

# JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISANT LE MARDI

**ABONNEMENTS :**

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

**RÉDACTION ET ADMINISTRATION**

Place de la Visitation

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

**INSERTIONS :**

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

**PARTIE OFFICIELLE**

ALBERT I<sup>er</sup>

PAR LA GRACE DE DIEU  
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu la Bulle Pontificale de Sa Sainteté le Pape Léon XIII, en date du 15 mars 1886, érigeant la Principauté en Diocèse distinct;

Vu le Bref de Sa Sainteté le Pape Pie X, en date du 2 octobre 1903, nommant, sur Notre présentation, Evêque du Diocèse de Monaco, le Très Révérend Abbé Jean-Charles-Arnal DU CUREL, Vicaire Général du Diocèse de Nîmes;

**Avons Ordonné et Ordonnons :**

Le Bref de Sa Sainteté le Pape Pie X, en date du 2 octobre 1903, est déclaré dans toutes ses dispositions comme ayant force de loi et, à ce titre, sera enregistré par Notre Conseil d'Etat.

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 à Paris, le neuf octobre dix-neuf cent trois.

ALBERT.

Par le Prince :

Le Secrétaire d'Etat,  
ED. DE LATTRE.

**PARTIE NON OFFICIELLE**

**Echos et Nouvelles**  
DE LA PRINCIPAUTÉ

La rentrée des Tribunaux aura lieu samedi 17 octobre.

Après la messe du Saint-Esprit, qui sera célébrée, comme de coutume, à la Cathédrale, les autorités civiles et militaires de la Principauté se rendront dans la salle du Tribunal Supérieur où sera tenue l'audience solennelle de rentrée.

C'est à M. de Monicault, avocat général, que revient, cette année, l'honneur de prononcer le discours d'usage.

La Messe du Saint-Esprit pour la rentrée des Ecoles, aura lieu à la Cathédrale lundi prochain 19 octobre, à 10 heures du matin.

PRINCIPAUTÉ DE MONACO

**ARRÊTÉ**

Nous, Maire de la Ville de Monaco, Commandeur de l'Ordre de Saint-Charles, Chevalier de la Légion d'honneur;

Vu le rapport de M. le Directeur des Travaux publics en date du 7 octobre courant;

Vu l'Ordonnance sur la Police Générale en date du 6 juin 1867, titre II, chapitre XII;

Considérant que les travaux pour la transformation du chemin de l'Inzerna en escalier nécessitent l'interruption momentanée de la circulation sur ledit chemin.

**Arrêtons :**

ARTICLE PREMIER. — A partir d'aujourd'hui la circulation est interdite pour une durée de deux mois sur le chemin de l'Inzerna, situé entre le chemin frontière et le boulevard des Moulins.

ART. 2. — Le Directeur des Travaux publics, le Directeur de la Sûreté publique et le Commandant des Carabiniers sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté.

Monaco, le 8 octobre 1903.

Pour le Maire,

L'Adjoint : Ch<sup>er</sup> DE LOTH.

Nous avons déjà dit combien on prévoyait pour notre littoral une brillante saison sportive. Un fait nouveau et significatif vient de confirmer ces heureuses prévisions : c'est la création, par S. M. le Roi d'Angleterre, d'une coupe destinée à être décernée en prix au vainqueur d'une croisière qui sera disputée entre Gibraltar et Nice. Suivant la volonté du royal donateur, ce prix s'appellera *King Edward VII, Mediterranean Cup*, et l'épreuve en sera ouverte aux yachts de toute nationalité. La lettre écrite à ce sujet, au Président du Club Nautique de Nice par le commodore Seymour Fortescue, aide de camp de S. M. le roi Edouard VII, exprime l'espoir que cette course sera un succès et qu'elle contribuera à l'éclat des prochaines régates internationales de la Méditerranée; c'est là le vœu exprimé par le roi d'Angleterre.

Cette course va corser sensiblement le programme, déjà chargé, des grandes régates internationales de la Méditerranée et notamment celles de Nice.

On sait que c'est dans la baie des Anges, sous la direction du Club Nautique, qu'auront lieu les épreuves de la Coupe de France, pour les 10 tonneaux; de la Coupe d'Italie, pour les 5 tonneaux; et de la Coupe du Club Nautique de Nice, pour les 1 tonneau.

D'après le calendrier arrêté au dernier Congrès des Sociétés Nautiques de la Méditerranée, le Club Nautique de Nice aura peu de temps pour organiser son vaste programme.

Cannes, de son côté, aura les Coupes Albert-Edouard, Tzarewitch, Gordon-Bennet, Fitz-Gerald, de Clerq, etc., qui se disputeront dans le golfe de la Napoule; sans oublier la grande croisière de Cannes à Monte Carlo, dotée de 15,000 francs de prix.

Les régates internationales commenceront à Marseille, le 23 février, pour se terminer à San-Remo, le 18 avril, dans l'ordre suivant :

- Marseille : du 23 février au 3 mars.
- Toulon : les 5 et 6 mars.
- Cannes : du 8 au 26 mars.
- Monaco : du 27 au 31 mars.
- Nice : du 2 au 11 avril.
- Menton : du 12 au 15 avril.
- San Remo : du 16 au 18 avril.

Si l'on tient, en outre, compte de l'Exposition et des courses de canots automobiles à Monaco, pour lesquelles 100.000 francs seront attribués, on voit que la saison de yachting de 1904 sera d'une importance sans précédent sur notre littoral.

