

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISANT LE MARDI

ABONNEMENTS :

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

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

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 NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

Par Décision Souveraine en date du 22 mai 1903, M^{me} veuve Marie Couarraze, marchande de rouenneries à Monaco, a été nommée fournisseur breveté de la Maison de S. A. S. le Prince.

Le savant Conservateur des Archives du Palais, M. Gustave Saige, a bien voulu nous communiquer, pour être publié en « Variétés Monégasques », un fort curieux mémoire historique : *Le Journal de voyage du Prince Antoine de Monaco en 1679*. On trouvera plus loin le commencement de l'article d'introduction que M. Saige a écrit pour précéder cette trouvaille de haut intérêt, d'une œuvre personnelle d'un Prince de Monaco.

Les membres de la *Société Philharmonique* ont, comme chaque année, donné une sérénade, jeudi dernier, jour de la saint-Emile, à leur dévoué président M. de Loth, dont c'était la fête. Une affluence nombreuse s'était groupée autour du domicile du sympathique président, qui, en termes charmants, a exprimé sa gratitude pour cette gracieuse et cordiale manifestation.

M. A. E. Rizzi, un compositeur dont le talent est bien connu dans la Principauté, vient d'être choisi comme chef, par la Société musicale *l'Estudiantina Monégasque*, qui, sous sa direction, ne saurait manquer de réaliser de nouveaux progrès.

Depuis avant-hier, les concerts quotidiens, donnés par l'excellent orchestre du Casino de Monte Carlo, ont lieu au kiosque des terrasses. C'est par le superbe temps estival, dont nous jouissons depuis quelques jours, un but charmant de réunion pour l'élite de nos hôtes et de la population monégasque. Dimanche, les concerts de l'après-midi et du soir ont été particulièrement brillants, et la foule élégante qui y assistait a souligné de ses applaudissements les principaux morceaux exécutés par l'orchestre que dirigeait M. Bourdarot, en l'absence de M. Louis Violet.

Les régates régionales à l'aviron, organisées par la Société des Régates de Monaco, ont été favorisées dimanche, par un temps magnifique. Aussi la foule était-elle nombreuse sur le boulevard de la Condamine, aux abords du garage de la Société, et sous les élégantes tentes réservées aux invités. La musique de la Société Philharmonique, dont le concours dévoué est toujours assuré à toutes nos fêtes publiques, a fait entendre, entre chaque course, les plus joyeux morceaux de son répertoire.

Fort bien organisées, les diverses épreuves portées au programme nautique se sont succédées avec une parfaite régularité, et sans donner lieu à

la moindre réclamation. Le jury était présidé par M. Louis Néri, président de la Société des Régates de Monaco. M. Hauff, président de la section aviron de la Société Nautique de Marseille, et vice-président de la Fédération des Sociétés Nautiques de la Méditerranée, avait bien voulu accepter les fonctions de juge-arbitre et de juge à l'arrivée. Enfin, M. Jean Baud était chargé de donner les départs.

Voici les résultats des quatre intéressantes épreuves de la journée :

PREMIÈRE COURSE. — Canoës, 1 rameur, juniors et seniors; parcours 1,500 mètres, 2 virages :

1. *Tortue*, F. Rochésani, Société des Régates de Monaco. Temps : 7'15".
2. *Tant-pis*, E. Astruc, Société Nautique de Marseille.
3. *Fourmi*, P. Marquet, Société des Régates de Monaco.
4. *Mignonnette*, Conso, Club Nautique de Nice. (Abandonne).

DEUXIÈME COURSE. — Yoles franches, 2 rameurs et barreur, juniors et seniors; parcours 1,800 mètres, 2 virages :

1. *Alyne*, E. Astruc et Chabert, barreur Ange, Société Nautique de Marseille. Temps : 8'43".
2. *Croisette*, Bataglieri et Ardisson, barreur Santin, Société des Régates Cannoises.
3. *Petit-Train*, Rochésani et Guizol, barreur Rochésani, Société des Régates de Monaco.

TROISIÈME COURSE. — Yoles franches, 2 rameurs débutants et barreur; parcours 1,800 mètres, 2 virages :

1. *Lotus*, Rapaire et Juge, barreur Ange, Société Nautique de Marseille. Temps : 9'32".
2. *Ecrevisse*, Rapaire et Forzinetti, barreur Rochésani, Société des Régates de Monaco.
3. *Boul-Bouille*, E. Soudrille, barreur X., Société des Régates de Monaco.

