

# 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

Il est rendu compte de tous les ouvrages français et étrangers  
dont il est envoyé deux exemplaires au 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.

**SOMMAIRE.****PARTIE OFFICIELLE :**

Ordonnance Souveraine déclarant close la Session ordinaire du Conseil National.  
Arrêté ministériel fixant la composition du Tribunal d'expropriation.

**EXTÉRIEUR :**

Obsèques de S. A. R. la Comtesse de Flandre.  
Lettre de remerciements de M. le Consul d'Espagne.

**CONGRÈS :**

Rapport sur la Conférence Internationale de l'Heure.  
Rapport sur le XII<sup>e</sup> Congrès de Navigation (suite).

**ECHOS ET NOUVELLES :**

Inauguration des locaux de Monaco-Revue.  
Etat des arrêts rendus par la Cour d'Appel.  
Etat des condamnations prononcées par le Tribunal Correctionnel.  
Tir aux Pigeons de Monaco.  
Mouvement du Port de Monaco.

**LA VIE ARTISTIQUE :**

Concerts.

**PARTIE OFFICIELLE**ALBERT I<sup>er</sup>

PAR LA GRACE DE DIEU  
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu les articles 25 et 26 de la Loi Constitutionnelle du 5 janvier 1911 ;

**Avons Ordonné et Ordonnons :**

La session ordinaire du Conseil National, ouverte le 28 octobre 1912, est déclarée close.

Notre Ministre d'Etat est chargé de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné à Formiguères (Pyrénées-Orientales), le vingt-six novembre mil neuf cent douze.

ALBERT.

Par le Prince : Pour exécution :  
Le Secrétaire d'Etat, Le Ministre d'Etat,  
FR. ROUSSEL. E. FLACH.

**ARRÊTÉ MINISTÉRIEL**

Nous, Ministre d'Etat de la Principauté,  
Vu Notre Arrêté en date du 9 septembre 1911 ;

**Arrêtons :**

ARTICLE I<sup>er</sup>. — Sont désignés pour faire partie du Tribunal d'Expropriation en vue de la réalisation du projet d'expropriation de la propriété Armita, pour la création à Monte Carlo de divers bâtiments communaux, les propriétaires dont les noms suivent :

MM. Victor Isnard,  
Henri Fontaine,  
Jean Médecin.

ART. 2. — M. le Conseiller de Gouvernement

pour les Travaux Publics et Affaires diverses est chargé de l'exécution du présent Arrêté.

Fait à Monaco, en l'Hôtel du Gouvernement,  
le 30 novembre 1912.

Le Ministre d'Etat : E. FLACH.

**EXTÉRIEUR**

Les obsèques de S. A. R. la Comtesse de Flandre ont eu lieu le samedi 30 novembre à Bruxelles.

S. A. S. le Prince, Se trouvant en déplacement dans les Pyrénées, n'avait pu Se rendre à cette cérémonie et avait délégué pour Le représenter Son premier Aide de camp, le Général Comte de Pélaçot.

Le Général a été reçu, à son arrivée à la gare du Midi, par M. Victor Robyns de Schneidauer, Consul de Monaco à Bruxelles, et l'Officier de Chasseurs attaché à sa personne par le Gouvernement Belge.

La cérémonie funèbre devait avoir lieu à 11 heures, à l'église de Sainte-Gudule.

Dès 10 heures, les Princes étrangers et les Missions spéciales ont commencé à prendre place dans la chapelle ardente dressée dans le salon de la rotonde du Palais de la Comtesse de Flandre, où se trouvait le cercueil, qui disparaissait sous l'amas de couronnes envoyées par les membres de la Famille Royale, les dignitaires du Palais, les Missions spéciales et les délégations de l'armée et des différents corps constitués.

Parmi les plus belles de ces couronnes, on remarquait celles envoyées par S. A. S. le Prince et S. A. S. le Prince Héritaire.

A dix heures et demie, arrive le Roi, accompagné du Kronprinz d'Allemagne. Sa Majesté S'incline longuement devant le cercueil, puis devant les Envoyés spéciaux. La levée du corps est faite par le Curé doyen de Sainte-Gudule. Le cercueil est enlevé par des sous-officiers de Grenadiers et déposé sur le char funèbre.

Au son des salves d'artillerie, des roulements de tambours, des sonneries de clairons, le cortège se met en marche vers Sainte-Gudule, précédé de gendarmes, de détachements de l'armée et de la Garde civique, des Ministres, de Députés et de Sénateurs.

Le Roi marche derrière le char funèbre, ayant à Sa droite le Kronprinz et, à Sa gauche, le Prince Rupprecht de Bavière, Son beau-frère; suivent ensuite les gendres de la Comtesse de Flandre, le Duc de Vendôme, en tenue de major de Dragons autrichiens, et le Prince Charles de Hohenzollern, le Prince Héritaire de Roumanie, le Prince Wilhelm de Hohenzollern, le Prince d'Anhalt, le Prince Max de Bade, les Missions spéciales et tous les dignitaires du Palais.

