

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISANT LE MARDI

ABONNEMENTS :

MONACO — FRANCE — ALGÉRIE — TUNISIE
Un an, 12 fr.; Six mois, 6 fr.; Trois mois, 3 fr.
Pour l'ÉTRANGER, les frais de poste en sus
Les Abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

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 OFFICIELLE

M. le Ch^{er} Joseph Rosset a été nommé, par Décret Royal du 23 juillet 1903, Consul d'Italie dans la Principauté.

L'œxequatur lui a été accordé le 1^{er} octobre.

PARTIE NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles

DE LA PRINCIPAUTÉ

Une lettre du Pro-Secrétaire d'Etat de Sa Sainteté a fait connaître au Gouverneur Général que le Saint-Père a nommé évêque de Monaco, sur une liste de candidats présentés par S. A. S. le Prince, M^{er} du Cured, vicaire général du Diocèse de Nîmes.

Les travaux de transformation des lignes de tramways de la Principauté et leur raccordement à la ligne des tramways du littoral sont activement poussés. On espère qu'ils seront achevés sous peu et que, dès le 15 octobre courant, la traction aura lieu au moyen du trolley. A la même date, la ligne de Monaco à Nice sera très probablement ouverte au public. Samedi dernier, une des nouvelles voitures très confortables, qui seront mises en service sur le littoral, a déjà effectué, à titre d'essai, le parcours complet de la ligne de Nice à la frontière monégasque. Les ingénieurs et leurs invités, qui avaient pris place dans cette voiture, ont constaté le bon établissement de la voie et le charme qu'aura pour nos hivernants ce parcours en tramway électrique, le long de notre pittoresque côte d'azur.

Dès que les grands journaux parisiens ont ébruité le projet d'organisation, à la Condamine, d'une Exposition de canots-automobiles suivie d'un meeting de courses de vitesse et de fond dans les eaux de Monaco, cette nouvelle a fait le tour de la presse et a été accueillie avec la plus grande faveur par le monde sportif comme par tous les habitués de notre littoral. Ce projet, dont la réalisation est aujourd'hui certaine, sera un des principaux attraits de notre prochaine saison hivernale.

Cent mille francs de prix seront affectés à cette manifestation et constitueront un puissant encouragement à la jeune industrie de l'automobile nautique.

L'exposition de canots, installée dans une enceinte aménagée à cet effet dans le terrain Radziwill, à la Condamine, durera tous le mois de mars; ce sera le premier Salon du Yachting. Les courses qui suivront seront réservées aux canots ayant figuré à cette exposition internationale.

Le droit d'engagement à l'exposition sera de 100 fr. par bateau, donnant droit à toutes les épreuves pour lesquelles le bateau sera qualifié.

Les engagements seront reçus jusqu'au 1^{er} décembre, et le Comité d'organisation se réserve le droit d'accepter de nouveaux engagements à droit double du 1^{er} au 31 décembre, s'il y a encore de la place disponible. Les engagements devront être accompagnés du plan d'aménagement du bateau et de la description sommaire du moteur, le plan de forme restant la propriété du constructeur et n'étant pas exigé.

L'importante réunion hippique, qui, depuis quelques années, a lieu en novembre sur le beau champ de courses du Var, consacre en quelque sorte l'ouverture de notre saison mondaine. Cette prochaine réunion s'annonce comme devant être des plus brillantes, si nous en jugeons par le grand nombre des chevaux qui ont été inscrits pour les deux principales épreuves dont les engagements ont été clos le 29 septembre. Rappelons, à ce propos, que le montant des prix dans les deux seules journées de courses des 11 et 14 novembre s'élève à cent mille francs. Ce meeting fait suite à la réunion des 1^{er}, 5 et 8 novembre à Marseille, réunion dont les allocations s'élèvent à 80,500 fr., dont un prix de 20,000 francs et plusieurs prix de 10,000 francs. Le total des prix disputés dans la région du Sud-Est, du 1^{er} au 14 novembre, sera donc de 180,500 francs en cinq journées de courses. Comme on le sait, il n'y a pendant cette période, dans la région de Paris, que deux journées de courses, celles des 2 et 9 novembre, à Saint-Cloud; Chantilly, en effet, ferme ses portes le 25 octobre; Maisons-Laffitte le 30, et Colombes termine ses réunions de plat le 28.

Le Prince et la Princesse des Asturies, arrivés vendredi dernier à Paris, sont repartis dimanche pour se rendre en Autriche, où ils resteront jusqu'au 20 octobre, date à laquelle ils comptent se fixer à Cannes.

SUR LE LITTORAL

De Cannes :

La Grande-Duchesse de Mecklembourg-Schwerin est notre hôte depuis une semaine. Elle a précédé de peu de jours son père, le Grand-Duc Michel-Nicolaïewitch, qui est arrivé hier par train spécial et qui, sur les conseils de ses médecins, passera tout l'hiver sur le littoral méditerranéen.

Ajoutons que la Grande-Duchesse de Mecklembourg-Schwerin attend la prochaine arrivée de sa fille, la Duchesse Cécile, la gracieuse fiancée du Grand-Duc Michel-Alexandrovitch, héritier éventuel du trône de Russie.

Le Prince et la Princesse des Asturies, arrivés vendredi dernier à Paris, sont repartis dimanche pour se rendre en Autriche, où ils resteront jusqu'au 20 octobre, date à laquelle ils comptent se fixer à Cannes.

De Nice :

M. Maurice Rouvier, ministre des finances, président du Conseil général des Alpes-Maritimes, est arrivé à Nice, dimanche, par le train de 2 h. 30, accompagné de M. Combalat, son secrétaire particulier.