Deux élèves des Dames de Saint-Maur, l'une du pensionnat, M<sup>lle</sup> Marguerite Cima; l'autre de l'externat, M<sup>lle</sup> Rose Ghizzi, viennent de passer avec succès leur examen de brevet élémentaire. Toutes deux ont été reçues, à Nice, avec la note bien, et M<sup>lle</sup> Rose Ghizzi avec dispense d'âge.

Nos félicitations à ces deux jeunes filles ainsi qu'à leurs maîtresses.

Le Sport Vélocepedique Monégasque a fait, dimanche dernier, une sortie ayant pour but Juan-les-Pins.

Une trentaine de cyclistes ont pris part à cette excursion qui a été favorisée par un temps superbe.

Munis d'une autorisation spéciale, les membres du S. V. M. ont été admis à visiter les superbes jardins des villas Ellenroc et Thuret du cap d'Antibes.

A 3 heures, les sociétaires, aux accents entraînants de la fanfare, reprenaient la route de Nice en traversant Antibes et Cagnes. Ils entraient à Monaco à 6 heures, enchantés de l'excellente journée passée avec la plus franche cordialité.

Sous la direction de son chef dévoué, M. Pierre Sainte-Marie, l'excellente Société *la Lyre Monégasque* donnera un concert après-demain jeudi, à 8 h. et demie du soir, sur la place d'Armes, à la Condamine.

On a appris avec un vif regret, dans la Principauté où il était aussi connu qu'estimé, la mort inattendue et subite de M. Gonnet, directeur de la Succursale du Crédit Lyonnais à Nice, succursale dont dépend l'Agence de Monte Carlo.

Né à Marseille en 1850, le regretté défunt, après d'excellentes études au collège Stanislas à Cannes et au Lycée de Nice, s'était engagé et a fait la campagne de 1870 en qualité de secrétaire de l'amiral Jauréguiberry. En 1872, il entra à la Succursale du Crédit Lyonnais à Marseille comme simple employé. Son activité et sa grande compréhension des affaires le mirent rapidement en vue et il ne tarda pas à être nommé chef des Caisses. Il vint ensuite à Nice pour y créer une agence du Crédit Lyonnais. Après avoir passé successivement aux Succursales de Londres, Bordeaux et Montpellier, il revint enfin à Nice, en 1894, pour prendre la direction de l'Agence transformée en Succursale. Il avait été nommé membre de la Chambre de Commerce, dont il était un des plus actifs et des plus appréciés collaborateurs.

Sa bonté, autant que son intelligence et son travail, lui avait attiré de profondes et unanimes sympathies sur tout le littoral, et, à Monte Carlo comme à Nice, la nouvelle foudroyante de sa mort

a causé, parmi les employés du Crédit Lyonnais et parmi ses nombreux amis, une très douloureuse impression.

M. Gonnet a été frappé subitement d'une attaque de paralysie, samedi soir, au moment où, tout joyeux, il se mettait à table avec sa femme et ses enfants.

Les obsèques du regretté Directeur du Crédit Lyonnais auront lieu ce matin, à 9 heures. On se réunira au domicile mortuaire, villa Mathilde, avenue des Beaumettes, à Nice.

La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a l'honneur d'informer le public que le nouvel horaire des trains sera mis en vigueur à dater du 3 novembre 1903.

### SUR LE LITTORAL

Plusieurs hautes personnalités de notre colonie hivernale sont arrivées, ces jours derniers, sur le littoral.

A Menton, est de retour, depuis vendredi, S. Exc. le Président Krüger qui a passé l'été à Ildershun en Hollande. Comme l'hiver précédent, l'ancien Président du Transvaal occupe la villa Gena n° 2, à Garavan. M<sup>me</sup> Eloff, sa fille, et ses petits enfants occupent la villa Gena n° 1.

Le docteur Heymans, le fidèle ami du président Krüger, s'est installé à la villa Sainte-Dévote, également avec sa famille. M. Krüger était accompagné dans son voyage et sera assisté pendant toute la durée de son séjour à Menton, de M. Geymans, son docteur, de MM. Bredele et Dock, secrétaires, ainsi que de sa fille, M<sup>me</sup> Eloff et ses enfants.

M. Dumas, commissaire spécial, s'était porté à la rencontre de M. Krüger, à Vintimille, et l'a accompagné à Menton. A la descente du train, M. Krüger a serré la main à diverses personnes et est monté en voiture fermée pour se rendre à la villa. Le président a fait un très bon voyage et est en très bonne santé.

D'autre part, est arrivé le même jour, à Cannes, M. Steijn, ancien président de l'Etat libre d'Orange, accompagné de M<sup>me</sup> Steijn, de ses deux filles et de M. Fraser, son beau-frère.

Les personnes présentes sur le quai de la gare, au moment de l'arrivée du train, s'empressèrent auprès du wagon présidentiel, et se découvrirent respectueusement sur le passage de M. Steijn. Soutenu par M. Fraser, M. Steijn s'est rendu à pied au landau qui attendait dans la cour de la gare et où il a pris place avec sa famille, pour se rendre à la villa des Sablons, à la Croisette, où il passera l'hiver. Le président a été très sensible à l'accueil qui lui a été fait.

