

# 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

22 — Rue de Lorraine — 22

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

## INSERTIONS :

Réclames, 50 cent. la ligne ; Annonces, 25 cent.  
Pour les autres insertions, on traite de gré à gré

S'adresser au Gérant, 22, rue de Lorraine

## PARTIE OFFICIELLE

Par décision de S. A. S. le Prince, M. Bergès, Directeur des Travaux publics, est placé en disponibilité, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> octobre courant.

## PARTIE NON OFFICIELLE

### Echos et Nouvelles

#### DE LA PRINCIPAUTÉ

A l'Académie des Inscriptions et belles-lettres, dans la séance du 21 septembre dernier, M. Léopold Delisle a présenté au nom des auteurs, MM. Gustave Saige et le comte de Diène, deux volumes de documents historiques relatifs à la vicomté de Carlat et publiés par ordre de S. A. S. le Prince de Monaco.

« Les archives de la Principauté de Monaco, dit le savant directeur de la Bibliothèque nationale, se composent de fonds dont la diversité n'est pas moins grande que l'importance. Elles sont très utiles à consulter pour les questions d'histoire générale et surtout pour l'histoire des provinces dans lesquelles les Grimaldi ont possédé des fiefs plus ou moins considérables.

« Depuis plusieurs années, le Prince de Monaco a pris des mesures libérales pour associer le public à la jouissance de son trésor diplomatique. Il a trouvé un très actif et très savant auxiliaire dans la personne de son archiviste, M. Saige, correspondant de l'Académie des inscriptions et belles-lettres, qui non-seulement a classé les dépôts confiés à sa garde, mais a encore entrepris de publier les séries les plus importantes de ses archives, celles-la surtout qui se rapportent à des provinces éloignées de Monaco. C'est ainsi qu'il nous a donné les titres d'une seigneurie normande, celle de Fontenay-le-Marmion. Aujourd'hui il publie en deux gros volumes in-quarto, les archives de la vicomté de Carlat. Ce recueil ne contient pas seulement les documents conservés à Monaco; M. Saige y a joint beaucoup de pièces qu'il a tirées des Archives nationales et de la Bibliothèque nationale. A l'aide de ces documents, il a composé une véritable histoire de la vicomté de Carlat, qui remplit la moitié d'un volume et qui, par bien des côtés, touche à de grands événements de l'histoire générale.

« C'est un travail original, bien conçu, bien conduit, dans lequel sont traités, avec un soin particulier et d'après des textes jusqu'ici inconnus, la constitution du territoire du Carladez, la généalogie des plus anciens comtes de l'Auvergne et du Rouergue, la succession des vicomtes de Carlat, l'occupation anglaise, l'administration de Jean, duc de Berri, celle de Jacques d'Armagnac et différents épisodes des guerres de religion.

« M. Saige a très loyalement indiqué la part qui revient à M. le Comte de Diène dans la composition de cet ouvrage, dont l'exécution maté-

rielle fait honneur aux presses de la Principauté de Monaco. »

(Extrait du *Journal Officiel de la République Française*, du 30 septembre 1900).

Le jour de la Saint-Michel, samedi dernier, la pluie traditionnelle est tombée faiblement. Dans la nuit de samedi à dimanche, elle a été plus abondante et accompagnée d'éclairs et de tonnerre. On l'a accueillie avec satisfaction ici, où les inondations sont inconnues; mais il n'en a pas été de même dans la vallée du Rhône où les journaux signalent des désastres, ainsi que dans le Gard, la Lozère, l'Ardèche, l'Hérault et la Rivière de Gènes.

Le temps s'est remis au beau dimanche et lundi, mais ce matin le ciel s'est de nouveau couvert et de nouvelles pluies paraissent probables.

Depuis hier, lundi, les communications sont rétablies entre Vintimille et Gènes moyennant transbordement à Finalmarina et Vado pour les trains partant à 4 h. 37 et 11 h. 28 m., heures d'Europe centrale, pour les voyageurs et bagages ne dépassant pas 50 kilos.

La Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir le public qu'à l'occasion de l'Exposition Universelle, le prix des places des trains de plaisir qui partiront de Nice pour Paris, les 4 et 11 octobre 1900, à 3 heures 23 du soir, est ainsi fixé :

Aller et retour. — 2<sup>e</sup> classe, 41 fr. 10 ; 3<sup>e</sup> classe, 27 fr. 10.

Nous sommes heureux d'annoncer le récent mariage de M. Charles de Monicault, docteur en droit, Avocat général près le Tribunal Supérieur, avec M<sup>lle</sup> Hermine Dubail.

Nous apprenons avec plaisir les fiançailles de M. François Damel, de Marseille, fils de M. Damel, capitaine en retraite, chevalier de la Légion d'honneur, avec M<sup>lle</sup> Elisabeth de Loth, fille du premier adjoint au Maire de Monaco, officier de l'Ordre de Saint-Charles.

Quelques nominations et mutations viennent d'avoir lieu au bureau des postes et télégraphes de Monte Carlo :

M. Vanel, commis principal à Monte Carlo, est nommé en la même qualité à Digne ;

M. Caillout, commis à Monte Carlo, est nommé à Paris-Central ;

M. Isnard, commis à la même résidence, est nommé à Cannes-Central ;

M. Teisseire, commis à la même résidence, est nommé à Nice ;

M. Dominge, commis à Monte Carlo, est nommé commis principal sur place ;

M. Aubert, surnuméraire hors cadres, est titularisé dans ses fonctions ;

MM. Lucas, surnuméraire à Lyon, et Messagier, surnuméraire à Menton, sont nommés à Monte Carlo.

Grâce au beau soleil qui, après une nuit d'orage, a favorisé la journée de dimanche, il y a eu foule à la fête de la Saint-Michel célébrée par la commune de la Turbie. Beaucoup de familles de la Principauté s'y sont rendues et, du matin au soir, la Compagnie du chemin de fer à crémaillère de Monte Carlo à la Turbie a dû mettre en circulation de nombreux trains supplémentaires pour transporter les excursionnistes. Le bal, dont la salle coquettement décorée et illuminée occupait la plus grande partie de la place centrale de la pittoresque commune, s'est prolongé très tard dans la nuit avec beaucoup d'animation et de joyeux entrain.