Il était attendu sur le quai de la gare par M. Granet, préfet des Alpes-Maritimes; M. Droz, secrétaire général; M. Veillon, son chef de cabinet, et M. Sauvan, maire de Nice, sénateur. M. Henry, sous-préfet de Grasse; M. Maure, député; M. Chancel, maire d'Antibes; M. Ca-

pron, maire de Cannes, avaient accompagné M. Rouvier jusqu'à Nice.

M. le Ministre des finances est descendu à la Préfecture, où il séjournera pendant toute la session du Conseil général qui s'est ouverte hier sous sa présidence.

M. le général Barbé, gouverneur de la place de Nice, est parti en congé.

M. le général Fabre, commandant la 29^e division, remplit, par intérim, les fonctions de gouverneur de Nice, pendant l'absence du général Barbé.

Le Prince Roland Bonaparte vient de faire retenir la belle villa Albertine, à Cimiez, où il compte passer la saison hivernale.

M^{er} Chapon, évêque de Nice, a célébré, mardi dernier, l'anniversaire de son sacre, qui eut lieu à Orléans, le 29 septembre 1896.

Le prélat a dit sa messe, selon son habitude de chaque année, en l'église du Vœu, à l'autel de Notre-Dame des Grâces. Il était assisté des chanoines Cappatti, vicaire général du diocèse, et Toesca, curé de cette paroisse.

M. Hay Gordon est arrivé, dimanche, de Bavière. M. Hay Gordon a fait le parcours de Montreux à Nice en bicyclette, par Grenoble, La Croix Haute et Castellane. Il a heureusement accompli ce trajet en cinq jours.

Le Préfet des Alpes-Maritimes et M^{me} Granet ont donné hier, à la Préfecture, un grand dîner en l'honneur de M. le Ministre des Finances et des membres du Conseil général.

Lettre de Paris

Paris, 4 octobre 1903.

La réception des Souverains italiens sera certainement splendide pour peu que le temps soit de la fête. En dehors des préparatifs officiels, il y a ceux dus à l'initiative privée, et ce ne sont pas ceux qui réaliseront le moins de merveilles. C'est ainsi qu'un Comité, composé des principaux commerçants du quartier de l'Opéra, s'est chargé de décorer la place du Théâtre-Français et l'avenue de l'Opéra.

Ce Comité, dont le président est M. Sineux, et qui compte parmi ses membres MM. Tedesco, Touron, Dufat, Laffitte, Le Caron, Mourier, Bernardazzi, Albert Sineux fils, Camerino, Chauveau, Rufin, Salviati, Houpins, Autran, Rouard et Blanchet, s'apprete à faire bien les choses. Un appel a été adressé aux commerçants du quartier et aux directeurs d'établissements financiers; on y a répondu avec empressement et la somme produite par la souscription dépasse déjà 45,000 francs.

Nous avons pu voir, chez M. Sineux, la maquette des décorations qu'on se propose d'installer. Le projet est à la fois simple, original et de bon goût. On s'est appliqué surtout à ne point masquer, par des excès d'ornementation, la belle perspective de l'avenue de l'Opéra, et à éviter la banalité, de façon que la décoration soit bien appropriée à la visite du roi d'Italie.

C'est ainsi qu'à chaque extrémité de l'avenue, un portique se dressera surmonté de l'écusson de la maison de Savoie et de la couronne royale. Ces portiques, d'une hauteur de vingt mètres, seront constitués par deux pylo-

nes, ornés de drapeaux aux couleurs franco-italiennes, l'un représentant la fameuse colonne du Lion de Saint-Marc à Venise, l'autre supportant la Louve qui allaita, suivant la légende, les fondateurs de Rome, Romulus et Remus. Les deux pylones seront réunis par un motif d'ornementation en guirlandes, auquel s'apprendront des lustres. Sur les contours du portique courront des rampes lumineuses à flamme blanche. Les guirlandes, elles, seront constituées par des fleurs lumineuses et versicolores. Enfin, de chaque côté de l'avenue, s'élèveront de distance en distance des mâts de 10 et 16 mètres, ceux-ci alternant avec ceux-là.

Autour des mâts de 16 mètres, surmontés d'une oriflamme, des guirlandes lumineuses s'enrouleront en de gracieuses torsades. Ceux de 10 mètres soutiendront des corbeilles de fleurs naturelles au milieu desquelles on placera, en vue des illuminations, des fleurs lumineuses. Tous les mâts supporteront, à mi-hauteur, des trophées de drapeaux français et italiens.

La décoration de la place du Théâtre-Français ne le cédera pas en beauté à celle de l'avenue. Aux arbres s'accrocheront en grand nombre des guirlandes lumineuses. Les contours des vasques de la fontaine, qui s'élève au milieu de la place seront, comme ceux des portiques, illuminés au moyen de rampes électriques.

Enfin, le Comité, qui a pris l'initiative de ces décorations, a adressé un appel aux négociants de l'avenue, pour qu'ils ne baissent point, pendant les illuminations, lesquelles subsisteront durant le séjour des souverains à Paris, les tabliers de leurs devantures. Celles-ci restant ainsi éclairées enlèveront à l'avenue cet aspect morne qu'elle prend chaque soir, après la fermeture des magasins. Les habitants sont, d'autre part, invités à décorer et à illuminer leurs fenêtres et leurs balcons. Nombreux sont ceux qui ont promis leur concours et qui se promettent de réaliser dans cet ordre d'idées de petites merveilles.

* *

Les classes ont repris dans tous les collèges et lycées de France, et les âmes sensibles s'apitoient sur les pauvres petits « cloîtrés. » Une chose me rassure cependant à leur endroit, c'est qu'ils sont infiniment moins à plaindre maintenant qu'il y a une vingtaine d'années. La règle universitaire exigeait, en effet, en ce temps-là le silence sur les rangs, l'absolue immobilité physique pendant les classes et les études étaient exigées par une inflexible discipline.