A la villa des Lotus, à Cannes, S. A. I. le Grand-Duc Michel est installé pour plusieurs mois avec sa Maison militaire composée de MM. le lieutenant-général baron Winspeare; lieutenant-général M. Baranoff et docteur Zander, aide de camp; prince Chirinsky-Chikmatoff; comte Grabbe et D. Zagoriane.

A Grasse, on attend cette semaine le retour de la baronne Alice de Rothschild qui est l'hôte fidèle de ce pays.

De Nice :

Deux promotions importantes dans l'armée et la magistrature viennent d'avoir lieu :

M. le général Bazaine-Hayter, commandant la 27<sup>e</sup> brigade, est nommé général de division.

M. Manoël Saumane, procureur de la République à Nice, est nommé procureur général près la Cour d'Appel de Caen.

L'un et l'autre seront fort regrettés à Nice où ils laisseront les meilleurs souvenirs.

### Lettre de Paris

Paris, 10 octobre 1903.

Nos grandes rues se hérissent de mâts; on prépare les lampions; on déploie les drapeaux français et italiens; on construit des arcs de triomphe; les Comités des quartiers

rivalisent de zèle et de somptuosité avec les entrepreneurs officiels chargés de la décoration des monuments publics; en un mot, ce sera superbe, pourvu que le temps, qui malheureusement, ne nous gâte guère depuis quelques mois, veuille bien faire fête, lui aussi, aux Souverains italiens.

Un des attrait nouveaux des réjouissances publiques sera la grande retraite lumineuse dont un groupe de commerçants parisiens, de l'avenue de l'Opéra, a pris l'initiative. Le Président de la République a déclaré qu'il approuvait ce projet et qu'il serait heureux de le voir mettre à exécution. Cette retraite promet d'être véritablement belle. Elle se déroulera sur une longueur de plus de 1,500 mètres, et six cents personnes environ y prendront part. On n'y verra point le prosaïque lampion et on s'est appliqué à en exclure la banalité des lanternes vénitienes. Des motifs lumineux très divers, et dont plusieurs exigent un véritable travail de construction, figureront seuls dans le cortège. Huit porteurs s'avanceront en tête soutenant une façade transparente, composée d'un motif de décoration que surmonteront deux écussons: l'un aux armes de la Maison de Savoie; l'autre aux couleurs françaises. Dans toute la largeur s'étendra une inscription lumineuse à double face, portant ces mots: « Vive la France! Vive l'Italie! »

Viendront ensuite: cinquante écussons lumineux aux couleurs françaises et aux armes de la Maison de Savoie; trente candélabres surmontés d'un cartouche avec inscription allégorique; cinquante candélabres décoratifs avec étoile lumineuse; six grandes galeries architecturales, également lumineuses, portées chacune par seize personnes; des panoplies de drapeaux italiens et français, sur fond transparent; un berceau fantastique, artistiquement illuminé; trente candélabres à losange; quarante médaillons; une grande galerie lumineuse décorative, portée par vingt personnes; vingt-quatre candélabres artistiques; trente-quatre étendards lumineux, français ou italiens; dix grandes façades décoratives; vingt candélabres à fleurs; un autre berceau fantastique; dix arcs de triomphe; douze candélabres à fleurs et à papillon, et, enfin, une grande apothéose lumineuse avec des écussons aux couleurs françaises et italiennes.

Le cortège se formera à sept heures du soir, devant le Grand Palais. Il gagnera de là le ministère des affaires étrangères, devenu palais royal, pour défilé devant les souverains. Les figurants iront ensuite se ranger des deux côtés du pont Alexandre III. Le roi et la reine d'Italie, qui se rendront ce soir-là à un dîner intime à l'Elysée, auront ainsi à traverser, pour gagner la Présidence, une double haie lumineuse, qui sera, en même temps qu'originale, du plus saisissant effet.

Le roi et la reine d'Italie passés, le cortège se reformera pour se diriger vers la place de la Concorde d'où, après quelques évolutions, il gagnera la rue Royale. Il défilera ensuite place et boulevard de la Madeleine; boulevard des Capucines et place de l'Opéra, où il fera, pour permettre aux porteurs de se reposer, une assez longue station. Il reprendra sa marche pour se diriger, par la place du Palais-Royal, la rue de Rivoli et la place de la Concorde, vers l'avenue Alexandre III, où aura lieu la dislocation. Plusieurs musiques s'intercaleront dans le cortège et en régleront la marche.

Cette retraite, qui ajoutera à la clarté éblouissante des illuminations celle de ses vingt mille lampes, constituera une magnifique attraction dont tout l'honneur reviendra à ceux qui l'ont organisée, et surtout à M. Sineux, qui en est le promoteur.

\* \*

Le Vercingétorix de Bartholdi, qui vient d'être inauguré officiellement, évoque pour les Parisiens le souvenir d'un autre Vercingétorix — celui d'Aimé Millet — qui se dresse, en Bourgogne, à proximité de Montbard, sur la colline d'Alise-Sainte-Reine, emplacement supposé de l'ancienne Alésia.