A onze heures, sous la pluie diluvienne qui tombe depuis le matin, le cortège arrive à Sainte-Gudule, où la messe est dite par S. Em. le Cardi-

nal Mercier, archevêque de Malines. A l'élévation, le baryton Noté, de l'Opéra de Paris, a chanté un *Pie Jesu* avec une ferveur émouvante.

Après l'absoute donnée par Son Eminence, le Roi, les Princes, les Missions spéciales et les Ministres sont montés dans les voitures de la Cour et le cortège s'est acheminé vers l'église de Laeken où, avec le cérémonial traditionnel, la dépouille mortelle a été déposée dans le caveau royal.

A deux heures, le Roi offrait, au Palais de Bruxelles, un déjeuner aux Princes, aux Missions spéciales et à leur suite.

Après le déjeuner, Sa Majesté S'est entretenue avec les différents Chefs de Missions et a bien voulu charger le Général Comte de Pélaçot de remercier S. A. S. le Prince de S'être fait représenter à cette douloureuse cérémonie. La Reine n'a pu, en raison de son état de santé et du mauvais temps, assister à l'absoute donnée à l'église de Laeken.

En réponse à la visite de condoléances qui lui a été faite au nom du Ministre d'Etat et du Gouvernement Princier, à l'occasion du meurtre de S. Exc. M. Canalejas, M. Maistre, consul d'Espagne à Monaco, a adressé à S. Exc. M. Emile Flach la dépêche suivante :

29 novembre 1912.

Monsieur le Ministre,

Par sa dépêche n° 48 datée du 22 novembre courant, S. Exc. le Ministre d'Etat à Madrid a bien voulu m'informer que Sa Majesté le Roi et le Gouvernement du Royaume avaient vivement apprécié les délicates expressions présentées par Votre Excellence, lors de l'inique attentat dont S. Exc. M. José Canalejas y Mendez, Président du Conseil des Ministres, a été la victime.

D'ordre royal, S. Exc. le Ministre d'Etat me charge, en remerciant bien sincèrement, de manifester combien le témoignage de sympathies personnelles et la noble adhésion à ce deuil national ont profondément impressionné.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur le Ministre, de Votre Excellence, le très obéissant serviteur.

Le Consul d'Espagne,  
MAISTRE.

**CONGRÈS****La Conférence internationale de l'Heure**

La Conférence internationale de l'Heure, à laquelle, sur invitation du Gouvernement Français, les divers Etats avaient envoyé leurs délégués, s'est tenue à l'Observatoire de Paris, du 15 au 24 octobre 1912. Cette Conférence avait pour objet de réaliser les meilleures méthodes de déterminer l'heure exacte, avec toute la précision que permet l'état actuel de la science, de la transmettre aussi loin que possible, sans que cette transmission altérât la précision précédemment

obtenue dans sa détermination, et d'assurer la collaboration internationale des Etats à cette œuvre d'intérêt général, tant pour les sciences que pour la navigation et l'industrie des transports.

Les travaux de la Conférence avaient été préparés par un magistral mémoire de M. Ch. Lallemand, membre de l'Institut de France et du Bureau des Longitudes, mémoire qui formait, pour les travaux de la réunion, un cadre merveilleux de précision et de clarté. Le terrain se trouvait ainsi défriché par avance.

Une entente remarquable n'a cessé de régner, d'un bout à l'autre, entre les délégués des divers Etats, et c'est dans une atmosphère de cordialité générale que se sont terminés les travaux. Indépendamment des questions scientifiques importantes qui ont été soulevées : augmentation de la précision des mesures du temps, fluctuation des longitudes, etc., des décisions pratiques ont été prises, dont l'importance au point de vue de la géodésie, de la navigation, des chemins de fer, est considérable.

Tout d'abord, on a décidé l'unification de l'heure par l'envoi de signaux radiotélégraphiques ; cette heure sera celle du méridien de Greenwich, déjà adopté comme origine de longitude par S. A. S. le Prince Albert I<sup>er</sup> pour la carte internationale des océans, et c'est la Tour Eiffel qui, sur la proposition de M. le Dr Förster, délégué de S. M. l'Empereur d'Allemagne, est chargée de remplir les fonctions de « centre horaire mondial ». Des centres auxiliaires émettront à leur tour des signaux dans des régions définies, à des heures déterminées, et suivant un rythme fixé par la Conférence, avec une longueur d'onde de 2500 mètres, la précision garantie pour les signaux, automatiquement envoyés, étant d'un dixième de seconde.