Dans ses audiences des 25 et 29 septembre dernier, le Tribunal Supérieur a prononcé les condamnations suivantes :

Hector-Auguste Brosset, né à Chandai (Orne), le 9 juillet 1869, mécanicien, sans domicile fixe, six jours de prison et 16 francs d'amende, pour infraction à un arrêté d'expulsion ;

Auguste-Constant Pallon, né à Marseille, le 30 mars 1872, cuisinier, sans domicile fixe, six jours de prison et 16 francs d'amende (même délit).

Richard de Silva, né à Faro (Portugal), en 1872, marin, sans domicile fixe, quinze jours de prison et 16 francs d'amende (même délit) ;

Jean Escherle, né à Winterhof (Bavière), le 3 mars 1868, sans profession ni domicile, dix jours de prison pour mendicité ;

René-Marie-Jules Baron, né à Orléans (Loiret), le 24 avril 1876, rédacteur au Contentieux du P.-L.-M., demeurant à Paris, trois mois de prison et 300 francs d'amende, pour offense publique envers la personne du Prince.

## SUR LE LITTORAL

De Nice :

La Reine douairière de Portugal est arrivée, mardi dernier, venant d'Aix-les-Bains. S. M. Maria-Pia, qui voyage incognito sous le nom de comtesse de Guimoraes, est accompagnée de son chambellan, le colone Benjamin Pinto, du duc de Loley et d'une dame d'honneur.

La Reine a été saluée, à la descente du wagon, par le consul de Portugal, M. Garin de Cocconato, et par le prince Philippe de Bourbon.

Sa Majesté s'est installée à l'hôtel Beau-Rivage.

— De nombreuses familles étrangères, habituées du littoral, sont déjà de retour. Citons parmi les dernières arrivées :

Le général et M<sup>me</sup> Leer ; le comte et la comtesse de France ; la baronne de Heeckeren ; le marquis de Fouchères ; la comtesse d'Albaïtero ; la comtesse d'Ureta ; le colonel de Linsky ; M. et M<sup>me</sup> Frishie ; le baron de Blociszewski ; M. et M<sup>me</sup> Laumallié ; le colonel et M<sup>me</sup> d'Arnoldi ; M. Yturbe, etc.

— On a appris avec regret la mort du baron de Lenval, décédé en son château de Toescheldorf, en Corinthe.

On sait qu'à la mort de son fils et pour honorer sa mémoire, le baron de Lenval fonda, à Nice, un dispensaire pour enfants malades. Il venait d'obtenir l'autorisation du gouvernement russe de fonder un établisse-

ment semblable à Varsovie, et déjà les fonds nécessaires étaient versés. C'était un homme de bien qui employa en bonnes œuvres une partie de la fortune qu'il avait amassée dans les entreprises commerciales.

Les restes du baron de Lenval seront amenés à Nice pour être ensevelis dans un caveau de famille, où déjà reposent les dépouilles de sa femme et de son fils.

De Cannes :

Le comte et la comtesse de Caserta sont de retour en leur villa Marie-Thérèse.

De Menton :

M. I. Lecroirt est arrivé en sa villa Bella-Vista, au quartier Cuses.

## Lettre de Paris

Paris, 1<sup>er</sup> octobre 1900.

Nous avons déjà parlé de l'aérostation comme d'un sport devenu tout à fait à la mode. Tous les dimanches à Vincennes, il y a des courses de ballons, et on monte maintenant dans sa nacelle comme on monte dans sa voiture pour faire un tour au Bois.

La dernière ascension de la flottille aérienne de Vincennes mérite cependant d'être signalée. C'était la course d'altitude, et on y a atteint, sans trop de dangers, sans accident, des hauteurs d'où jusqu'à présent on n'avait pas coutume de descendre vivant.

Il y avait neuf concurrents pour cette épreuve, et quelques-uns de leurs noms avaient la note mythologique et poétique qui convient à cette conquête de l'espace et de l'infini. C'étaient le *Centaure*, le *Rêve*, le *Zéphyr*, *Pégase*, l'*Horizon*. Le *Saint-Louis*, lui, symbolisait cette moderne croisade de la science contre la pesanteur, le vide presque et toutes les défenses du domaine de l'air.

Les deux vainqueurs de cette course aux étoiles ont été l'*Horizon* monté par le comte de La Vaux et le *Saint-Louis* monté par M. Balsan, accompagné de l'aéronaute Godard.

En moins de quatre heures, ils ont atteint le premier 7,300 mètres, le second 6,900, et avant 11 heures du soir leurs capitaines étaient de retour à Paris. On dit qu'à Berlin un aéronaute vient de s'élever à 9,000 mètres. En tous cas le record français de l'altitude a été atteint par l'*Horizon*, en une simple après-midi, comme en une promenade.

Dans la nacelle de l'*Horizon* comme dans celle du *Saint-Louis* on a tenu un livre de bord où ont été notés tous les détails de l'ascension, toutes les impressions de ces modernes argonautes de l'air. La lecture de ces notes, brèves et rapides, évoque, réalisées, les imaginations de Jules Verne. On y apprend que jusqu'à 5,000 mètres la montée s'est faite de la plus agréable façon, puis qu'à partir de 5,500, les voyageurs ont commencé à être incommodés sérieusement, et que la redoutable syncope les guettait à chaque nouveau mètre conquis. Mais le remède est aujourd'hui trouvé. Des ballons d'oxygène sont disposés dans la nacelle, et, un tube de ce gaz vivifiant dans la bouche, les explorateurs peuvent braver les atmosphères les plus hostiles.