Une copie réduite de cette statue attira, pendant longtemps, boulevard des Batignolles, le regard des passants. Dans une assez vaste cour, séparée de la rue par une grille, elle était adossée, sur un socle très haut, contre l'atelier du maître sculpteur. A la mort de Millet, l'immeuble changea de destination. Mais, hélas! la statue demeura en place. Je dis « hélas! », parce qu'il lui advint la pire mésaventure qui puisse arriver à une statue. Un marchand de meubles vint s'installer là et convertit la cour en une sorte de hall ou magasin, où Vercingétorix se trouva littéralement encagé. Ce n'est point tout: l'impitoyable commerçant le fit recouvrir, de la tête aux pieds, d'un horrible badigeon couleur d'ocre; puis bravement, en guise d'enseigne, il fit peindre sur sa porte: « Vercingétorix! » Et le héros d'Aimé Millet qui, sans doute, en eût pleuré de dépit, préside, du haut de son socle, à des tran-

sactions, des offres et des marchandages, qu'il semble considérer d'un œil plus sombre et plus sévère encore, maintenant qu'il est devenu couleur chocolat!

Pour revenir à la statue de Bartholdi, l'histoire en est assez curieuse.

Tout d'abord, l'œuvre du grand artiste ne date pas d'hier. On la connaît et on l'admire depuis trente ans. Elle fut, à l'époque de nos revers, exposée en modèle réduit. Vercingétorix était représenté à cheval, l'épée haute, chargeant l'ennemi et poussant le cri de guerre. Aucun sujet n'était plus propre à nous apporter le réconfort dont nous avons besoin en ces heures tragiques. Il nous semblait doux comme un souvenir et comme un espoir de nous redire, en face de l'image du vieux chef gaulois, que la défaite même ne saurait atteindre les héros du patriotisme. Au point de vue artistique, l'œuvre était digne du maître auquel nous devons le Lion de Belfort: mouvement, vérité, grandeur, tout justifiait le gros succès qu'elle obtint. Ce n'était, cependant, qu'un embryon de la statue rêvée, statue colossale en bronze, de six mètres de haut. Où trouver la somme nécessaire pour mener à bien ce travail de géant? Energique et tenace, M. Bartholdi ne renonça point à son projet. Une souscription privée fut ouverte qui ne fut close que très tard. Après quoi, il fallut près d'une année pour couler en bronze le rêve de l'artiste. Nous l'avons vu bellement réalisé, pendant l'Exposition, au Grand Palais.

Vercingétorix partit, enfin, pour Clermont-Ferrand, auquel on le destinait à défaut d'Alésia, la cité disparue. Mais ce colosse ne pouvait voyager par des moyens ordinaires. On redoutait, à bon droit, de le confier à des entreprises peu habituées à transporter — faut-il dire — de pareils colis? C'est alors qu'on résolut de le placer sur une voiture automobile géante, obligeamment prêtée par un grand fabricant. Vercingétorix s'en est donc allé en Auvergne selon la dernière mode du jour.

Ainsi statufié, Vercingétorix n'a point demandé à son chauffeur de lui faire faire du cent vingt à l'heure. Mais, ce qui vaut mieux, en passant au milieu des villes et des villages, il fut, en outre de l'attestation du grand talent et de l'énergie de M. Bartholdi, le symbole magnifique du courage et du patriotisme au service desquels l'industrie a mis ses dernières merveilles.

L. S.

### LETTRES ET ARTS

**L'art musical en Allemagne.** — A Leipzig, les concerts du Gewandhaus, dont la fondation remonte à 1743, et qui ont compté parmi leurs chefs d'orchestre Mendelssohn, Niels Gade et Ferdinand Hiller, ont repris leurs séances le 8 octobre. Au nombre des grandes œuvres chorales qui seront exécutées pendant la saison se trouvent le *Requiem* de Georges Henschel et le *Paradis perdu* de E. Bossi. Une large place restera aux classiques et aux romantiques depuis Haydn jusqu'à Brahms, et on ajoutera aux œuvres de ces maîtres quelques ouvrages de Tchaïkowsky, Borodine, R. Strauss, G. Schumann, Ernest Boehe, Wagner, Grieg, Saint-Saëns. On jouera aussi *Harold en Italie* de Berlioz et la *Dante-Symphonie* de Liszt. Au théâtre municipal, on annonce comme nouveauté *Dornroschen* (la rose d'églantier) de Humperdinck, la *Tosca* de Puccini, *Don Pasquale* de Donizetti dans une nouvelle version, et, comme reprise, *Geneviève* de Schumann.

### MARINE ET COLONIES

**La flotte marchande allemande en 1902.** — Au 1<sup>er</sup> janvier 1902 et en omettant les bateaux de moins de 50 mètres cubes ou 17,65 tonnes de registre, la flotte de commerce de l'Allemagne se montait à 3,959 bâtiments, ayant 3,080,548 tonnes de registre de contenance brute et 53,946 hommes d'équipage. Plus de trois quarts du tonnage appartiennent aux vapeurs; les voiliers et les chalands se partagent le reste à peu près dans la proportion de 7 à 1. Au point de vue du nombre des vapeurs, des voiliers et des chalands, la proportion est à peu près renversée, car les vapeurs ne représentent qu'un tiers environ des unités.

En 1901, le rapport du tonnage des voiliers à celui des chalands était encore de 8 à 1, et en 1900 de 11 à 1; depuis cette époque, les chalands ont chaque année gagné à peu près le double de tonnage que les voiliers ont perdu.

La plus grosse part de la flotte de commerce allemande appartient aux villes hanséatiques de Hambourg et de

Brême. Plus de 82 p. 100 du tonnage total appartiennent à ces deux villes : 1,607,059 tonnes de registre, soit 52 p. 100 à Hambourg ; 918,605 tonnes de registre, soit 30 p. 100 à Brême.