Pour assurer l'exécution de ces vœux, la Conférence a nommé une Commission internationale de l'Heure, composée d'un délégué par Etat. Cette Commission a sous son autorité un Bureau international de l'Heure analogue au Bureau international des Poids et Mesures, et ayant son siège à Paris ; ce Bureau aura pour directeur M. B. Bailaud, membre de l'Institut de France, directeur de l'Observatoire de Paris.

Le Comité de la Commission internationale de l'Heure est ainsi composé :

Président : M. Backlund, conseiller privé, directeur de l'Observatoire de Poulkovo, délégué de S. M. l'Empereur de Russie ;

Vice-Président : M. G. Lecointe, docteur ès sciences, directeur scientifique de l'Observatoire royal de Belgique, délégué de S. M. le Roi des Belges ;

Secrétaires : M. E. Kohlschütter, docteur ès sciences, conseiller d'Amirauté, astronome au Reichs-Marine-Amt, délégué de S. M. l'Empereur d'Allemagne, — et M. A. Berget, docteur ès sciences, professeur à l'Institut Océanographique, délégué de S. A. S. le Prince de Monaco.

Les séances de la Conférence ont été présidées avec autant de tact et de courtoisie que de précision par M. Bigourdan, membre de l'Institut, président du Bureau des Longitudes. Les présidents des sections, MM. Förster, Righi, Dyson, Lecointe, en ont dirigé les travaux avec une grande compétence et une grande autorité. Le Commandant Ferrié, l'éminent directeur de la Station de la Tour Eiffel, à qui incombait la lourde tâche du secrétariat, de l'organisation des séances et de l'impression immédiate des comptes rendus, secondé à merveille par les Capitaines Perrier et Brenot, a réalisé de véritables tours de force. Et, grâce à tous ces efforts réunis, la Conférence a fait œuvre nécessaire, utile, et, souhaitons-le, durable.

Prof. ALPHONSE BERGET  
Délégué de S. A. S. le Prince de Monaco.

## XII<sup>e</sup> Congrès international de Navigation tenu à Philadelphie en 1912

COMPTE RENDU  
(Suite.)

Nous nous garderons bien de confirmer ou de contredire cette prédiction qui ne repose que sur des hypothèses. Il nous paraît bien certain cependant que la progression des dimensions des navires n'est pas encore arrivée à son apogée et notre opinion est partagée par la plupart des ingénieurs. A l'heure actuelle, on exécute couramment, en effet, des grands travaux maritimes en prévision de navires de 300 mètres de longueur ; c'est ainsi que les écluses du canal de Panama ont 1000 pieds, soit 305 mètres, de longueur utile, 110 pieds, soit 33<sup>m</sup> 53 de largeur et 40 pieds, soit 12<sup>m</sup> 20 de hauteur d'eau sur les buscs, et les nouvelles écluses du Kaiser Wilhelm Canal, 330 mètres de longueur utile, 45 mètres de largeur et 13<sup>m</sup> 77 de hauteur d'eau sur les buscs par rapport au niveau moyen de flottaison, ce qui correspond à 12 mètres par rapport au niveau des plus basses eaux ; dans ce dernier cas, la largeur des écluses a été portée exceptionnellement à 45 mètres en raison du passage des futurs navires de guerre. L'Administration du port de Londres a récemment décidé que les écluses d'accès des agrandissements projetés auraient les dimensions suivantes :

Pour le North Albert Dock : longueur, 1000 pieds, soit 305 mètres ; largeur, 110 pieds, soit 33<sup>m</sup> 53.

Pour les Tilbury Docks : longueur, 1050 pieds, soit 320 mètres ; largeur, 130 pieds, soit 39<sup>m</sup> 60.

La nouvelle forme de radoub en construction au port du Havre est également prévue pour des navires de 300 mètres.

Les navires envisagés plus haut sont, il est vrai, ceux qui desservent les principales lignes de passagers entre l'Europe et les Etats-Unis ; mais l'on constate une progression analogue sur toutes les lignes ; pour les lignes d'Extrême-Orient, par exemple, les dimensions des plus grands paquebots sont simplement en retard de quinze à vingt ans sur celles des paquebots correspondants des lignes transocéaniques. On est conduit, par suite, à prévoir, pour les ports et pour les canaux fréquentés par ces dernières lignes, les mêmes accroissements de dimensions et de profondeur. Si le tirant d'eau présentement admis pour le passage du canal de Suez n'est encore que de 28 pieds, soit 8<sup>m</sup> 53, tous les dragages du canal se poursuivent déjà jusqu'à 11 mètres de profondeur, en vue du passage, dans un avenir prochain, de navires de 10 mètres de tirant d'eau. Au port de Marseille et au port de Gènes, les nouveaux bassins en cours d'exécution auront 12 mètres de profondeur. Partout on s'outille pour faire face, aussi largement que possible, aux nouveaux besoins de la navigation.

