

# 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

M. Jose Mariano Crespo, nommé Consul de Monaco à Mexico, a reçu l'exequatur du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

## PARTIE NON OFFICIELLE

### Echos et Nouvelles

DE LA PRINCIPAUTÉ

S. A. S. le Prince Albert, invité au mariage de S. A. R. la Princesse Elisabeth, Duchesse en Bavière, avec S. A. R. le Prince Albert de Belgique, est arrivé dimanche à Munich, accompagné de M. le Comte de Lamotte d'Allogny, Chambellan. S. A. R. le Duc Charles-Théodore, Père de la Fiancée, se trouvait à la gare pour conduire le Prince au « Bayerischer Hof », sa résidence. Le service d'honneur commandé auprès du Prince pour la durée des fêtes se composait du Colonel Le Bret de Nucourt et du Lieutenant von Freyberg.

Son Altesse Sérénissime a rendu visite aussitôt à S. A. R. le Prince Régent.

Le lendemain lundi, un diner de 226 couverts avait lieu au Palais; il était suivi d'une soirée chez S. A. R. le Duc Charles-Théodore.

La cérémonie du mariage avait lieu mardi et, ce jour même, après un grand déjeuner chez S. A. R. le Duc Charles-Théodore, S. A. S. le Prince Albert repartait pour le Château de Marchais.

S. Exc. M. Portifirio Diaz vient d'être réélu, pour quatre ans, Président de la République des Etats-Unis du Mexique.

Hier, à 10 heures du matin, a eu lieu, à la Cathédrale, la messe du Saint-Esprit, pour la rentrée des écoles. M. le Ch<sup>er</sup> Jolivot, Secrétaire Général du Gouvernement par intérim, accompagné de M. le Ch<sup>er</sup> de Loth, premier adjoint au maire, y assistait avec MM. les Inspecteurs.

Mardi prochain, 16 octobre, aura lieu la rentrée solennelle du Tribunal Supérieur. M. Paul de Villeneuve, Substitut de M. l'Avocat Général, prononcera le discours d'usage.

Hier lundi a eu lieu la rentrée de la section française au Collège de la Visitation.

Celle des pensionnaires qui avait été retardée à cause de l'interruption du service du chemin de fer italien aura lieu aujourd'hui même.

La Chancellerie du Vice-Consulat de France vient d'être transférée au 1<sup>er</sup> étage de la villa Bergeaud, boulevard de l'Ouest, en face de l'Institut Ophtalmique.

Les membres de la Société des Régates ont souhaité, mercredi dernier, sa fête à leur sympathique président, M. François Médecin. L'excellente Société l'*Estudiantina monégasque* a prêté son concours à cette cordiale réunion et a exécuté plusieurs morceaux fort applaudis. Se faisant l'interprète de tous les membres présents, M. Louis Néri, vice-président de la Société des Régates, a adressé ses vœux à M. François Médecin, qui l'a vivement remercié. On a ensuite sablé le champagne, puis la soirée s'est joyeusement terminée au siège de la Société des Régates, où une sauterie improvisée s'est prolongée jusqu'à une heure assez avancée de la nuit.

Les membres du Sport Vélocepedique Monégasque ont fait, dimanche matin, une sortie qui a été favorisée par un temps superbe.

Partis à 7 heures du matin, nos cyclistes se sont rendus à Beaulieu et ont contourné le cap Ferrat. Après un lunch à Beaulieu, ils sont rentrés vers 11 heures à Monaco, où la fanfare qui marchait en tête a été l'objet d'une ovation de la part du public.

Les sociétaires projettent une nouvelle sortie ayant pour but San Remo, Port-Maurice et Oneglia.

Le Conseil d'Administration du Sport Vélocepedique Monégasque a fixé au 28 octobre courant, à 8 heures et demie du matin, la date de l'Assemblée Générale annuelle. En voici l'ordre du jour :

1. Lecture du procès-verbal de la dernière Assemblée;
2. Comptes du Trésorier;
3. Rapport des Commissaires-Vérificateurs;
4. Radiations;
5. Nomination du Président;
6. Nomination de 15 membres du bureau.

Le scrutin aura lieu au siège social, de 8 h. 1/2 à 11 heures du matin.

Le vote par correspondance est admis.

Les membres du Comité des fêtes de la Saint-Roman se réuniront, sous la présidence du dévoué M. P. Botta, en un banquet qui aura lieu jeudi 11 octobre, à 8 heures précises du soir, à l'Hôtel Bristol.

## AVIS

M. le Receveur des Douanes nous prie de faire connaître au public que les personnes qui voudront expédier du territoire de la Principauté en territoire français des marchandises soumises, en France, à des taxes de consommation intérieure doivent se présenter, pour acquitter ces taxes ou se munir des expéditions de régie nécessaires, soit à la recette buraliste placée au bureau des douanes de Monaco, soit à la recette buraliste de la Turbie-Carnier située, en territoire français, au boulevard de la Tour.

Les marchandises de la catégorie ci-dessus désignée doivent suivre exclusivement le boule-

vard de la Tour de la frontière monégasque jusqu'à la recette buraliste de la Turbie-Carnier.

Les courses de novembre sur l'hippodrome du Var, paraissent devoir être une très heureuse innovation au double point de vue sportif et du mouvement mondain sur le littoral.

Les engagements des deux principales épreuves de cette réunion (le Grand Prix de Nice de 50.000 francs et le Grand Criterium de Nice de 25.000 francs), ont été clos mardi à Paris.