QUATRIÈME COURSE. — Yoles franches, 4 rameurs et barreur, juniors et seniors; parcours 2,000 mètres, 2 virages :

1. *Sans-Souci*, Rochésani, Guizol, E. Soudrille, A. Médecin, barreur Rochésani, Société des Régates de Monaco. Temps : 9'25".
2. *Claudine*, Della Corte, Eustache, Fouque, Vuccina, barreur Delsol, Société Nautique de Marseille.
3. *Méli-Mélo*, L. Rapaire, L. Soudrille, P. Vatrican, P. Marquet, barreur X., Société des Régates de Monaco.

Après les courses, qui ont pris fin à 5 heures et demie, une réunion cordiale a eu lieu au siège de la Société des Régates, où ont été distribués les prix, et où ont été échangés des toasts de sympathie entre les présidents des diverses Sociétés qui ont pris part à cette intéressante fête sportive.

Dans son audience du 19 mai courant, le Tribunal Supérieur a condamné M. Walter, né à Thionville (Alsace) le 21 novembre 1871, lieutenant de réserve dans l'armée allemande, demeurant à Monaco, à 300 francs d'amende, pour infraction à l'Ordonnance Souveraine sur les voitures automobiles.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

A partir du 25 mai 1903, les trains express 5 et 8 seront supprimés : le premier, de Marseille à Vintimille; le second, de Vintimille à Tarascon. En outre, les trains 192 et 477 seront supprimés

entre Nice et Menton, les trains 479, 481, 462, 190 et 470, entre Nice et Vintimille, et le train 464, de Cannes aux Arcs.

SUR LE LITTORAL

De Nice :

S. A. R. la comtesse de Caserta-Bourbon est arrivée vendredi, venant de Cannes. Elle a rendu visite à la duchesse et au duc de la Torre.

La comtesse de Caserta-Bourbon compte séjourner pendant quelques jours à Nice, puis elle se rendra à Naples.

M. Van Buren, consul général des Etats-Unis, et M^{me} Van Buren sont de retour à Nice de leur voyage en Italie, où ils ont séjourné quelque temps à Milan.

Demain, à l'occasion de l'anniversaire du couronnement du Tzar, un service solennel sera célébré à l'église russe, rue Longchamps. Jeudi, aura lieu, dans cette même église, la fête de l'Ascension.

A l'occasion du « Decoration Day », c'est-à-dire la Fête des Morts, qui se célèbre le 30 mai, dans les Etats-Unis d'Amérique, les officiers des navires *Chicago* et *Machias*, accompagnés par des marins et la musique du croiseur-amiral, se rendront, ce jour-là, dans la matinée, au cimetière de Villefranche, pour porter des fleurs sur les tombes des sujets américains.

Il est également d'usage aux Etats-Unis que la soirée du « Decoration Day » soit passée en réjouissances familiales. En conséquence, à bord du *Chicago*, une partie du pont sera transformée en théâtre, sur lequel on jouera une comédie, suivie par des chansonnettes.

Tous les artistes qui se feront entendre appartiendront aux équipages du *Chicago* et du *Machias*.

Le mariage de M^{lle} Ghislaine van Imschoot avec le comte Ferdinand de Lonchamp sera célébré le 27 mai, en l'église Saint-Pierre-d'Arènes, à Nice.

De Cannes :

Le prince Régner de Bourbon, venant de Madrid, est arrivé chez ses parents, à la villa Marie-Thérèse.

Le général comte Stenboch-Fermor et la comtesse ont quitté Cannes, allant à Saint-Petersbourg.

Le comte et la comtesse Zamoyski sont partis pour Vienne.

Le comte et la comtesse Vitali sont de retour d'une croisière en Méditerranée, à bord de leur yacht *Fiorentina II*.

Variétés Monégasques

L'éducation du Prince Antoine de Monaco
et ses notes de voyage
en Italie et en Allemagne
(1679-1680)

Les notes de voyage qu'on va lire puisent une grande part de leur intérêt dans la date à laquelle elles ont été rédigées, et aussi parce que celui qui les consigne est un très jeune homme, presque un écolier, qui, pendant le cours d'une année, va compléter son éducation en visitant les villes de l'Italie jusqu'à Rome, celles de

la Suisse, de la Bavière, de la Franconie, et, en passant par Francfort, celles des bords du Rhin, par où il gagne la Hollande.

