

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

22 — Rue de Lorraine — 22
 Tous les ouvrages français et étrangers dont il est envoyé
 deux exemplaires sont insérés dans le journal
 Les manuscrits non insérés seront rendus

INSERTIONS :

Réclames, 50 cent. la ligne ; Annonces, 25 cent.
 Pour les autres insertions, on traite de gré à gré
 S'adresser au Gérant, 22, rue de Lorraine

Monaco, le 21 Mai 1895

PARTIE OFFICIELLE

Le Prince, par Ordonnance du 14 mai 1895, a autorisé M. Napoléon-Louis-Alexandre Delalonde, Directeur de la Police, à accepter et à porter la Croix d'Officier de l'Ordre du Griffon, qui lui a été conférée par S. A. R. le Grand-Duc de Mecklembourg Schwerin.

Par Ordonnance du 1^{er} mai 1895, M. Félix Grégoire, agent de police, a été autorisé à accepter et à porter le Médaille Coloniale qui lui a été décernée par Son Exc. le Ministre de la guerre de la République Française.

Le Prince, par Ordonnance du 16 mai 1895, a nommé Chevalier dans l'Ordre de Saint-Charles, M. Charles Berthaud, Vice-Consul de la Principauté à Bizerte (Tunisie).

ALBERT I^{er}

PAR LA GRACE DE DIEU
 PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons Ordonné et Ordonnons :

ARTICLE PREMIER

L'introduction dans la Principauté des viandes de boucherie abattues est autorisée à la condition qu'elles soient soumises au contrôle des agents préposés à cette fin, et qu'elles acquittent une taxe de dix centimes par kilogramme équivalant au droit d'abatage.

ART. 2

A cet effet, chaque fois que des viandes de boucherie arriveront par le chemin de fer, le destinataire ou son préposé, avant de les retirer de la gare, sera tenu d'en déclarer les espèces, qualité et poids, au bureau du contrôle des viandes, et d'y acquitter les droits.

ART. 3

Les viandes de boucherie introduites dans la Principauté par toute autre voie devront être, sans aucun arrêt et par le chemin le plus direct, transportées à l'abattoir pour y être soumises aux mêmes formalités.

ART. 4

Tout individu qui aura enfreint les dispositions des articles 2 et 3 ci-dessus sera puni d'une amende de 16 à 500 francs. En cas de récidive dans l'année, cette peine sera doublée, et il pourra être prononcé, en outre, un emprisonnement de six jours à un mois.

La viande introduite ou transportée en fraude sera confisquée.

ART. 5

Les dispositions de la présente Ordonnance ne seront pas applicables aux particuliers qui feraient venir de la viande du dehors pour leur consommation personnelle.

ART. 6

Notre Secrétaire d'Etat, Notre Avocat Général et Notre Gouverneur Général sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné en Notre Palais, à Monaco, le treize mai mil huit cent quatre-vingt-quinze.

ALBERT.

Par le Prince :

P. le Secrétaire d'Etat,
 Le Conseiller d'Etat délégué,
 DUGUÉ DE MAC CARTHY.

ALBERT I^{er}

PAR LA GRACE DE DIEU

PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu les Statuts de la Société Anonyme des Halles et Marchés de la Principauté, approuvés par Notre Ordonnance du 26 juin 1894 ;

Vu le procès-verbal de l'Assemblée Générale extraordinaire des Actionnaires de ladite Société, en date du 1^{er} avril 1895, dans laquelle ont été votées diverses modifications aux Statuts, en exécution de Notre Ordonnance du 5 mars 1895 ;

Vu Notre Ordonnance du 5 mars 1895, Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons Ordonné et Ordonnons :

ARTICLE PREMIER

Sont approuvées les modifications aux Statuts de la Société Anonyme des Halles et Marchés de la Principauté, votées par l'Assemblée Générale des Actionnaires de ladite Société, qui a été tenue le 1^{er} avril 1895, telles qu'elles résultent du procès-verbal dont copie est annexée à la présente Ordonnance.

Ces modifications n'auront leur effet qu'après leur publication au Journal de Monaco, conformément à l'article 17 de Notre Ordonnance ci-dessus visée.

ART. 2

Notre Secrétaire d'Etat, Notre Avocat Général et Notre Gouverneur Général sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné en Notre Palais, à Monaco, le quinze mai mil huit cent quatre-vingt-quinze.

ALBERT.

Par le Prince :

P. le Secrétaire d'Etat,
 Le Conseiller d'Etat délégué,
 DUGUÉ DE MAC CARTHY.

NOUVELLES LOCALES

Dans la matinée de dimanche, LL. AA. SS. le Prince et la Princesse, accompagnées de M. le Capitaine Alban Gastaldi, Officier d'Ordonnance, se sont rendues aux marchés de la Condamine et de Monte Carlo

Leurs Altesses ont été reçues par S. Exc. M. Ritt, Gouverneur Général, M. le Directeur de la Police et M. Letainturier-Fradin, président du

Conseil d'administration de la Société des Halles et Marchés. Elles se sont mêlées familièrement à la foule et ont parcouru successivement tous les locaux affectés à la vente et à la resserre des denrées, s'intéressant à tous les détails de la construction et de l'organisation intérieure.

A Monte Carlo, les abords de l'église Saint-Charles étaient remplis d'enfants et de parents sortant de la cérémonie de la première communion. Tandis que le Prince continuait à interroger le président de la Société sur le fonctionnement des marchés et sur les résultats obtenus, la Princesse a tenu à distribuer elle-même, gâteaux, sucres d'orge et friandises aux enfants qui se pressaient autour d'Elle.

Après une heure et demie de visite aux deux marchés, Leurs Altesses Sérénissimes se sont retirées, saluées par les acclamations de la foule, et emportant le meilleur souvenir de leur touchante visite.

Dans la soirée, Leurs Altesses, accompagnées de M. le Comte de Lamotte, Chambellan, sont allées au bal donné par la Société des Régates et ont été accueillies aux cris répétés de Vive le Prince ! Vive la Princesse.

S. A. S. le Prince, accompagné de S. Exc. le Gouverneur Général et de l'Inspecteur des Travaux publics, a visité hier le quartier du Castelletto, pour se rendre compte des constructions nouvelles et des moyens de communication.

Le même jour, Son Altesse Sérénissime a examiné sur place le tracé du chemin projeté pour accéder à l'emplacement récemment annexé au cimetière, ainsi que ce terrain lui-même.

