

# 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

Il est rendu compte de tous les ouvrages français et étrangers  
dont il est envoyé deux exemplaires au 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.

**SOMMAIRE.****PARTIE OFFICIELLE :**

Arrêté ministériel désignant les Membres des Commissions chargées de réviser les listes électorales.  
Arrêté ministériel organisant le Service de l'Assistance Médicale gratuite.

**CONGRÈS :**Rapport sur le XII<sup>e</sup> Congrès de Navigation (suite et fin).**AVIS ET COMMUNIQUÉS :**

Lycée de Monaco. — Fête de Sainte-Dévote.

**ECHOS ET NOUVELLES :**

Arrivée de paquebot en rade de Monaco.

Sociétés. — A la Philharmonique.

Etat des condamnations prononcées par le Tribunal Correctionnel.

Tir aux Pigeons de Monaco.

Mouvement du Port de Monaco.

**LA VIE ARTISTIQUE :**

Concert Classique.

**PARTIE OFFICIELLE****ARRÊTÉS MINISTÉRIELS**

Nous, Ministre d'État de la Principauté,  
Vu l'Ordonnance Souveraine du 9 avril 1911;

**Arrêtons :**

ARTICLE PREMIER. — Sont désignés pour faire partie des Commissions chargées de procéder à la révision des listes électorales :

1<sup>o</sup> Pour la Commune de Monaco :

MM. le Maire de Monaco, président;  
F. Farret, sous-secrétaire du Gouvernement;

Alexandre Mélin, adjoint au Maire;  
Crovetto Etienne, conseiller communal;  
Bellando Louis, conseiller communal.

2<sup>o</sup> Pour la Commune de La Condamine :

MM. le Maire de La Condamine, président;  
F. Farret, sous-secrétaire du Gouvernement;

A. Marsan, adjoint au Maire;  
Fontana Michel, conseiller communal;  
Olivié Laurent, conseiller communal.

3<sup>o</sup> Pour la Commune de Monte Carlo :

MM. le Maire de Monte Carlo, président;  
F. Farret, sous-secrétaire du Gouvernement;

A. Médecin, adjoint au Maire;  
Devissi François, conseiller communal;  
Jioffredy Laurent, conseiller communal.

ART. 2. — Chacune des Commissions ci-dessus se réunira sur la convocation de son président.

ART. 3. — M. le Conseiller pour l'Intérieur est chargé d'assurer l'exécution du présent Arrêté.

Fait à Monaco, en l'Hôtel du Gouvernement,  
le 16 janvier 1913.

Le Ministre d'État,  
E. FLACH.

Nous, Ministre d'État de la Principauté,  
Vu l'Ordonnance Souveraine du 8 avril 1903,  
sur l'Assistance Médicale gratuite et la Surveillance de l'Hygiène publique par les Médecins de la Ville;

Vu la Décision Souveraine du 27 octobre 1912;

**Arrêtons :**

ARTICLE PREMIER. — M. le docteur Marsan, directeur du Service public d'Hygiène, est, en outre, chargé de l'Assistance Médicale et nommé directeur de ce Service.

ART. 2. — Sont nommés Médecins de la Ville:  
Au quartier de la Condamine, M. le docteur Gibelli, médecin adjoint;

Au quartier de Monaco, M. le docteur Pich, en remplacement de M. le docteur Pontremoli, admis à la retraite et nommé Médecin en chef honoraire de la Ville;

Au quartier de Monte Carlo, M. le docteur Guarini, en remplacement de M. le docteur Marsan, nommé directeur de l'Assistance Médicale.

ART. 3. — M. le docteur Guarini, médecin de la Ville, est nommé médecin adjoint au directeur du Service public d'Hygiène.

ART. 4. — M. le Conseiller de Gouvernement pour l'Intérieur et M. le Conseiller de Gouvernement pour les Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Monaco, le 18 janvier 1913.

Le Ministre d'État,  
E. FLACH.

**C O N G R È S**

## XII<sup>e</sup> Congrès international de Navigation tenu à Philadelphie en 1912

COMPTE RENDU  
(Suite et fin.)

Nous citerons quelques exemples des résultats pouvant être obtenus avec de pareils moyens, d'après le discours prononcé à Cleveland, par M. Harwey D. Goulder :

Bateau de 10.000 tonnes de minerai : chargé en 25 minutes; déchargé en 3 heures 15 minutes.

Bateau de 10.800 tonnes de charbon : chargé en 5 heures et demie; déchargé en 13 heures;

Bateau de 320.000 boisseaux (11.200 hectolitres) : chargé en 2 heures 40 minutes; déchargé en 13 heures.

Ces chiffres sont évidemment des records; mais ils renseignent tout au moins sur la puissance maximum des installations.

Les chiffres suivants donneront une idée de l'importance colossale du trafic commercial des

Grands Lacs et de l'activité extraordinaire du mouvement de la navigation sur les routes les plus fréquentées :

Trafic national (Etats-Unis) pour l'ensemble des Grands Lacs, pendant l'année 1910.