### Dispositions générales des ports maritimes des Etats-Unis.

La plupart des grands ports des Etats-Unis diffèrent notablement, dans leurs dispositions essentielles, des grands ports européens. Ils sont établis, en général, dans des estuaires extrêmement larges, qui s'enfoncent parfois très loin dans l'intérieur des terres et dans lesquels le courant est faible et la marée peu sensible. Cette situation privilégiée les dispense d'abord d'être pro-

tégés par des digues contre les grosses mers ; elle leur permet ensuite de se développer presque indéfiniment le long des rives au moyen de môles, dénommés piers, qui s'enracinent sur ces rives perpendiculairement à leur direction, les estuaires mêmes servant de rades et d'avant-ports.

D'autre part, et sauf de rares exceptions, les installations des ports n'ont pas été créées par l'Administration en vue de l'usage public ; elles ont simplement été autorisées au profit de compagnies de navigation, de compagnies de chemins de fer ou de sociétés industrielles qui les ont édifiées pour satisfaire à leurs propres besoins ; elles forment, par suite, un ensemble tout à fait disparate.

Les piers présentent, en outre, un aspect particulier ; ils reposent presque uniformément, en effet, sur des pilots en bois recouverts, en général, d'un plancher également en bois ; ce mode de construction ne s'explique que par le bon marché du bois au Etats-Unis, car il faut une véritable forêt de pilots pour supporter un grand pier ; les pilots se conservent d'ailleurs longtemps grâce à l'absence du taret, tenant à ce que l'eau des estuaires est douce et non salée.

Enfin, si l'outillage affecté à l'embarquement ou au débarquement de certaines marchandises, telles que les charbons, les minerais et les céréales, est tout à fait remarquable par sa puissance et sa variété, on est frappé par le manque complet d'outillage pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises générales ; dans ce dernier cas, les navires opèrent exclusivement avec les moyens du bord.

Dans son rapport présenté au Congrès de Philadelphie, M. Calvin Tomkins, commissaire des Docks de New-York, s'exprime ainsi au sujet de l'organisation défectueuse des ports des Etats-Unis :

« La cause pour laquelle les ports des Etats-Unis ne sont pas développés d'après des principes scientifiques et économiques réside dans le fait qu'à l'origine ils furent aménagés par l'initiative privée, selon les nécessités du moment, et que plus tard ils furent agrandis ou reconstruits par les municipalités ou par des groupes intéressés. Dans presque tous les cas, leur accroissement a consisté en une extension annuelle pour répondre aux nécessités du commerce, mais rarement on s'est préoccupé des exigences futures ou de la meilleure disposition à réaliser. Ce manque de prévoyance est le résultat du manque d'expérience et de connaissances, de l'impuissance des municipalités à fournir les fonds nécessaires et d'une dépense injustifiée du Gouvernement national plutôt que de l'initiative locale. »

M. Tomkins signale ensuite la nécessité d'améliorer les conditions des échanges entre les navires, les quais, les chemins de fer, les entrepôts et les usines. En ce qui concerne le port de New-York, il préconise une nouvelle organisation fonctionnant sous la direction de la communauté, selon l'intérêt général. « Laissant de côté les terrains riverains utilisés par les chemins de fer et ceux dont l'entreprise privée a disposé pour bâtir des usines ou des entrepôts, toute la rive de la Cité devra devenir propriété municipale, afin que l'on puisse en retirer le maximum d'utilité au minimum de frais. Son exploitation par l'entreprise privée entraîne la nécessité de réaliser des bénéfices supérieurs aux frais d'inté-

« réts et d'amortissement ; les installations publiques ne sont pas soumises à cette charge additionnelle ; en conséquence, la propriété publique doit graduellement remplacer la propriété privée le long des rives, sauf dans les cas spéciaux cités plus haut. »

La municipalité de New-York a déjà d'ailleurs commencé à entrer dans cette voie, en expropriant à grands frais d'anciennes installations privées pour les remplacer par de vastes piers, surmontés de hangars à étages, qui sont loués à de grandes compagnies de navigation.

L'Administration du port de Boston paraît avoir aussi des projets analogues, au moins en ce qui concerne la création de toutes pièces de nouvelles installations publiques à l'usage du commerce.

Au port de Montréal (Canada), dont les installations récentes se rapprochent beaucoup de celles des ports européens, l'Administration locale travaille activement dans le même ordre d'idées.