Par décision Souveraine, en date du 15 mai 1895, M. Antoine Rumpelmayer, confiseur-glacier à Nice, a été nommé fournisseur breveté de la Maison de S. A. S. M^{te} le Prince de Monaco.

MM. les entrepreneurs sont avertis que, dans les adjudications administratives, les dispositions des Ordonnances en date du 6 juin, sur les travaux publics, et du 7 du même mois, réglant les clauses et conditions générales, seront strictement observées.

Mardi soir, les chevaux d'une voiture passant dans la rue Grimaldi s'étant emportés menaçaient d'occasionner des accidents, lorsque M. de Capella, lieutenant des Carabiniers, s'est élancé à leur tête et est parvenu à les maîtriser.

Ainsi que nous l'avions annoncé, une Société d'amateurs a donné, mardi soir, une représentation au théâtre des Variétés, au profit des victimes de la catastrophe de Bouzey. Un nombreux public avait répondu à l'appel des organisateurs et a vivement applaudi les acteurs de la saynète et les chanteurs de romances et de chansonnettes. Déduction faite des frais, le produit de cette représentation s'est élevé à la somme de 218 francs, qui a été versée entre les mains de M. le Consul de France, par les membres du Comité, MM. Pendifillon, Bermest, Comte, Maigre, Mathieu, Choisit et Tort.

AVIS

Le Maire de la Ville de Monaco informe les habitants qu'une demande ayant été faite le 7 mai courant, par le sieur Laurent Olivier, propriétaire à Monaco, tendant à obtenir l'autorisation de construire un four à pain dans la maison qu'il a faite bâtir, jardin de Millo, à la Condamine,

le Comité des Travaux publics a décidé qu'il serait, au préalable, procédé à une enquête de *commodo et incommodo*.

En conséquence, la demande et le plan de construction que le sieur Olivier se propose d'élever pour l'établissement dudit four, seront déposés à la Mairie pendant dix jours à partir d'aujourd'hui dix-sept mai courant.

Les personnes qui pourraient avoir des réclamations à faire au sujet de l'établissement dudit four sont invitées à prendre connaissance des pièces déposées et à remettre au Secrétariat de la Mairie leurs observations et réclamations.

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

Monaco, le 17 mai 1895.

Le Maire,
Comte F. GASTALDI.

Le Tribunal Supérieur, jugeant correctionnellement, a condamné, dans son audience du 14 mai, à 30 francs d'amende, le nommé Devoto-Ange-Mathieu Grinda, s'étant dit Antoine Philippe, marchand de journaux, pour colportage sans autorisation.

La fête organisée à la Condamine par la Société des Régates a pleinement réussi, et le concours des Sociétés Philharmonique et Chorale a largement contribué à ce succès.

Le premier acte a consisté dans les courses de yoles franches, auxquelles le public assistait du boulevard.

Première course. — Yoles franches à deux rameurs : Trois yoles prennent part à la course. — Départ à 2 heures 9' 44".

Arrivée : 1^{re}, yole du C. N. de Nice, 2 h. 16' 21"; 2^e, yole du C. N. de Nice, 2 h. 17' 5"; 3^e, yole de la S. R. de Monaco, 2 h. 17' 9".

Un abordage a eu lieu entre ces trois bateaux près de la bouée.

Deuxième course. — Yoles franches à quatre rameurs — Deux yoles concourent.

1^{re}, yole du C. N. de Nice, 3 h. 19' 30"; 2^e, yole de la S. R. de Monaco, 2 h. 19' 41".

A 3 heures, le second acte : jeux divers, marmite, course en sac, mât de cocagne, baraques foraines, etc. Concert instrumental par la Société Philharmonique, dirigée par M. Testa. Celle-ci ensuite mène le bal d'enfants, qui s'ouvre à 4 heures, en présence de S. Exc. M. Olivier Ritt, Gouverneur Général, M. le Comte Gastaldi, Maire de Monaco, et M. le Colonel de Sainte-Croix. Beaucoup d'entrain et grande satisfaction, accrue encore lorsque M. le Duc de Richelieu arrive avec sa soeur M^{lle} Odile et M^{lles} Gastaldi. Suivant l'exemple de son Auguste Mère, M^{lle} de Richelieu distribue à profusion gâteaux et jouets. Aussi, la foule devient-elle de plus en plus compacte autour d'elle.

A 6 heures et demie, on se sépare non sans peine pour se retrouver un peu plus tard.

A 8 heures et demie, en effet, l'enceinte du bal, merveilleusement décorée et illuminée, s'ouvre aux danseurs adultes. Puis, la Société Chorale, présidée par M. F. Gindre, a fait entendre, sous l'habile direction de M. Nef, les chœurs les plus brillants de son répertoire et, après cet agréable intermède, les danses reprennent avec plus d'ardeur.

Vers 10 et demie, LL. AA. SS. le Prince et la Princesse, accompagnées de M. le Comte de Lamotte, Chambellan, ont honoré la fête de leur présence et témoigné leur satisfaction du bel ordonnancement et du bon ordre dû aux soins de ses organisateurs et notamment du président de la Société, M. Joseph Marquet. Leurs Altesses ont daigné témoigner également leur approbation à MM. Gindre et Nef, et ont été accueillies par les acclamations de l'assistance.

La fête recommencera jeudi prochain.

De violents orages ont éclaté cette semaine sur divers points de la France et la tempête a sévi sur

les côtes, aussi bien dans l'Océan et la Manche que dans la Méditerranée. Dans la région de Lyon, le thermomètre est descendu au-dessous de zéro et la grêle a atteint la vigne ainsi que les arbres fruitiers. La neige est tombée sur les montagnes du Jura, de la Savoie et du Dauphiné. Ici nous avons ressenti, vendredi, un notable abaissement de température, mais il n'a été heureusement que passager.

La somme de 500 francs donnée par M. et M^{me} la Baronne de Saint-Paul, pour les œuvres de bienfaisance de la Principauté, a été répartie ainsi qu'il suit :

Bureau de Bienfaisance.....fr.	200
La Supérieure des Sœurs de Bon-Secours,	
pour la visite des pauvres.....	200
Société de Saint-Vincent-de-Paul.....	100

Nous donnons à la quatrième page l'horaire du Chemin de fer de Monte Carlo à la Turbie, service d'été, qui a commencé, hier lundi 21 mai, et celui de la Compagnie P.-L.-M. qui commencera le 1^{er} juin prochain.