Voici d'ailleurs comme le livre de bord de l'*Horizon* raconte ces incidents du voyage :

« Depuis 5,000 mètres nous commençons à être indisposés. Le pouls a passé de 67 à 84 pulsations; les tempes nous font mal; nos visages sont plus pâles. Nous nous passons un mouchoir mouillé sur les yeux et les tempes, notre vue se brouille légèrement. »

Puis deux lignes restent tremblées, illisibles sur le livre de bord qui reprend ainsi à la côte de 6,200 mètres :

« Le travail devient difficile. Je ne puis plus écrire et je prends davantage d'oxygène pour me remettre. Jacques Balsan souffre et ne peut plus manœuvrer; il lui est impossible de parler et d'approcher son tube de sa bouche; sa main en reste à dix centimètres et sa volonté n'agit plus. Je lui présente vivement un tube et envoi de l'oxygène en quantité. En une minute et demie il est debout. Quelques frictions aux tempes et aux mains le remettent complètement. »

A bord de l'*Horizon*, ce sont, à la même hauteur, les mêmes aventures, que le livre mentionne ainsi :

« 6,000 mètres. — Je ne me sens aucun malaise et je jouis d'un panorama merveilleux. Je donne l'ordre à Maison de jeter un sac de lest; les forces lui manquent; il lâche le sac par-dessus bord et retombe lui-même sans connaissance au fond de la nacelle. Je lui enfonce immédiatement le bout du tube d'oxygène au fond de la bouche. Il était temps! Quelques secondes ensuite il ouvre les yeux; mais il se garde bien de lâcher son tube d'oxygène, et il a raison! »

Malgré ces attaques du « mal de l'air », les voyageurs, leur course dans le ciel achevée, regagnent la terre, alertes et dispos, et M. de La Vaux termine ainsi le livre de bord de l'*Horizon* :

« En résumé, voyage très agréable, très facile, sans aucun danger, à la condition de monter lentement et d'absorber de l'oxygène avant d'arriver dans la zone dangereuse, de façon à ne pas être pris spontanément par le malaise résultant de la raréfaction de l'air dans les hautes régions. »

Voilà donc maintenant vaincus ces terribles dangers de l'espace que la catastrophe du *Zénith*, avec les cadavres de Sivel et de Crocé-Spinelli, avait laissé comme un insurmontable épouvantail à la conquête de l'air. Comme les scaphandriers au fond de l'océan avec leur tube d'air, les aéronautes avec leur tube d'oxygène, fouilleront sans danger les secrets de l'espace.

Voici même que la promenade aérienne est recommandée comme éminemment hygiénique. Les stations d'altitude dans les montagnes sont déjà considérées avec mépris et on parle d'aller faire à 6,000 mètres des « cures de sérénité. »

\* \* \*

Après avoir occupé pendant plus de cent soixante fois l'affiche du Gymnase, la pièce célèbre des *Demi-Vierges* (qui a valu à l'exquis écrivain M. Marcel Prévost, sa notoriété dans le gros public), vient de faire triomphalement sa réapparition sur l'affiche d'un autre théâtre.

C'est en effet avec les *Demi-Vierges* que M. Noël Deval, directeur de l'Athénée, inaugure la saison, et j'imagine que l'idée est excellente, d'autant qu'il a su réunir sur sa scène les principaux éléments de la création.

C'est M<sup>me</sup> Jane Hading qui a repris ce rôle de Maud de Vouvre, dans lequel elle eût tant de succès. C'est Henri Mayer qui lui donne la réplique à l'Athénée comme au Gymnase, dans le rôle de ce provincial puritain, mais amoureux, dont le nom est Maxime de Chantel. Mais Grand, le Julien de Suberceaux d'autrefois, est remplacé par Abel Deval lui-même, la scène de violence de la fin du deuxième acte a été pour Deval l'occasion de montrer une force et une brutalité passionnelles qui ont fait sensation dans le monde féminin. Hirsch, le Cyrano des tournées, a remarquablement tenu le rôle d'Hector Le Tessier, l'homme aux bons sentiments, le camarade de Maud, le seul peut-être parmi tous ses amis qui ait compris le caractère de la demi-vierge. Paul Plan, après une incursion dans le drame, revient à la comédie et donne une physionomie très amusante au séducteur Lestranges. C'est Treville qui joue Harden. Ce rôle d'Anglais lui était destiné de droit après sa création de l'*Anglais tel qu'on le parle*. Mondos, Rozenberg sont des acteurs dont l'éloge n'est plus à faire.

Si nous jetons les yeux sur la distribution féminine, après M<sup>me</sup> Jane Hading, si belle, si admirable à tous points de vue, nous trouvons M<sup>lle</sup> Suzanne Carlix dans le personnage gai, enjoué et honnête malgré les apparences, de la jeune Jacqueline de Vouvre, puis une délicieuse ingénue, M<sup>lle</sup> Suzanne Demay qui après avoir débuté l'année dernière dans *Notre ami* et G. Nutchell, joue le rôle de l'innocente Jeanne de Chantel, puis encore M<sup>lle</sup> Viviani Lavergne! une Etienne désabusée à souhait, M<sup>lle</sup> Berthe Richard, qui fait des progrès constants, et M<sup>me</sup> Ucelli vous a un accent étranger tel que Granier sait les prendre; puis M<sup>lle</sup> Louise Bignon, si jolie et si blonde, puis d'autres encore, agréables à voir; des décors somptueux, tout ce qu'il y a de plus moderne style, aussi bien pour les deux premiers actes à Paris que pour le troisième à la campagne, servent de cadre à l'action.

Tout cela réuni fait supposer, pour la reprise des *Demi-Vierges*, une carrière durable. Sous son titre, devenu mot usuel, cette œuvre est en somme très morale. C'était l'opinion d'un de nos éducateurs religieux les plus éminents. On y touche du doigt les inconvénients de l'éducation actuelle, la douceur et le charme de la jeune fille de l'ancien temps qui contraste si vivement avec le piment de nos flirtieuses actuelles.