Chemin faisant, il notera ce qui frappe ses yeux. En bon élève de l'« académie » dont il sort et où il vient d'être initié aux principes de l'art militaire, il note surtout ce qui se rapporte aux fortifications et à l'armement des places, puis, d'une façon presque aussi marquée, ce qui touche à l'organisation politique des états qu'il visite, révélant en cela des dispositions d'esprit qui le font incliner vers l'étude des choses du gouvernement et de la politique, qualités qu'il développera plus tard dans son administration de la principauté de Monaco, et surtout dans son rôle de correspondant politique et d'intermédiaire pendant la guerre de la succession d'Espagne entre les princes d'Italie et le cabinet de Versailles.

On ne relèvera dans ce journal de route aucune recherche de composition ni de forme littéraire; sa caractéristique est, au contraire, que rien n'y est donné à la description pittoresque. Si une fois il signale un incident de voyage, ce sera pour expliquer le retard apporté par le débordement d'une rivière qui l'oblige à séjourner deux jours à Chivasso. — Nous sommes loin de la hablerie transcendante du bohème d'Assoucy, de la verve joyeuse et de la bonne humeur des jeunes bourgeois Chapelle et Bachaumont, loin aussi de ce que seront, soixante ans plus tard, les observations précieuses et élégantes, sceptiques et caustiques du président de Brosses. Ici, le jeune prince voyageur se cantonne dans l'annotation de ce qu'il voit, sans dire ses impressions; il ne se met jamais en scène; il ne fait même pas, et cela peut légitimement surprendre, la moindre allusion aux personnages avec lesquels il dut successivement être mis en rapport, ne serait-ce que par les hautes recommandations qui avaient dû lui être ménagées dans beaucoup de grandes villes comme Rome, Bologne, Venise, Chambéry, Manheim et Heidelberg, où il fit des séjours prolongés. Notons en particulier qu'il resta vingt-huit jours à Munich, où il dut être présenté à l'Electeur, frère de la Dauphine, dont il fait le portrait de façon à prouver qu'il l'a vu de près, et au prince Maximilien, marié à une sœur du duc de Bouillon.

Sa relation est une simple nomenclature d'itinéraire, dépourvue de tout commentaire. En la lisant attentivement, on y reconnaît quelque chose comme le devoir d'un écolier dont l'esprit s'éveille à mesure qu'il avance dans son voyage. Les merveilles artistiques qu'il voit ne paraissent pas faire sur son imagination une grande impression; les bijoux, les objets précieux ou d'une forme singulière l'attirent davantage.

On lira avec intérêt ce qu'il dit de l'état des palais et des collections qu'il visite, notamment à Florence et à Munich, et surtout la description de plusieurs cabinets d'amateurs, comme celui d'un physicien quelque peu alchimiste, à Milan. Ce qu'il dit de Rome, à part quelques détails sur certains édifices, se résume en une longue nomenclature assez confuse. En revanche, ce qui touche aux reliques, aux objets légendaires, spécialement en Italie, est noté avec une curiosité significative.

Cependant, malgré cette forme très sèche, on trouve dans ces notes une quantité de choses vues avec justesse et précision, dont les détails ne laissent pas d'avoir un véritable intérêt à propos d'objets ou de monuments disparus ou modifiés depuis 1679 dans les lieux visités.

Le voyageur, qui se montre si sobre dans la manifestation de ses impressions personnelles, venait, au moment où il entreprenait cette pérégrination, d'atteindre sa dix-huitième année. Fils aîné de Louis I^{er}, prince de Monaco, et de la belle Charlotte de Gramont, Antoine Grimaldi, duc de Valentinois, était né à Paris le 16 janvier 1661. Il fut, dans sa première enfance, entouré de gouvernantes et de serviteurs italiens et monégasques; c'est à cette cause qu'il faut attribuer les nombreux italianismes et les locutions familières usitées à Monaco et sur la Rivière, qui persistent sous sa plume dans la rédaction de son voyage. En tous cas, lorsque fut arrivé pour lui l'âge de commencer des études régulières, on le voit plus spécialement confié à son grand-père maternel le maréchal duc de Gramont. Les archives de la maison princière de Monaco, notamment les liquidations de comptes entre le prince Louis I^{er} et le maréchal son beau-père, témoignent que ce dernier s'était

presque exclusivement chargé de diriger l'éducation de son petit-fils (1).