M. le Régent du Vice-Consulat d'Italie à Monaco nous communique l'avis suivant :

REGIO VICE CONSOLATO D'ITALIA IN MONACO

PREAVVISO

per le chiamate alle armi per istruzione che avranno luogo nel corrente anno 1895.

D'ordine del Ministro della guerra, il sottoscritto rende noto, per norma di chi può avervi interesse, che in conformità dei Regi Decreti 31 marzo e 7 aprile ultimi scorsi, avranno luogo in quest'anno e nei giorni sotto indicati le chiamate alle armi per istruzione dei militari in congedo illimitato appartenenti alle classi e categorie qui appresso nominate.

Per il giorno 20 giugno

Per un periodo di 25 giorni : I militari di 1^a categoria nati negli anni 1856, 1857, 1858 et 1859 ascritti alla milizia territoriale del genio ed appartenenti ai distretti militari di Genova, Livorno, Milano, Perugia e Roma.

Per il giorno 21 giugno

Per un periodo di 25 giorni : I militari di 1^a categoria delle classi 1860, 1861, 1862, 1863, 1864 e 1865 ascritti alla milizia mobile dei reggimenti di artiglieria da fortezza 27^e, 28^e e 29^e.

Pei sott'ufficiali e caporali maggiori appartenenti alle classi e reggimenti predetti la presentazione alle armi sarà anticipata di 10 giorni.

Per il giorno 17 luglio

Per un periodo di 20 giorni : 1^o, I militari di 1^a categoria della classe 1870 ascritti ai reggimenti di fanteria di linea e di bersaglieri, appartenenti ai distretti militari non compresi fra quelli per i quali, come è detto in seguito, la presentazione alle armi dei menzionati militari è fissata al 17 agosto ;

2^o, I militari di 1^a categoria della classe 1869 appartenenti alle compagnie di sanità e alle compagnie di sussistenza, eccettuati quelli dei distretti militari di Cagliari e di Sassari per i quali non a luogo tale chiamata, e quelli dei 14 distretti in appresso indicati per i quali la presentazione alle armi dei detti militari è stabilita al 17 agosto.

Per il giorno 20 luglio

Per un periodo di 15 giorni : I militari di 1^a categoria delle classi 1864 e 1865 ascritti alla milizia mobile di fanteria di linea e di bersaglieri, appartenenti ai distretti militari della Sicilia.

Per il giorno 17 agosto

Per un periodo di 20 giorni : 1^o, I militari di 1^a categoria della classe 1869 appartenenti ai reggimenti alpini ;

2^o, I militari di 1^a categoria della stessa classe 1869 appartenenti alle compagnie di sanità e alle compagnie di sussistenza dei distretti militari di Ancona, Ascoli, Aquila, Campobasso, Chieti, Foggia, Frosinone, Macerata, Orvieto, Perugia, Pesaro, Roma, Spoleto e Teramo ;

3^o, I militari di 1^a categoria della classe 1870 ascritti ai reggimenti di fanteria di linea ed appartenenti ai distretti militari di Belluno, Caserta, Cefalù, Cuneo, Frosinone, Gaeta, Messina, Napoli, Padova, Palermo, Potenza, Roma e Voghera ;

4^o, I militari di 1^a categoria della detta classe 1870 ascritti ai bersaglieri ed appartenenti ai distretti militari di Ancona, Ascoli, Avellino, Benevento, Campagna, Campobasso, Castrovillari, Chieti, Macerata, Napoli, Potenza, Reggio Calabria, Salerno e Teramo ;

5^o, I militari di 1^a categoria della stessa classe 1870 ascritti ai reggimenti granatieri.

Per il giorno 1^o ottobre

Per un periodo di 30 giorni : I militari delle classi 1870

e 1871 ascritti ai reggimenti di artiglieria da campagna ed appartenenti ai distretti militari di Caltanissetta, Catania, Cefalù, Messina et Siracusa.

Per un periodo di 20 giorni : I militari di 1^a categoria nati negli anni 1857, 1858 e 1859 ascritti all'artiglieria da fortezza della milizia territoriale ed appartenenti ai distretti militari di Ancona, Arezzo, Benevento, Belluno, Catania, Caltanissetta, Cefalù, Cremona, Firenze, Forlì, Genova, Girgenti, Lecce, Livorno, Lodi, Lucca, Macerata, Massa, Messina, Modena, Napoli, Orvieto, Padova, Palermo, Parma, Pesaro, Pistoia, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Rovigo, Siena, Siracusa, Taranto, Trapani, Treviso, Udine e Venezia.

Pei sott'ufficiali e caporali maggiori appartenenti alle classi e distretti anzidetti, la presentazione alle armi sarà anticipata di 10 giorni.

Per il giorno 6 ottobre

Per un periodo di 20 giorni : 1^o, I militari di 1^a categoria delle classi 1862, 1863, 1864 e 1865 ascritti alla milizia mobile dei reggimenti alpini 5^e, 6^e e 7^e ;

2^o, I militari di 1^a categoria nati nell'anno 1859 ascritti alla milizia territoriale dei detti reggimenti alpini, 5^e, 6^e e 7^e.
Monaco, li 10 maggio 1895.

Il Reggente,
Ettore DE ANGELIS.

CHRONIQUE DU LITTORAL

Aubagne. — Un violent incendie s'est déclaré dans les bois de pins sis sur la colline de Ratatin, dans la commune de Roquefort, et a gagné les bois de Cassis. Le feu, avivé par un violent mistral, déjouait tous les efforts, lorsque heureusement vers 7 heures du soir, une saute de vent subite a rejeté les flammes dans un ravin déjà atteint où il a été possible de le concentrer.

LETTRES PARISIENNES

(Correspondance particulière du Journal de Monaco)

Les troubles météorologiques, constatés depuis quelques jours par les divers observatoires, se sont traduits à Paris par un brusque abaissement de la température. La ville a un aspect gris ; le vent, accompagné de rafales de pluie, rend la circulation pénible ; les femmes, qui ont été obligées de mettre dans l'armoire les fraîches toilettes d'été, traversent les boulevards emmitouffées comme en plein hiver. Les terrasses des cafés sont désertes et les théâtres seuls profitent de l'inclémence de la température.