Une indiscretion me permet d'ajouter que l'œuvre de Marcel Prévost sera jouée, cet hiver, avec sa principale interprète M<sup>me</sup> Jane Hading, sur la scène du Théâtre de Monte Carlo.

L. S.

## LE CONGRÈS DE LA MARINE MARCHANDE

Dans sa séance plénière, le Congrès de la marine marchande a voté les vœux suivants :

Qu'il n'y ait pas de régimes douaniers prohibitifs qui doivent être considérés comme contraires aux intérêts de la marine marchande, la prospérité de cette marine étant en raison directe de la diminution des entraves douanières et des tarifs exagérés.

Que l'on encourage le système des ports francs et des

zones franches qui est de nature à exercer une influence très favorable sur le commerce et la marine marchande.

Le Congrès est d'avis que les taxes maritimes nationales et locales renchérissent le fret et peuvent réduire les quantités à transporter. Le fret dépend de l'offre et de la demande. L'avilissement actuel provient de ce que le commerce du monde n'augmente pas en proportion des constructions des navires. Les commotions politiques et les guerres amènent un relèvement temporaire du fret suivi d'une période de baisse.

Qu'il soit adopté par les nations maritimes une classification uniforme des feux ayant pour base leur division en : feux fixes, feux à occultations, feux à éclats, feux mixtes.

Que la puissance lumineuse effective des feux soit inscrite sur les listes de phares et exprimés par une unité numérique ou tout au moins par des unités définies les unes par rapport aux autres.

Que les livrets de phares indiquent les portées lumineuses suivant l'état de l'atmosphère.

Qu'au lieu d'indiquer une portée géographique pour une hauteur déterminée de l'observateur, les livrets de phares donnent le moyen de la calculer pour la hauteur réelle de l'observateur, qui varie d'un navire à l'autre et suivant l'état de la marée, et que ces livrets portent la hauteur au-dessus des plus hautes mers, à la fois du plan focal et du sommet de l'édifice.

Que les règles adoptées à la conférence de Washington pour caractériser d'une manière uniforme les bouées et balises soient consacrées par les diverses nations maritimes comme elles l'ont été déjà en France et pour partie en Grande-Bretagne.

a) Que les nations maritimes adoptent un type uniforme de tableau d'observations météorologiques à remplir par les navigateurs.

b) Que les nations maritimes s'entendent pour uniformiser les signaux avertissant les navigateurs des tempêtes attendues.

a) Qu'il y a lieu d'étudier dans quelles limites il importe de rendre obligatoire le deuxième feu blanc du mât actuellement facultatif pour les vapeurs, étant donné d'une part les avantages que ce deuxième feu présente pour les grands navires et, d'autre part, les difficultés d'application aux petits navires n'ayant qu'un mât.

b) Que les dispositions de l'article 15 du règlement soient complétées et imposent l'obligation d'une certaine portée minima des signaux phoniques, portée qui serait constatée par comparaison avec des instruments étalons.

c) Que les Etats maritimes adoptent une signification uniforme des commandements donnés à l'homme de barre.

d) Que tout navire soit tenu de modifier sa route lorsqu'il est en présence d'un groupe de trois navires au moins naviguant de conserve et se faisant reconnaître par un signal spécial.

e) Que les nations maritimes arrivent le plus tôt possible à une entente internationale pour la réglementation des feux des bateaux de pêche.

a) Que l'administration de la marine des différents Etats maritimes exerce une surveillance plus efficace sur les appareils de sauvetage placés à bord des navires.

b) Que l'emploi de l'huile pour le filage, la projection ou le suintement, en cas de grosse mer, soit généralisé.

Que la jauge brute extérieure soit adoptée comme base internationale de jaugeage, et que la France prenne l'initiative de cette réforme.

Que la destruction des épaves flottantes soit l'objet d'une entente internationale.

(a) Que les nations maritimes se mettent d'accord pour interdire à la navigation, sous la sanction de lois répressives à édicter par chaque gouvernement, certaines zones déterminées affectées à la pêche.

(b) Qu'en attendant, une entente privée ait lieu entre les différentes Compagnies de navigation pour établir à cet égard un règlement de service que chacune imposerait à ses capitaines.

Que les Compagnies de navigation unissent leurs efforts pour faciliter les expériences et les recherches destinées à rendre la télégraphie sans fils applicable à la navigation commerciale.

Que l'on crée, à bref délai, un *bureau maritime international permanent* ayant pour but d'étudier tous les progrès techniques, tous règlements et toutes méthodes aptes à réduire le plus possible le nombre et

la gravité des sinistres en mer ; les projets de règlements uniformes, élaborés par le bureau, seraient soumis de temps en temps à une conférence diplomatique internationale qui déciderait la prise en considération et proposerait, dans chaque pays, le vote d'une loi approuvative par les Chambres législatives de chaque nation représentée au sein de la conférence.

Qu'une conférence diplomatique étudie la création des tribunaux maritimes internationaux pour connaître des différends maritimes survenus entre sujets de nationalités différentes.

Que, dans les principaux ports de commerce du monde entier, il soit créé, par une loi spéciale pour chaque pays, un *office des gens de mer* ouvert aux marins de toute nationalité et ayant pour objet de leur procurer gratuitement des moyens d'embarquement, de leur donner les conseils et les secours immédiats dont ils peuvent avoir besoin.

Que, partout où l'initiative privée n'aura pas institué de « maisons de marins », les autorités maritimes s'entendent avec les municipalités pour en créer dans tous les ports de commerce où se font les armements de navires.

Que, dans tous les pays, il ne soit accordé l'autorisation d'exercer la profession de « placeur maritime » qu'à des personnes offrant toutes garanties d'honnêteté et de moralité, les placeurs maritimes ne pouvant, d'ailleurs, exercer les professions de loueurs de garnis, de restaurateurs, marchands d'effets d'habillements ou caletiers.

