur de ces ferry-boats atteindra 60 mètres avec 20 mètres de largeur et 4 m. 50 de tirant d'eau. Une machine de 2,600 chevaux permet d'espérer une vitesse de 14 nœuds; les vitesses des bateaux en service varient entre 10 et 13,5 nœuds. Les ferry-boats destinés aux passagers sont à roues, alors que ceux employés pour le transport des marchandises sont munis d'une double hélice. Toutefois, en hiver ces derniers seront peut-être seuls utilisables par suite des glaces. Un desideratum des ingénieurs serait de donner à leurs navires une disposition susceptible de les transformer en navires brise-glaces. Malheureusement, ils sont limités par le peu de profondeur des bassins d'arrivée (4 mètres environ) et il est difficile, dans ces conditions, de donner aux navires les qualités de déplacement suivant le grand axe, nécessaires pour les transformer en brise-glaces.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 5 au 12 Octobre 1902

NEWCASTLE, vapeur *Clymène*, angl., c. Mac Donald, houille.

Départs du 5 au 12 Octobre

Néant.

Etude de M<sup>e</sup> Louis-Victor VALENTIN, notaire à Monaco  
2, rue du Tribunal, 2

**AVIS**

Suivant acte aux minutes de M<sup>e</sup> VALENTIN, notaire à Monaco, en date du 30 août 1902, enregistré, M. Simon-Jean ANDREI a vendu à M. Sébastien DALMASSO, le fonds du Restaurant de Provence exploité à Monaco, rue de Millo, maison d'Autay.

Les oppositions, s'il y a lieu, seront reçues au domicile à cet effet élu, en l'étude de M<sup>e</sup> Valentin, notaire, dans le délai de huit jours, sous peine de forclusion.

L. VALENTIN.

**A VENDRE**

A MONTE CARLO, BOULEVARD DU NORD  
(à proximité du Casino)

**MAISON MEUBLÉE** (susceptible d'être transformée en hôtel), comprenant :

Au rez-de-chaussée : terrasse, vestibule, bureau, salon, salle à manger, magasin, cuisine et 4 chambres.

Au premier étage : 11 chambres, cabinet de toilette et salle de bains.

Au deuxième étage : 11 chambres et cabinet de toilette.

Au sous-sol : Cuisine, rôtisserie, pâtisserie, caves, lingerie, buanderie, chambres de domestique et petit jardin.

Eclairage électrique à tous les étages.

S'adresser à M. Cioco, syndic de faillites à Monaco.

**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

**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<sup>e</sup> 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 vélocipédique 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, châteaux, 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 remettre dans de bonnes conditions

**ATELIER DE MENUISERIE**

AVEC ACHALANDAGE

S'adresser à M. CAPELETTI, place Saint-Nicolas  
MONACO-VILLE

**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 Velouta

SAVONS DE TOILETTE

**NESTOR MOEHR**

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

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

**SABLE POUR CONSTRUCTIONS**

rendu par wagons

dans les gares du département

**NEGRIN L.**

CANNES-LA-BOCCA (Alpes-Maritimes)

**BOIS ET CHARBONS**

MAISON HENRI MÉDECIN

DEFRESSINE et FONTAINE, successeurs

Avenue de la Costa — Monte Carlo

TÉLÉPHONE

**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

541 millions de bénéfices distribués aux Assurés

Garantie : 1 MILLIARD 828 MILLIONS

Emmanuel TREGLIA, seul agent général  
autorisé dans la Principauté

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

**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

**MAISON MODÈLE**

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

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

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

IMMEUBLE DU GRAND-HÔTEL

Médailles d'argent aux Expositions Universelles d'Anvers et Paris

MAROQUINERIE EXTRA-FINE. — ARTICLES DE PARIS

JOUETS DERNIÈRES NOUVEAUTÉS

GRAND RAYON SPÉCIAL DE PAPETERIE. — REGISTRES

PHOTOGRAPHIES. — CARTES POSTALES

FOURNITURES DE BUREAUX

PARFUMERIES GRANDES MARQUES. — EVENTAILS

GANTS. — RUBANS. — VOILETTES

CHAUSSETTES ET BAS DE SOIE. — CHEMISES DE SOIRÉES

CRAVATES. — CHAUSSURES FINES

OMBRELLES RICHES. — PARAPLUIES. — CANNES

ARTICLES DE JEUX. — ROULETTES. — TAPIS

ARTICLES DE VOYAGE

English spoken — Man spricht deutsch

PRIX TRÈS MODÉRÉS

**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<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> N<sup>os</sup>.  
3 MOIS : 8 fr. 50 — UN AN : 28 francs  
ABEL GOUBAUD, Éditeur, 3, r. du 4-Septembre

Imprimerie de Monaco — 1902.

**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					
6	755.5	754.8	754.6	755.5	755.7	19.5	20.2	19.6	19.5	18.2	80	Est fort	Nuageux, pluie.		
7	754.9	754.5	754.4	753.8	755.5	18.5	19.3	18.9	18.8	17.5	77	N.-E. faible.	Nuageux.		
8	757.0	757.8	757.2	758.0	758.3	18.7	19.0	18.8	19.0	18.6	67	N.-E. fort	—		
9	758.0	757.5	755.2	755.5	755.7	20.0	21.8	21.7	21.5	20.0	76	N.	Beau, nuageux.		
10	755.0	755.2	754.8	755.0	755.3	20.2	23.0	21.5	20.0	20.0	83	Est.	Pluie.		
11	754.2	752.8	750.0	748.0	749.0	18.5	19.1	19.0	19.2	18.5	81	—	—		
12	751.0	753.1	754.0	755.4	757.0	19.8	20.5	19.2	19.0	18.5	81	—	Beau, nuageux.		
DATES						6	7	8	9	10	11	12	Pluie tombée : 141mm		
TEMPÉRATURES EXTRÊMES						Maxima.	20.2	19.4	19.5	22.0	23.0	20.0	21.5		
						Minima.	17.4	15.3	16.0	17.8	18.5	18.5	18.0		