La rentrée des Chambres, qui a eu lieu cette semaine sans grand éclat, n'a rien ajouté au mouvement des affaires, et le commerce parisien se plaint très fort d'un bouleversement des saisons au moment où l'élégance à Paris devrait être dans tout son éclat.

×

Les réunions mondaines sont assez nombreuses cependant, et la première du *Tannhäuser* a permis d'admirer dans les loges un grand nombre de jolies femmes, de diamants éblouissants, de toilettes splendides. Ceux qui, comme moi, ont eu le fâcheux privilège de pouvoir assister à la première du *Tannhäuser* en 1861, où la Cour impériale tout entière s'était donnée rendez-vous, ont été obligés de reconnaître que la salle de cette année était non moins brillante que celle de la première représentation si tumultueuse de l'œuvre de Wagner.

Cette fois, comme le constate à l'unanimité la critique parisienne, le triomphe de ce chef-d'œuvre n'a pas été étranglé par une cabale, et les précautions prises pour empêcher les retours des incidents bruyants, qui ont signalé la première de *Lohengrin*, ont été superflus. Il a fallu près de trente-cinq ans pour que la musique, appréciée en 1861 par la princesse de Metternich et une petite élite, ait droit définitif de cité parmi nous, et l'on annonce que MM. Bertrand et Gaillard ont traité avec M^{me} Cosima Wagner pour la représentation des œuvres du maître qui n'ont pas encore été jouées à Paris. La vérité est que le *Tannhäuser*, représenté intégralement, comme il l'a été, contient des longueurs, et que la majorité du public aurait voulu qu'on fit, comme à Vienne, certaines coupures. L'interprétation est intéressante. M. Van Dyck s'est montré comme toujours grand artiste, et il a fait ressortir avec une grande nervosité le romantisme incontestable de cet opéra. M^{me} Caron est sublime dans la prière du troisième acte dont elle a fait une page de poésie délicate. Il est difficile de chanter mieux que M. Renaud, d'avoir une voix plus charmante et plus mâle. M. Delmas est plein d'autorité en des récits phrasés avec ampleur, et M^{lle} Bréval, dans le rôle de Vénus, a eu un double succès de talent et de beauté.

×

Dans les théâtres non subventionnés, nous avons deux premières à noter. Le théâtre de la Porte-Saint-Martin a donné la *Dame de carreau*, adaptation française de *The*

fatal card, drame en cinq actes de MM. Chambers et Stephenson. C'est un drame anglo-américain très mouvementé, construit d'après la méthode de M. d'Ennery, où il y a des décors superbes, des changements à vue, des tableaux qui se succèdent avec habileté, et qui est interprété par des artistes possédant à fond la manière de jouer le drame d'imagination, MM. Volny, Gravier, Desjardins, Gauthier Pericaud, M^{mes} Lina Munte, Dux, Aubry et Darmières.

Au théâtre des Variétés, brillante reprise de la *Périchole*, dont la première a eu lieu en 1868. L'opéra-bouffe de MM. Meilhac et Halévy, musique d'Offenbach, a été aussi applaudi qu'à l'origine. M^{me} Granier interprète le rôle où M^{me} Schneider était incomparable. C'est la seule artiste qui ait la verve et l'émotion nécessaires pour chanter la lettre de la *Périchole*; et, sans vouloir faire de parallèle entre elle et la créatrice, on doit constater que la salle entière l'a applaudie à tout rompre. A côté d'elle, M. Guy, qui jouait le rôle créé par Dupuy, a obtenu un rare succès et s'est placé au premier rang comme chanteur et comme comédien dans le répertoire de l'opérette. M. Baron, comme toujours, a été fort amusant dans un rôle caricatural.

×

L'Association des chemins de fer a tenu cette semaine un congrès trop technique pour que nous rendions compte ici de ses travaux. Ce congrès sera clôturé par un banquet de cinq cents couverts, où assisteront le président du Conseil des ministres, M. Ribot, et le ministre du commerce, M. Lebon.

On s'y est beaucoup entretenu des efforts que faisait la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour être agréable à son élégante clientèle. A dater du 1^{er} juin, tout voyageur qui partira par la gare Saint-Lazare pourra faire enlever ses bagages à domicile sans avoir à s'occuper du transport, de l'enregistrement, ni des billets de place. Au moment du départ, il trouvera à la gare une enveloppe à son nom, contenant son billet et son bulletin de bagages; il n'aura plus qu'à monter tranquillement dans son compartiment. C'est une innovation des plus utiles et qui paraît appelée à un grand succès. La même Compagnie s'apprête à installer, sur la ligne de Paris à Dieppe, les nouvelles locomotives électriques Heilmann dont nous avons parlé ici même l'année dernière. On pourra faire le trajet de Paris à Dieppe en deux heures: ce qui fera de la jolie station balnéaire une véritable banlieue de Paris.

Si cet essai réussit, comme nous avons lieu de le croire, il n'est pas douteux qu'il servira d'exemple aux autres lignes et que l'hiver prochain la Compagnie P.-L.-M. installera des locomotives électriques sur la ligne de Paris à Monte Carlo; ce qui permettrait d'effectuer le trajet en moins de douze heures.

×

Le Champ de Mars va devenir le centre d'expositions variées. Entre le palais des Beaux-Arts et la galerie des machines s'élèvent en ce moment des maisons en terre, des tours grossièrement faites, des murailles solides, mais primitives. Ce sera le cadre d'une prochaine exposition ethnologique qui nous montrera, en dix petits villages caractéristiques, les principales races du sud de l'Afrique!

Mandengues, Peuls, Sénégalais, Soudanais. Ici, un village Bambara; là, le grand carré Soussou. Et pendant que des piroguiers fouetteront de leurs pagaies la rivière Tanala ou le lac Mir, trois cents tisserands incrusteurs, teinturiers, hommes, femmes et enfants nous montreront comment on travaille dans leurs divers pays. Ce sera une exhibition des plus intéressantes et dont le succès est certain.

Dans la galerie des machines vient de s'ouvrir l'exposition russe, sous la présidence de M. de Montebello; elle mérite mieux qu'une mention et nous en parlerons dans notre prochaine lettre.

Aux Tuileries, deux expositions vont s'ouvrir: l'exposition des fleurs, qui promet d'être féérique, malgré le retour du froid, et l'exposition canine pour laquelle mille chiens sont inscrits.