Aujourd'hui, l'*Alma mater*, soucieuse de l'avenir de la jeune France, tient à former non des buches dociles à toutes les oppressions, mais des caractères, des volontés, des tempéraments capables d'entrer dans la vie sociale, d'en acquiescer les multiples exigences, c'est-à-dire de s'épanouir vigoureusement là où les circonstances les obligent à s'enraciner. Aussi bien, cherche-t-on à donner à nos enfants du muscle peut-être, mais surtout une bonne santé par des exercices modérés, et la pratique de sports bien choisis.

On développe parallèlement leur volonté, en d'autres termes l'habitude d'efforts persévérants pour atteindre un but, par une gymnastique intellectuelle raisonnée qui, au sortir du collège, les empêchera de butter aux obstacles du chemin ouvert devant eux. Les programmes des divers baccalauréats ont, en effet, été allégés d'une foule de matières hétérogènes susceptibles de former la mémoire et non le jugement; l'élève vraiment digne de ce nom pourra donc désormais développer son intelligence tout en évitant le surmenage, dont l'abus le laissait fatigué, incapable d'initiative, au sortir du collège.

A ce sujet, j'ai vu bien souvent, en France, louer et admirer, sans discernement, l'éducation exclusivement athlétique donnée aux jeunes anglais, comme si ces grands collèges, où la pension coûte jusqu'à 5,000 francs par an, n'étaient pas réservés à une infime minorité de la nation, aux richissimes fils de Lords dont le seul souci est de se laisser vivre. Nous ne devons pas nous laisser ainsi éblouir par la recherche et l'abus de l'athlétisme; il suffit aux enfants d'une démocratie d'avoir de bons poumons, le cœur solide, l'estomac robuste afin de se permettre les efforts intellectuels nécessaires dans la lutte pour la vie; on ne leur demande pas d'être des forts de la Halle.

Notre système actuel d'éducation nous donnera, croyons-nous, des hommes, car sur les bancs des lycées et collèges nos enfants apprennent une science plus précieuse que le latin, les langues vivantes, les mathématiques, celle de lutter contre l'inattention, les difficultés rebutantes, l'ennui de chercher, le désir de perdre son temps à faire des châteaux en Espagne, tant il est vrai que la volonté, l'esprit de suite sont des conquêtes fécondes en heureuses conséquences.

Or donc, potaches mes amis, du courage, de l'énergie; les exercices de l'école ne sont certes pas d'une immédiate utilité, ils ne sauraient nourrir leur homme; ils vous

assurent toutefois l'audace, la volonté de gagner votre vie en dehors du fonctionnarisme où les postes sont mal payés, peu considérés; ce n'est pas un avenir souhaitable de vieillir sur un rond de cuir, d'assister chaque jour à l'engourdissement graduel de ses facultés dans le néant d'une occupation stérile. Ayez meilleure volonté; pensez à un idéal plus élevé et vous verrez que de bonnes places au soleil dans le commerce, l'industrie, etc., ne sont pas en contradiction avec vos études actuelles.

* *

Signalons, avant de finir, une publication bien d'actualité à l'issue des travaux du XII^e Congrès international de la Paix. Les éditeurs V. Giard et E. Brière ont, en effet, commencé, récemment, la publication d'une *Bibliothèque pacifiste internationale*, qui ne pourra manquer d'être favorablement accueillie par tous les amis de la Paix.

Tout étrange que puisse paraître cette constatation, la guerre n'est pas vouée à l'exécution universelle. Le comte Joseph de Maistre et le comte de Moltke ont encore des disciples, même parmi les femmes, même parmi les éducateurs du peuple et les ministres des religions. C'est à elles, c'est à eux que seront destinés quelques-uns des volumes de la *Bibliothèque pacifiste internationale*: aux paradoxes des pessimistes et des massacreurs d'hommes, les directeurs de la *Bibliothèque* opposeront, sous une forme purement littéraire, les raisons de sentiment et les arguments de bon sens.

Pour les autres lecteurs, pour tous ceux qui pensent que la guerre est horrible et que les dépenses militaires ruinent le pays, ils montreront, dans une série d'études plus scientifiques et plus précises, quel doit être l'avenir de l'arbitrage entre nations, quel a été son fructueux passé — passé tout à fait inconnu du grand public — et quelles sont les réformes urgentes qui, sans diminuer les garanties de la défense nationale de chaque pays, sauveront l'Europe du mal envahissant de la *paix armée*, et de la banqueroute — sa conséquence inévitable.

Cinq volumes de la *Bibliothèque pacifiste* ont déjà paru: I. *Vers l'avenir*, histoire dramatique, par Stéphane-Pol, président du groupe parisien de la « Paix par le Droit ». — II. *Les Deux Evangiles*, considération sur la peine de mort, le duel, la guerre, etc., par le même auteur. — III. *La Paix armée (La France peut en alléger le poids)*, par Messimy, député de la Seine, ancien officier breveté d'Etat-Major. — IV. *France et Angleterre*, par d'Estournelles de Constant, député de la Sarthe, président du groupe parlementaire français de l'arbitrage international. — V. *La Marche vers la Paix*, par H. Follin, président de la Société havraise pour l'arbitrage entre nations, membre de la Délégation permanente des Sociétés françaises de la Paix.

L. S.

LETTRES ET ARTS

A propos d'une statue. — On vient d'élever, à Berlin, un monument à Wagner, et cet hommage bien mérité au grand musicien allemand a mis d'actualité le souvenir de toutes les luttes passées, de tous les avis contradictoires auxquels a donné lieu son œuvre colossal. Parmi tant de pages de critiques imméritées ou d'admiration excessive, rappelons cette appréciation si juste et si pondérée de l'éminent compositeur français, M. Camille Saint-Saëns, qui est, on le sait, écrivain de talent en même temps qu'illustre musicien.