A dix ans et demi, en juin 1671, Antoine avait été mis chez les Jésuites du collège de Clermont, à Paris, où son rang lui fit attribuer un traitement exceptionnel. S'il suit les leçons du collège et s'il se mêle probablement à la vie et aux jeux de ses condisciples, d'autre part il a un logement séparé, composé de plusieurs chambres, où il habite avec un préfet particulier, sorte de répétiteur, un valet de chambre et un laquais. Sa pension, son logement et l'entretien des trois personnes qui lui sont attachées occasionnent une dépense annuelle de 1464 livres, suivant le compte fourni par le P. Coutault, procureur du collège (2). On trouve encore, en dehors de ces comptes, ceux du rôtisseur, à raison de quinze sols par jour, celui du professeur de danse, le sieur de Lestang, qui reçoit en règlement, le 15 juillet 1673, la somme de 333 livres « pour avoir montré à danser durant quinze mois finis le dernier juin, et avoir fourni une paire de castagnettes de trois livres ». Il y a aussi une quittance du même jour, de la somme de 155 livres, donnée par le sieur Le Comte, professeur d'écriture, pour avoir enseigné au jeune duc l'art calligraphique dont l'élève devait, entre parenthèses, bien mal profiter.

Nous trouvons, enfin, une dernière fourniture s'élevant à 95 livres, soldée le 15 octobre 1673, au libraire Darbin, dont le détail ne laisse pas de paraître singulier quand on réfléchit que le client au nom duquel les achats sont faits est un élève des Pères Jésuites, et de l'âge de douze ans. Si l'on s'y explique la présence des *Fables de La Fontaine*, du *Mithridate* de Racine, d'*Ammien Marcellin*, de *Velleius Paterculus en français*, de la *Campagne de Rocroy*, de la *Vie du Maréchal de Gassion* et des *Exilés de la Cour d'Auguste*, on peut trouver, d'autre part, bien sérieux pour un lecteur si jeune les quatre volumes de l'*Histoire Byzantine*, et les quatre de l'*Histoire de l'Arianisme*; en revanche, on ne comprend guère ce que viennent faire dans sa bibliothèque d'écolier la *Zaïde*, de Segrais, les trois derniers volumes de *Saint Evremont* et les *Cheuvres de Sarrasin*; mais que penser lorsqu'on y trouve les *Mémoires de Brantôme*, et les *Contes de la Fontaine*? On aime à croire que ces livres n'étaient pas destinés à l'enfant, que le « préfet » du jeune duc n'appartenait pas à la Société de Jésus et que ses lectures n'étaient pas contrôlées par les bons Pères.

Le séjour du prince Antoine se prolongea quatre ans et deux mois au collège de Clermont. Il en sortit à quatorze ans et demi, à la fin d'août 1675, pour entrer quelques jours après, le 14 septembre, à l'« Académie Royale », dirigée par le sieur de Bernardi (3).

C'était alors une des plus fameuses et des mieux suivies de ces institutions où la jeune noblesse apprenait à la fois à monter à cheval et l'art militaire. Importées d'Italie au xvi^e siècle, ces écoles n'avaient eu, en principe, d'autre but que l'enseignement de l'équitation (4); on y avait bientôt joint les mathématiques et l'étude des fortifications. La plus ancienne avait été fondée vers 1595 par Plavinel, aux Tuileries, et subsista jusqu'à sa mort en 1620; elle fut alors transférée à l'hôtel d'O, vieille rue du Temple. D'autres s'ouvrirent à son imitation. Dès 1628, celle de Mesmont avait été établie au faubourg St-Germain, rue des Canettes; elle devait longtemps prospérer; c'est d'elle que sortit Saint-Simon en 1692 (5). Presqu'à la même époque, on trouve celle de du Plessis du Vernet qui forma, sous la régence d'Anne d'Autriche, un grand nombre de ces merveilleux cavaliers dont les prouesses légendaires ont tant fourni de matière aux romans historiques. C'est l'époque héroïque de l'équitation. Le 15 mai 1651, au bois de Boulogne, du Plessis du Vernet, monte, dans une course « à la mode anglaise », le cheval du duc de Joyeuse contre le prince d'Harcourt « vêtu d'un habit fait exprès et très étroit, un bonnet en « tête et ses cheveux dedans mais ayant trois livres de « plomb dans les poches pour peser autant que le Plessis « du Vernet ». Les chevaux avaient été entraînés par un

régime de nourriture dont Dubuisson Aubenay nous a donné le détail (1). On préluait ainsi, à plus de deux siècles d'intervalle, et presque sur le terrain actuel de ces grandes solennités, aux réunions qui maintiennent encore en France le goût si populaire des courses de chevaux.