×

Nous terminerons en annonçant que toutes les sections de l'Institut, réunies en assemblée solennelle, ont commencé l'élaboration du programme des fêtes du centenaire de cette compagnie, qui auront lieu les 24, 25, 26 et 27 octobre prochain. En voici les grandes lignes: le 24 octobre, réception des savants étrangers à l'Institut; fête et réception le soir au ministère de l'Instruction publique. Le 25 octobre, grande cérémonie à la Sorbonne, à laquelle assisteront le Président de la République et tous les corps constitués; un banquet sera donné, le soir, à l'hôtel Continental. Le 26 octobre, il y aura matinée au Théâtre Français, où l'on donnera les *Horaces* et les *Femmes savantes*; pendant l'entracte, un membre de l'Institut dira une pièce de vers composée pour la circonstance; le soir,

fête et réception au palais de l'Elysée. Enfin, le 27 octobre, réception au château de Chantilly, mis par M^{sr} le duc d'Aumale, à la disposition des invités de l'Institut.

DANGEAU.

VARIÉTÉS

L'œuvre éminente et glorieuse de notre siècle, la création des chemins de fer, n'a pas eu d'apôtre plus dévoué que M. Ad. d'Eichtal, mort la semaine dernière, et qui portait si dignement ses quatre-vingt-dix années. Il représentait parmi nous un âge disparu; il avait contribué de sa propagande, de ses travaux et de ses capitaux à accomplir la grande évolution industrielle et historique qui a substitué les premières locomotives aux diligences. Ce passé nous semble lointain, bien qu'il soit d'hier; mais soixante-cinq ans forment pour les imaginations une perspective si profonde qu'on n'en aperçoit plus vaguement les fonds. Il fallait de la hardiesse et presque du courage en 1830 pour construire des chemins de fer. Le nouveau moyen de locomotion était contesté. Des savants démontraient que les roues des machines tourneraient sur les rails sans avancer!

Peu de vieux Parisiens se rappellent l'ancien chemin de fer de Saint-Germain, avec sa ligne atmosphérique, ses wagons dans lesquels on était enfermé à clef, ses locomotives de forme primitive. M. d'Eichtal fut le président du premier conseil de la Compagnie « Le chemin de fer de Saint-Germain? Un joujou », disait M. Thiers. Plus tard M. d'Eichtal, président du conseil d'administration de la Compagnie du Midi, aimait à se ressouvenir du temps où il dirigeait la petite entreprise qui fut le point de départ d'un si prodigieux essor. Il en gardait comme une sorte de gloire.

M. d'Eichtal était, d'ailleurs, prédestiné à tenir un grand rôle dans la période si agitée et si féconde qui a coïncidé avec la rénovation économique du monde moderne. Il a non seulement participé à l'établissement des chemins de fer, mais siégé dans les conseils de la Banque de France, fondé ou administré de puissantes Compagnies d'assurance et donné attention à chacune des questions d'intérêt général qui naissent des rapports du capital et du travail. Il avait la grande activité, celle qui résulte d'une santé brillante, d'une vie bien réglée, d'une ardeur persévérante et du sentiment du devoir. De telles conditions et de tels mobiles permettent à un esprit de pousser ses efforts dans plus d'une direction sans jamais faiblir. Il n'offrait ni dans sa physionomie ni dans son extérieur rien qui ressemblât à l'énerverment d'un homme surmené. L'énerverment est une maladie contemporaine. Les travailleurs d'autrefois, et parmi eux M. d'Eichtal, avaient semble-t-il, plus de vigueur que ceux d'aujourd'hui; la trace de l'effort apparaissait à peine dans leur aspect habituel; ils étaient calmes parce qu'ils étaient forts. A le considérer, on sentait une âme fière et satisfaite se manifestant sur le visage en regards et en traits qui resplendissaient de droiture et de bonté.

De M. d'Eichtal et du premier chemin de fer français, aux nouvelles locomotives électriques de la Compagnie de l'Ouest, la transition est permise.

Quoique la traction électrique soit née depuis seize ans à peine, elle a marché, on peut le dire, à pas de géant dès le début. En ces seize années, elle a fait plus de progrès que n'en a accompli la traction par la vapeur bien que celle-ci remonte à près de quatre-vingts ans.

C'est en 1879, en effet, que Siemens et Halske inauguraient à Berlin le premier train mù par l'électricité et dont la vitesse ne dépassait pas 13 kilomètres à l'heure. On se souvient encore du tramway à conducteurs aériens qui circula, en 1881, entre la place de la Concorde et le Palais de l'Industrie, à Paris. Depuis, les tramways électriques se sont multipliés partout, aux Etats-Unis surtout, où l'on compte environ 350 lignes en exploitation; en Angleterre, en Allemagne et en France aussi, où, notamment à Clermont-Ferrand d'abord, puis à Lyon, à Bordeaux, à Marseille, au Havre comme à Paris, de tramways, mus électriquement, bien que d'une faible puissance relative, ont donné d'excellents résultats.

Le *City and South London Railway* emploie également, depuis quelques années, l'électricité comme force motrice, la vitesse atteint à peine 40 kilomètres. Plus récemment, la Compagnie du chemin de fer Baltimore-Ohio, aux Etats-Unis, a mis en service sur son réseau toute une série de machines électriques destinées à remorquer les trains à une commerciale de 60 kilomètres à l'heure.

Mais c'est la France qui doit revendiquer la priorité dans les essais de traction électrique à grande vitesse.

Les lecteurs du *Journal de Monaco* n'ont point oublié les très intéressantes expériences faites, il y a quatorze mois, avec la *Fusée*, système Heilmann, entre le Havre et Beuzeville, puis sur la ligne de Paris à Mantes par Argenteuil. Malgré les conditions assez défavorables dans lesquelles ces essais ont été effectués — la section de ligne comprise entre Saint-Roman et Harfleur étant particulièrement difficile — la machine avait très bien enlevé sa lourde charge à une allure de 80 kilomètres, vitesse qui aurait vite été dépassée si le contrôle de l'Etat ne l'avait formellement défendu aux ingénieurs.

Encouragée par un aussi brillant début, la Compagnie

de l'Ouest a aussitôt commandé à la Société de traction électrique, deux nouvelles locomotives dont les journaux ont annoncé, ces jours-ci, la mise en service sur la ligne de Dieppe ou celle de Trouville. Construites par les ateliers Cail, à peu près sur le même modèle que la première, ces locomotives sont néanmoins sensiblement différentes de la *Fusée*, et tellement perfectionnées dans tous leurs moindres détails que les gens compétents n'hésitent pas à affirmer qu'elles marqueront une étape importante dans l'histoire de la traction électrique.