	Short tonnes *
Marchandises embarquées...	84.628.657
Marchandises débarquées...	84.414.636
Total....	169.043.293

Le trafic réel ne porte toutefois que sur la moitié de ce chiffre, puisque les marchandises embarquées dans un port sont débarquées dans un autre port.

Trafic des principaux ports, entrées et sorties, pendant l'année 1910.

	Short tonnes
Duluth (Lac Supérieur).....	36.684.578
Buffalo (Lac Erié) . . . . .	16.290.423
Ashtabula (Lac Erié).....	16.257.723
Cleveland (Lac Erié).....	13.386.606
Chicago (Lac Michigan).....	11.527.331
Two Harbors (Lac Supérieur)	9.651.094
Conneaut (Lac Erié) . . . . .	8.447.901
Milwaukee (Lac Michigan) ..	7.744.985
Toledo (Lac Erié) . . . . .	6.520.392
Lorain (Lac Erié) . . . . .	6.014.338
Escababa (Lac Michigan)....	5.831.441
Ashland (Lac Supérieur)....	5.694.174
Detroit (Detroit River).....	4.246.376

Comme terme de comparaison, nous rappellerons que Marseille, le premier port de France, accuse actuellement un trafic en marchandises de 8 à 9.000.000 de tonnes de 1.000 kilos. Six ports des Grands Lacs ont un trafic supérieur à celui de Marseille.

Pendant la même année, il a passé :

Dans la rivière de Detroit : 33.638 navires, jaugeant ensemble 58.821.282 tonneaux, et ayant transporté 73.626.602 tonnes de marchandises;

Aux écluses américaines et canadiennes de Sault-Sainte-Marie : 20.899 navires, jaugeant ensemble 49.856.123 tonneaux et ayant transporté 62.363.218 tonnes de marchandises.

Les navires qui ont transité en 1910 par le canal de Suez n'étaient qu'au nombre de 4.533 et ne jaugeaient que 16.581.598 tonneaux.

Ces chiffres sont suffisamment éloquents par eux-mêmes et il faut noter encore que le trafic des Grands Lacs ne porte que sur une période de sept mois et demi par an. On peut juger par là de l'intensité inouïe du mouvement de la navigation à Detroit et à Sault-Sainte-Marie.

### Navigation sur le fleuve Saint-Laurent.

Le fleuve Saint-Laurent, qui sert de déversoir aux Grands Lacs de l'Amérique du Nord, ainsi

\* Une short tonne équivaut à 2000 livres américaines, soit 907 kilos.

que nous l'avons dit plus haut, est une magnifique artère de navigation, aussi remarquable par son caractère grandiose et pittoresque que par l'activité et la prospérité de son trafic. Il fait suite directement au lac Ontario, avec lequel il communique librement, et aboutit au golfe de Saint-Laurent, véritable mer intérieure reliée à l'océan Atlantique par deux détroits, le détroit de Belle-Isle et le détroit de Cabot, situés respectivement au Nord et au Sud de l'île de Terre-Neuve. Entre son origine et le détroit de Belle-Isle, qui est emprunté par les grandes lignes de navigation transocéaniques, le fleuve se développe sur une longueur de 900 milles.

Au début de son cours, le fleuve est large et paisible et se compose de plusieurs bras séparés par des îles verdoyantes, c'est la région dite des « Mille îles » ; puis vient la région des rapides, qui peut être franchie à la descente par des bateaux spéciaux fréquentés par les touristes ; les plus célèbres de ces rapides sont ceux de Long Sault et de Lachine que l'on traverse à une allure vertigineuse. On arrive ainsi au port de Montréal qui marque la limite jusqu'à laquelle le fleuve est accessible à la navigation maritime, bien que la marée ne s'y fasse plus sentir ; plus loin se trouve le port de Québec où la marée varie de 12 pieds et demi en morte eau, à 18 pieds et demi en vive eau. De Montréal à Québec, la distance est de 160 milles et de Québec au détroit de Belle-Isle, de 573 milles. C'est dans le port de Montréal que se fait la plus grande partie des échanges entre la navigation intérieure et le chemin de fer d'une part et la navigation maritime d'autre part ; mais ce trafic ne peut avoir lieu que pendant la période comprise entre la dernière semaine d'avril et la dernière semaine de novembre, c'est-à-dire pendant sept mois seulement par an ; le reste du temps la navigation est complètement interrompue par les glaces.

Pour permettre à la navigation ordinaire d'utiliser le fleuve dans la région des rapides, le Gouvernement Canadien a dû faire construire six canaux latéraux, formant des dérives éclusées qui sont situées au droit des parties du fleuve que la violence du courant rend pratiquement inutilisables. Ces canaux sont les suivants en partant de Montréal : Lachine Canal, Soulanges Canal, Cornwall Canal, Farran's Point Canal, Rapide Plat Canal et Galops Canal ; ils sont pourvus d'écluses ayant au minimum 270 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur sur le seuil. Nous avons signalé, d'autre part, dans le paragraphe relatif à la navigation sur les Grands Lacs, le Welland Canal et le Sault-Sainte-Marie Canal, établis par le Gouvernement Canadien pour relier, le premier, le lac Ontario au lac Erié, le second, le lac Huron au lac Supérieur. L'ensemble de ces canaux a une longueur totale de 73 milles et rachète une chute de 551 pieds au moyen de 48 écluses, la différence totale du niveau entre le lac Supérieur et le fleuve Saint-Laurent à Montréal étant d'environ 600 pieds.