Les académies parisiennes n'avaient pas tardé à acquérir une grande réputation; il leur venait des élèves même des pays étrangers (2); elles avaient nu à la prospérité des écoles similaires provinciales; les fils des gentilshommes venant de préférence dans ces établissements où ils étaient près de la cour et mieux en état d'être remarqués (3).

L'académie de Bernardi paraît avoir été créée un peu plus tard que celles que nous venons de nommer. Bernardi, natif de Lucques, était venu à Paris à la suite de son compatriote et parent Arnolpini, autre « académiste » renommé de cette époque :

Gentilhomme Lucquois, cousin d'Arnolpini

dit Michel de Marolles dans les mauvais vers qu'il consacre aux académies de son temps (4). Les deux italiens apportaient-ils quelque nouvelle méthode d'équitation qui les mirent en relief? En tous cas, Bernardi, qui avait installé son manège du côté de la rue de Vaugirard et du Luxembourg, « proche de l'hôtel de Condé », était à l'apogée de sa renommée lorsque le duc de Valentinois y vint étudier.

C'était un adage que « tout bon gentilhomme devait « rester deux ans chez Bernardi et y gagner au moins « un prix à la course de bagues » (5). Ce qui faisait la supériorité de cette académie, c'est qu'elle constituait une véritable école préparatoire militaire; la tactique, les fortifications, l'art des sièges y étaient l'objet d'études suivies, auxquelles on joignait même un semblant de pratique. Bernardi avait obtenu l'autorisation de construire tous les ans un fort sur les terrains dépendant de son établissement, pour exercer ses élèves aux manœuvres de la poliorcétique (6). Il entretenait les meilleurs écuyers, Soleysel, l'auteur du célèbre traité d'hippiatrique, *Le parfait maréchal*, y professait alors (7).

La vogue dont jouissait Bernardi se prolongea bien après l'époque où la présence du prince Antoine nous a amené à rappeler le souvenir de son académie. Son neveu, du même nom que lui, avait hérité de sa réputation, et l'on peut voir dans le *Mercurie galant* de mai 1688 (8) le récit d'un carrousel des plus brillants, donné par ses élèves, dont les quadrilles étaient composés des fils des plus illustres familles de France.

En 1690, le grand écuyer, duquel tous les établissements d'académies dépendaient, provoqua leur réduction à deux. « Elles furent réglées de telle sorte que les pensionnaires y furent distribués en nombre égal. » L'une s'installa au carrefour Saint-Benoit, là où fut depuis construite la cour du Dragon; elle avait pour écuyers Bernardi et Lompré; l'autre était restée dans la rue des Canettes; c'était l'ancienne académie de Mesmont, ayant comme instructeurs Vandeuil, Rochefort et d'Auricourt. Abraham Pradel qui nous a conservé ces détails (9) ajoute : « C'est dans ces deux académies que les jeunes « gens sont exercés dans les sciences et dans les arts « qui conviennent à la noblesse; c'est-à-dire aux mathématiques et aux exercices des armes et de la danse. »

Le *Mercurie galant* de décembre 1681 (10) nous fait connaître comment était réglé le travail intérieur dans une académie à l'époque où le prince Antoine y étudiait. « Les exercices du matin sont de monter à cheval et de « courre la bague. Les quatre maîtres tiennent chacun « un manège pour y faire travailler jusqu'à midi. « L'après-dîner on fait des armes, on danse, on voltige, « on fait des hautes armes, on dessine et l'on étudie « les fortifications en présence de l'un des maîtres qui « ont chacun leur semaine. »

(A suivre)

G. SAIGE.

(1) *Journal des guerres civiles*, tome II, p. 66, 67.

(2) *Description nouvelle de Paris*, par Brice, page 131.

(3) C. Duplessis, *op. cit.*

(4) *Paris, ou description de cette ville*, par Michel de Marolles, édition publiée par Valentin Dufour, Paris, 1879, p. 61.

(5) Le Bret, *Lettres diverses*, p. 127.

(6) Michel de Marolles, *op. cit.*, notes de Valentin Dufour.

(7) *Ibidem.*

(8) Page 280.

(9) *Le Livre commode*, tome I, p. 253, réédition de 1878.

(10) Page 117.

(1) Archives du Palais de Monaco, série A, carton 31^e, dossier n^o 21.

(2) *Ibidem.*

(3) Archives du Palais de Monaco, série B, n^o 21.

(4) C. Duplessis, *l'Equitation en France*, Paris, Berger Levrault, 1892, in-8^o.