M. Camille de Boisgérard en donne, dans le *Monde illustré*, une description des plus intéressantes. D'une puissance de 1,500 chevaux, soit deux fois et demie celle de la *Fusée*, ces nouvelles machines sont capables de remorquer, sur n'importe quel profil, des trains beaucoup plus lourds que les trains actuels. Elles peuvent, en effet, remorquer des charges de 250 tonnes, à une vitesse de 100 kilomètres en palier.

Ce sont là deux points capitaux à retenir, car l'emploi de locomotives d'une puissance inconnue jusqu'à ce jour, va permettre aux Compagnies, tout en assurant un service plus régulier et en doublant l'accélération moyenne, d'augmenter notablement le confortable des trains. Les ingénieurs de chemins de fer sont actuellement obligés de se servir, pour leur express, d'un matériel presque toujours trop léger. Avec les nouvelles machines, le tonnage des trains pouvant être augmenté, on emploiera des voitures mieux assises, plus grandes, plus spacieuses, partant plus confortables.

Ces locomotives se composent d'une énorme chaudière, protégée à droite et à gauche par deux soutes latérales contenant 12 mètres cubes d'eau et 6 tonnes de charbon. La surface de chauffe est beaucoup plus considérable que celle de la *Fusée*, où elle atteignait pourtant 145 mètres carrés. Le travail mécanique est d'abord transformé en travail électrique par l'intermédiaire d'une machine à vapeur verticale actionnant deux dynamos génératrices. Celles-ci sont excitées séparément par une autre dynamo plus petite qui peut servir en même temps à l'éclairage du train. Enfin les moteurs sont placés (ou *calés*, comme on dit en termes du métier) directement sur les essieux auxquels ils impriment une énergie torsion. Sous l'influence de cette torsion, l'essieu tend à rouler et prend son mouvement de rotation, graduellement accéléré, bientôt très rapide.

Ces organes moteurs sont abrités sous une toiture, ou si l'on préfère, dans une cabine spacieuse, formant avant bec-taille-vent, pour diminuer la résistance de l'air. La locomotive peut, naturellement, se mouvoir dans les deux sens indistinctement, mais la marche normale, contrairement à ce qui a lieu pour les machines à vapeur, s'effectue la cheminée en arrière et la cabine en avant.

C'est sous cette toiture, éclairée par plusieurs fenêtres latérales et couronnée par un lanterneau ventilateur, que se tiennent le mécanicien et le chauffeur. Le premier a sous la main la commande de la machine verticale, du rhéostat d'excitation, du commutateur de changement de marche, du frein et du sifflet. Un tableau, placé à hauteur d'œil, contient les appareils enregistreurs indiquant constamment la vitesse et l'intensité de la force électromotrice.

Après leur incomparable puissance et leurs exceptionnelles dimensions, ce qui frappe le plus dans les nouvelles locomotives Heilmann, c'est leur propreté. A l'abri de la cabine, le mécanicien, le chauffeur et tous les appareils sont garantis de la poussière, de la suie et de la fumée. Les cuivres étincellent. On pourrait conduire la machine en gants blancs!

Comme la *Fusée*, le nouveau type est monté sur deux bogies à quatre essieux chacun. En outre, les pièces de la machine à vapeur en mouvement oscillatoire ont le même poids, des courses égales et se meuvent en sens inverse; d'où une stabilité, un équilibre parfait et, par suite, la suppression absolue des diverses réactions élastiques auxquelles la technologie savante a donné les noms de *roulis*, de *lacet* et de *galop*, qui s'expliquent d'eux-mêmes.

Cette absence complète de secousses et de trépidations (on pourrait très bien écrire sur les nouvelles machines, même aux plus hautes vitesses), est un véritable tour de force étant donné le poids de la locomotive, soit cent dix tonnes en service.

Une double et très avantageuse conséquence de cette stabilité est, avec l'augmentation de l'adhérence, la suppression des pilonnements si destructifs et souvent si dangereux pour la solidité de la voie. En ce qui concerne le démarrage, il est à la fois très doux et très rapide, on dirait le départ silencieux d'un de ces grands yachts qui fréquentent le port de Monaco, mollement poussé par une hélice invisible.

On peut donc, dès à présent, prédire l'entrée définitive de la traction électrique dans la pratique industrielle. Sans doute, à l'exemple de la Compagnie de l'Ouest, les autres administrations des chemins de fer français, ne tarderont pas à adopter ce mode de traction désormais consacré. Elles y réaliseront de sérieuses économies et le public y gagnera en confortable et en vitesse.

On fait commodément aujourd'hui 100 kilomètres à l'heure. Demain l'on en fera deux cents. Pourquoi pas?

AVIS

Par acte privé, en date du 8 courant, une Société en nom collectif en parties égales a été formée entre les sieurs Emmanuel MUGGETTI et François BONINO, entrepreneurs de peinture à Monte Carlo, sous la raison sociale **Muggetti et Bonino**, et avec siège à Monte Carlo, boulevard des Moulins.

Ladite Société est établie pour 9 années, à dater du 9 mai courant; le fond social est de 1.800 francs La maison sera gérée en commun et la signature appartiendra à **M. François Bonino**.

Etude de M^e Louis VALENTIN, notaire et défenseur à Monaco (Principauté)

Il sera procédé, le lundi vingt-sept mai courant, à deux heures de l'après-midi, et jours suivants, s'il y a lieu, dans la cour de la *Maison Lorenzi*, sise boulevard de l'Ouest, près le pont Sainte-Dévote, à Monaco, et par le ministère de l'huissier Tobon, à la vente aux enchères publiques de : *un omnibus, une voiture dite vis-à-vis, quatre landaus, douze chevaux divers et quantité de meubles et objets mobiliers*

Au comptant avec le 5% en sus pour frais d'enchères. VALENTIN, défenseur.

Etude de M^e A. BLANC, notaire et défenseur à Monaco

Extrait prescrit par l'article 653 du Code civil

Le Tribunal Supérieur de Monaco, par jugement en date du trente avril mil huit cent quatre-vingt-quinze, enregistré, rendu sur la requête de madame Louise FEILLAU, veuve de monsieur Paul-Louis-Marc PERICH, rentière, demeurant à Monaco, a donné acte à ladite dame Perich de sa demande d'envoi en possession de la succession de monsieur Paul-Louis-Marc Perich, rentier, demeurant et domicilié à Monaco, où il est décédé le 17 mars 1895, sans laisser aucun héritier au degré successible, et, avant de faire droit sur ladite demande, a prescrit l'exécution des formalités de publication voulues par la loi.