Que les Etats, les municipalités, les syndicats et les particuliers encouragent, dans la mesure du possible, les œuvres d'assistance morale aux marins : salles de lecture et de divertissement, cercles et bibliothèques dans les ports, prêt de livres à bord, envoi gratuit d'argent aux familles, etc.

Que dans tous les pays qui ont une marine marchande, une réglementation intervienne pour fixer la *ration des marins* au point de vue de la quantité, de la qualité et des conditions d'hygiène, ainsi que les sanctions nécessaires pour que cette réglementation soit appliquée.

Que les navires soient obligés d'emporter une quantité de *vivres de réserve* proportionnée à la durée probable maxima du parcours.

Que, dans tous les grands ports de commerce soient organisés des cours de mécanique absolument gratuits, comme il en existe déjà, dans beaucoup de pays, des cours d'hydrographie, et que les jeunes gens qui se destinent à la *profession de mécanicien à bord des navires de commerce* puissent être pourvus, après examen, d'un diplôme spécial d'élève mécanicien de la marine marchande.

Qu'une entente intervienne entre les différentes nations qui envoient des bâtiments pratiquer les grandes pêches à Terre-Neuve ou en Islande pour qu'un navire-hôpital international, armé soit à frais communs, soit à tour de rôle par chacune des nations intéressées, stationne annuellement sur les lieux de pêche.

Qu'en ce qui concerne les logements et les conditions d'hygiène des équipages, de sérieuses améliorations soient apportées dans les constructions nouvelles.

Que les mécaniciens brevetés soient appelés à faire partie des commissions de visite des navires à vapeur et spécialement chargés des expertises d'avaries survenues aux coques, machines, chaudières, etc.

Que les Etats cherchent, par tous les moyens, sans toucher aux limitations légales des responsabilités, à alléger la charge qui pèse sur tous les gens de mer et petits patrons du chef des risques de leur profession.

## MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

**Emploi de l'air liquide comme explosif.** — Le *Bulletin de la Société de l'Industrie minière de Saint-Etienne* publie une intéressante note, d'après les comptes rendus de l'*Institution of Mining Engineers*, sur l'emploi possible de l'air liquide comme explosif. En voici l'extrait :

Mélangé avec des matières carbonées, l'air liquide donne un composé explosif ; des expériences ont été faites dans plusieurs pays en vue d'appliquer cette composition au sautage des mines. Les premiers essais vraiment pratiques ont été faits en Allemagne, il y a environ trois ans ; ils n'ont sans doute pas eu beaucoup de succès,

car ils furent bientôt abandonnés. Depuis, de nouvelles expériences ont été faites en grand nombre un peu partout, mais les plus importantes, qu'on poursuit encore actuellement, ont été conduites dans une des plus grandes fabriques d'explosifs du continent, la manufacture de Schleich. On a étudié là les différents composés tant au point de vue de la force explosive que de la sécurité de manipulation, et en même temps le professeur Linde essayait de mettre en pratique les résultats obtenus au tunnel du Simplon.

Le problème était surtout de trouver une substance carbonée convenable. Un grand nombre avaient été essayées, mais la plupart présentaient de graves dangers : ces substances, une fois imbibées d'air liquide, devenaient très inflammables et souvent détonaient spontanément avec une grande violence. Pourtant on a obtenu des résultats satisfaisants avec un mélange à parties égales de paraffine et de charbon de bois.

On pouvait préparer les cartouches de plusieurs manières : ou bien on remplissait d'abord une enveloppe de matière carbonée et on plongeait le tout dans l'air liquide jusqu'à complète saturation, ou bien on versait l'air liquide dans la cartouche pleine d'absorbant. L'air liquide pourrait ainsi être descendu dans la mine dans de grands récipients qu'on ferait circuler jusqu'aux chantiers dans des berlines vides. Les cartouches et les mèches seraient descendues séparément ; on plongerait les cartouches dans l'air liquide à l'arrivée et elles y resteraient jusqu'au moment de les employer. Une cartouche de 8 pouces de long et de 2 pouces 3/4 de diamètre, remplie d'un mélange de kieselguhr, de goudron et d'huile de goudron pèse environ 333 grammes. Elle peut absorber 701 grammes d'air liquide, arrivant ainsi à un poids total de 1,034 grammes. Le temps nécessaire pour imbibier complètement une telle cartouche est d'environ dix minutes, mais la durée d'une cartouche à l'air liquide est malheureusement éphémère ; une cartouche ayant les dimensions indiquées plus haut doit être employée avant quinze minutes, sans quoi on risque d'avoir un raté. Une cartouche plus grosse durerait sans doute plus longtemps mais une plus petite durerait moins. Les cartouches d'air liquide détonnent à l'aide d'une petite amorce au coton azotique et d'une capsule. Les amorces de dynamite sont inutilisables, car elles seraient gelées immédiatement. La force explosive de ces mélanges dépend : de la « fraîcheur » du liquide, du choix de la substance carbonée, du temps écoulé entre la préparation et l'emploi. Ce dernier facteur est certainement très important à considérer et le plus gênant dans la pratique.

Les cartouches de petits diamètres demandent des conditions vraiment exceptionnelles pour être employées avec avantage. Même les cartouches de 3 à 4 pouces de diamètre demandent une manipulation très rapide. L'évaporation très vive à la surface crée bien vite autour de la cartouche un revêtement de matière inerte qui produit, comme un espace vide, un abaissement de la pression développée ultérieurement. De plus, la puissance absorbante de la substance carbonée et sa teneur en carbone sont aussi très importantes ; la production de l'oxyde de carbone résultant de la combustion peut devenir dans certains cas dangereuse. Cependant on peut dire d'une façon générale qu'avec certains mélanges, en particulier avec des pétroles, et en employant de l'air suroxygéné, il est possible d'obtenir un composé explosif d'une aussi grande force que la nitroglycérine ; mais ces mélanges sont très inflammables et dangereux, et pour avoir des mélanges sûrs il faut renoncer à obtenir une grande puissance.