Quant à l'absence d'outillage pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises générales, M. Frank W. Hodgdon, ingénieur en chef à Boston, en donne l'explication suivante dans le rapport qu'il a présenté au Congrès de Philadelphie : « Il y a une multitude de raisons pour lesquelles les grues, telles qu'on les utilise si fréquemment dans les ports européens, ne sont pas employées en Amérique (Etats-Unis et Canada). En premier lieu, les quais sont généralement construits en bois sur pilots et ne se prêtent pas aux lourdes charges que les grues y apporteraient ; les hangars des quais sont aussi, en règles générales, des constructions relativement légères, qui ne conviennent pas pour le placement des grues sur leur toiture. La pratique suivie d'examiner les marchandises importées au fur et à mesure qu'elles sont prises du bateau est aussi un obstacle à l'emploi efficace des grues. En Amérique, encore, les wagons à marchandises de chemins de fer sont le plus souvent du type couvert ou fermé, par suite de la nécessité de protéger les marchandises en transit au cours des longs trajets imposés dans cette contrée. Les portes sont sur les côtés des wagons et il est pratiquement impossible de faire descendre les marchandises directement des grues dans les wagons. Il faudrait d'abord les faire descendre à côté des wagons et puis les pousser à l'intérieur de ceux-ci d'une autre manière, ce qui nécessiterait en tout cas l'emploi de trucks. »

Nous avouons ne pas être convaincus du tout par ces raisons qui cèdent au moindre examen ; certains piers, de construction récente, supportent d'énormes hangars à côté desquels le poids de grues de débarquement serait insignifiant ; la reconnaissance des marchandises, soit par la douane, soit par les réceptionnaires eux-mêmes, se pratique dans tous les pays ; les wagons de chemins de fer se ressemblent sur tous les réseaux du monde et, à l'exception de certaines marchandises, telles que les charbons et les minerais, qui sont à peu près les mêmes partout et pour le transport desquels il existe, aux Etats-Unis comme ailleurs, des wagons découverts, il est extrêmement rare qu'on transborde directement des navires sur wagons. Les grues ont été imaginées pour faire passer le plus commodément et le plus rapidement possible les cargaisons des cales des navires sur le terre-plein des quais ou vice-versa et, une fois les marchandises à terre, il y a intérêt

à avoir des voies ferrées dans leur voisinage immédiat pour les enlever à peu de frais. Cette conception, qui est réalisée aujourd'hui dans tous les grands ports européens et dont le succès justifie le mérite, n'est pas encore entrée dans la pratique courante des ports des Etats-Unis, au grand détriment des usagers des ports ; son application nous paraît uniquement retardée par le respect de traditions surannées.

Nous avons trouvé des renseignements intéressants sur la construction des piers dans une note de M. Charles W. Staniford, ingénieur en chef à New-York, annexée au rapport précité de M. Tomkins. Préalablement au battage des pilots, la vase molle qui forme le fond est généralement recouverte d'un lit de matériaux pierreux afin de se procurer la stabilité latérale qui est nécessaire ; les pilots sont espacés de six pieds en moyenne dans le sens longitudinal et de dix pieds dans le sens transversal ; les pilots des files transversales sont reliés entre eux à leur sommet par des poutres de 12/12 pouces, sur lesquels est fixé un premier plancher de 4 pouces d'épaisseur, recouvert d'un second plancher de même épaisseur qui constitue la partie soumise à l'usure. On a remarqué que la partie des pilots dépassant le niveau de l'eau était seule atteinte par la pourriture ; dans les réparations, on se borne à récupérer les pieux au-dessous de la partie avariée et à remplacer celle-ci par un bout de pieux neuf. Aujourd'hui cependant, lorsque les pilots ne donnent aucune crainte de tassement, on remplace le plancher en bois par un plancher en béton armé recouvert d'asphalte, ce qui est à la fois plus hygiénique et plus économique ; c'est ce qui a été fait récemment pour deux grands piers construits par la Municipalité à South Brooklyn. Un autre type de pier appliqué par la Municipalité de Philadelphie, comporte le récupage des pilots en bois au niveau des eaux basses et leur prolongement par des colonnes en béton armé qui supportent un plancher semblable à celui des piers de South Brooklyn ; mais cette solution est plus coûteuse que la précédente.

En résumé, les ports des Etats-Unis présentent certains défauts que les Américains eux-mêmes reconnaissent et auxquels ils s'efforcent de remédier ; la tendance générale est, aujourd'hui, en ce qui concerne les dispositions des ouvrages et l'organisation administrative, de se rapprocher des ports européens, autant que le permettent la situation des lieux et la mentalité du pays. Ces ports n'en ont pas moins accusé un développement prodigieux, qui est uniquement dû à la puissance de l'initiative privée, et il est impossible d'aborder ce sujet sans consacrer au moins quelques lignes au magnifique port de New-York qui est de beaucoup le plus considérable.