« Hugo, dit-il, fait une peinture des génies et il est curieux de voir comme elle s'applique naturellement à Richard Wagner; on dirait par moment qu'il a tracé son portrait. Voyez plutôt :

» ... Ces hommes gravissent la montagne, entrent dans la nuée, disparaissent, reparaissent. On les épie, on les observe... La route est âpre. L'escarpement se défend... Il faut se faire son escalier, couper la glace et marcher dessus, se tailler des degrés dans la haine... »

» Ces génies sont outrés... »

» Ne pas donner prise est une perfection négative. Il est beau d'être attaquant... »

» Les grands esprits sont importuns... il y a du vrai dans les reproches qu'on leur fait... »

» Le fort, le grand, le lumineux sont, à un certain point de vue, des choses blessantes... Votre intelligence, ils la dépassent; votre imagination, ils lui font mal aux yeux; votre conscience, ils la questionnent et la fouillent; vos entrailles, ils les tordent; votre cœur, ils le brisent; votre âme, ils l'emportent... »

» Ainsi, grand comme Homère et comme Eschyle, comme Shakespeare et comme Dante, d'accord. Grand

génie, mais non pas Messie. Le temps des dieux est passé...

» Il n'y a pas d'études sérieuses sans le respect et la culture de la tradition.

» La tradition est une force, une lumière, un enseignement. Elle est le dépôt des facultés les plus profondes d'une race. Elle assure la solidarité intellectuelle des générations à travers le temps. Elle distingue la civilisation de la barbarie. On ne veut plus de ses services, on méprise ses enseignements. On injurie, on ignore les maîtres, et, chose curieuse, au même moment, on se jette dans l'imitation des étrangers. Mais, à les imiter, on perd ses qualités naturelles, et l'on ne parvient qu'à se donner leurs défauts. On a cessé d'être clair comme un bon Français, pour essayer d'être profond comme un Norvégien, ou sentimental comme un Russe. On n'a réussi qu'à être obscur et ennuyeux. »

» Ainsi parle un homme éminent, M. Charles Richet, qui ne songeait probablement guère aux questions qui nous occupent lorsqu'il écrivait un article sur l'*anarchie littéraire*. On en pourrait écrire un autre sur l'*anarchie musicale*. De malheureux jeunes gens sont actuellement persuadés que les règles doivent être mises au rebut, qu'il faut se faire des règles à soi-même, suivant son tempérament particulier; ils retournent à l'état sauvage de la musique, au temps de la diaphonie; quelques-uns en arrivent à écrire des choses informes, analogues à ce que font les enfants quand ils posent, au hasard, leurs petites pattes sur le clavier d'un piano...

» Richard Wagner n'a pas procédé ainsi: il a plongé profondément ses racines dans le terreau de l'école, dans le sol nourricier de Sébastien Bach; et, quand il s'est forgé, plus tard, des règles à son usage, il en avait acquis le droit. »

MARINE ET COLONIES

Des différentes espèces de tonneaux de mer.

— Le tonneau de mer est une unité de mesure qui correspond à des quantités très variables; et ce fait est l'origine de fréquents litiges entre l'administration des ports et les compagnies de navigation. A la suite d'un litige qui s'est récemment élevé entre le pilotage du port de Haïphong et une compagnie de navigation, au sujet des droits de pilotage, M. Millet, dans un rapport rédigé à cette occasion, a fixé les différences qui existent entre certaines unités employées en marine.

En attendant que le système métrique ait pénétré dans ce domaine, qui lui est, d'ailleurs, très rebelle, d'une façon générale, nous extrayons de ce rapport les intéressants renseignements qui suivent, relatifs aux différentes espèces de tonneaux, et à la véritable façon dont doivent être comprises et employées ces unités, identiques quant à l'expression, mais quant au fond, absolument différentes.

Le *tonneau de déplacement* sert à mesurer le poids total d'un navire. Il vaut 1,000 kilos. Ainsi, lorsqu'on dit que le déplacement d'un cuirassé est de 15,000 tonneaux, cela veut dire que ce cuirassé, avec tout son armement, pèse 15,000 tonnes de 1,000 kilos ou, d'après le principe d'Archimède, que le volume d'eau qu'il déplace (d'où l'origine du mot déplacement) pèse 15,000 tonnes de 1,000 kilos.

Le *tonneau de jauge* est une unité qui provient du système des mesures anglaises où elle vaut 100 pieds cubes, ce qui correspond, dans notre système métrique, à 2 mètres cubes 83. C'est donc une unité de volume qui sert aux employés de la douane pour établir la jauge d'un bâtiment. Cette unité a été adoptée par presque toutes les nations maritimes et en particulier par la France (Décrets du 24 décembre 1872, 24 mai 1873, 7 mars 1889 qui ont prescrit l'emploi de la méthode Moorson pour le jaugeage des bâtiments).

Le *tonneau d'encombrement* est aussi une unité de volume. On l'appelle également *tonneau de mer*. L'ordonnance de la marine de 1681 a fixé le volume du tonneau de mer à 42 pieds cubes, soit, avec nos mesures actuelles, 1 m. c. 44.

Cette unité de volume avait été choisie parce qu'elle représentait (et représente encore d'ailleurs) l'encombrement de quatre barriques bordelaises dont le poids,

lorsqu'elles sont remplies de vin, est précisément l'ancienne tonne de 2,000 livres (soit, en mesures actuelles, un tonneau de 1,000 kilos).

On aperçoit tout de suite, dans le choix de cette unité de volume qui correspond à une unité de poids pratique en navigation, la préoccupation de considérer la marchandise au double point de vue de son poids et de son volume ou encombrement.