La part de Hambourg à la navigation à vapeur est encore plus considérable ; elle comporte 1,347,824 tonnes de registre, soit 55 p. 100 ; celle de Brême, 699,083 tonnes de registre, soit 29 p. 100.

Après ces deux grands ports, suivent de très loin : Flensburg avec 4 p. 100, Stettin 3 p. 100, Kiel 2 p. 100 ; Geestemünde, Dantzig et Lübeck atteignent encore 1 p. 100, tandis que Schleswig et Oldenbourg restent au-dessous de ce taux.

Hambourg et Brême occupent aussi le premier rang dans la navigation à voile, mais ici la supériorité de Hambourg est moins grande que pour les vapeurs. Hambourg détient 40 p. 100, Brême 32 p. 100 du tonnage total des voiliers.

## MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

**Les températures stellaires.** — La question des températures relatives des différents types d'étoiles est une des plus importantes de l'Astronomie physique ; elle a été récemment l'objet de recherches approfondies à la suite de la découverte de quelques lignes fournies par le spectre de l'étincelle électrique dans certaines conditions.

Une étude de M. Kayser, publiée dans *Astr. Nach.*, rappelle d'abord les travaux antérieurs, puis suggère une méthode d'estimation des températures stellaires basée sur une idée émise en 1876 par Sir George Stokes.

Comme la proportion des radiations les plus réfrangibles d'un corps solide incandescent augmente avec la température, Stokes a pensé qu'une ligne spectrale peut affecter un caractère marqué à une certaine température. Kayser croit que si ce phénomène ne peut être vérifié pour le spectre entier, il peut être constaté pour les lignes d'une série définie, comme celles de l'hydrogène et de l'hélium.

Partant de cette supposition, il a entrepris tout récemment des recherches préliminaires pour découvrir de semblables modifications dans les spectres fournis par l'hydrogène, l'hélium et le lithium : il a vu que l'intensité des bandes des ondes les plus courtes augmente relativement avec la température, en supposant que la température s'élève dans les tubes de Geissler avec l'augmentation du potentiel et de l'intensité du courant.

Il est probable que les dernières expériences de laboratoire, combinées avec l'estimation photométrique ou photographique de l'intensité des différentes raies des spectres stellaires, nous conduiront à la connaissance approchée de la température de quelques étoiles ; on obtiendrait un grand progrès si l'on pouvait connaître ces températures à moins de 1,000° ou 2,000°.

## VARIÉTÉS

### La disparition du bateau à voiles

(Suite et fin.)

Mais un nouveau progrès est en train de s'accomplir dans les procédés mécaniques de propulsion qui peuvent s'appliquer aux bateaux pêcheurs, et y contribuent à faire disparaître la voile tout comme dans les transports par mer : nous voulons parler de l'adoption du moteur à pétrole, de ce qu'on peut appeler l'automobilisme en marine. Quels que soient ses mérites, le moteur à vapeur a certains inconvénients, surtout à bord des bateaux où l'économie s'impose forcément, et où il serait avantageux de ne point avoir recours à un mécanicien diplômé qui se fait payer cher : le moteur à pétrole, que l'on peut confier à un matelot ayant fait un léger apprentissage, répond parfaitement à ce desideratum. De plus il n'a pas besoin d'une mise sous pression comme le générateur à vapeur, on peut l'arrêter immédiatement quand le bateau stoppe, de même on le met en marche instantanément. Nous pourrions ajouter encore que la puissance dont on a besoin à bord d'un navire de pêche n'est jamais considérable (car autrement le moteur à vapeur serait plus économique), et enfin que le moteur à pétrole est bien moins encombrant que l'autre, et ne né-

cessite ni chaudière ni générateur. Comme pour la vapeur, c'est sous la forme d'engin commandant le treuil de levage des filets que le moteur à pétrole a fait sa première apparition sur le bateau pêcheur, et bientôt, ici encore, on a compris que la commande de la marche était aussi utile que celle du treuil : si bien qu'on a installé des moteurs à hydrocarbure qui peuvent tout à la fois actionner une hélice et un treuil, au moyen d'embranchages et de transmissions appropriées. C'est en Danemark que cette évolution a pris naissance, et cela sous la forme de moteurs commandant une hélice auxiliaire à bord de voiliers ; mais depuis lors, les pêcheries de presque tous les pays se sont mises à recourir au moteur à pétrole comme unique engin de propulsion à bord de nombreux bateaux. Un des types les plus intéressants de bateaux de pêche à pétrole que nous connaissons est le *Jean*, du port de Boulogne, et destiné à la pêche du hareng dans la mer du Nord ; ici, on arrive déjà à l'emploi de deux moteurs, dont l'un pour le cabestan, qui a une puissance de 40 chevaux, et l'autre pour l'hélice, qui représente en fait 200 chevaux, bien que ce moteur soit du type auxiliaire.

La propulsion mécanique est encore susceptible de s'adapter à des embarcations de très faibles dimensions, comme cela se produit aux États-Unis pour les doris, ces sortes de canots à fond plat qui s'en vont assez loin de la côte pêcher la morue à la ligne, et qui, avec un engin mécanique de propulsion, sont mis à l'abri de la plupart des dangers qui les menaçaient quand ils s'aventuraient au large, et alors que les matelots qui les montaient étaient obligés de ramer parfois durant des heures pour regagner le port. Les doris sont employés par nos pêcheurs de morue du Banc et d'Islande, et il y aurait grand intérêt à les voir transformés en embarcations automobiles.