L'arrivée par mer à New-York donne une impression incomparable de proportions grandioses et de vie intense. Le port s'étend, à perte de vue, sur les rives de l'Upper Bay, de l'Hudson ou North River et à l'East River ; ces installations forment trois groupes principaux : celles de l'île de Manhattan, où se trouve la ville de New-York, celles de Brooklyn, qui dépendent de la même municipalité, et celles de New-Jersey, qui dépendent non seulement d'une autre municipalité mais même d'un autre Etat. C'est sur les deux rives de l'Hudson, qui sépare New-York de New-Jersey, que se trouvent les installations les plus importantes ; les communications entre ces deux rives ne sont assurées que par des bacs ou bateaux

transbordeurs, dits ferries, qui transportent les personnes, les voitures et les wagons de marchandises, et par des tunnels qui livrent seulement passage aux tramways et aux trains de voyageurs ; la navigation reste ainsi entièrement libre de toute entrave. L'East River, qui sépare New-York de Brooklyn, est franchi, au contraire, indépendamment des ferries et des tunnels, par quatre grands ponts, dont le plus ancien et le plus célèbre est le pont suspendu de Brooklyn ; ces ponts permettent le passage de navires sous leur tablier, pourvu que la hauteur de mâture ne dépasse pas 41 mètres au-dessus du niveau de l'eau ; ils ne sont affectés qu'au trafic des voyageurs et des véhicules ordinaires. A certaines heures de la journée, l'activité de la circulation des tramways sur le pont de Brooklyn est véritablement extraordinaire.

Il ne nous a malheureusement pas été fourni de renseignements statistiques précis sur le trafic de l'ensemble des installations qui constituent le port de New-York\* ; mais ce trafic doit être formidable si l'on en juge par l'importance colossale des dites installations. La longueur totale des ouvrages servant aux opérations des navires, mesurée sur l'arête extérieure, atteint en effet, à l'heure actuelle, un développement total de 365 kilomètres pour la ville de New-York, y compris Brooklyn, et de 101 kilomètres pour la ville de New-Jersey, soit en tout 466 kilomètres.

Parmi les installations du port de New-York, le Bush Terminal, situé sur la rive Est de l'Upper Bay, au Sud de Brooklyn, mérite une mention spéciale. Cet établissement, créé de toutes pièces par l'industrie privée et constituant à la fois un véritable port et une agglomération commerciale et industrielle, comporte huit grands piers et d'immenses entrepôts et ateliers reliés entre eux par un réseau complet de voies ferrées ; il peut occuper, paraît-il, jusqu'à 50.000 personnes.

L'Etat de New-York réalise d'autre part actuellement, sous le nom de Barge Canal, une œuvre considérable pour améliorer ses communications par voie d'eau avec les Grands Lacs ; cette œuvre consiste dans la reconstruction du canal Erié qui relie le cours supérieur de l'Hudson au lac Erié. Le Barge Canal, dont la longueur totale dépasse 500 kilomètres, a son origine sur la rive droite de l'Hudson à Waterford, situé un peu au Nord d'Albany, et aboutit sur le bord du lac Erié à Buffalo ; de larges et profondes communications existent déjà entre le lac Erié et les lacs Huron, Michigan et Supérieur. Le Barge Canal est relié, en outre, avec le lac Ontario, qui est séparé du lac Erié par les chutes du Niagara, au moyen d'embranchements aboutissant à Rochester et à Oswigo. Les écluses ont 100 mètres de longueur, 13<sup>m</sup> 72 de largeur et 3<sup>m</sup> 66 de profondeur sur le busc, en vue de bateaux de 2000 tonnes. Les travaux doivent coûter 101.000.000 de dollars, soit 525.000.000 de francs ; ils seront prochainement terminés.

Enfin, une société privée exécute, à travers le Cape Code, un canal maritime de 6<sup>m</sup> 50 de profondeur, destiné principalement à raccourcir la longueur du trajet par mer entre le port de New-

\* Nous avons trouvé cependant dans le rapport de M. le colonel C. Mc. D. Townsend, du Corps des Ingénieurs de l'Armée des Etats-Unis, les chiffres suivants qui se rapportent à l'année 1906 :

Navigation maritime :	
Cabotage.....	33.825.608 tonnes
Exportations et importations.....	25.012.329
Navigation intérieure.....	55.131.418
Total.....	113.969.355 tonnes

York et le port de Boston ; ce canal coûtera 12.000.000 de dollars, soit 60.000.000 de francs.

*Moyens employés pour franchir les passes et chenaux maritimes.*

Le mode de traversée des passes et chenaux maritimes par des voies terrestres appartient, suivant les cas, aux quatre catégories suivantes :

Traversée supérieure par viaducs ;

Traversée à niveau par des ponts mobiles : ponts tournants, ponts levants à bascule ou à soulèvement, ponts roulants, ponts à transbordeur et transbordeurs sur radier ;

Traversée à niveau par ponts flottants ou par bacs ;

Traversée inférieure par souterrain.