## LETTRES ET ARTS

**Nécrologie.** — Louis Ratisbonne qui vient de mourir était né à Strasbourg, le 29 juillet 1827. Neveu des trois missionnaires de Notre-Dame de Sion, célèbres par leur abjuration de la religion juive, il était licencié en droit et ès lettres et se préparait à la carrière administrative, lorsque l'établissement du régime impérial le tourna vers le journalisme et les études littéraires. Il collabora, de 1853 à 1876, au *Journal des Débats*, remplaça, en 1871, Octave Feuillet comme bibliothécaire du palais de Fontainebleau et fut nommé, en 1874, bibliothécaire du Sénat et chevalier de la Légion d'honneur.

Le grand titre littéraire de M. Louis Ratisbonne est,

avec la publication des œuvres posthumes d'Alfred de Vigny (les *Destinées* et le *Journal d'un Poète*), une traduction en vers, tercet par tercet, de la *Divine Comédie* de Dante, à laquelle l'Académie française a décerné le prix Bordin. Mais ce qui a le plus particulièrement contribué à sa réputation, ce sont les œuvres que, d'une plume fine, élégante et facile, il a écrites pour l'enfance, la *Comédie enfantine*, recueil de fables morales, et une série d'*Albums*, avec texte versifié pour l'amusement et l'instruction des enfants du premier âge ; observateur malicieux et pénétrant, moraliste indulgent et spirituel, il a mis, dans ces livres charmants, une philosophie confiante, douce, saine, et il y excelle en effet à surprendre, dans leur germe, les impressions fugitives et variées des tout petits, émotions innées ou passions imitées, dont le développement doit former plus tard le caractère.

Une des dernières lettres qu'il ait écrites fut adressée à Frédéric Loliée. Nous en détachons ces lignes :

« Ce siècle est le plus grand des siècles : c'est le siècle de l' « Invention ». Lettres, arts, sciences, il a tout enrichi, tout renouvelé : la science surtout, dont les dernières découvertes semblent avoir élevé d'un degré supérieur l'humanité. Il se termine par une apothéose admirable, qui paraît ouvrir aux intelligences des perspectives infinies. »

## MARINE ET COLONIES

**Les nouveaux cuirassés américains.** — En vertu d'une loi du commencement de l'année dernière, les Etats-Unis doivent se faire construire une série de nouveaux cuirassés ; mais depuis ce temps on n'en avait pas encore arrêté, ou du moins pas publié les plans définitifs. Nous les connaissons maintenant, le département de la Marine venant d'adresser un programme des constructions dont il s'agit aux chantiers susceptibles de concourir à l'adjudication de ces travaux. Ces cuirassés, dont les noms sont déjà trouvés, *Georgia, Pennsylvania, New-Jersey*, auront les caractéristiques suivantes. Leur longueur en charge à la flottaison (autrement dit entre perpendiculaires) sera de 132<sup>m</sup> 50, pour une largeur au maître-ban de 23<sup>m</sup> 15. Leur déplacement aux essais sera de 14,650 tonnes, leur tirant d'eau moyen étant à ce moment de 7<sup>m</sup> 32 ; à pleine charge, le tirant atteindra 7<sup>m</sup> 92. La capacité des soutes à charbon sera de 1,900 tonnes, la puissance indiquée maximum devra s'élever à 19,000 chevaux-vapeur, et le contrat aura à prévoir une vitesse de 19 nœuds. L'équipage de ces beaux navires sera de 703 hommes (tout compris).

Bien entendu, on prévoit un double-fond du type ordinaire et un compartimentage étanche ; toutes les boiserie seront incombustibilisées et réduites au strict minimum ; sauf le pont principal, tous les autres seront recouverts de linoléum. Le franc-bord de ces cuirassés sera de 6<sup>m</sup> 09 uniformément, les logements des officiers se trouvant en dehors de la partie cuirassée. Au point de vue de ce cuirassement, disons qu'il y aura d'abord une ceinture dont l'épaisseur variera de 101 à 279 millimètres ; au-dessus se trouvera un cofferdam de près d'un mètre en cellulose. Autour de la batterie, et sur une longueur de 75 mètres environ, on prévoit un cuirassement de 152 millimètres, atteignant partout le pont principal, qui portera les tourelles ; il s'inclinera dans ses parties transversales au navire pour former glacis. Nous ne devons pas oublier de mentionner un pont protecteur continu, ayant au-dessus des machines jusqu'à 37 millimètres, et 76 vers l'arrière et l'avant. La batterie principale comprendra 4 canons de 30 centimètres et de 40 calibres, et 8 de 20 centimètres et 45 calibres, le tout monté dans des tourelles par paire. Il faudrait mentionner ensuite 12 bouches de 15 centimètres et 50 calibres, puis 24 canons moins gros et une foule de pièces légères.

## VARIÉTÉS

### Prédictions et Prophéties Météorologiques

Le distingué directeur de la *Vie Scientifique* apprécie en ces termes les travaux du récent Congrès de météorologie réuni à Paris à l'occasion de l'Exposition universelle :

Le Congrès de météorologie n'a pas manqué de se préoccuper des voies et moyens de prédire autant que

possible, à l'avance, les vicissitudes atmosphériques. Grave problème, s'il en fut, auquel le terrible cyclone qui vient de ravager Galveston, dans le Texas, aux Etats-Unis, donne une cruelle actualité! Les savants spéciaux, de tous les pays, s'efforcent de serrer la question de près et de la rendre aussi claire que le permettent les circonstances mécaniques, astronomiques, électriques, dans lesquelles se produisent ces graves accidents. A force de persistance ils arriveront, sans doute, à des résultats que la longue accumulation des observations et des calculs peut, seule, faire entrevoir.