Le Gouvernement Canadien a réalisé ainsi, entre Montréal et les Grands Lacs, une ligne de navigation intérieure ininterrompue qui embrasse une étendue considérable. La distance de Montréal à Port-Arthur et Fort-William, situés sur la rive canadienne à l'extrémité du lac Supérieur, atteint en effet 1230 milles ; de Montréal à Duluth, situé également sur le lac Supérieur, mais sur la rive américaine, la distance atteint 1354

milles ; de Montréal à Chicago, situé sur le lac Michigan, la distance atteint 1286 milles. Des bateaux portant 2500 tonnes de marchandises peuvent franchir ces énormes distances sans rompre charge.

Il existe aussi une autre ligne de navigation reliant le fleuve Saint-Laurent au lac Ontario, par la rivière Ottawa, la rivière Rideau et divers canaux, mais cette ligne n'est accessible qu'à des bateaux de petites dimensions.

Enfin, le fleuve Saint-Laurent est relié à New-York par une autre ligne, qui emprunte la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal, le canal Chambly, le canal Champlain, le canal Erié et l'Hudson, sur une longueur totale de 411 milles, dont 81 milles en territoire canadien ; cette voie ne peut toutefois être parcourue d'un bout à l'autre que par des bateaux de 6 pieds et demi de tirant d'eau, correspondant à la profondeur que l'on rencontre actuellement sur le seuil des écluses du canal Chambly.

Pour la construction de ces divers canaux et d'autres canaux de moindre importance, le Gouvernement Canadien a dépensé, jusqu'en 1911, la somme totale de 128.087.241 dollars, soit 666.000.000 de francs environ.

Le trafic total des canaux du Canada a atteint, en 1910, 42.990.608 tonnes de marchandises ; dans ce chiffre, le trafic du canal de Sault-Sainte-Marie, qui se rattache à la navigation sur les Grands Lacs, entre pour la plus grosse part, soit 36.395.687 tonnes.

Le trafic des autres principaux canaux est représenté par les chiffres suivants :

Welland Canal . . . . .	2.326.290 tonnes
Saint Lawrence Canals . . . . .	2.760.752 —
Ottawa River Canals . . . . .	385.261 —
Chambly Canal . . . . .	669.299 —

Les bateaux de navigation intérieure peuvent descendre le fleuve Saint-Laurent en aval du port de Montréal, notamment jusqu'aux ports des Trois-Rivières et de Québec ; mais, comme nous l'avons déjà dit, la plupart s'arrêtent à Montréal, qui est le terminus de la navigation maritime. Bien que la marée ne remonte pas jusque-là, le niveau des eaux du fleuve subit d'importantes fluctuations et varie, en général, de 12 pieds entre le printemps et l'automne ; c'est au printemps que le niveau est le plus élevé et en automne qu'il est le plus bas. Pendant l'hiver, alors que le fleuve est barré par les glaces, on a vu exceptionnellement les eaux monter jusqu'à 28 pieds en contrehaut du niveau des basses eaux.

Le chenal maritime, désignant la partie du fleuve où des travaux d'approfondissement ont été nécessaires, s'étend sur une longueur de 220 milles à partir de Montréal jusqu'à 60 milles en aval de Québec ; mais les hauts-fonds sur lesquels ont porté jusqu'à présent lesdits travaux n'occupent qu'une longueur de 70 milles. Le creusement du chenal a été entrepris pour la première fois, en 1853, à 16 pieds de profondeur sur 150 pieds de largeur ; en 1865, on a porté la profondeur du chenal à 20 pieds et sa largeur à 300 pieds ; en 1882, on a porté sa profondeur à 25 pieds ; enfin, de 1888 à 1906, on a porté sa profondeur à 30 pieds et sa largeur à 450 pieds dans les alignements droits et de 500 à 750 pieds dans les courbes. Entre Montréal et Québec, la vitesse du courant dans le chenal varie de 1 nœud à 6 nœuds suivant les points.

Aujourd'hui, la navigation peut compter sur

une profondeur de 30 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, sauf cependant sur quelques rares points où il faut encore profiter de la marée pour passer avec ce tirant d'eau, mais où l'on exécute actuellement les améliorations voulues pour assurer en tout temps la profondeur susdite et permettre à des navires de 10.000 tonneaux de remonter jusqu'à Montréal. Le fond du lit se compose de roche schisteuse ou d'argile. Le total des dépenses effectuées jusqu'à ce jour pour cet objet s'élève à 12.700.000 dollars, soit 66.000.000 de francs.