On trouve, aux Etats-Unis, de nombreuses applications de ces différents systèmes, à l'exception toutefois des ponts à transbordeur dont il n'existe qu'un seul exemplaire sur le canal navigable du lac Supérieur, à Duluth ; le nombre des ponts mobiles, en particulier des ponts levants à bascule, y est incalculable ; mais c'est surtout en matière de bacs et en matière de tunnels que les Américains sont passés maîtres ; ces deux derniers modes de traversée sont employés partout où il importe de n'apporter, par des ouvrages fixes, aucune entrave à la navigation, ce qui est le cas des grands ports ou des chenaux très fréquentés tels que New-York, Boston, Philadelphie, Detroit, etc. ; ils méritent que nous donnions à leur sujet quelques renseignements, que nous emprunterons en grande partie à un rapport présenté au Congrès de Philadelphie par M. G. Lindenthal, ingénieur civil, à New-York.

(A suivre.)

**ÉCHOS & NOUVELLES**  
DE LA PRINCIPAUTE

Dimanche à 3 heures, M. Cioco, directeur de *Monaco-Revue*, a eu l'aimable pensée de réunir ses confrères de la Principauté et ses collaborateurs pour inaugurer les locaux dans lesquels il vient d'installer ses bureaux.

M. Cioco a gracieusement accueilli ses invités qui ont admiré la coquetterie et la commodité de l'aménagement. Les coupes de champagne ont été choquées à la prospérité de la jeune revue et la réunion s'est prolongée dans la plus cordiale animation.

**COUR D'APPEL**

Dans son audience du 25 novembre 1912, la Cour d'Appel a rendu les arrêts ci-après :

Appel d'un jugement correctionnel, en date du 12 novembre 1912, qui a condamné D. A.-G., négociant, né le 12 novembre 1893, à Mulhouse (Alsace), sans domicile fixe, à deux mois de prison, pour mendicité en réunion. Confirmé le jugement attaqué ;

Appel d'un jugement correctionnel, en date du 12 novembre 1912, qui a condamné D. J.-B., architecte, né le 14 juillet 1887, à Dillingen (Bavière), sans domicile fixe, à deux mois de prison, pour mendicité en réunion. Confirmé le jugement attaqué ;

Appel d'un jugement correctionnel, en date du 13

juin 1912, qui a condamné D. J., négociant, né le 15 octobre 1865, à San Stefano Mayra (Italie), demeurant à Monaco, à 25 francs d'amende (avec sursis), pour exercice illégal de la profession de courtier maritime. Infirmé le jugement attaqué. Déchargé D. des condamnations prononcées contre lui et renvoyé de la poursuite sans dépens ;

Appel d'un jugement correctionnel, en date du 13 juin 1912, qui a condamné R. P.-F., représentant de commerce, né le 19 mars 1861, à Londres (Angleterre), demeurant à Monaco, à 25 francs d'amende (avec sursis), pour exercice illégal de la profession de courtier maritime. Infirmé le jugement attaqué. Déchargé R. des condamnations prononcées contre lui, lequel a été renvoyé de la poursuite sans dépens.

**TRIBUNAL CORRECTIONNEL**

Dans ses audiences des 26 et 28 novembre 1912, le Tribunal Correctionnel a prononcé les condamnations suivantes :

L. P., serrurier, né le 19 novembre 1869, à Turin (Italie), demeurant à Beausoleil, dix jours de prison (avec sursis), pour rébellion ;

P. J., dit E., maçon, né le 10 mars 1889, à la Turbie (Alpes-Maritimes), demeurant à Beausoleil, trois mois de prison et 32 francs d'amende, pour infraction à arrêté d'expulsion et rébellion ;

C. C.-M., laveuse, née le 10 décembre 1882, à Balangero (Italie), demeurant à Beausoleil, quinze jours de prison, pour rébellion et outrage à agents ;

D. P., tailleur de pierres, né le 23 février 1843, à Chambéry (Savoie), sans domicile fixe, un mois de prison et 16 francs d'amende, pour infraction à arrêté d'expulsion.

**TIR AUX PIGEONS DE MONACO**

Lundi 2 décembre, le Prix d'Ouverture (handicap) a réuni douze tireurs. M. Asti à 27 mètres, tuant 7 sur 7, premier ; MM. Amodeo à 24 mètres et Nemo à 29 m. 1/2, tuant 6 sur 7, partagent les deuxième et troisième places. — Autres Poulx gagnées par MM. Hans Marsch, Asti, Docteur Baillon.

**MOUVEMENT DU PORT DE MONACO**

Arrivées du 20 au 27 novembre 1912 :

Vapeur Laconia, anglais, cap. Irvine, venant d'Alger, — passagers.

Yacht à voiles Vagabond, français, cap. Boju, venant de Villefranche.

Rémorqueur Polyphème, français, cap. Goisard, venant de Toulon.