Le succès a dépassé toutes les espérances de la Société des Courses. 79 chevaux comptant parmi les meilleurs de l'époque actuelle ont été inscrits dans ces belles épreuves. Les plus grands éleveurs de France, même ceux qui généralement n'envoient pas de chevaux en province, y sont représentés.

Parmi les propriétaires ayant fait des engagements, on relève les noms de : MM. Camille Blanc, Edmond Blanc, baron de Schickler, comte de Juigné, prince d'Aremberg, duc de Gramont, vicomte d'Harcourt, P. Aumont, marquis de Tracy, comte de Saint-Phalle, J. de Brémond, E. de La Charime, Caillaud, Ch. de Gheest, vicomte de Fontarce, vicomte Foy, E. Veil-Picard, Marghiloman, Clossmann, Petit Le Roy, Ledat, J. Gadola, de Romanet, W. Carter, E. Flatman, Espir, Colmann, Scheibler, J. Prat, Jacques Hennessy, comte de Vassart d'Hozier, baron Finot, comte de Fels, Bally, vicomte d'Espous de Paul, A. Fould, marquis de Villamejor, G. Tallon, G. Nagely, — et, d'autre part, les principales écuries de la région (comte de David Beauregard, W. Canaple, etc.)

Dans ces conditions, on peut prévoir que les courses du mois de novembre offriront le plus grand intérêt, non seulement au point de vue du spectacle, mais encore au point de vue des intérêts réels de l'élevage. Le Grand Prix de Nice et le Grand Criterium prendront place dans les annales du sport pour l'année 1900 à côté des plus grandes épreuves de Paris et de Chantilly.

Il faut espérer que le succès répondra jusqu'au bout aux efforts de la Société des courses et aux sacrifices de la ville de Nice et de la Société des Bains de Mer de Monaco.

## SUR LE LITTORAL

Le Conseil Général des Alpes-Maritimes s'est réuni hier à Nice. A l'issue de sa première séance, les membres de l'Assemblée départementale ont résolu d'offrir un banquet d'adieu à M. Aubé, le très distingué ingénieur en chef des Ponts et chaussées, à l'occasion de son admission à la retraite.

Les conseillers généraux veulent ainsi donner à M. Aubé un témoignage de reconnaissance pour les services par lui rendus au département des Alpes-Maritimes.

Ce banquet aura lieu jeudi soir dans les salons du Restaurant de la Régence à Nice.

On écrit de Menton :

Hier lundi, dans l'après-midi, vers une heure, est

arrivé dans notre port, où il s'est amarré à quai, un petit transport de l'Etat italien, N° 24, avec mission de venir chercher la dépouille mortelle de feu M. J.-B. Berlingieri, avocat, ancien maire et conseiller général de Savone, mort victime de son abnégation, en se portant au secours des victimes des inondations. Déjà l'administration préfectorale, qui avait à ce sujet une correspondance active avec le gouvernement de Rome et des pourparlers avec le consul général d'Italie à Nice, avait télégraphiquement prévenu l'administration municipale de Menton et l'autorisait à procéder à faire la remise du corps aux autorités italiennes déléguées à ce sujet.

Ultérieurement interviendra un jugement rectificatif dont il sera fait mention sur les registres de l'état-civil de notre ville, où le décédé figure sous la désignation d'inconnu.

Le défunt portait dans une poche de son gilet une montre en argent avec, gravées, ses initiales G. B. C'était déjà une indication pouvant en faire constater l'identité. Mais, après un séjour de quatre jours dans l'eau, ballotté et traîné au caprice des courants, le cadavre, déjà en décomposition, était méconnaissable.

Mais un ami du défunt, un ecclésiastique, venu à Menton, se rappela que Berlingieri portait à l'annulaire de la main gauche une bague avec l'inscription : *Mater Misericordiae Savona*, ce qui avait échappé aux premières investigations de la police à cause de la décomposition du corps.

Cette constatation faite par les membres de la famille et les amis du défunt, fit disparaître tous les doutes et l'identité du cadavre a été ainsi bien établie.

La ville natale de Berlingieri lui prépare des funérailles solennelles.

Ajoutons que Berlingieri laisse son vieux père âgé de 87 ans, qui ignore encore la mort de son fils, une veuve inconsolable et sept enfants dont l'aîné a 14 ans à peine.

La remise du corps a été faite à Menton par MM. Morillot et Ribaud, adjoints au maire, et M. Grand, commissaire de police, en présence de M. Bosano, vice-consul d'Italie, et du commandant du transport italien.

Demain dans la journée auront lieu les funérailles à Savone.

## Lettre de Paris

Paris, 8 octobre 1900.

L'explorateur Paul Blanchet vient de mourir de la fièvre jaune à Dakar, au moment où après les péripéties les plus dramatiques il allait rentrer en France, ayant accompli avec succès la difficile mission dont l'initiative avait été prise par notre grand confrère parisien, le *Matin*. Cette mort a causé une légitime émotion dans le monde des lettres et des sciences de Paris.

Quand Paul Blanchet sortit de l'école normale supérieure, en 1895, agrégé d'histoire et de géographie, il fut chargé d'une mission archéologique qui le conduisit, sous un soleil de feu, à quatre cents kilomètres au sud de Gabès. Nommé plus tard professeur au lycée de Constantine, le hasard d'une course heureuse qui lui fit découvrir dans les montagnes du Hodna les vestiges imposants d'une grande ville berbère, l'orienta vers l'archéologie musulmane; il demanda en 1898, et obtint du gouvernement général une mission à l'effet de rechercher aux environs de Ouargla ce qui restait de l'antique cité de Veddrata, et il eut la bonne fortune d'en retrouver, intactes sous leur manteau de sable, les palais et les mosquées.