Enfin, au risque d'allonger un peu cette étude, nous devons signaler une navigation particulière où le moteur mécanique, et jusqu'à présent exclusivement la vapeur, supplante la voile, partout où l'on sait comprendre les conséquences de cette transformation. Le pilotage à vapeur devient de règle dans certains grands ports des États-Unis ou de Grande-Bretagne, et l'on apprécie pleinement ses avantages. On sait que les bateaux-pilotes sont obligés, au moins théoriquement, de tenir la mer par tous les temps, et d'amener un pilote à bord de tout bâtiment qui demande leurs secours pour pénétrer dans un port ou dans une rivière : il va de soi que s'ils se présentent sous la forme de petits voiliers, ils sont fort exposés, et le mauvais temps les oblige parfois à fuir ou même à rentrer quand les navires venant du large auraient le plus intérêt à les rencontrer. Ils sont de même obligés de suivre le bateau qui sort avec un pilote, pour aller reprendre celui-ci quand il a achevé sa mission, et l'abordage nécessite souvent des manœuvres qui sont longues et dangereuses avec un voilier. Il est bien manifeste que l'emploi de la vapeur leur assurera une mobilité et une tenue à la mer précieuse à tous égards. C'est dans ce but que les divers pilotes de New-York se sont associés, et ont fait construire quelques vapeurs qui leur permettent d'exercer leur dur métier avec beaucoup plus de sécurité, pour les navires à piloter comme pour eux-mêmes. Tout naturellement, ces bateaux ont les meilleures qualités marines et sont presque insubmersibles ; ils offrent des installations particulièrement confortables, d'autant qu'ils demeurent dehors pendant des jours, ayant constamment une douzaine de pilotes à leur bord, fournissant un homme à chaque navire qui sort, recueillant ceux qui ont terminé leur besogne et doivent quitter le bateau qu'ils ont « sorti » avant qu'il gagne le large.

Il y a là toute une transformation du pilotage, qui est maintenant chose accomplie à New-York ; mais il faut dire qu'en France on trouverait peut-être des difficultés à une organisation de ce genre, car le pilotage est soumis à une étroite réglementation d'Etat qui fait des pilotes comme des fonctionnaires. Toujours est-il qu'en Angleterre, où l'on ne craint pas les initiatives hardies, on a déjà mis en service un nombre assez sérieux de bateaux-pilotes à vapeur ; c'est ainsi qu'à l'embouchure de la Mersey, deux ou trois steamers de 40 mètres de long donnent tout à la fois un grand confort aux pilotes embarqués et une grande sécurité aux navires

voulant entrer dans le fleuve, et qui sont assurés de trouver l'homme dont ils ont besoin par tous les temps pour ainsi dire, sans que son embarquement entraîne ni danger ni retard. Les pilotes de la rivière Humber ont lancé eux aussi un vapeur de pilotage, où ils ont des couchettes d'acajou, un salon commun, des cabines de bain ; l'Australie vient de suivre l'exemple de la Métropole pour les parages de Port-Philip, et nous pourrions indiquer une série d'autres exemples d'adoption de la vapeur aux dépens de la voile dans cette forme particulière de la navigation.

On le voit donc, la disparition du voilier se généralise de plus en plus ; et s'il serait utile de songer à tirer parti de la force gratuite fournie par le vent dans des installations faites à terre, notamment pour la production du courant électrique, du moins le machinisme semble s'imposer de plus en plus à la mer, et la navigation à la voile est appelée à disparaître, sauf là où elle ne constitue qu'un sport et non point un moyen de transport commercial.

DANIEL BELLET.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

## MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 4 au 11 Octobre 1903

MARSEILLE, goél. <i>Louis-Clara</i> , fr., c. Colin,	briques et ciment.
CANNES, b. <i>Bon-Pêcheur</i> , fr., c. Arnaud,	sable.
— b. <i>Fortune</i> , fr., c. Moutte,	—
— b. <i>Ville-de-Monaco</i> , fr., c. Dantal,	—
— b. <i>La Paix</i> , fr., c. Aune,	—
— b. <i>Monte-Carlo</i> , fr., c. Regrutto,	—
— b. <i>Marcelle</i> , fr., c. Fredy,	—
— b. <i>Virginie</i> , fr., c. Brun,	—

Départs du 4 au 11 Octobre

GOLFE-JUAN, goëlette <i>Louis-Clara</i> , fr., c. Colin,	sur lest.
CANNES, b. <i>Bon-Pêcheur</i> , fr., c. Arnaud,	—
— b. <i>Fortune</i> , fr., c. Moutte,	—
— b. <i>Ville-de-Monaco</i> , fr., c. Dantal,	—
— b. <i>Marcelle</i> , fr., c. Fredy,	—
— b. <i>Monte Carlo</i> , fr., c. Regrutto,	—
— b. <i>Virginie</i> , fr., c. Brun,	—
— b. <i>La Paix</i> , fr., c. Aune,	—
TORRE SALINE, balancelle <i>Emilia</i> , ital., c. Salvatore,	—

## TRIBUNAL SUPÉRIEUR DE MONACO

### PARQUET DE L'AVOCAT GÉNÉRAL

#### Extrait d'un jugement d'interdiction

inséré en exécution de l'article 848 du Code de Procédure Civile.