Vapeur Amphion, français, cap. Ceccalini, venant de Cannes, — marchandises.

Vapeur Carlo-Givone, italien, cap. Tosi, venant d'Oneglia, — sur lest.

Tartane Jean-Baptiste, français, cap. Mars, venant de Saint-Tropez, — sable.

Tartane Côte-d'Azur, français, cap. Giordana, venant de Saint-Tropez, — sable.

Tartane Trois-Frères, français, cap. Quindici, venant de Saint-Tropez, — sable.

Tartane Monte-Carlo, français, cap. Gastaud, venant de Saint-Tropez, — sable.

Tartane Saint-Louis, français, cap. Jourdan, venant de Saint-Tropez, — sable.

Tartane Joséphine, français, cap. Cassinelli, venant de Saint-Tropez, — sable.

Départs du 20 au 27 novembre :

Vapeur Laconia, allant à Naples, — passagers.

Yacht à voiles Vagabond, allant à Cannes.

Vapeur Amphion, allant à Marseille, — sur lest.

Vapeur Carlo-Givone, allant à Oneglia, — sur lest.

Six tartanes, allant à Saint-Tropez, — sur lest.

**LA VIE ARTISTIQUE**

**CONCERTS**

Le deuxième concert classique débutait par la belle ouverture d'*Euryanthe* de Weber.

Il comprenait encore une autre ouverture, celle que Saint-Saëns a écrite pour l'*Andromaque* de Racine et dans laquelle le grand musicien a fait preuve de sa culture et de son goût littéraires en adaptant son inspiration à la noblesse et à la limpidité du texte.

On a également entendu et applaudi la *Suite lyrique* de Grieg, d'une couleur si originale et d'une si savoureuse inspiration, et la magistrale ouverture du *Tannhauser*.

Enfin on a eu, en première audition, les esquisses symphoniques composées par M. Paul Gilson, d'après un poème de Eddy Levis, intitulé *la Mer*. M. Victor Launay, le récitant, a lu ce poème avec une intelligente conviction.

M. Gilson, prix de Rome belge, vient d'être nommé directeur du Conservatoire d'Anvers. Son œuvre suit de très près et commente habilement le texte. Elle se compose de quatre parties : *Lever du soleil* ; *Chants et danses des matelots* ; *Crépuscule* ; *Tempête*.

D'un caractère un peu sévère, elle se maintient sans défaillance dans une région musicale élevée. L'inspiration en est abondante, l'instrumentation riche et variée. L'idée se développe avec une savante unité et se suit avec un intérêt croissant.

L'exécution de cette œuvre a été excellente et a soulevé de chaleureux applaudissements.

**Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée**

**EXCURSIONS EN AUTOMOBILE**  
sur la Côte d'Azur et aux environs de Nice

NICE-MENTON,

NICE-SAN-REMO, NICE-SAINT-RAPHAEL, ETC.

Les billets sont délivrés, jusqu'au 15 mai 1913, dans les gares de Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice, Monaco, Monte Carlo et Menton.

Les voitures partent de l'Agence des Wagons-Lits, 2, avenue Masséna (près de la place Masséna), à Nice

**BULLETIN**

DES

**OPPOSITIONS SUR LES TITRES AU PORTEUR**

**Titres frappés d'opposition.**

Exploit de M<sup>e</sup> Blanchy, huissier à Monaco, du 27 novembre 1911. Une Action de cinq cents francs de la Société anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco, portant le numéro 25887.

Exploit de M<sup>e</sup> Blanchy, huissier à Monaco, du 19 octobre 1912. Quarante-cinq Actions de cent francs, au porteur, de la Société anonyme de Minoterie de Monaco, portant les numéros 641 à 660 inclus, 2216 à 2220 inclus, 4371 à 4380 inclus, 4401 à 4410 inclus.

**Mainlevées d'opposition.**

Néant.

**Titres frappés de déchéance.**

Néant.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA.

Imprimerie de Monaco. — 1912.

**LA NATIONALE**

Entreprise privée assujettie au Contrôle de l'Etat.

Société Anonyme fondée en 1830. — Capital Social : 15.000.000 de francs.

Une des plus anciennes et des plus importantes des Compagnies Françaises d'Assurances sur la Vie.

ASSURANCES en cas de DÉCÈS, mixtes, à terme fixe, combinées. — ASSURANCES DOTALES (Combinaisons diverses).

**RENTES VIAGÈRES AUX CONDITIONS LES PLUS AVANTAGEUSES**

En dehors des réserves obligatoires, LA NATIONALE possède des garanties supplémentaires supérieures à celles de toute autre Compagnie similaire.

Envoi gratuit de tarifs et renseignements, s'adresser à l'AGENCE GÉNÉRALE, 15, avenue des Fleurs, Monte Carlo.