L'an dernier, avec le concours précieux de tous ceux qui, en France, s'intéressent à la fois aux problèmes du passé et aux questions de l'avenir, il créait l'Association historique pour l'étude de l'Afrique du nord, à l'imitation des puissantes sociétés qui ont, en Palestine et en Egypte, tant fait pour l'influence britannique.

Dès cette année, à Vesoul-Benian, à Taksebt, à Mehdiya, à Ellia, la jeune association ouvrit des chantiers de fouilles...

Mais Paul Blanchet avait rapporté de Ouargla la nostalgie du désert; la question du transsaharien était agitée de nouveau; il l'étudia, s'enthousiasma, écrivit une savante étude où sont lumineusement résumés tous les résultats acquis, où sont indiqués tous les travaux à faire. Et il se déclara prêt à tenter de réaliser la tâche abandonnée depuis la mort de Flatters.

C'est en préluant à la grande mission d'exploration projetée pour cet hiver; c'est en allant vérifier les débouchés industriels de l'Afrique occidentale, en vue des tracés définitifs, qu'il succomba à la tâche.

\* \*

La manie du diplôme est certainement une de celles qui se conservent le plus profondément résistantes en France. Non seulement nous aimons le diplôme mais nous l'admirons. Il y a des foules de sociétés qui n'ont d'autre raison d'être que le diplôme qu'elles délivrent. On ne va pas aux réunions, mais on pend le diplôme aux murs de sa chambre. Il y a toute une industrie de dessinateurs, d'imprimeurs et de papetiers qui cultive avec succès la vanité du diplôme. On vient même d'en imaginer un qui ne manquera pas de succès dans les lointaines provinces. C'est le « Diplôme de visiteur de l'Exposition ».

L'idée est vraiment heureuse. Le papier a bon aspect. Dans un coin éclate le rouge d'un cachet de cire pseudo-officiel et il y a place pour les signatures de deux témoins, sans compter celle de l'impétrant. De loin on dirait un brevet de palmes académiques ou de mérite agricole.

Il paraît qu'on vend beaucoup de ces certificats de présence. Les maires ont dû en emporter, et rien n'empêche de délivrer ensuite, à titre de faveur administrative, ces stupéfiants diplômes à ceux qui n'y étaient pas, mais qui eussent mérité « d'y aller ».

On ne saurait nier qu'il y ait là une voie nouvelle largement ouverte et que le diplôme d'assistance à une cérémonie officielle quelconque devienne un jour très recherché.

Vanité des vanités, tout n'est que vanité!...

L. S.

## MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

**Physique appliquée.** — Dans la dernière séance de l'Académie des Sciences, MM. Guarini et Poncelet ont communiqué les résultats de leurs expériences de télégraphie sans fil avec le corps humain et les écrans métalliques. Ils se sont servis d'une machine de Wimshurst, munie de ses condensateurs habituels pour la production de l'électricité à haut potentiel. A quelques mètres de ce transmetteur, ils ont placé un récepteur Marconi ordinaire.

On sait que les ondes électriques engendrées par les étincelles produites entre les deux boules de la machine Wimshurst rayonnent dans toutes les directions. Au point de vue de l'action sur le cohéreur, ces ondes peuvent être divisées en trois parties: la première arrive directement sur le cohéreur; la seconde ne le rencontre qu'après réflexion; enfin la troisième partie est sans action sur lui. Mais dans l'expérience de MM. Guarini et Poncelet, les ondes directes avaient seules de l'action sur le cohéreur, car celui-ci restait inerte lorsqu'ils les interceptaient en interposant un écran entre lui et la machine de Wimshurst.

Le corps humain remplissait parfaitement cet office d'écran: la sonnerie du récepteur restait silencieuse, chaque fois qu'il était interposé entre le récepteur et la machine de Wimshurst. On ne peut pas dire qu'il ait fait l'office de conducteur à la terre, car il était soigneusement isolé du sol. Il y avait là probablement un phénomène analogue à celui que l'on constate en radiographie.

Une tôle de fer-blanc, de faible épaisseur, ayant été interposée entre la machine et le cohéreur, celui-ci a continué à fonctionner; mais, lorsqu'on a mis en communication avec le sol la face de la tôle de fer tournée vers le transmetteur, le cohéreur a cessé de fonctionner. Les radiations s'étaient donc écoulées dans le sol.

Or l'interposition de la tôle de fer permettant le fonctionnement du cohéreur, lorsque la tôle est isolée, et l'empêchant lorsqu'une de ses faces est mise à la terre, il faut conclure que la tôle métallique a constitué un nouveau radiateur fonctionnant par induction d'une face sur l'autre.

Les ondes hertziennes seraient donc susceptibles de phénomènes d'induction, phénomènes qu'on peut éviter par la mise à la terre d'une des faces de l'écran métallique, siège de l'induction. L'expérience des cloisons mises à la terre a une grande importance dans le répétiteur Guarini, pour empêcher la répercussion des signaux d'un répétiteur à l'autre, et pour éviter l'action du transmetteur sur le cohéreur du même poste.