C'est là d'ailleurs une nécessité qui s'est imposée de tous les temps. Car si le prix du fret et le tarif des différentes taxes était uniquement fixé à l'encombrement, il s'ensuivrait qu'une marchandise lourde, comme des lingots d'or par exemple, qui surchargerait le navire bien avant de le remplir, paierait moins de fret et de droits qu'une marchandise légère, comme le coton de Haïti en balles, qui remplirait le même navire bien avant de le surcharger.

Suivant en cela l'intuition du bon sens, et sans doute aussi une coutume déjà établie depuis longtemps dans le public maritime, l'ordonnance de 1861, rapportant toutes les marchandises à une même denrée liquide (le vin en barriques bordelaises), qui n'est ni lourde ni légère, a fixé le tonneau de mer à un volume de 42 pieds cubes ou 1 m. c. 44 occupé, encombré pour mieux dire, par un tonneau poids ou 1,000 kilos de cette denrée. Une marchandise qui pèsera moins de 1,000 kilos sous le volume de 1 m. c. 44 sera dite légère et une marchandise qui pèsera plus de 1,000 sous le même volume de 1 m. c. 44 (tonneau de mer ou d'encombrement) sera dite lourde. Mais il y a encore des degrés dans la légèreté ou dans la lourdeur. Et c'est à fixer ces degrés, ou plus exactement, à préciser le rapport entre le poids d'une marchandise et le tonneau d'encombrement, que sert le tonneau d'affrètement.

Le tonneau d'affrètement est un certain poids qui varie d'ailleurs avec chaque marchandise, et qui représente fictivement, au point de vue des taxes à percevoir, le tonneau d'encombrement de cette marchandise.

Lorsque la marchandise est légère, c'est-à-dire pèse moins de 1,000 kilos au tonneau d'encombrement de 1 m. c. 44, le tonneau d'affrètement est le poids de la quantité de marchandise contenue dans 1 m. c. 44.

Lorsque la marchandise pèse plus de 1,000 kilos sous ce volume de 1 m. c. 44 (autrement dit est lourde), le tonneau d'affrètement est invariablement la quantité de marchandise qui forme un poids de 1,000 kilos.

On peut se demander pourquoi, dans le cas de la marchandise légère, le poids de marchandise correspondant au tonneau d'encombrement varie avec chaque marchandise ; tandis que lorsqu'il s'agit de marchandise lourde, au contraire, le poids de cette marchandise correspondant au même tonneau d'encombrement est invariablement fixé à 1,000 kilos.

Cette manière de faire, qui paraît anormale, en ce qui concerne la marchandise lourde, est, au contraire, parfaitement logique et il suffit de réfléchir un instant pour s'en apercevoir. Dès l'instant qu'une marchandise est lourde, en effet, le bâtiment en sera chargé et surchargé bien avant que sa cale soit pleine. Si un navire peut porter, par exemple, un poids de 600 tonneaux de 1,000 kilos de marchandises, que ces marchandises soient du plomb, du ciment ou de la chaux, il n'en prendra jamais un poids supérieur à 600 tonneaux et il pourra toujours le prendre puisque, lorsque ces 600 tonneaux seront à bord, sa cale ne sera pas pleine. Peu importe d'ailleurs que le vide qui restera dans cette cale soit plus ou moins grand puisqu'on ne pourra rien y mettre, le navire ne pouvant, sans trop s'enfoncer, se charger davantage.

Il faudra donc, quand les 600 tonneaux de marchandise lourde (plomb, ciment, etc.) seront embarqués, quel que soit le volume, d'ailleurs inutilisable, qu'ils laisseront libre dans la cale, qu'ils correspondent invariablement, et sans tenir aucun compte de leur volume, au même nombre de tonneaux d'encombrement, soit celui qui représente le volume total du navire utilisable pour le chargement.

C'est pour cela que, pour la marchandise lourde, le tonneau d'affrètement, correspondant au tonneau d'encombrement de 1 m. c. 44, est fixé d'une manière invariable à 1,000 kilos.

Il n'en va pas de même pour la marchandise légère, dont la cale sera emplie avant que le bâtiment soit trop

enfoncé. Pour cette marchandise, il y a donc lieu de tenir compte de la densité. C'est le volume qu'il faut considérer, car, quand la cale est pleine, on ne peut plus rien y mettre, même si le navire est capable de porter plus lourd. Si donc, dans ce cas, on veut juger du chargement par son poids, qui peut être grossièrement évalué à l'aide de « l'échelle de solidité » du bâtiment, par l'enfoncement de ce dernier, il faudra, avant d'appliquer à la marchandise légère les taxes à l'encombrement, se préoccuper du poids du tonneau d'encombrement de 1 m. c. 44 de cette marchandise légère, parce que, quel que soit le poids de ladite marchandise, on pourra toujours en emplir la cale sans danger pour la flottabilité du bâtiment.

C'est pour cela que, en ce qui concerne la marchandise légère, le tonneau d'affrètement, ou, autrement dit, le poids de cette marchandise correspondant, au point de vue du fret et des taxes, au tonneau d'encombrement de 1 m. c. 44 est fixé pour chaque marchandise.

C'est donc, pour conclure, en réalité avec le tonneau d'affrètement que l'on doit mesurer l'encombrement d'un chargement, à raison de 1 m. c. 44 par tonneau d'affrètement.

On peut être surpris que cette mesure de 1 m. c. 44, choisie pour le tonneau d'encombrement et qui provient de l'ancien tonneau de mer de 42 pieds cubes, ait traversé les âges depuis 1681 et soit encore aujourd'hui dans les coutumes et d'ailleurs aussi dans la loi.

Un raisonnement bien simple montre que c'est parce que cette mesure est conforme à la nature même des choses et que nos pères avaient été bien inspirés en le choisissant.