Un projet est en préparation en vue de donner au chenal maritime 35 pieds (10<sup>m</sup> 67) de profondeur pour navires de 15.000 tonneaux.

La ville de Montréal, dont l'importance justifie ces grands travaux, est la métropole commerciale de la vallée du Saint-Laurent ; son port, tracé à l'europpéenne, comprend actuellement une longueur de quais accostables de 7 milles 4, soit 11 kilom. 900, longueur qui atteindra une dizaine de milles, soit 16 kilomètres, quand les travaux d'amélioration et d'extension en cours d'exécution seront terminés.

En particulier, l'aménagement des nouveaux pieds ou môles Alexandra, King Edward, Jacques Cartier et New-Victoria paraît bien combiné ; il comporte deux hangars à étage de 100 pieds de largeur, séparés par une voie charretière centrale et desservis par des voies ferrées sur leurs deux façades ; une innovation heureuse a consisté dans l'établissement d'élevateurs électriques d'une puissance de 15 tonnes permettant aux charrettes d'accéder à l'étage des hangars.

Les ouvrages du port sont affectés à l'usage public ; leur administration est confiée à trois commissaires nommés par le Gouvernement.

Le principal article du trafic du port de Montréal étant constitué par les céréales, les installations relatives à la manutention et à l'emménagement de cette marchandise méritent une mention spéciale. A l'exception de celles réservées pour la consommation locale, les céréales arrivent en vrac de l'intérieur par bateaux ou par chemin de fer et sont expédiées également en vrac sur des navires par la voie de mer. En raison des difficultés qu'on éprouve à faire coïncider les arrivages et les expéditions, les céréales sont généralement reçues dès leur arrivée dans d'immenses magasins situés dans le voisinage immédiat des quais, qui portent le nom d'élevateurs et qui ne sont autres que des silos à grains tels qu'il en existe en Europe ; elles sortent ensuite de ces magasins pour être embarquées à bord des navires qui doivent les transporter à destination. On trouve bien encore, dans le port de Montréal, quelques engins flottants servant à faire passer directement les céréales de la cale des bateaux d'intérieur dans celles des navires de mer ; mais ces engins tendent à disparaître.

Il existe, dans le port de Montréal, six élevateurs, dont trois d'un type moderne et trois d'un type ancien. Sur les trois premiers, deux ont été édifiés par l'Administration locale du port, ce sont les élevateurs n<sup>os</sup> 1 et 2, qui desservent dix-neuf postes de mouillage à l'embarquement ; le troisième a été édifié par le Grand Trunk Railway et dessert deux postes de mouillage. Le plus considérable de tous est l'élevateur n<sup>o</sup> 2 qui peut contenir 2.620.000 boisseaux ; les deux autres sont d'une capacité de 1.000.000 de boisseaux.

L'élevateur n<sup>o</sup> 2, entièrement construit en bé-

ton armé, est un édifice mesurant 456 pieds de longueur et 100 pieds de largeur. Il est desservi sur toute sa longueur par quatre voies ferrées et il comporte les dispositions nécessaires pour décharger simultanément 24 wagons au moyen de 12 appareils capables d'élever chacun 12.000 boisseaux par heure. Il est pourvu, en outre, de deux appareils à décharger les bateaux et capables d'élever chacun 20.000 boisseaux par heure; deux bateaux peuvent être déchargés simultanément.

Les élévateurs n<sup>os</sup> 1 et 2 sont reliés entre eux et avec une partie des quais au moyen de galeries surélevées, à l'intérieur desquelles sont logées des courroies transporteuses actionnées mécaniquement. Le long des quais couverts, ces galeries sont placées sur le bord même de la toiture des hangars et des couloirs sont branchés de distance en distance pour verser le grain directement dans la cale des navires. Le développement total des galeries atteint 2 milles un tiers et celui des courroies 10 milles et demi.

Un grand dock flottant, pour la réparation des navires, est en cours de construction; ce dock aura 1000 pieds de longueur et une puissance de soulèvement de 25.000 tonnes.

Le tonnage des bateaux qui fréquentent le port de Montréal a doublé au cours des dix dernières années; en 1911, le mouvement de la navigation est représenté à l'entrée par les chiffres suivants :

	Nombre de navires.	Tonnage de jauge.
Navigation transatlantique.	401	1.695.613 <sup>tx</sup>
Navigation au cabotage...	361	642.639
Navigation intérieure.....	11.670	4.275.019
Totaux.....	12.432	6.613.271 <sup>tx</sup>

Le port de Québec est beaucoup moins important au point de vue commercial que le port de Montréal; sa fréquentation, en 1911, par la navigation transatlantique a cependant été égale à celle de Montréal, soit, à l'entrée: 404 navires jaugeant ensemble 1.655.660 tonneaux. De vastes agrandissements y sont projetés, au confluent de la rivière Saint-Charles et du fleuve Saint-Laurent, avec une profondeur minimum de 40 pieds au pied des quais. Il est actuellement le terminus de la ligne récemment créée par la Compagnie Générale Transatlantique entre la France et le Canada; c'est d'ailleurs dans la province de Québec que la langue française est le plus répandue.