Monaco, le 20 mai 1895.

Pour extrait certifié conforme, Signé : A. BLANC.

Dûment enregistré.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 13 au 19 mai 1895

LIVOURNE, yacht à vap., <i>Princesse-Alice</i> , Monaco, c. S. A. S. Prince Albert. passagers.
MARSEILLE, b. <i>Louise-Thérèse</i> , fr., c. Ruminéras. briques.
SAINT-TROPEZ, b. <i>Deux-Frères</i> , fr., c. Courbon, vin.
ID. b. <i>Fortune</i> , fr., c. Moutte, sable.
ID. b. <i>Charles</i> , fr., c. Allègre, id.
ID. b. <i>Tante</i> , fr., c. Davin, id.
ID. b. <i>Figaro</i> , fr., c. Musso, id.
CANNES, b. <i>Jeune-Louis</i> , fr., c. Sivade, id.
ID. b. <i>Gambetta</i> , fr., c. Comte, id.
ID. b. <i>Rosine</i> , fr., c. Mangiapan, id.
ID. b. <i>Bon-Pêcheur</i> , fr., c. Arnaud, id.
ID. b. <i>Monte-Carlo</i> , fr., c. Ferrero, id.
ID. b. <i>Reine-des-Anges</i> , fr., c. Gandillet, id.

Départs du 13 au 19 mai

SAINT-RAPHAËL, b. <i>Louise-Thérèse</i> , fr., c. Ruminéras, sur lest.
SAINT-TROPEZ, b. <i>Fortune</i> , fr., c. Moutte, id.
ID. b. <i>Charles</i> , fr., c. Allègre, id.
ID. b. <i>Tante</i> , fr., c. Davin, id.
ID. b. <i>Figaro</i> , fr., c. Musso, id.
CANNES, b. <i>Jeune-Louis</i> , fr., c. Sivade, id.
ID. b. <i>Gambetta</i> , fr., c. Comte, id.
ID. b. <i>Rosine</i> , fr., c. Mangiapan, id.
ID. b. <i>Bon-Pêcheur</i> , fr., c. Arnaud, id.
ID. b. <i>Monte-Carlo</i> , fr., c. Ferrero, id.
ID. b. <i>Reine-des-Anges</i> , fa. c. Gandillet, id.
MENTON, br. goël. <i>Thérèse</i> , fr. c. Marzè, vin.

Madame veuve ROUSTAN et ses fils remercient toutes les personnes qui ont bien voulu assister au convoi funèbre de leur époux et père

Monsieur Auguste ROUSTAN

AVIS DE MESSE

Madame veuve Adolphe ROUDERON et famille prient leurs parents, amis et connaissances, de vouloir bien assister à la messe qui sera dite à la Cathédrale de Monaco, lundi 27 mai, à 10 heures, pour l'anniversaire de la mort de

M. Adolphe ROUDERON

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER De MONTE CARLO à LA TURBIE (RIGHI D'HIVER)

Service à partir du 20 Mai 1895

De Monte Carlo à La Turbie (montée)

NOM DES STATIONS	NUMERO DES TRAINS						
	1	3	5	7	9	11	13
	MATIN			SOIR			
Monte Carlo... dép.	6 »	8 »	10 »	2 »	3 15	5 »	6 30
Bordina..... dép.	6 06	8 06	10 06	2 06	3 21	5 6	6 36
La Turbie..... arr.	6 20	8 20	10 20	2 20	3 35	5 20	6 50

De La Turbie à Monte Carlo (descente)

NOM DES STATIONS	NUMERO DES TRAINS						
	2	4	6	8	10	12	14
	MATIN			SOIR			
La Turbie..... dép.	6 30	8 30	11 »	2 45	4 30	5 30	7 »
Bordina..... dép.	6 44	8 44	11 14	2 59	4 44	5 44	7 14
Monte Carlo... arr.	6 50	8 50	11 20	3 05	4 50	5 50	7 20

Les trains 1 et 2 n'auront lieu que les Dimanches et Fêtes jusqu'au 30 Sept. Les trains 11 et 12 n'auront lieu qu'à partir du 1^{er} Octobre. Les trains 13 et 14 auront lieu jusqu'au 30 Septembre.

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE (Hauteur de l'Observatoire : 65 mètres)

DATE	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. mat.	mid.	3 h. soir	6 h. soir	9 h. soir	9 h. mat.	mid.	3 h. soir	6 h. soir	9 h. soir			
	13	764.5	764.2	763.8	763.7	763.2	19.2	19.2	22.2	19.2			
14	761.9	761.5	761.1	759.8	759.2	19.2	19.2	19.1	20.3	19.2	53	S E faible	Couvert, pluie
15	757.2	756.2	754.5	752.1	750.4	19.2	20.4	21.2	18.5	18.2	61	S O faible	Id.
16	740.9	739.9	738.2	738.2	739.5	19.2	20.9	22.5	20.2	17.6	51	S E faible	Beau, quelques nuages
17	743.2	744.2	744.1	744.1	745.2	14.1	15.2	19.1	16.1	14.9	49	id.	Id.
18	747.5	748.2	748.1	747.8	748.2	17.2	18.2	19.5	17.1	15.9	42	id.	Beau
19	748.5	749.3	749.8	749.2	749.6	16.8	18.2	20.1	17.9	16.2	46	id.	id.