Prenons, au hasard, l'exemple d'un bâtiment qui peut porter environ 6,000 tonneaux de 1,000 kilos ; sa capacité inférieure est d'environ 8,600 mètres cubes utilisables pour la marchandise.

Donc, que le bateau porte 6,000 tonneaux de marchandise lourde ou 8,600 mètres cubes de marchandise légère, il sera rempli dans les deux cas, en ce sens qu'il ne pourra plus rien prendre. Il faut donc que l'armateur règle son fret, au léger et au lourd, de manière que, dans les deux cas, le navire lui rapporte le même fret maximum. De même les taxes devront être réglées de manière à être les mêmes et à atteindre le maximum dans les deux cas.

Par conséquent, pour établir la concordance entre le poids et le volume des marchandises, au point de vue du fret et des taxes, on peut faire le raisonnement suivant : 6,000 tonneaux de 1,000 kilos valent 8,600 mètres cubes, 1 tonneau de 1,000 kilos vaudra donc :

$$\frac{8,600 \text{ m. c.}}{6,000} = 1 \text{ m. c. } 44.$$

On voit que ce nombre 1,44, qui varie d'ailleurs avec les navires (assez peu du reste), représente un volume parfaitement choisi pour établir la concordance entre le poids et l'encombrement. Il n'est donc pas étonnant que l'usage l'ait conservé.

VARIÉTÉS

La disparition du bateau à voiles

(Suite)

On ne doit pas oublier qu'autrefois les vapeurs eux-mêmes étaient construits avec un grément, qui devait leur permettre de pouvoir se déplacer plus au moins lentement, au cas où leur machine viendrait à manquer : c'était en somme une voilure de secours. Aujourd'hui, et principalement sur les grands steamers, on renonce à ce moyen de propulsion pour les circonstances exceptionnelles ; on a peu à peu réduit cette mâture, alors même que les transatlantiques n'avaient qu'une hélice et une machine, et maintenant qu'ils en possèdent tous au moins deux, et qu'il est invraisemblable que les deux machines et les deux propulseurs se trouvent mis hors de service simultanément, on a supprimé totalement la mâture, en ne gardant tout au plus que des mâts de charge ou des mâts de signaux. On dédaigne donc la force gratuite du vent.

Mais une transformation en sens inverse s'est manifestée, peut-on dire, sous la forme de voiliers installant à leur bord une machine à vapeur auxiliaire, qui com-

mande une hélice, et qui mérite cette désignation d'auxiliaire en ce sens qu'on ne la met en marche pour actionner l'hélice que quand le vent manque ou est trop faible, et que le calme menacerait de retarder considérablement le voyage, et de faire perdre en intérêts, en salaires et alimentation de l'équipage bien autrement que la valeur du combustible brûlé. Cette combinaison est du reste peu heureuse, en dépit des avantages qu'elle semble présenter, parce que cette machine, qui ne marche que dans des conditions exceptionnelles, qu'il faut mettre sous pression bien des fois dans un voyage, entraîne des dépenses relativement élevées ; de plus, et bien qu'on ait imaginé des hélices dont les ailes se replient le long de leur axe quand on marche à la voile, le propulseur cause un frottement énorme et retarde par suite la marche du bateau sous voiles. Mais on a été amené à cette combinaison, un peu comme on est amené à la propulsion mécanique des bateaux de pêche, par ce fait qu'on avait d'abord installé des cabestans à vapeur sur certains grands voiliers, le soulèvement à bras d'hommes des charges, des marchandises de la cargaison, étant des plus pénibles, des plus lents, et l'embarquement ou le débarquement de cette cargaison entraînant par suite de longs séjours dans les ports. La rapidité s'est imposée en la matière, et l'on a ensuite songé à utiliser le générateur du bord pour fournir la vapeur nécessaire à la commande d'une hélice auxiliaire.

Nous venons de laisser entendre que les bateaux de pêche, eux aussi, commencent d'abandonner la voile ; le mouvement se fait certainement moins vite dans ce milieu, parce qu'on se heurte davantage à la routine chez de tout petits patrons, parce qu'une bonne partie de ceux qui possèdent des bateaux à voiles gardent aussi longtemps qu'ils le peuvent leur matériel, et ne disposent pas toujours du capital évidemment plus considérable qu'il faut pour faire construire et armer un petit bateau à vapeur. Cependant, multiples sont les avantages de la vapeur appliquée à la pêche : tout d'abord, le bateau peut se hasarder beaucoup plus au large que ne le faisait le voilier, parce que le parcours est plus rapidement effectué par lui et qu'il est moins exposé aux dangers de la mer. D'autre part, une fois la pêche terminée, le vapeur rentrera à bonne allure au port de vente, sans que sa prise soit susceptible d'être endommagée par l'attente, et ce n'est pas le cas pour le voilier, qui peut rencontrer le calme ou le vent debout, manquer la marée pour l'entrée du port, et voir avariée une bonne partie du poisson qu'il a péniblement capturé. M. Pérard, qui a étudié à maintes reprises cette intéressante question, montre que la rentrée rapide au port est si importante pour les pêcheurs, que bien souvent les voiliers n'hésitent point à payer 1,500 francs et davantage à un remorqueur pour se faire remorquer, et pour pouvoir livrer du poisson qui se vendra bien, étant en parfait état de fraîcheur. Pour l'opération même de la pêche, l'emploi d'un mode de propulsion mécanique est particulièrement précieux quand il s'agit de la pêche au chalut, qui est en somme la pêche la plus couramment pratiquée maintenant, et qui consiste à trainer derrière le bateau un grand filet en forme de poche, et ce à une allure suffisamment rapide pour empêcher le poisson d'en sortir. Or le chalut est très lourd, le vent doit être assez intense pour que le trainage s'en fasse dans de bonnes conditions, et, quand on juge le filet plein de poissons, il faut le lever, le ramener à bord, alors qu'il est encore alourdi par tout ce qu'il contient. Mais si l'on possède un moteur à vapeur à bord, le treuil de relevage sera également commandé par la vapeur, et permettra en 20 minutes de relever le filet, opération qui demande parfois trois heures quand elle est effectuée à bras d'hommes, et cela dans des conditions très pénibles pour tout l'équipage. Bien que nous ne puissions ici qu'effleurer cette vaste question, nous devons ajouter que la lenteur du levage du chalut à bras fait que l'on ne le retire que toutes les six ou sept heures, si bien que le poisson s'accumule dans la poche et se trouve endommagé durant le trainage, ce qui est évité avec le bateau à vapeur et son treuil mécanique ; enfin, si le mauvais temps survient pendant ce relevage, le bateau court les plus grands risques, et l'on voit assez fréquemment des pêcheurs obligés d'abandonner leur train de pêche pour sauver leur existence ; avec la vapeur, rien de tout cela ne se produit, puisque le filet peut être rapidement ramené à bord.