Ces quelques lignes sur le fleuve Saint-Laurent et sur les principaux canaux et ports qui s'y rattachent ne peuvent donner qu'une faible idée de l'intelligente et féconde activité que déploient les Autorités Canadiennes pour tirer parti des merveilleuses ressources naturelles dont leur territoire est doté au point de vue de la navigation. Les résultats déjà obtenus font présager le plus brillant avenir, non seulement pour la région que nous avons sommairement décrite, mais pour le Canada tout entier, dont l'immense étendue offre à ses habitants un champ d'action pour ainsi dire illimité. Les relations commerciales et maritimes du Canada avec les pays étrangers ne peuvent évidemment que se développer parallèlement avec sa prospérité toujours croissante; il appartient à la France, qui a laissé dans ce pays de si vivants souvenirs et qui est mieux située qu'aucune autre nation pour devenir la principale tête de ligne de ses communications avec le vieux continent, de faire le nécessaire pour prendre la large part qui doit lui revenir dans le trafic futur.

Marseille, le 30 septembre 1912.

L'Ingénieur en chef,  
BATARD-RAZELIÈRE.

## AVIS & COMMUNIQUÉS

LYCÉE DE MONACO

Les classes seront suspendues le lundi 27 janvier, à l'occasion de la Sainte-Dévote, fête patronale de la Principauté.

## ÉCHOS & NOUVELLES

DE LA PRINCIPAUTÉ

Jeudi dernier, le paquebot *Laconia*, en provenance d'Alger, a fait escale en rade de Monaco vers 7 heures du matin et a débarqué 470 passagers. 70 environ d'entre eux sont restés dans la Principauté tandis qu'une centaine d'autres prenaient place à bord du paquebot qui a levé l'ancre à 5 heures du soir se dirigeant vers Naples.

Le nouveau chef de la Société Philharmonique, M. Argaing, ancien chef de musique au 104<sup>e</sup> de ligne à Paris, a dirigé, pour la première fois, vendredi dernier, la répétition de la Société Philharmonique, en remplacement de M. Capponi, démissionnaire.

Par un sentiment délicat de déférence, M. Argaing a tenu, avant de commencer le travail de la répétition, à faire exécuter l'*Hymne Monégasque*.

M. Noghès et les membres du bureau, très touchés de cette attention, ont prié le nouveau chef de faire jouer la *Marseillaise* en l'honneur de l'élection du Président de la République Française et, en même temps, comme bienvenue à M. Argaing.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL

Dans ses audiences des 14 et 16 janvier 1913, le Tribunal Correctionnel a prononcé les condamnations suivantes :

V. dit V., J.-A., serrurier, né le 4 septembre 1891, à Olivetta-San-Michele (Italie), demeurant à Beau-soleil, six jours de prison, pour outrage à agent;

P. N., journalier, né le 30 octobre 1865, à Paris, sans domicile fixe, vingt-quatre heures de prison, pour infraction à arrêté d'expulsion;

S. dit S., R., cuisinière, née le 11 mars 1869, à Bicszard (Hongrie), sans domicile fixe, vingt jours de prison et 32 francs d'amende, pour infraction à arrêté d'expulsion (récidive légale);

L. N., manoeuvre, né le 17 mai 1863, à Charmoilles (France), sans domicile fixe, six jours de prison, pour mendicité;

P. C., colporteur, né le 1<sup>er</sup> novembre 1888, à Cervantès (Espagne), demeurant à Nice, huit jours de prison, pour mendicité;

R. M., chanteur ambulancier, né le 29 novembre 1887, à Zolaventa (Espagne), demeurant à Nice, six jours de prison, pour mendicité;

H. E.-V., journalier, né le 29 juillet 1885, à Nancy (France), sans domicile fixe, quinze jours de prison, pour infraction à arrêté d'expulsion et mendicité (récidive).

TIR AUX PIGEONS DE MONACO

Lundi 13 janvier, vingt tireurs ont pris part au Prix des Camélias à 27 mètres. MM. Moncorgé, Ker et Boin, tuant 8 sur 8, partagent les trois premières places. — Autres Poulx gagnées par MM. Moncorgé, Paccard, Denfert, Dubout.

Mercredi 15, trente-cinq tireurs ont pris part au Prix des Alpes (handicap). MM. Comte de Robiano à 20 mètres, G. Harrisson à 20 mètres et Moncorgé à 29 mètres, tuant 13 sur 13, partagent les trois premières places. — Autre Poule gagnée par MM. Lafite, Sir Musgrave, Marquis di Grésy, Deloy, B. Falz-Fein.

Vendredi 17, vingt-neuf tireurs ont pris part au Prix Hall (handicap). M. Schoriguine à 22 mètres, tuant 11 sur

11, premier; M. Haydon à 25 m. 1/2, tuant 10 sur 11, deuxième; MM. Ducourneau à 24 mètres et B. Falz-Fein à 26 m. 1/4, tuant 7 sur 8, partagent la troisième place. — Autre Poule gagnée par MM. Lafite, Dubout.