**Les conditions de préservation du réseau télégraphique souterrain.** — M. Rheins, ingénieur des télégraphes, a signalé à l'Académie une cause cer-

taine de destruction des lignes souterraines françaises. D'après ses observations, un câble électrique soumis à l'action d'un courant passant constamment dans le même sens se détruit peu à peu. Le cuivre de l'âme du câble passe lentement dans l'enveloppe isolante. Par suite de cette élimination progressive de la substance conductrice, on constate parfaitement quatre périodes successives correspondant à une altération des phénomènes de self-induction, à une perte de capacité électrique d'isolement et enfin de conductibilité. M. Rheins cite comme preuve expérimentale le réseau de 3,823 kilomètres de câbles souterrains de la région de Dijon, qui a donné lieu déjà à de nombreux travaux de réparations. Plus particulièrement un câble électrique de neuf fils reliant deux villes éloignées fournit la démonstration de cette altération infaillible des câbles par l'électricité et révèle en même temps le moyen à employer pour prévenir la destruction de notre réseau souterrain. Sur les neuf fils de l'âme, un fil était utilisé pour le fonctionnement de l'appareil Baudot, les huit autres fils étaient employés pour la manœuvre d'appareils Hughes ou Morse. Au bout d'un certain temps de service, seul le fil desservant l'appareil Baudot était intact; les huit autres fils étant fortement avariés. Or le fil Baudot avait été traversé par un courant alternatif, tandis que les autres fils avaient laissé écouler des courants toujours de même sens. Il paraît donc bien probable que le moyen de prévenir la destruction assurée des câbles souterrains, c'est de les utiliser pour le fonctionnement de l'appareil Baudot ou d'autres appareils qui comporteraient l'emploi des courants positif et négatif.

### Influence des sels chimiques sur les plantes.

— M. Bailey a publié dans *American Naturalist* une note instructive sur l'influence qu'exercent sur les plantes les sels chimiques ajoutés au sol. Prenant des boutures de pétunia prélevées sur le même pied, il les plaça dans des pots contenant la même terre et les tint dans les mêmes conditions d'éclairage et d'aération. La seule différence résidait dans le choix du sel mêlé à l'eau d'arrosage, et qui était soit du sulfate de potasse, soit du phosphate de potasse ou de soude, soit enfin du phosphate d'ammoniaque. Bientôt de grandes différences se manifestèrent entre les diverses plantes; les plantes arrosées avec des sels de potasse restèrent courtes, tandis que celles qui recevaient des sels d'ammoniaque devinrent très longues. Une différence analogue fut constatée dans le nombre des fleurs (18 et 33 pour les cas extrêmes) et dans l'époque de la floraison, quelques-unes des plantes ayant commencé à fleurir après 65 jours, d'autres après 104 jours seulement, c'est-à-dire 39 jours plus tard.

D'après un journal Toscan, la formule suivante préserverait les animaux de labour de la piqûre des taons et autres mouches. Faire bouillir pendant cinq minutes, une bonne poignée de feuilles de laurier-sauce (laurier d'Appolon) (1) dans un kilogramme de saindoux.

Il suffit d'enduire un chiffon de laine avec ce saindoux, et de frotter dans le sens du poil tout le corps de l'animal au moment de le mener au travail.

Ce moyen est, paraît-il souverain. Aucune mouche ne se pose plus sur la bête ainsi préservée.

(Communication du consulat de Livourne).

## LETTRES ET ARTS

**Nécrologie.** — Charles Monginot, qui vient de mourir, fut un des peintres à la mode du second Empire.

L'Impératrice Eugénie, la Princesse Mathilde venaient fréquemment à son atelier. Très droit, un peu ombrageux même, il détestait les solliciteurs et il ne fit jamais une démarche pour obtenir la croix qu'il aurait eue aisément. C'est en vain que des artistes tels que Chapu, Bonnat, Puvis de Chavannes réclamèrent le ruban rouge pour l'auteur de *Pierrot galant*. Leur démarche échoua, et Monginot, qui ne vivait que dans son atelier, ne s'en inquiéta guère.

Monginot fut, avec Vollon, un des maîtres incontestés de la nature morte; mais il fit aussi nombre de portraits.

(1) On peut aussi employer les feuilles de noyer.

Celui du comédien Lafontaine, dans le rôle d'Alceste, qui est au foyer de l'Odéon, est fort intéressant. Le tableau de lui qui est au Luxembourg — un entassement rutilant de victuailles — a un éclat merveilleux.

**A la mémoire de Chopin.** — Le monument de Chopin est érigé, depuis quelques jours, dans le jardin du Luxembourg. L'inauguration officielle aura lieu le 17 octobre, à trois heures, le jour du cinquantième anniversaire de la mort de l'illustre maître. On sait qu'en tête du comité qui est parvenu, non sans peine, à faire édifier le monument, figure M. Massenet, qui a été secondé par diverses personnalités du monde musical et littéraire, et notamment par un des élèves de Chopin, M. Féru.