D'un jugement rendu, par défaut, par le Tribunal Supérieur de la Principauté, séant à Monaco, le 2 octobre 1903, enregistré et signifié, il résulte que la dame **Louise-Flore-Virginie BAQUET**, veuve de **Léon-Fortuné-Etienne DE SIGALDI**, sans profession, domiciliée à Monaco, se trouvant actuellement dans l'asile d'aliénés de Sainte-Marie, à Nice, a été déclarée en état d'interdiction.

Pour extrait certifié conforme.

Monaco, le 12 octobre 1903.

L'Avocat Général,

C. DE MONICAULT.

## AVIS

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

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

H. ANRIGO, agent général.

Jean CAPELLA,

Rue de la Buffa, 3, Nice.

Agent principal.

Rue de Millo, maison De Angelis

Étude de M<sup>e</sup> Charles BLANCHY, huissier à Monaco  
8, rue des Carmes, 8

**VENTE VOLONTAIRE**

Le lundi 19 octobre 1903, à 9 heures du matin, et jours suivants, sur la place d'Armes, à la Condamine, Monaco, il sera procédé à la vente aux enchères publiques d'une très grande quantité de chaussures de luxe et ordinaires, pour hommes, femmes et enfants.

Au comptant, 5 % en sus des enchères.

L'Huissier, BLANCHY.

Étude de M<sup>e</sup> Alexandre EYMIN, docteur en droit, Notaire à Monaco, successeur de M<sup>e</sup> Louis VALENTIN, 2, rue du Tribunal, 2.

**PURGE D'HYPOTHÈQUES LÉGALES**

Suivant contrat reçu par M<sup>e</sup> Alexandre EYMIN, notaire à Monaco, le trente septembre mil neuf cent trois, monsieur Marie-Joseph-Jean-Paul DE GARNIER DES GARETS, propriétaire, et madame Marie-Anne-Stylite PETIT, son épouse, demeurant ensemble au château de Bussy, commune de Saint-Julien-sous-Montmelas (Rhône), lesquels ont élu domicile à Monaco, en l'étude dudit M<sup>e</sup> Eymin, ont acquis de monsieur Joseph-Antoine-Polycarpe BARON, entrepreneur de travaux publics, et de madame Dominique CERUTTI, son épouse, demeurant ensemble à Monaco, pour lesquels domicile a été élu également en la même étude,

Une maison, située à Monaco, quartier des Moneghetti, boulevard de l'Ouest, dénommée *Villa Baron*, composée de deux corps de bâtiments superposés : l'un, prenant son entrée sur le boulevard de l'Ouest, élevé sur sous-sol, d'un rez-de-chaussée et de trois étages ; l'autre prenant son accès sur le chemin de la Turbie, élevé au-dessus de la terrasse, et en arrière de celle-ci, de deux étages ; cet immeuble est d'ailleurs plus amplement désigné audit contrat.

Cette acquisition a été faite moyennant, y compris les charges, un prix de cent quatre-vingt-dix-huit mille francs, contrat en mains.

Une expédition transcrite dudit acte a été déposée, ce jourd'hui même, au Greffe du Tribunal Supérieur de Monaco.

Avertissement est donné aux personnes ayant le droit de prendre sur l'immeuble vendu des inscriptions pour cause d'hypothèque légale, qu'elles devront requérir ces inscriptions dans le délai d'un mois de ce jour, sous peine d'être déchues de tous droits sur ledit immeuble.

A Monaco, le treize octobre mil neuf cent trois.

Dûment enregistré.

Signé : Alex. EYMIN.

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

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

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

**AVIS DE MESSE**

Madame veuve Ernest ORMEZZANO, née Avondetto ; Monsieur et Madame Edouard ORMEZZANO, née Laugier ; Monsieur Ernest ORMEZZANO ; Mademoiselle Marie-Jeanne ORMEZZANO et parents,

Prient leurs amis et connaissances de vouloir bien assister à la messe de sortie de deuil qui sera célébrée en l'église Sainte-Dévote, le mercredi 14 octobre, à 8 heures et demie du matin, pour le repos de l'âme de leur regretté

**Ernest ORMEZZANO**

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

**L'HIVER A LA COTE D'AZUR**

Billets d'aller et retour collectifs de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes à très longue validité pour familles.

Du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre 1903, il est délivré par les gares P.-L.-M. aux familles composées d'au moins trois personnes, des billets d'aller et retour collectifs de

2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, pour Hyères et toutes les gares P.-L.-M. situées au-delà vers Menton. Le parcours simple doit être d'au moins 400 kilomètres.

La famille comprend : père, mère, enfants, grand-père, grand-mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi que les serviteurs attachés à la famille.

Ces billets sont valables jusqu'au 15 mai 1904. La validité de ces billets peut être prolongée une ou plusieurs fois de quinze jours, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 % du prix du billet collectif. Le coupon d'aller de ces billets n'est valable que du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre 1903.

Le prix du billet collectif est calculé comme suit : prix de quatre billets simples pour les deux premières personnes, prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié du prix d'un billet simple pour la quatrième personne et chacune des suivantes.

Arrêts facultatifs à toutes les gares situées sur l'itinéraire. La demande de billets doit être faite quatre jours au moins à l'avance à la gare de départ.

**APPICHAÏE BÉRENGER MONACO**

**LEÇONS ET COURS POUR JEUNES FILLES**

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

**ASSURANCES**

**CARLÈS et PERUGIA**

DIRECTION : Quai Lunel (sur le Port) NICE

**L'ABELLE (Incendie)**

Compagnie Anonyme d'Assurances à prime fixe contre l'incendie.