Samedi 18, vingt-cinq tireurs ont pris part au Prix Journu à 27 mètres. MM. Schoriguine et Paccard, tuant 8 sur 8, partagent les deux premières places. MM. Gemander et B. Falz-Fein, tuant 7 sur 8, partagent la troisième place. — Autres Poulx gagnées par MM. Lantzius, Hans Marsch, Dubout.

Lundi 20, trente-six tireurs ont pris part au Prix des Cyclamens (handicap). MM. Gemander à 30 m. 3/4 et Berselli à 29 m. 1/2, tuant 6 sur 6, partagent les deux premières places. M. Paccard à 24 m. 3/4, tuant 10 sur 11, troisième. — Autre Poule gagnée par MM. Sir Musgrave, Marquis di Grésy, Ker, Viganego.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 8 au 15 janvier 1913 :

Vapeur Moselle, français, cap. Mattei, venant de Marseille, — marchandises diverses.

Yacht à vapeur Mercédès, autrichien, cap. Mage, propr. Jellineck-Mercédès, venant de Nice.

Yacht à vapeur Jeannette, anglais, cap. Caws, propr. H. Livesey, venant de Cannes.

Yacht à vapeur Alberta, anglais, cap. Curtis, propr. Lord Michelham, venant de Cannes.

Tartane Saint-Louis, français, cap. Jourdan, venant de Saint-Tropez, — sable.

Tartane Côte-d'Azur, français, cap. Giordana, venant de Saint-Tropez, — sable.

Tartane Trois-Frères, français, cap. Bain, venant de Saint-Tropez, — sable.

Goélette N.-D.-del-Boschetto, italien, cap. Profumo, venant de La Seyne, — en relâche.

Yacht à vapeur Cassandra, américain, cap. Doyle, propr. Georges-J.-Whelan, — venant de Marseille.

Dundée Saint-Joseph, français, cap. Fouques, venant de Marseille.

Yacht à vapeur Ariane, français, cap. Le Lubez, propr. Gaston Meunier, venant de Marseille.

Yacht à vapeur Simoun, français, cap. Lusech, propr. Letellier, venant de Marseille.

Départs du 8 au 15 janvier 1913 :

Vapeur Moselle, allant à Marseille, — marchandises diverses.

Yacht à vapeur Mercédès, allant à Nice.

Trois tartanes allant à Saint-Tropez, — sur lest.

Dundée Saint-Joseph, allant à Nice, — sur lest.

Yacht à vapeur Ariane, allant à Nice.

Yacht à vapeur Simoun, allant à Port-Maurice.

## LA VIE ARTISTIQUE

CONCERT CLASSIQUE

Ce fut un très beau concert. Le programme, qui comprenait des œuvres de Gluck, Mozart, Schumann, Wagner, Saint-Saëns et Glazounow, était fort bien composé, riche et varié à souhait. L'exécution fut — mais ne l'est-elle pas toujours? — parfaite. On aurait peut-être pu souhaiter plus d'allégresse à l'allegro de la symphonie; et que le presto du final fût mené à une allure légèrement moins vive; mais il faut avouer que le départ des violons à cette vitesse produisit une impression prodigieuse. e qu'un orchestre dont tous les musiciens sont des virtuoses est admirable... quoiqu'en pense un de mes amis qui veut ignorer que, même avec les diamants, on peut faire des rivières.

L'Ouverture d'*Alceste* est une des plus belles pages de la musique classique; elle en est aussi une des plus intéressantes du point de vue de l'histoire de la musique dramatique. Gluck a en effet créé les deux formes d'« ouvertures », dans *Iphigénie*: l'ouverture symphonique à thèmes variés, celle que l'on retrouvera dans *Don Juan*, dans *Léonore*, dans les *Maîtres Chanteurs*, dans *Alceste*; l'ouverture-prélude qui ne représente qu'un sentiment — la tristesse de tout un peuple — et qu'on retrouvera dans les grandes œuvres wagnériennes: *Lohengrin*, *Tristan, Parsifal*.

La *Symphonie* de Mozart est trop connue pour

qu'il soit utile d'en parler longuement. Le Dieu de la joie noble et pure semble, dit Wagner, avoir inspiré une pareille œuvre... et il ajoute, comparant la Symphonie en *Mi bémol* de Mozart à la Symphonie en *La* de Beethoven : Dans toutes les deux, aux transports qu'inspire à l'âme humaine la certitude d'avoir été créé pour le bonheur, s'allie d'étroite façon, embellissant et purifiant ces transports, le pressentiment d'un monde supérieur, supraterrrestre. Mais chez Mozart, le langage du cœur s'exhale en doux et tendres désirs; chez Beethoven, le désir s'élançait vers l'infini avec une impétuosité plus hardie. Dans la Symphonie de Mozart, c'est la plénitude de la sensibilité qui prédomine; dans celle de Beethoven, c'est la fièvre conscience de la force.