**Une Centième à l'Opéra de Paris.** — La centième représentation du *Cid*, à l'Opéra, a été célébrée avec beaucoup d'éclat. Notre confrère Nicolet du *Gaulois* en rend compte en ces termes :

« Les cent représentations du *Cid* n'ont pas produit moins de deux millions de recette, une belle moyenne que l'œuvre a réalisée ! La centième prime toutes ces moyennes. A elle seule elle a dépassé 22,800 francs. La belle œuvre de Massenet a été donnée devant une salle magnifique, une vraie salle d'Exposition, qui a chaleureusement fêté la partition du maître, la belle mise en scène de M. Gailhard et l'interprétation qui est de premier ordre. M. Alvarez est un superbe Rodrigue. Le rôle semble avoir été écrit tout exprès pour sa belle voix de ténor, qui exprime de la façon la plus délicieuse tous les sentiments qui passent dans l'âme de l'amant de Chimène, sur les mélodies suaves du compositeur. Chimène c'est M<sup>lle</sup> Bréval, que le public a, pendant toute la soirée, associée au grand succès de son brillant partenaire. Et l'exécution était supérieure dans son ensemble avec M<sup>me</sup> Bosman, M. Delmas, MM. Fournets et Noté, et l'orchestre aussi, sous la direction de M. Paul Vidal, qui s'est tout particulièrement distingué. La partie chorégraphique a eu sa grande part du succès de la soirée. M<sup>lle</sup> Zambelli a été exquise, adorable, délicieuse. On l'a applaudie, acclamée, bissée et trissée. Elle semblait tout heureuse de son triomphe.

« M. Massenet avait quitté tout exprès sa retraite rustique de Seine-et-Marne pour venir assister à cette soirée triomphale sous tous les rapports. Après le troisième acte, toute la salle demandait l'auteur, que quelques amis avaient aperçu au fond de la loge directrice sur la scène. M. Massenet s'est alors penché pour saluer le public, qui lui faisait à ce moment une superbe ovation. »

## MARINE ET COLONIES

**Le prix d'un match.** — On a beaucoup parlé, ces temps derniers, du match de vitesse auquel se sont livrés des Etats-Unis en Europe les deux grands transatlantiques allemands *Deutschland* et *Kaiser Wilhelm der Grosse*.

Le *Journal des Transports* entre, à ce sujet, dans quelques considérations intéressantes et pleines de compétence. L'un de ces deux « lévriers des mers », dit-il, appartient à la Compagnie Hamburg Amerika, et le deuxième à la Compagnie du Norddeutscher Lloyd de Brême. Le premier possède des machines qui déploient 33,000 chevaux-vapeur ; les deux machines à triple détente du *Kaiser Wilhelm* développent une force de 28,000 chevaux. Nos lecteurs savent que la lutte engagée entre les deux colosses s'est terminée par la victoire du *Deutschland*, qui a effectué la traversée de New-York au cap Lizard en cinq jours six heures, c'est-à-dire avec une moyenne de marche supérieure à 23 nœuds, soit 43 kilomètres à l'heure. Des esprits chagrins ont regretté et regrettent encore que la flotte française ne possède pas de spécimens supérieurs aux deux monstres allemands ; supérieurs en vitesse, le fait est certain. Mais la *Lorraine*, que la Compagnie Transatlantique vient de mettre en ligne pour le service de New-York, et la *Savoie*, sa sœur jumelle, qui va prendre rang sur le même parcours dans quelques semaines, ne le cèdent en rien aux navires allemands au point de vue du luxe,

du confortable et de la stabilité. Dans son premier voyage, la *Lorraine* a marché à une vitesse moyenne de 20 nœuds et demi et fera certainement mieux encore lorsque sa machinerie aura reçu la souplesse de l'usage. En tout cas, 20 nœuds et demi, c'est encore une vitesse de 37 kilomètres à l'heure, ce qui est fort beau, et cela ne représente en somme qu'un jour ou un jour et demi de plus de navigation imposé aux passagers, dans un hôtel flottant, plein de luxe, de distractions et de confortable. Au point de vue de la clientèle, le résultat de la comparaison n'est pas sensible, et les Américains comme les Français gardent un faible pour la ligne française. Mais au point de vue de la sagesse et de l'économie pour la Compagnie exploitante, le type *Lorraine* et *Savoie* reste certainement très supérieur aux ogres des lignes allemandes. Il convient, en effet, de se rappeler que, pour accomplir leur tour de force, les paquebots *Deutschland* et *Kaiser Wilhelm* engouffrent quotidiennement 700 tonnes de charbon, alors que la *Lorraine* consomme seulement 380 tonnes par jour de marche. A 20 francs la tonne, c'est une économie pour la ligne française de près de 40,000 francs par voyage.

## VARIÉTÉS

### A PROPOS DU CONGRÈS DES CHEMINS DE FER

#### Progrès réalisés en France depuis dix ans.

La commodité des voyages est à considérer. Nos Compagnies ont singulièrement augmenté le nombre des trains sur les grands parcours et dans la banlieue. L'accroissement varie de 16 à 100 %, suivant les lignes. Et, pourtant, chaque train supplémentaire, sur les grandes lignes, représente un parcours annuel de 50,000 à 100,000 kilomètres et une dépense à peu près égale exprimée en francs. Une considération aussi à noter : c'est le choix des heures pour le départ et l'arrivée. Il n'est pas commode de partir de très grand matin ni d'arriver avant le jour. En 1900, les grands express partent et arrivent le matin entre huit heures et dix heures, et, le soir, il partent vers neuf heures ou dix heures, à moins qu'ils ne soient pourvus d'un wagon-restaurant. D'autre part, pour les grandes villes situées dans un rayon de 200 à 300 kilomètres, on a réglé le service des trains de façon à permettre aux voyageurs d'aller et de revenir le même jour, en disposant de tout leur après-midi. Enfin, on a créé les services d'enlèvement et de livraison des bagages à domicile, qui libèrent le voyageur des soins de transport, d'enregistrement des bagages.