Jadis, en Orient, à ce que nous disent les légendes, lorsqu'un grand chef voulait connaître le temps qu'il ferait le lendemain, il faisait assembler ses astrologues, c'est-à-dire les astronomes et les météorologistes officiels de l'époque et leur posait la question. Immédiatement constitués en commission, sous-commissions et bureaux, suivant la méthode féconde qui s'est perpétuée administrativement jusqu'à nous, les savants délibéraient et répondaient tant bien que mal. Si la réponse était juste, — et cela arrivait quelquefois déjà dans ce temps-là, — ils recevaient aussitôt de l'avancement sur place; si la réponse était fautive, on leur taisait couper la tête, procédé expéditif s'il en fut.

L'astronomie et la météorologie ont fait, de nos jours, quelques progrès, surtout au point de vue du fonctionnement que nous venons de décrire. On a conservé la procédure orientale au point de vue des délibérations, mais on ne bouscule plus les observateurs au point de leur faire perdre la tête. C'est fort heureux pour ces savants, au cours de certaines années fantaisistes dans lesquelles le baromètre, le thermomètre, l'hygromètre, le pluviomètre, l'actinomètre et autres instruments dignes de foi se livrent à de véritables inconduites dans leurs agissements. Les traditions, même les plus solides, se trouvent ébranlées dans leurs fondations.

Nos météorologistes actuels les plus distingués sont d'accord à penser qu'il ne suffit pas d'observer les courbes ou variations du baromètre pour arriver à une prévision du temps utile et rationnelle. Le baromètre n'est qu'un élément de la question dans laquelle l'électricité et le magnétisme jouent un rôle prépondérant. Or, si les variations du baromètre sont soigneusement notées, à peine a-t-on commencé encore à observer les variations magnétiques et électriques. Il en résulte que, ne voyant qu'un côté des phénomènes qui se produisent, on va quelque peu à l'aveuglette et que l'on se trompe souvent; mais on ne se trompera pas toujours lorsque l'on saura mettre en ligne tous les éléments qui contribuent au résultat final.

Les amusants fabricants d'almanachs pour la prédiction du temps, en tête desquels brille le légendaire Mathieu de la Drôme, ont jeté sur cette œuvre scientifique un grand discrédit tout à fait immérité. Ce sont bien, la plupart du temps, des fumistes scientifiques, en ce sens qu'ils sont partis d'un principe juste pour en tirer des conséquences erronées, qu'ils arrangent encore à leur gré dans le but de faire acheter leurs almanachs.

Le principe juste, c'est de s'appuyer sur le calcul des probabilités, lequel est rigoureusement exact et mathématique. S'il a fait beau deux cents fois contre dix pendant telle semaine de l'année passée, il y a cinq chances pour cent environ pour qu'il fasse beau cette année pendant la même période, et si quatre-vingt-seize fois de suite il a déjà fait beau dans cette même période, on peut prédire, avec une certitude presque absolue, qu'il fera beau cette année; toute la science de la prédiction est là dedans. Mais elle repose sur des observations qui devraient être sérieuses et complètes, et ce sont ces observations qui ont manqué jusqu'à présent à nos prophètes en leurs divers pays.

Les observatoires les leur fourniront dans l'avenir, si l'on veut bien continuer à leur procurer les moyens d'action nécessaires et ne pas décourager les savants qui se sont voués à ces recherches en les accablant de sarcasmes lorsqu'ils se trouvent en défaut indépendamment de leur volonté.

Il est hors de doute que les avis météorologiques affichés dans les ports de mer rendent aux marins les plus grands services. Or, ces avis ne sont pas autre chose dans leur genre que de la prédiction météorologique. Certes, un cyclone dont l'arrivée prochaine a été annoncée au bout de la jetée du Havre n'arrive pas toujours

à l'heure dite, ou même parfois n'arrive pas du tout. Mais les marins sont informés qu'il exécute au large une dangereuse promenade et qu'ils peuvent le rencontrer plus ou moins détourné de sa route. Ils peuvent donc prendre leurs mesures en conséquence sauf à avoir pris des précautions inutiles, ce qui est le moindre des accidents.

Il en sera de même des avis terrestres de nos météorologistes lorsqu'on les aura mis en mesure de prévoir, avec l'aide sérieuse du calcul des probabilités, les événements futurs à des périodes plus ou moins longues. Ils se tromperont quelquefois encore, car probabilité ne veut pas dire certitude, mais, dans bien des cas, ils auront permis de prendre les précautions nécessaires pour atténuer les conséquences des circonstances climatiques fâcheuses.

On croit trop que c'est dans un but purement scientifique, déjà fort respectable à la vérité, que nos observateurs notent sans cesse, avec une inébranlable persistance, les variations du baromètre, la quantité d'eau qui tombe, l'intensité de la lumière solaire, les fluctuations du magnétisme et autres éléments du grand problème qu'ils se sont posé; on aime à leur rappeler la fable de l'astronome qui se laissa choir dans un puits. Mais il faut considérer, en dehors des belles vérités scientifiques, que cela leur permettra peut-être de découvrir, qu'il y aura pour l'avenir, dans leurs déductions, la sauvegarde d'intérêts matériels considérables. Lorsque l'on sera prévenu longtemps à l'avance de la sécheresse probable ou de l'humidité persistante, on pourra prendre certaines précautions importantes au point de vue des fourrages et des récoltes en général. On n'attendra plus que la mauvaise période se soit déclarée pour faire venir à prix d'or, des pays étrangers, les denrées dont on a besoin et que l'on aurait pu, ou ménager mieux, ou emmagasiner d'une façon plus judicieuse.

Certes, avec les chemins de fer et la navigation rapide, les pays civilisés sont, dans une large mesure, à l'abri de ces famines du moyen âge dont les épouvantables descriptions remplissent l'histoire. Mais on ne s'en préserve encore qu'à coups d'argent, ce qui est fâcheux; il serait incontestablement préférable de pouvoir opposer tout d'abord aux fléaux, atténués déjà, le remède par excellence qui est la prévoyance et qui, n'en déplaise aux amateurs du hasard, s'appuiera, dans la météorologie de l'avenir, sur des prédictions du temps scientifiques et motivées.