Imprimerie de Monaco — 1895

Horaire de la Marche des Trains du 1^{er} Juin 1895 — Service d'Été

STATIONS	1 rap.	237 omn.	235 omn.	43 exp.	31 omn.	3 exp.	7 rap.	5 exp.	209 omn.	11 exp.	STATIONS	318 omn.	306 omn.	308 omn.	40 omn.	12 exp.	346 omn.	348 omn.	352 mixte.	356 omn.	360 omn.
	1	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1	1.2.3.	1.2.3.	1.2.		1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.
Ligne de Paris à Vintimille	PARIS.....dép.	matin 9 25	soir 9 25	matin 10 »	soir 6 »	matin 11 »	soir 8 25	soir 2 15	matin 6 40	soir 9 5	Ligne de Vintimille à Paris	VINTIMILLE h. de Paris.	matin 6 40	matin 9 »	matin 10 30	soir 14 33	soir 4 47	soir 5 »	soir 7 »	soir 11 35	soir 11 35
	DIJON.....dép.	2 16	2 16	4 44	2 48	6 »	4 46	7 40	2 24	6 53		9 13	Garavan.....dép.	6 53	9 13	10 43	12 8	5 »	7 14	10 40	11 54
LYON-PERRACHE.....dép.	5 15	12 34	7 32	9 48	8 1	10 30	4 8	11 30	4 50	7 9	MENTON.....dép.	7 3	9 23	10 53	12 18	3 33	5 17	5 29	7 24	10 40	11 54
arr.	10 25	14 24	7 5	5 36	4 54	5 56	9 25	6 25	12 31	2 55	Cabbé-Roquebrune.....dép.	7 11	9 31	11 1	12 26	3 41	5 25	5 37	7 32	10 48	12 2
soir	soir	soir	soir	matin	matin	matin	matin	soir	soir	soir	MONTE CARLO.....(arr.)	7 17	9 37	11 7	12 32	3 47	5 31	5 43	7 39	10 54	12 8
MARSEILLE.....(dép.)	353 omn.	337 omn.	301 omn.	303 omn.	311 omn.	315 omn.	7 exp.	363 omn.	309 omn.	343 omn.	(dép.)	7 20	9 40	11 12	12 36	3 52	5 34	5 46	7 42	11 »	12 11
1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.3.3.	MONACO.....(dép.)	7 23	9 43	11 15	12 39	3 55	5 37	5 49	7 46	11 3	12 14
matin	matin	matin	matin	matin	soir	soir	soir	soir	soir	soir	(dép.)	7 26	9 46	11 20	12 43	3 58	5 39	5 51	7 51	11 4	12 18
TOULON.....dép.	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20	La Turbie.....dép.	7 31	9 51	11 25	12 48	4 3	5 44	5 56	7 58	11 28	12 37
Les Arcs.....dép.	2 14	2 14	2 14	2 14	2 14	2 14	2 14	2 14	2 14	2 14	Eze.....dép.	7 37	9 57	11 31	12 54	4 9	5 50	6 2	8 6	11 31	12 40
CANNES.....dép.	4 7	5 20	7 8	9 5	11 5	14 5	3 4	4 25	5 59	8 25	Beaulieu.....dép.	7 42	10 2	11 37	12 59	4 15	5 55	6 7	8 14	11 17	12 26
NICE.....(arr.)	5 36	7 8	9 5	11 5	12 6	14 6	3 45	5 19	6 56	9 22	Villefranche-s-Mer.....dép.	7 46	10 6	11 42	13 4	4 19	5 59	6 11	8 20	11 21	12 30
Nice-Riquier.....dép.	5 »	6 45	8 25	11 20	14 »	16 »	4 11	5 30	7 10	9 38	Nice-Riquier.....dép.	7 50	10 10	11 48	13 7	4 24	6 4	6 16	8 27	11 28	12 37
Nice-Riquier.....dép.	5 9	6 54	8 34	11 26	14 7	16 7	4 16	5 37	7 16	9 44	CANNES.....(arr.)	7 54	10 14	11 52	13 11	4 28	6 8	6 20	8 33	11 28	12 37
Villefranche-s-Mer.....dép.	5 13	6 58	8 38	11 30	14 11	16 11	4 20	5 41	7 20	9 48	Les Arcs.....dép.	8 8	10 30	12 8	13 27	4 31	6 34	6 46	8 58	11 29	12 38
Beaulieu.....dép.	5 17	7 2	8 42	11 34	14 16	16 16	4 25	5 46	7 25	9 53	TOULON.....(dép.)	9 16	11 25	13 4	14 33	4 34	6 47	7 59	10 12	12 41	13 50
Eze.....dép.	5 22	7 7	8 47	11 39	14 21	16 21	4 30	5 51	7 30	10 0	(arr.)	11 11	13 20	15 39	17 48	5 49	8 2	9 14	11 27	12 36	
La Turbie.....dép.	5 28	7 13	8 53	11 45	14 27	16 27	4 35	5 57	7 36	10 06	(dép.)	11 14	13 23	15 42	17 51	5 52	8 5	9 17	11 30	12 39	
MONACO.....(arr.)	5 32	7 17	8 57	11 49	14 31	16 31	4 39	6 1	7 40	10 35	(dép.)	11 17	13 26	15 45	17 54	5 55	8 8	9 20	11 33	12 42	
(dép.)	5 37	7 22	9 2	11 54	14 36	16 36	4 43	6 6	7 43	10 40	MARSEILLE.....(dép.)	11 20	13 29	15 48	18 57	6 0	9 3	10 15	12 28	14 41	15 50
MONTE CARLO.....(arr.)	5 40	7 25	9 5	11 57	14 39	16 39	4 46	6 9	7 46	10 44	(arr.)	11 23	13 32	15 51	18 60	6 3	9 6	10 18	12 31	13 40	
(dép.)	5 43	7 29	9 8	12 2	14 43	16 43	4 52	6 13	7 50	10 50	(dép.)	11 26	13 35	15 54	18 63	6 6	9 9	10 21	12 34	13 43	
Cabbé-Roquebrune.....dép.	5 50	7 36	9 15	12 9	14 50	16 50	4 59	6 20	7 57	10 58	LYON-PERRACHE.....dép.	11 29	13 38	15 57	19 6	6 9	9 12	10 24	12 37	13 46	14 55
MENTON.....dép.	6 2	7 48	9 27	12 25	15 2	17 2	5 12	6 32	8 4	11 9	DIJON.....dép.	11 32	13 41	16 0	19 9	6 12	9 15	10 27	12 40	13 49	14 58
Garavan.....dép.	6 8	7 54	9 33	12 31	15 28	17 28	5 18	6 38	8 10	11 15	PARIS.....(arr.)	11 35	13 44	16 3	19 12	6 15	9 18	10 30	12 43	13 52	15 01
VINTIMILLE.....arr. h. Paris	6 20	8 6	9 45	12 43	15 40	17 40	5 30	6 50	8 25	11 30	(arr.)	11 38	13 47	16 6	19 15	6 18	9 21	10 33	12 46	13 55	15 04
soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	soir	(soir)	11 41	13 50	16 9	19 18	6 21	9 24	10 36	12 49	13 58	15 07