Bien commodes aussi seront les nouvelles gares. On a transformé les gares du Nord, de l'Est, de Lyon, de Montparnasse. La Compagnie d'Orléans a amené sa ligne de Sceaux à l'entrée du Luxembourg et sa ligne principale aboutit à la gare monumentale du quai d'Orsay, en plein Paris. La Compagnie de l'Ouest a également une tête de ligne aux Invalides.

Ces gigantesques travaux représentent une dépense variant, pour chaque Compagnie, entre 20 et 50 millions.

Et le confort ? Ah ! nous en avons bien besoin. Nous sommes restés très inférieurs à certains de nos voisins pendant de longues années. Les touristes qui revenaient de Suisse ou de Belgique avaient raison de se plaindre. Prenez le train international d'Italie, à Lucerne... C'est presque du luxe. Quelquefois, on pousse les petits soins jusqu'à mettre des fleurs dans les water-closets des premières. Chez nous, c'était lugubre ! Aujourd'hui tout est bien changé. Le progrès a commencé après l'Exposition de 1889 et j'espère qu'il ne s'arrêtera pas en si bon chemin. Sur le Nord, l'Est, le Lyon, l'Orléans, on trouve partout, aujourd'hui, des voitures à intercirculation. On a adopté encore à l'est, à l'Ouest, au Midi et à l'Orléans les voitures à compartiments séparés, communiquant deux à deux à un cabinet de toilette, déjà en usage au Lyon. On construit des voitures du même type pour les secondes et troisièmes classes. Les Compagnies ont fait, dans cette direction, de grands sacrifices pécuniaires, car ces voitures coûtent cher et leur poids mort par place est plus élevé, ce qui augmente forcément les frais

de traction. Les compartiments de troisième classe ont été rendus plus spacieux ; ils ont maintenant 1 m. 60 de largeur sur 2 m. 20 de hauteur, puis sièges, dossiers garnis, filets porte-bagages, etc.

Souvent, ainsi que le fait remarquer M. A. Mange, on a reproché aux Compagnies de ne pas renouveler leur matériel. C'est que le renouvellement est très coûteux ; malgré tout, depuis dix ans, on a construit près de 6,000 voitures à voyageurs, d'une capacité d'au moins 300,000 places. La Compagnie du Nord à elle seule, a fait construire, depuis 1888, le nombre respectable de 292 machines et de 2,370 wagons à voyageurs.

Il serait injuste, également, de ne pas faire remarquer que nous sommes loin des anciennes bouillottes pour le chauffage des wagons. L'étranger les avait abandonnées depuis longtemps, quant, à la suite du rigoureux hiver de 1891-1892, les voitures, qui n'étaient pas toutes chauffées, le furent aussitôt en troisième classe. Puis, peu à peu, on adopta le thermo-siphon qui fournit une température égale ; à l'Est, on a développé l'emploi des conduites de vapeur. Quant à l'éclairage, on n'est pas encore fixé partout sur le système à adopter. On continue les essais avec l'électricité et avec l'acétylène ; en Allemagne, à Berlin et environs, on se sert de gaz mixte à l'huile minérale et à l'acétylène. Il serait, enfin, superflu de citer l'organisation des wagons-restaurants, qui augmentent le confort des voyageurs. En 1888, l'Indicateur ne mentionne que 10 services fonctionnant entre Paris, Lille, Bruxelles, Genève et Laqueuille. En 1900, on ne compte pas moins de 74 services de restaurants rayonnant dans toutes les directions. Progrès analogues pour les compartiments à lits. En 1888, 24 services de ce genre ; en 1900, 114 ; non compris, bien entendu, les services spéciaux de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

A l'étranger, le confort est convenable ; mais il ne nous paraît pas, sauf certaines exceptions, aussi généralement répandu qu'en France, aujourd'hui. Certaines voitures sont luxueuses et appartiennent à la Compagnie des Wagons-Lits, mais donnent lieu à une taxe. En Angleterre, certains trains sont d'un confort exceptionnel pour faire face à la concurrence ; mais, en revanche, sur beaucoup de lignes le matériel laisse beaucoup à désirer, surtout sur les trains de banlieue de Londres. Nos wagons, notamment sur l'Orléans, sont très supérieurs comme suspension, confort, etc.

\* \* \*

La sécurité sur les chemins de fer n'est certes pas ce qu'il faudrait encore, puisque nous avons eu à enregistrer des accidents déplorables dans ces derniers temps et l'on ne saurait trop y songer et y songer toujours. C'est, d'ailleurs, dans l'intérêt des Compagnies aussi bien que des voyageurs. Malgré tout, le progrès, ici également, est manifeste. La sécurité relève d'éléments complexes : la discipline du personnel, au point de vue moral ; la perfection de la voie, de la stabilité des véhicules, des appareils de protection, au point de vue matériel. La stabilité de la voie a dû être augmentée en raison du poids et de la vitesse des nouveaux trains. On a substitué aux rails de fer les rails d'acier et, au rail primitif en acier de 32 kilos le mètre sur les voies de grande circulation, des rails de 42 à 47 kilos. La longueur de chaque coupon de rail a été doublée et portée de 6 mètres à 12 mètres, pour réduire de moitié le nombre des joints qui sont les points faibles de la voie. On a augmenté le nombre des traverses et renforcé les attaches.

Le matériel nouveau pour les trains rapides est à avant-train, à boggie, ce qui facilite le passage des voitures dans les courbes et atténue les chocs sur les rails. Beaucoup de voitures sont déjà montées sur des trucks, qui permettent une certaine convergence des essieux dans les courbes. Partout, on a mis en service les freins continus et les signaux d'alarme.