(5) *Mémoires*, édition Boislisle, tome I, p. 27.

Lettre de Paris

Paris, 25 mai 1903.

Les effroyables accidents qui ont marqué la première étape de la grande course automobile Paris-Madrid ont de nouveau soulevé la réprobation générale contre ces folles tentatives de voyages sur routes à des allures vertigineuses qui sont un véritable danger public. Cette fois, en effet, il y a eu non seulement de nombreux cas de morts et de blessés parmi les coureurs, mais encore d'autres accidents mortels dont les victimes ont été d'innocents piétons auxquels on ne saurait reprocher un moment d'imprudence ou d'inattention. On sait que, comme pour la course Nice-La Turbie où la mort tragique du comte Zborowski motiva de la part du Gouvernement l'interdiction de la continuation de la course, le Ministre de l'Intérieur vient de défendre, sur le territoire français, la suite de l'épreuve Paris-Madrid. Il est probable que de longtemps aucune autre course de vitesse sur route ne sera autorisée, et ce sera justice. Que les constructeurs d'automobiles intéressés à mettre en évidence la puissance de leurs moteurs, que les sportsmen, qui par vain amour-propre ou par griserie de sensations dangereuses veulent tenter les allures exagérées, s'ingénient à créer dans la Crau, le long du Var, ou en n'importe quelle autre vaste étendue de terrain plat, un « autodrome » où ils pourront s'entraîner et courir sans autre chance de péril que pour eux-mêmes ! Mais quant à s'écraser et écraser le public le long des routes nationales, cela ne saurait être plus longtemps toléré et il n'y faut plus penser.

Si la journée d'hier a été néfaste pour le sport automobile, elle n'a pas été non plus très bonne pour le sport hippique, quoique ici il ne s'agisse plus d'accident tragique, mais simplement d'une vive déception pour la foule des amateurs de courses de chevaux, qui avaient trop hâtivement escompté la victoire des favoris dans la grande épreuve annuelle du Prix du Jockey-Club. Cette épreuve, qui précède de quinze jours le Grand Prix de Paris, attire toujours une affluence considérable et des plus élégantes sur le coquet hippodrome de Chantilly. Cette année, pourtant, tous les journaux spéciaux s'accordaient à déclarer que cet événement sportif était moins passionnant que d'habitude parce qu'on considérait l'épreuve comme courue par avance. « *Vicinius* gagnera sans la moindre difficulté », étaient unanimes à prédire les rédacteurs chargés de pronostiquer en connaissance de cause les résultats probables du Derby français. Et après *Vicinius*, tout au plus si on pensait à accorder une faible chance à *Quo Vadis*, *Flambeau* et *John Bull*, qui devaient, au dire des connaisseurs, se disputer les places suivantes.

Or, ce ne fut ni *Vicinius* ni aucun des chevaux cités après lui qui s'adjugea le beau prix du Jockey-Club. Par une de ces surprises, comme on en voit maintes fois aux courses, c'est un cheval auquel personne n'accordait la moindre chance de succès qui a triomphé, à la grande déception des parieurs et à la stupéfaction un peu comique des très compétents donneurs de pronostics. *Ex-voto*, disait le *Figaro*, en son article spécial de dimanche matin, peut être considéré comme quantité absolument négligeable. Et c'est *Ex-voto* qui a gagné !... Avec les chevaux, moins encore qu'avec les hommes, il faut décidément se méfier des jugements téméraires.

Le Président de la République et M^{me} Loubet ont visité hier matin le Salon des Artistes français.

Reçus par M. Bouguereau, président, et les membres du bureau de la Société, le Président et M^{me} Loubet ont commencé leur promenade par la peinture.

Dans l'une des premières salles, longue station devant le superbe portrait du Président Roosevelt, par Chartran.

Un peu plus loin, M^{me} Loubet s'arrête devant un portrait de Tolstoï, et M. Vigneron lui en présente l'auteur, un petit bonhomme de quatorze ans, Thaddée Styka. Le Président lui prend les mains et complimente cordialement le jeune prodige.

Le portrait du général André, par Gabriel Ferrier; de M^{me} Loubet mère, par Layraud; les œuvres de Flameng, Dawant, Gilbert, Guillemet, Foubert, Gervex, Gagliardini, d'Etcheverry, Léonie Michaud, Hébert, Ferdinand Humbert, Harpignies, Henner, Jean-Paul Laurens, Laugée, Maignan, Bouguereau, arrêtent longtemps le cortège.