**LA FONCIÈRE**

La C<sup>ie</sup> Lyonnaise d'Assurances maritimes réunies

C<sup>ie</sup> d'assurances contre les risques de transport par terre et par mer et les accidents de toute nature. - Assurances maritimes ; transports-valeurs.

POLICES collectives ouvrières, responsabilité civile des patrons et entrepreneurs, assur. des pompiers. Polices spéc. individuelles contre accidents de toute nature.

Assurances vélocipédique et de chasse. Assur. contre les risques de séjour et de voyage dans le monde entier. Assur. des accid. causés aux tiers par des voitures automobiles et à traction mécan.

**LLOYD NÉERLANDAIS**

la plus ancienne des Compagnies d'Assurances contre le Vol.

Assurances contre le vol avec effraction, escalade ou usage de fausses clefs. Contre le vol, précédé ou suivi d'assassinat ou de tentative d'assassinat.

Assurances des villas, châteaux, banques, marchandises en magasin, titres, valeurs, billets de banque, archives et minutes, églises, musées, objets mobiliers de toute nature, bijoux, etc. Assurances des bijoutiers, horlogers et négociants en matières précieuses.

Assurances contre les détournements et malversations.

Agent pour la Principauté de Monaco :

J.-B. FARAUT, 4, rue des Açores (jardin de Millo).

**AMEUBLEMENTS & TENTURES**

**Eugène VÉRAN**

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



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

**PARFUMERIE**

**DE MONTE CARLO**

**NESTOR MOEHR**

Parfumeur Distillateur

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

**Boulevard de l'Ouest (Pont Sainte-Dévote)**

MONTE CARLO

**NOUVEAU PARFUM LOTUS BLEU NOUVEAU PARFUM**

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

**Eaux de Fleurs d'Orangers et de Roses.**

Lotions et Brillantines pour la tête.

**EXTRAIT DE CANTHARIDES**

Produit spécialement recommandé contre la chute des cheveux.

**HUILES D'OLIVES POUR LA TABLE, ETC.**

**MAISON MODÈLE**

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

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

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

MARQUINERIE EXTRA-FINE.

ARTICLES DE PARIS. — JOUETS EN

TOUS GENRES. — G<sup>d</sup> RAYON DE PAPETERIE,

PHOTOGRAPHIES, CARTES POSTALES. — FOURNITURES

DE BUREAUX. — PARFUMERIES GRANDES MARQUES. — GANTS

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

CHEMISES ET CRAVATES ÉLÉGANTES. — BAS

SOIE, FIL. — OMBRELLES. — CANNES.

PARAPLUIES. — ARTICLES DE

VOYAGE, ETC., ETC.

Grandes Roulettes de précision (Tapis, râtaux).

**PRIX TRÈS MODÉRÉS**

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



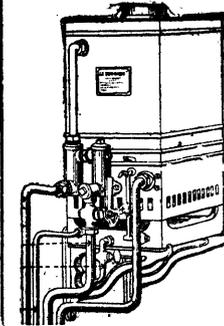
**A. CRÉMIEUX.** — Magasin : Villa PAOLA, à côté de l'Hôtel de la Villa des Fleurs, boulevard du Nord MONTE CARLO

**PLOMBERIE (EAU et GAZ)**

**Henri CHOINIÈRE**

MONACO — Rue Terrazzani — CONDAMINE

Maison Laurens (Derrière les Halles et Marchés)



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

**"Le Torride"**

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

Imprimerie de Monaco — 1903

**BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE** — Hauteur de l'Observatoire (Collège de la Visitation) : 65 mètres.

Octobre	PRESSIONS BAROMÉTRIQUES réduites à 0 de température et au niveau de la mer					TEMPÉRATURE DE L'AIR (Le Thermomètre est exposé au nord)					Humidité relative moyenne	VENTS	ÉTAT DU CIEL		
	9 h. matin	midi	3 h. soir	6 h. soir	9 h. soir	9 h. matin	midi	3 h. soir	6 h. soir	9 h. soir					
	6	774.1	774.2	770.1	773.3	773.3	20.1	22.8	22.5	21.0				20.2	80
7	75.2	75.2	74.0	73.7	73.5	21.5	22.0	21.4	21.2	20.8	79	Nord-Est.	Beau, nuageux.		
8	72.0	71.8	71.2	70.8	70.0	22.0	22.5	21.2	21.0	20.0	85	Est.	Id.		
9	71.0	70.2	70.0	69.8	69.5	22.5	23.0	21.3	21.1	20.5	83	Sud-Est.	Id.		
10	69.0	64.5	64.1	64.8	64.9	22.0	22.1	21.0	21.0	20.2	68	Sud-Ouest fort.	Pluie, orage.		
11	66.0	68.5	66.5	65.4	65.0	20.0	21.2	19.2	19.1	19.0	65	Sud-Ouest.	Nuageux.		
12	65.0	68.8	68.2	67.6	67.2	20.2	21.5	20.0	19.5	19.2	71	Sud.	Beau, nuageux.		
DATES						6	7	8	9	10	11	12			
TEMPÉRATURES EXTRÊMES						Maxima.	22.8	22.1	22.5	23.0	22.8	20.3	21.5		
						Minima.	20.0	19.5	20.2	20.0	19.8	19.0	19.3	Pluie tombée : 51mm	