Enfin, on donne, chaque jour, un nouveau développement aux divers systèmes destinés à protéger la circulation des trains. Le block-système assure, sur les lignes à double voie, l'espacement des trains. La ligne est sectionnée par des postes et aucun train ne doit passer si déjà, dans la section, un autre train circule. La voie n'est libre qu'après la sortie du train du cantonnement. On emploie le même système, modifié, pour les lignes à voie unique. Les collisions, de ce chef, ne peuvent donc

se produire si le service est bien régulièrement fait sur la ligne.

On se sert aussi d'enclanchements, de combinaisons mécaniques ou électriques, de leviers établissant une certaine solidarité entre les aiguilles et les signaux d'un poste, de façon à empêcher la circulation simultanée des trains; on a imaginé des appareils d'immobilisation et de calage des aiguilles pour assurer leur fixité au moment du passage des trains. En dix ans, sur le réseau de Lyon, la longueur des lignes pourvues du block-système s'est accrue de 2,080 à 2,700 kilomètres. Sur le Nord, le block-système est établi sur 1,700 kilomètres. Les lignes à voie unique sont munies de cloches électriques.

Sur le réseau du Nord, on se sert, depuis plusieurs années, de « crocodiles ». Les crocodiles sont des contacts métalliques fixés sur la voie, en avant des signaux à distance. Dès qu'un signal est à l'arrêt, un courant électrique circule le long d'un fil, est recueilli par une brosse métallique que porte la locomotive et fait fonctionner un avertisseur, sifflet spécial dont le bruit prévient le mécanicien d'avoir à maîtriser sa vitesse. En même temps, le crocodile sert à avertir certaines gares, placées dans de mauvaises conditions de visibilité, que le train arrive au disque et que c'est le moment de le couvrir en manœuvrant le signal. Les améliorations pour la défense contre les accidents sont incontestables; mais il nous paraît qu'il y a encore beaucoup à faire dans cette direction, en France comme, d'ailleurs, à l'étranger.

Il arrive, et c'est arrivé encore dernièrement, que, par l'impuissance d'une machine, par suite d'un accident imprévu, un train, reste en détresse sur la voie. Le block-système aurait dû suffire pour le protéger; il n'a pas quitté la section; donc, la voie devrait être couverte et aucun train ne devrait pénétrer sur cette partie de la ligne. Mais, pour une raison ou pour une autre, la protection s'est montrée inefficace. On a ajouté l'emploi des pétards qu'un agent doit aller placer en arrière pour indiquer que la voie est occupée; mais le pétard ne s'entend pas toujours et le temps manque, quelquefois, pour aller le placer à une distance utile. La dernière catastrophe a démontré que, même dans ces conditions, la protection pouvait être insuffisante. C'est là le point défectueux, en ce moment, de notre défense contre les collisions.

Signalons encore l'emploi des butoirs placés sur la voie. En cas d'urgence, on dispose sur chaque rail une pièce solide, dans la direction du train qui suit. Quand celui-ci arrive, des tringles qui pendent de la locomotive heurtent les butoirs; sous le choc, les tiges agissent sur des bras de leviers qui actionnent une sonnerie, ferment le robinet de vapeur et font fonctionner les freins. Un système de ce genre a donné de bons résultats sur les chemins de fer de l'État en France, et, à titre d'essai, sur une ligne d'Allemagne. Que le mécanicien soit distrait ou non, il faut bien que l'arrêt se produise. Mais il faut encore aller placer les butoirs, et si le temps manque!

Un rapide, qui parcourt 25 mètres à la seconde, a bientôt fait de franchir 500 mètres, et même 1,000 mètres. En vingt secondes, il a parcouru le demi-kilomètre, et, en moins d'une demi-minute, le kilomètre. En courant, un homme peut, sur une voie mal égalisée, faire à peine son kilomètre en six minutes, ses 300 mètres, distance minimum pour l'arrêt utile, en deux minutes. Or, en deux minutes, le rapide franchit plus de 3 kilomètres. Avec les vitesses actuelles, il pourra donc arriver qu'il soit impossible de couvrir efficacement la voie.

Tous ses moyens sont insuffisants. Il faudra bien, tôt ou tard, en revenir à ce principe rationnel:

— Faire en sorte que deux trains sachent toujours automatiquement ce qui se passe sur la voie, en avant et en arrière, sur une distance d'au moins 500 mètres.

Un de nos lecteurs nous avait proposé, dans ce but, la télégraphie sans fil. C'est une solution; mais trop délicate, en pratique, avec des appareils exposés aux trépidations, à la vapeur et aux fumées. Mais le balai métallique existe déjà sur beaucoup de locomotives; il peut recevoir un courant électrique par un fil disposé le long de la voie, comme dans le crocodile de la Compagnie du Nord; il suffirait donc d'un frotteur par 1,000 mètres pour établir des communications électriques entre deux

locomotives circulant dans un rayon de cette étendue. Le courant donnerait le signal d'alarme et, à 500 mètres de rapprochement, ferait même, au besoin, lâcher la vapeur et serrer les freins. Evidemment, c'est une ligne de fil à établir, et cela se paye! Mais on en finirait avec les collisions, les accidents, les responsabilités et les indemnités pécuniaires qui, au total, coûtent aussi. Après tâtonnements et hésitations, on en viendra là. Nous attendons cette dernière amélioration pour le commencement du siècle prochain.

HENRI DE PARVILLE.

(La Vie Scientifique).