M^{me} Loubet s'intéressa beaucoup aux deux belles vitrines d'objets d'art de Lalique et de Falize, et le Président, après un regard aux ors ciselés du fameux Roukhomovski, s'attarde aux épées de Gaillard et à la vitrine de Bottée contenant le *Reliquaire*, un des chefs-d'œuvre du Salon. On s'arrête beaucoup à la gravure, devant le portrait de M^{me} Loubet, par Maurou.

A côté, le Président admire une statuette de Denys Puech, représentant Bonnat, la palette à la main.

Puis on descend à la sculpture. Longue station devant la belle statue de Chauchard, le *Howard*, de Frémiet; *Réverie*, de Peter; les *Danaiques*, un pur chef-d'œuvre de Hugues; la *Pesée*, d'Houdin; le *Jules Simon*, de Puech; le *Frémiet*, de Guber; le portrait du Président Loubet, taillé sur pierre fine, par Lemaire, etc., etc. L. s.

BULLETIN DE L'ARBITRAGE ET DE LA PAIX

Anniversaire de la Conférence de La Haye. — La Délégation permanente des Sociétés françaises de la Paix a fêté par une belle réunion, tenue mardi dernier à l'*Ecole des Hautes Etudes Sociales*, l'anniversaire de la conférence de La Haye.

De nombreuses notabilités y assistaient, parmi lesquelles MM. Frédéric Passy, qui présidait, d'Estournelles de Constant, député, président du groupe parlementaire de l'arbitrage international, Berthelot, membre de l'Institut, Charles Beauquier, vice-président, Charles Richet, A. Leroy-Beaulieu, Novicow, etc., etc.

Des discours éloquentes en faveur de la paix et de l'arbitrage international ont été prononcés par MM. Frédéric Passy, d'Estournelles, Berthelot et Novicow. M. Charles Richet a présenté un ordre du jour remerciant, au nom des sociétés françaises de la paix, le groupe parlementaire de l'arbitrage international.

LETTRES ET ARTS

Le buste d'Ibsen. — Un buste d'Henrik Ibsen, dû au ciseau du sculpteur Visdal, a été inauguré dimanche dernier, à Skien, la petite ville du midi de la Norvège où Ibsen vit le jour, voici plus de soixante-quinze ans.

Le soir, le Comité a envoyé un télégramme de félicitations à l'illustre poète, dont l'état de santé continue malheureusement à inspirer d'assez vives inquiétudes.

Le cas Sienkiewicz. — On se rappelle les grandes fêtes données, il n'y a pas encore très longtemps, en l'honneur d'Henryk Sienkiewicz, à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de son début dans la littérature. L'auteur de *Quo Vadis* fut célébré par le peuple polonais tout entier, on lui fit cadeau d'un château magnifique entouré d'un parc, on organisa des représentations de gala et des banquets en son honneur, et la jeunesse polonaise tira sa voiture en triomphe par les rues de Varsovie. Celui qui, à ce moment-là, aurait osé exprimer des doutes sur le génie du poète eût été conspué, lynché.

Mais les temps ont bien changé et aujourd'hui l'homme et son œuvre sont l'objet de violentes polémiques dans la presse polonaise. Voici ce qui a motivé ce changement :

Un journal de Varsovie, le *Kurjer Theatralny* fit, récemment, une enquête sur le nouveau mouvement littéraire, et, de même qu'à un grand nombre d'autres poètes, il demanda à Sienkiewicz quel était, à son avis, le meilleur drame polonais publié ces dernières années.

La réponse ne se fit pas attendre, mais elle ne correspondait guère aux prévisions de l'enquêteur. Sienkiewicz se borna à dire, en effet, que toute la jeune littérature polonaise ne valait rien et qu'elle n'e s'occupait que de choses légères.

Cette déclaration de guerre à l'adresse de toute une école littéraire fit, comme bien on pense, une sensation énorme. La presse libérale, et notamment la revue hebdomadaire *Glos* (« La Voix ») prenait parti pour les jeunes poètes, en tête desquels se trouvent de écrivains de grand talent, comme M. Stanislas Przybyszewski et M. Brzozowski.

Et ce n'est pas seulement par la plume que l'on se bat. On en est même venu à des voies de fait. L'autre jour — c'est le *Berliner Tageblatt* qui nous rapporte ce détail — M. Dawid, rédacteur en chef de la *Glos*, se trouvait dans une pâtisserie bien connue à Varsovie, en train de boire son café. Entre le directeur du *Kurjer Varszowski*, M. Rabski qui va droit à lui et lui applique un soufflet sur la joue. M. Dawid riposte, il saisit un porte-journal qui se trouve sur la table et le casse sur la

tête de son adversaire. Cet incident a, naturellement, fait la joie de la chronique mondaine de la ville.