Dans cette application du machinisme à la pêche, on a commencé par recourir simplement à des cabestans à vapeur, qui supprimaient du moins la fatigue et les difficultés du levage des filets; mais alors le générateur à vapeur demandait un certain temps pour être mis sous pression, ce qui retardait souvent cette levée quand on avait à l'effectuer de façon imprévue. Et comme le travail fait était peu en proportion avec le combustible consommé, on a compris qu'il était plus logique et réellement d'une meilleure économie d'employer la machine à vapeur pour toutes les manœuvres du bateau, à commencer par sa propulsion. C'est ainsi que les chalutiers et les bateaux de pêche à vapeur se sont généralisés dans toute l'Europe et aux États-Unis, mais notamment en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, en Hollande et dans les pays scandinaves: le mouvement commence à être suivi sur nos côtes françaises, à Boulogne, Dieppe, La Rochelle, en dépit de la législation oppressive qu'on veut lui opposer. Nous ne passerons pas en revue les statistiques que l'on peut se procurer à cet égard, nous dirons seulement que le nombre de ces bateaux approche de 3,000 en Angleterre; que les pêcheries allemandes en possèdent quelques centaines, et que la France doit bien en compter maintenant une centaine. Notons en passant qu'un chalutier à vapeur revient en France à quelque 150,000 francs pour les plus grands, qui ont une quarantaine de mètres de long (y compris le matériel de pêche), et que ces bateaux à propulsion mécanique rapportent généralement cinq fois plus de poissons que les voiliers.

(A suivre)

DANIEL BELLET.

L'Administrateur-Gérant: L. AUREGLIA

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 27 Septembre au 4 Octobre 1903

MENTON, vap. <i>Courrier des Iles d'Hyères</i> , fr., c. Mignet,	bois.
CANNES, b. <i>Marcelle</i> , fr., c. Fredy,	sable.
— b. <i>Barthélemy-Elisa</i> , fr., Trégia,	—
— b. <i>La Paix</i> , fr., c. Aune,	—
— b. <i>Ville-de-Marseille</i> , fr., c. Garel,	—
— b. <i>Louise</i> , fr., c. Garel,	—
VILLEFRANCHE, balancelle, <i>Emilia</i> , ital., c. Salvatore,	charbon.
CANNES, b. <i>Monte Carlo</i> , fr., c. Regretto,	sable.

Départs du 27 Septembre au 4 Octobre 1903

HUELVA, vap. <i>Earsdon</i> , angl., c. Arthur,	sur lest.
CANNES, b. <i>Marcelle</i> , fr., c. Fredy,	—
— b. <i>Barthélemy-Elisa</i> , fr., c. Trégia,	—
— b. <i>La Paix</i> , fr., c. Aune,	—
— b. <i>Ville-de-Marseille</i> , fr., c. Garel,	—
— b. <i>Louise</i> , fr., c. Garel,	—
TORRE-SALINE, b. <i>Pasquina Madre</i> , ital., c. De Dominicis,	—

A VENDRE, par suite de décès, le Café-Restaurant, dit :

TAVERNE ALSACIENNE sis à Monaco, grande maison Nave, entre les rues Imberty, des Orangers et des Princes.

Pour traiter, s'adresser à M. Cioco, curateur de la succession Jambois.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR DE MONACO

AVIS

Les créanciers de la faillite du sieur **ARMANDO Ange**, boulanger, demeurant à Monaco, sont invités à se présenter au Palais de Justice, à Monaco, le 21 Octobre 1903, à deux heures du soir, pour délibérer tant sur la composition de l'état des créanciers présumés que sur la nomination de nouveaux Syndics.

Monaco, le 3 Octobre 1903.

Pour le Greffier en Chef,

A. Cioco, C. G.

AVIS

Les créanciers de la faillite du sieur **Louis RUBINO**, marchand de vins, demeurant à Monaco, sont invités à se présenter au Palais de Justice, à Monaco, le 21 Octobre 1903, à trois heures du soir, pour délibérer tant sur la composition de l'état des créanciers présumés que sur la nomination de nouveaux Syndics.

Monaco, le 3 Octobre 1903.

Pour le Greffier en chef :

A. Cioco, C. G.

AVIS

Par Arrêté de S. Exc. M. le Gouverneur Général de la Principauté de Monaco, en date du 18 septembre 1903, M. Honoré ANRIGO, agent général à Nice de la Compagnie d'assurances *Vie et Incendie*, ayant son siège à Paris, a été autorisé à étendre dans la Principauté les opérations de ladite Société et à la faire représenter par M. Jean CAPELLA, comptable, son agent principal, muni d'une licence en date du 23 septembre 1903, demeurant à Monaco, rue de Millo, maison De Angelis, et chez qui la Société fait élection de domicile.