Le *Prélude de Lohengrin*, cette merveille incomparable, fut incomparablement joué. L'admirable poème symphonique de Saint-Saëns, *Phaëton*, que nous ne nous lasserons jamais d'applaudir, eut son habituel succès. L'*Abendlied* de Schumann, aussi. Mais là je ne partage pas l'enthousiasme du public. Je n'aime pas, une fois pour toutes, les transcriptions pour orchestre; et l'*Abendlied* orchestré me déplaît tout autant que les Adagio de quatuor joués par cinquante et quelques instruments à cordes. Mais c'est là une question de principe sur laquelle je reviendrai.

Le concert se terminait par d'éblouissantes *Scènes de ballet* de Glazounow, d'une prodigieuse richesse d'orchestration, d'une couleur intense, étonnamment évocatrices. J'ai infiniment goûté les danses orientales, la Polonaise qui rappelait singulièrement par instant la Marche hongroise de la *Damnation* et l'imitation incroyablement réussie de la boîte à musique du Pas des marionnettes. C. K.

#### CESSION DE FONDS DE COMMERCE

(Première insertion.)

Par acte sous seing privé, en date à Monaco du 30 décembre 1912, M. ANTOINE CHIAVERINI a acquis de M. AIMABLE MONFRIN le fonds de commerce dénommé « A la Fontaine de Vaucluse », situé rue Biovès, n° 1, à la Condamine.

Les créanciers, s'il en existe, devront faire opposition entre les mains de M. Chiaverini, 1, rue Biovès, dans un délai de dix jours, à compter de la date de l'insertion qui fera suite à la présente.

Monaco, le 21 janvier 1913.

Etude de M<sup>e</sup> Alexandre EYMIN,  
docteur en droit, notaire,  
2, rue du Tribunal, Monaco.

#### Rétractation de Cession de Fonds de Commerce

(Deuxième insertion.)

Suivant acte reçu par M<sup>e</sup> Alexandre Eymin, docteur en droit, notaire à Monaco, soussigné, le 11 janvier 1913, M. NOËL-ANTOINE dit LOUIS NOVARO, aubergiste, demeurant à Monte Carlo, maison Dalbera, et M<sup>me</sup> JOSÉPHINE-MARIE-ROSE ROVELLO, épouse séparée de corps et de biens dudit M. Novaro, demeurant à Monte Carlo, rue des Roses, n° 8, ont déclaré annuler purement et simplement la cession, sous condition suspensive non encore réalisée, du fonds de commerce d'aubergiste exploité à Monte Carlo, quartier de Saint-Michel, rue des Roses, n° 8, consentie par M. Novaro à M<sup>me</sup> Novaro par acte reçu par le dit M<sup>e</sup> Eymin, notaire, le 25 octobre 1912, publié dans le *Journal de Monaco* des 5 et 12 novembre 1912.

Les personnes ayant des droits à faire valoir soit contre M. Novaro, soit contre M<sup>me</sup> Novaro, sont invitées à se faire connaître, au domicile à cet effet élu à Monaco,

en l'étude de M<sup>e</sup> Eymin, notaire, avant l'expiration du délai de dix jours à compter de la présente insertion.

Monaco, le 21 janvier 1913.

Alex. EYMIN.

Etude de M<sup>e</sup> Alexandre EYMIN,  
docteur en droit, notaire,  
2, rue du Tribunal, Monaco.

#### Vente aux Enchères publiques sur Licitacion

le Samedi 25 Janvier 1913,  
à 10 heures du matin,

en l'étude et par le ministère de M<sup>e</sup> Eymin, notaire,  
D'UN FONDS DE COMMERCE

d'épicerie, comestibles, vins en gros et demi-gros à emporter, pétrole et allumettes, exploité à Monte Carlo, boulevard d'Italie, n° 48.

Mise à prix : 1.200 francs.

Consignation pour enchérir : 1.000 francs.

Avec obligation, pour l'adjudicataire, de reprendre les marchandises au prix de facture, ou, à défaut de justification, à dire d'expert.

Pour tous renseignements, s'adresser au dit M<sup>e</sup> Eymin, notaire, ou à M<sup>e</sup> Reymond, avocat à Monaco, poursuivant la vente.

#### SOCIÉTÉ ANONYME

#### DE L'HOTEL DE PARIS ET SES ANNEXES à Monte Carlo

Liste des cent-deux Obligations sorties, remboursables au pair, au troisième tirage du 15 janvier 1913 :

220	2230	3750	5334	6630	7966	9101
472	2327	3791	5345	6653	7968	9138
673	2366	3814	5378	6779	8069	9170
894	2640	3858	5446	6912	8110	9246
1136	2703	4566	5516	6922	8137	9293
1166	3213	4722	5603	7083	8329	9320
1447	3241	4739	5667	7143	8471	9558
1540	3267	4776	5710	7163	8528	9566
1571	3292	4837	5769	7257	8586	9616
1592	3321	4950	5785	7337	8628	9619
1698	3399	4957	5892	7559	8711	9786
1776	3494	5108	5927	7590	8922	9876
1802	3517	5214	6423	7718	9000	
1857	3672	5221	6468	7757	9022	
1866	3733	5240	6613	7918	9093	