Quant à Sienkiewicz lui-même, depuis la publication de la fameuse lettre au *Kurjer Theatralny*, il ne se mêle pas personnellement à la lutte qu'il a déchaînée et qui pourrait bien devenir néfaste pour sa popularité.

MOUVEMENT SCIENTIFIQUE

Le Ballon Lebaudy. — Avec le retour de la belle saison, les aérostats dirigeables reprennent leur essor. Le ballon Lebaudy a confirmé par de nouveaux exploits récents les espérances de ses constructeurs. Voici quelques renseignements le concernant : le ballon jauge 2.284 mètres cubes. Il a 57 mètres de longueur pour un diamètre maximum de 9^m 80, soit un allongement de 5,6 diamètres. Il affecte un profil pisciforme, légèrement dissymétrique, le maître-couple étant à 3^m 60 en avant du milieu de l'axe. Un ballonnet à air de 305 mètres cubes permet, sous l'action d'un ventilateur, de maintenir l'invariabilité de la carène, condition indispensable à la stabilité de route et à la sécurité de l'ascension.

Le ballon présente, à sa partie inférieure, un méplat dont les bords sont fixés à une ceinture en tubes métalliques, reliés par des traverses et par des tendeurs, tandis qu'une quille verticale raidit tout cet assemblage.

Le méplat, ainsi formé sous le ballon, a pour but, dans la pensée de M. Julliot, ingénieur de la maison Lebaudy et auteur des plans, de faire l'office d'aéroplane et d'atténuer les mouvements de tangage en facilitant ainsi la stabilité de route.

C'est au cadre rigide de cette plate-forme que sont fixées les 28 suspentes en câble d'acier de 5 à 6 millimètres qui retiennent la nacelle à une distance verticale de 5^m 25 du ballon. Cette nacelle mesure 4^m 80 sur 1^m 60, avec 0^m 80 de hauteur.

Elle supporte un moteur Mercedes à 4 cylindres, capable de développer 40 chevaux, actionnant deux hélices placées latéralement de part et d'autre des flancs de la nacelle. Pour achever d'assurer la parfaite rigidité de tout cet ensemble, on a disposé, en dessous de la nacelle, des étais formant une pyramide d'aspect un peu imprévu, il est vrai, mais qui bandent utilement tout le système.

Les hélices à deux branches n'ont que 2^m 80 de diamètre; en revanche, leur vitesse de régime est très grande : nous avons vu qu'elles tournent à 1.000 tours par minute.

Toute la partie aérostatique a été établie par l'excellent constructeur, M. Surcouf, et elle lui fait grand honneur. L'enveloppe est en étoffe double de batiste avec interposition d'une lame de caoutchouc qui n'a pas plus de 1/10 de millimètre d'épaisseur. Sept à huit couches d'un produit spécial appelé *ballonmine* — dissolution de caoutchouc dans de la benzine et du sulfure de carbone — donnent à la lame de caoutchouc les qualités d'une véritable vulcanisation; en outre, pour empêcher l'altération que la lumière pourrait produire à la longue, l'enveloppe reçoit également une teinture à base de chrome, produisant la couleur jaune qui distingue le *Lebaudy*.

L'hydrogène de gonflement, fabriqué dans un générateur Surcouf, a une force ascensionnelle de 1164 grammes par un cube, ce qui donne 2.640 kilos environ pour la force ascensionnelle totale.

Or, les poids étaient les suivants, dans les premières installations de 1902 :

Partie aérostatique	480 kilos.
Plate-forme métallique.....	300 —
Nacelle, moteur, hélices, etc.....	800 —
Voyageurs, essence, eau et lest..	1920 —
Total...	3500 —

On a dû apporter aux premières dispositions, comme il arrive presque toujours en de pareils travaux, quelques modifications et, le plus généralement, cela se traduit par des accroissements qui ne sauraient être considérables, et l'on voit que le *Jaune* a suffisamment de réserves de poids pour supporter les pertes ou l'alourdissement du gaz qui résultent d'une série d'exercices et après plusieurs jours de gonflement.

Ce dont il importe de féliciter les promoteurs de cette entreprise, et en particulier MM. Julliot et Surcouf, c'est