C'est dans les mémoires de l'illustre Laplace sur « la probabilité des causes d'après leurs événements » que l'on trouve la véritable méthode à suivre pour arriver à prophétiser en matière météorologique. Les indications de cet incomparable savant sont demeurées parfaitement exactes en ce qui concerne le calcul, et elles montrent bien la voie à suivre.

Au point de vue de la pratique immédiate, les sciences annexes de la météorologie, notamment l'électricité, apportent à la mise en œuvre pratique de la prédiction un élément primordial: il consiste dans la possibilité de transmettre instantanément à de grandes distances et en tous points les avertissements tutélaires.

Les crues des rivières et les inondations annoncées à l'avance sont devenues infiniment moins désastreuses que par le passé, grâce au système des avertissements; il y a là un exemplaire pratique qu'il convient de généraliser petit à petit et d'étendre à une foule d'autres phénomènes. L'argent que l'on dépensera ainsi sera de l'argent bien placé, car il évitera le renchérissement des denrées, le chômage et leurs conséquences funestes aux affaires publiques et à l'hygiène. Sans doute, on n'arrivera au résultat complet qu'après bien des efforts et dans bien des années, et, comme tous les ouvriers de la première heure, nos météorologistes actuels ne recueilleront guère que des doutes. Mais cela ne doit pas décourager de véritables hommes de science.

MAX DE NANSOUTY.

Étude de M<sup>e</sup> Antoine BLANC, notaire à Monaco  
39, rue Grimaldi, 39

**ADJUDICATION VOLONTAIRE**

A Monaco, en l'étude de M<sup>e</sup> Blanc, notaire.  
Le samedi 13 octobre 1900 à 2 heures.

D'une maison de rapport, récemment construite dite « **Maison P. ONÉGLIA** » située à Monaco (Condamine), Jardin de Millo, en façade sur une rue encore innommée, élevée de trois étages sur cave et rez-de-chaussée.

D'un revenu approximatif net de : **3,150 fr.**

Entrée en jouissance le 1<sup>er</sup> novembre.

Mise à prix outre les charges : **25,000 fr.**

Pour tous renseignements et prendre connaissance du cahier des charges, s'adresser à M<sup>e</sup> Blanc, notaire.

**MOUVEMENT DU PORT DE MONACO**

Arrivées du 22 au 30 Septembre 1900

NICE, vap. <i>Gladiateur</i> , fr., c. Martin	sur lest.
SAN-REMO, yacht à voiles, <i>Niké</i> , fr., c. Barral,	—
SAINT-TROPEZ, cutter, <i>Rondinella</i> , fr., c. Augier,	sable.
Id. b. <i>Ville-de-Monaco</i> , fr., c. Bianchy,	—
SAINT-RAPHAEL, b. <i>Marie</i> , fr., c. Castinelli	—
CANNES, b. <i>Louise</i> , fr., c. Garel,	—
— b. <i>Indus</i> , fr., c. Tassis,	—
— b. <i>Fortune</i> , fr., c. Dalbéra,	—
— b. <i>Monte-Carlo</i> , fr., c. Ferrero,	—
— b. <i>Saint-Louis</i> , fr., c. Jourdan,	—
— b. <i>Jean-Baptiste</i> , fr., c. Carlon,	—
— b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Desmaria,	—

Départs du 22 au 30 Septembre 1900

MENTON, vap. <i>Gladiateur</i> , fr., c. Martin,	sur lest.
SAINT-TROPEZ, cutter, <i>Rondinella</i> , fr., c. Augier,	—
SAINT-RAPHAEL, b. <i>Marie</i> , fr., c. Castinelli,	—
CANNES, b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Desmaria,	—
— b. <i>Jean-Baptiste</i> , fr., c. Carlon,	—
— b. <i>Saint-Louis</i> , fr., c. Jourdan,	—
— b. <i>Monte-Carlo</i> , fr., c. Ferrero,	—
— b. <i>Fortune</i> , fr., c. Dalbéra,	—
— b. <i>Indus</i> , fr., c. Tassis,	—
— b. <i>Louise</i> , fr., c. Garel,	—
— b. <i>Bon-Pêcheur</i> , fr., c. Arnaud,	—

**MAISON MODÈLE**

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

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

IMMEUBLE DU GRAND-HÔTEL

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

Pour la fabrication des objets en bois d'olivier  
Souvenirs du pays

MAROQUINERIE EXTRA-FINE. — ARTICLES DE PARIS  
JOUETS DERNIÈRES NOUVEAUTÉS  
GRAND RAYON SPÉCIAL DE PAPETERIE. — REGISTRES  
PHOTOGRAPHIES. — CARTES POSTALES  
FOURNITURES DE BUREAUX  
PARFUMERIES GRANDES MARQUES. — EVENTAILS  
GANTS. — RUBANS. — VOILETTES  
CHAUSSETTES ET BAS DE SOIE. — CHEMISES DE SOIRÉES  
CRAVATES. — CHAUSSURES FINES  
OMBRELLES RICHES. — PARAPLUIES. — CANNES  
ARTICLES DE JEUX. — ROULETTES. — TAPIS  
ARTICLES DE VOYAGE

English spoken — Man spricht deutsch

PRIX TRÈS MODÉRÉS

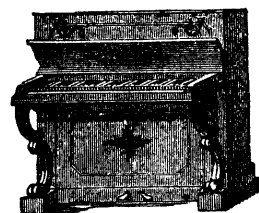
**HOUSE AGENT**

Agence de Location (Villas)

VENTE de TERRAINS dans de BONNES CONDITIONS

S'adresser à M. F. GINDRE, avenue de la Gare

MONACO-CONDAMINE



PIANOS NEUFS, de toutes marques, payables en 3 ans, à partir de 25 fr. par mois.

**Alexandre KUNZ**

Fournisseur de S. A. S. M<sup>re</sup> le Prince de Monaco et du Casino de Monte Carlo

Monte Carlo, boulevard des Moulins, maison Jungmann  
Succursale à la Condamine : 15, rue Louis

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

Imprimerie de Monaco — 1900