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 1<sup>er</sup> au 7 Octobre 1900

NICE, yacht à vapeur, <i>Slouchi</i> , fr. c. Mané,	sur lest.
SAINT-TROPEZ, br. goëll., <i>Caterina</i> , monég., c. Bregliano,	vin
— goëll. <i>Marie-Clotilde</i> , fr., c. Rostagni,	—
TORRE SALINE, b. <i>Angelo-Padre</i> , it., c. de Dominici,	charbon.
SAINT-TROPEZ, cutter, <i>Rondinella</i> , fr., c. Augier,	sable.
CANNES, b. <i>Monte-Carlo</i> , fr., c. Ferrero,	—
— b. <i>Louise</i> , fr., c. Garel,	—
— b. <i>Fortune</i> , fr., c. Dalbéra,	—
SAINT-RAPHAEL, b. <i>Conception</i> , fr., c. Dalbéra,	—
CANNES, b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Desmaria,	—
— b. <i>Indus</i> , fr., c. Tassis,	—
— b. <i>Marie</i> , fr., c. Castinelli,	—
NICE, vap. <i>Gladiateur</i> , fr., c. Martin,	passagers.

Départs du 1<sup>er</sup> au 7 Octobre 1900

A LA MER, yacht à vap. <i>Slouchi</i> , fr., c. Mané,	sur lest.
SAINT-TROPEZ, cutter, <i>Rondinella</i> , fr., c. Augier,	—
CANNES, b. <i>Monte-Carlo</i> , fr., c. Ferrero,	—
— b. <i>Conception</i> , fr., c. Dalbéra,	—
— b. <i>Indus</i> , fr., c. Tassis,	—
— b. <i>Louise</i> , fr., c. Garel,	—
— b. <i>Fortune</i> , fr., c. Dalbéra,	—
— b. <i>Marie</i> , fr., c. Castinelli,	—
— b. <i>Louise-Auguste</i> , fr., c. Desmaria,	—
SAINT-TROPEZ, b. <i>Ville-de-Monaco</i> , fr., c. Bianchy,	—
CANNES, b. <i>Diva-Pugliana</i> , fr., c. Saissi,	—

AVIS

MM. les Actionnaires de la Société Monégasque de Panification Modèle Franco-Viennoise, maison G. Barbier, sont convoqués en Assemblée Générale ordinaire le vendredi 28 octobre 1900, à 9 heures et demie du matin au siège social, 11, rue Florestine.

Ordre du jour:

- 1° Lecture du Rapport du Conseil d'Administration;
- 2° Lecture du Rapport des Commissaires;
- 3° Examen des Comptes de l'exercice 1899-1900 — Approbation et décharge s'il y a lieu;
- 4° Fixation du dividende;
- 5° Nomination des Commissaires et Fixation de leur rétribution.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Nul ne peut assister à l'Assemblée Générale s'il n'est actionnaire et propriétaire ou mandataire de 10 actions qui devront être déposées au siège social trois jours francs avant l'assemblée.

Ces actions peuvent être également déposées dans un des principaux établissements de crédit, mais le certificat devra parvenir au moins trois jours francs avant l'assemblée, au siège social.

AVIS

MM. les Actionnaires de la Société Monégasque de Panification Modèle Franco-Viennoise, maison G. Barbier, sont convoqués en Assemblée Générale extraordinaire le vendredi 28 octobre 1900, à 10 heures et demie du matin au siège social, 11, rue Florestine.

Ordre du jour:

Modification à l'article 38 des statuts.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Nul ne peut assister à l'Assemblée Générale s'il n'est actionnaire et propriétaire ou mandataire de 10 actions qui devront être déposées au siège social trois jours francs avant l'assemblée.

Ces actions peuvent être également déposées dans un des principaux établissements de crédit, mais le certificat devra parvenir au moins trois jours francs avant l'assemblée, au siège social.

Etude de M<sup>e</sup> Charles TOBON, huissier à Monaco  
30, rue du Milieu, 30

VENTE VOLONTAIRE

Le mercredi dix-sept octobre mil neuf cent, à neuf heures du matin, à la salle de vente Cursi, sise à Monaco, boulevard Charles III, n° 2, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la vente aux enchères publiques de divers meubles et objets mobiliers, consistant notamment en: piano, canapés, fauteuils, glaces, pendules, bibliothèque, lits complets, armoires à glace, tables de nuit, toilettes, chaises, salle à manger complète en chêne, tapis, rideaux, etc.

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

L'Huissier: Ch. TOBON.

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

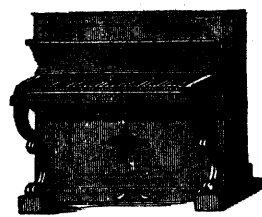
PRIX TRÈS MODÉRÉS

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>te</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

PARFUMERIE DE MONTE CARLO

N. MOEHR

Fournisseur breveté de S. A. S. le Prince de Monaco

PRODUITS SPÉCIAUX  
VIOLETTE DE MONTE CARLO

MUGUET DE MAI  
BOUQUET MONTE CARLO

EAU D'IRIS DE MONACO

EAU DE COLOGNE

FLUIDE LÉNÉTIQ MOEHR

EAU, PÂTE ET POUDRES DENTIFRICES

Poudre de Riz et Velouta

SAVONS DE TOILETTE

NESTOR MOEHR

PARFUMEUR-DISTILLATEUR

MONTE CARLO, boulevard Peirera, MONTE CARLO

L'Administrateur-Gérant: L. AUREGLIA

Imprimerie de Monaco — 1900