En se conformant aux dispositions de l'Arrêté ci-dessus mentionné, le soussigné agent principal a déposé au Greffe du Tribunal Supérieur, le 30 septembre 1903, les Statuts de la Société pour les branches *Vie et Incendie*, dûment enregistrés à Monaco le 26 février 1903, ainsi que les procurations et les déclarations d'élection de domicile dans la Principauté et d'acceptation des lois et juridictions locales qui ont été faites et fournies au Gouvernement.

H. ANRIGO, agent général, Jean CAPELLA, Agent principal.
Rue de la Buffa, 3, Nice. Rue de Millo, maison de Angelis.

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

VENTE VOLONTAIRE

Le jeudi huit octobre courant, à deux heures de l'après-midi, à la Villa de la Source, boulevard des Moulins, à Monte Carlo, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la vente aux enchères publiques d'un riche mobilier de salon, salle à manger et chambre à coucher, consistant en : piano, canapés, fauteuils, glaces, tableaux, pendules, buffets, dressoirs, tables, chaises, bahuts, consoles, lustres, lampes, vases fantaisie, lits complets, tables de nuit, armoires à glace, toilettes, tapis, rideaux, vaisselle, verrerie, ustensiles de cuisine, etc.

Au comptant, et 5 % en sus pour frais d'enchères.

Charles TOBON.

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

VENTE SUR SAISIE

Le mardi treize octobre courant, à deux heures de l'après-midi, dans la nouvelle salle de vente, sise à Monaco, rue Terrazzani, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la vente aux enchères publiques de divers meubles et objets mobiliers, consistant en : lits complets, armoires à glace, tables de nuit, toilettes, statuette, glaces, vases fantaisie, tables, chaises, tapis, rideaux, vaisselle, etc.

Au comptant, et 5 % en sus pour frais d'enchères.

Charles TOBON.

APPICHAË BÉRENGER MONACO

LEÇONS ET COURS POUR JEUNES FILLES

S'adresser à l'Externat des Dames de Saint-Maur : rue Grimaldi, 25, Condamine, et Villa Bella, boulevard des Moulins, Monte Carlo.

ASSURANCES

CARLÈS et PERUGGIA

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

C^e 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, assur. des pompiers. Polices spéc. individuelles contre accidents de toute nature. Assurances vélocipédique et de chasse. Assur. contre les risques de séjour et de voyage dans le monde entier. Assur. des accid. causés aux tiers par des voitures automobiles et à traction mécan.

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, précède ou suivi d'assassinat ou de tentative d'assassinat.

Assurances des villas, chalets, 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).

PARFUMERIE

DE MONTE CARLO

NESTOR MOEHR

Parfumeur Distillateur

FOURNISSEUR BREVETÉ DE S. A. S. LE PRINCE DE MONACO

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

NOUVEAU PARFUM LOTUS BLEU NOUVEAU PARFUM

Essences concentrées pour le mouchoir. Eaux et Savons de Toilette. — Poudres de Riz et Sachets. Dentifrices.

EAUX DE FLEURS D'ORANGERS ET DE ROSES.

Lotions et Brillantines pour la tête.

EXTRAIT DE CANTHARIDES

Produit spécialement recommandé contre la chute des cheveux.

HUILES D'OLIVES POUR LA TABLE, ETC.

MAISON MODÈLE

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

M^{me} DAVOIGNEAU-DONAT

FOURNISSEUR BREVETÉE DE S. A. S. LE PRINCE DE MONACO

MARQUINERIE EXTRA-FINE.

ARTICLES DE PARIS. — JOUETS EN

TOUS GENRES. — G^d RAYON DE PAPETERIE,

PHOTOGRAPHIES, CARTES POSTALES. — FOURNITURES

DE BUREAUX. — PARFUMERIES GRANDES MARQUES. — GANTS

RUBANS. — VOILETTES. — BLOUSES SOIE. — LINGERIE.

CHEMISES ET CRAVATES ÉLÉGANTES. — BAS

SOIE, FIL. — OMBRELLES. — CANNES.

PARAPLUIES. — ARTICLES DE

VOYAGE, ETC., ETC.

Grandes Roulettes de précision (Tapis, râpeaux).

PRIX TRÈS MODÉRÉS

Nettoyage à Sec parfait. USINE A VAPEUR
Spécialité pour Toilettes de Dames. - Prix modérés.

PEINTURERIE DE PARIS

A. CRÉMIEUX. — Magasin : Villa PAOLA, à côté de l'Hôtel de la Villa des Fleurs, boulevard du Nord MONTE CARLO

AMEUBLEMENTS & TENTURES

Engène VÉRAN

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

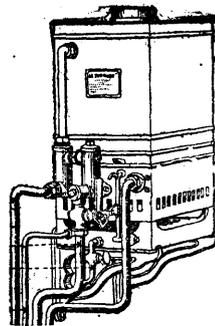


Installations à forfait. — Réparations de Meubles. Etoffes, Laines, Crins animal et végétal, Duvets. Prix modérés.

PLOMBERIE (EAU et GAZ)

Henri CHOINIÈRE

MONACO — Rue Terrazzani — CONDAMINE
Maison Laurens (Derrière les Halles et Marchés)



INSTALLATIONS COMPLÈTES pour Salles de Bains, Lavabos et Water-Closets, Appareils d'Eclairage et Chauffage par le Gaz, Chauffe-Bains et Baignoires.

“Le Torride”

Nouveau Chauffe-Bains distributeur d'eau chaude sous pression, avec veilleuse de sûreté (brevetée s. g. d. g.) Voir son fonctionnement au magasin.