#### MONT-DE-PIÉTÉ DE MONACO

#### VENTES

L'Administration du Mont-de-Piété a l'honneur d'informer le public qu'il sera procédé,

le mercredi 29 janvier 1913,

de 9 heures du matin à midi, et de 14 heures à 16 heures, dans la salle des ventes, du Mont-de-Piété, 15, avenue des Fleurs, Monte Carlo, à la vente aux enchères publiques des nantissements déposés pendant le mois de novembre 1911, non dégagés ou renouvelés, provenant des reconnaissances : n° 07.709 au n° 07.792 et du n° 50.403 au n° 50.460, consistant en : bijoux, brillants, perles, pierres précieuses, montres, argenterie, objets d'art, fourrures, dentelles, vêtements, meubles et objets divers.

NOTA. — Le Mont-de-Piété de Monaco reçoit des fonds productifs d'intérêts : 3 % pour 3 mois, 3 1/2 % pour 6 mois et 4 % pour l'année.

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

#### VENTE SUR SAISIE

Le vendredi vingt-quatre janvier mil neuf cent treize, à deux heures de l'après-midi, à Monte Carlo, villas Esméralda et Graziella, avenue de la Costa, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné, à la vente aux enchères publiques d'une quantité de meubles et objets mobiliers, tels que : tables de restaurant, chaises cannées, lustres à gaz, table à rallonge, glaces, portemanteaux, lyres à gaz, armoires à glace, commodes, tables de toilette, guéridons, lit noyer, lits pliants, bureau acajou, lits fer et cuivre, lits jumeaux fer et cuivre, rideaux, galeries, linoléums, tapis, lingerie, verrerie, batterie de cuisine, vaisselle, chaises-longues, etc.

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

L'Huissier, CH. BLANCHY.

## ASSURANCES

par Compagnies assujetties au CONTROLE DE L'ÉTAT FRANÇAIS, autorisées et légalement reconnues dans la Principauté de Monaco par Décision du Conseil d'Etat et Approbation de S. A. S. LE PRINCE DE MONACO. «<<<

### LA FRANCE

Compagnie anonyme  
à primes fixes,

fondée en 1837.

Capitaux et Fonds ( Incendie ..... 92 millions  
de garantie { Vie ..... 103 millions  
Valeur des immeubles de la Cie ..... 50 millions  
Sinistres payés aux Assurés ..... 300 millions  
Capitaux assurés au 1<sup>er</sup> Janvier 1912 :  
**246 milliards** 953 millions 428.000 fr.

LA

### CONCORDE

Compagnie anonyme  
à primes fixes,

fondée en 1905.

Capital social ..... 6 millions 800.000 francs  
Fonds de garantie ..... 9 millions 863.696 francs  
Encaissement annuel... Plus de 3 millions de fr.  
au 1<sup>er</sup> Janvier 1912.

Vie. Dotation des enfants. Rentes viagères.  
Retraite. ===== Incendie et Explosions.  
Tous Accidents sur terre et sur mer. =====  
==== Responsabilité civile et professionnelle.  
Bris de glaces. ===== Dégâts des Eaux.  
Vol et Malversations.

### LOUIS BIENVENU

Agent général d'Assurances

Villa Marie-Pauline, 1, Avenue Crovetto  
Boulevard de l'Ouest, MONACO

#### BULLETIN

DES

#### OPPOSITIONS SUR LES TITRES AU PORTEUR

##### Titres frappés d'opposition.

Exploit de M<sup>e</sup> Blanchy, huissier à Monaco, du 19 octobre 1912. Quarante-cinq Actions de cent francs, au porteur, de la Société anonyme de Minoterie de Monaco, portant les numéros 641 à 660 inclus, 2216 à 2220 inclus, 4371 à 4380 inclus, 4401 à 4410 inclus.

##### Mainlevées d'opposition.

Néant.

##### Titres frappés de déchéance.

Néant.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA.

Imprimerie de Monaco. — 1913.

## LA NATIONALE

Entreprise privée assujettie au Contrôle de l'Etat.

Société Anonyme fondée en 1830. — Capital Social : 15.000.000 de francs.

Une des plus anciennes et des plus importantes des Compagnies Françaises d'Assurances sur la Vie.  
ASSURANCES en cas de DÉCÈS, mixtes, à terme fixe, combinées. — ASSURANCES DOTALES (Combinaisons diverses).

### RENTES VIAGÈRES AUX CONDITIONS LES PLUS AVANTAGEUSES

En dehors des réserves obligatoires, LA NATIONALE possède des garanties supplémentaires supérieures à celles de toute autre Compagnie similaire.

Envoi gratuit de tarifs et renseignements, s'adresser à l'AGENCE GÉNÉRALE, 15, avenue des Fleurs, Monte Carlo.