

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

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.

PARTIE NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

S. A. S. le Prince vient de rentrer au Havre après une très remarquable croisière.

En réponse à un télégramme transmettant à Son Altesse Sérénissime, les félicitations de la population monégasque pour l'heureuse issue de Sa campagne, Son Exc. le Gouverneur Général a reçu la dépêche suivante :

« Le Prince vient de rentrer au Havre avec toute son expédition et vous remercie de la dépêche qu'il a trouvée. S. A. S. est heureuse de faire connaître aux Monégasques que, sous leur pavillon, une des explorations arctiques les plus productives pour la science et la navigation a été accomplie. »

S. A. S. le Prince Albert vient de quitter Paris pour se rendre à Aberdeen, en Ecosse, où l'on célèbre, sous la Présidence du Roi Edouard, le quatrième centenaire de l'Université.

Le Prince recevra, dans cette circonstance, l'investiture du Doctorat honoraire que le Sénat de l'Université Lui confère.

La rentrée des classes dans les écoles primaires des garçons et des filles est fixée au lundi 1^{er} octobre prochain.

Au Pensionnat de demoiselles, dirigé par les Dames de Saint-Maur, la reprise des classes aura lieu dans l'ordre suivant : classes primaires, le lundi 1^{er} octobre ; cours de la Condamine et cours de Monte Carlo, le mardi 2, pour les externes et les pensionnaires ; le mercredi 3, pour les demi-pensionnaires.

M. Pierre Alignani, le dévoué et très apprécié organiste de la paroisse Sainte-Dévote, a succombé samedi dernier aux suites d'une courte maladie. Il n'était âgé que de 47 ans. Aussi remarquable instrumentiste que compositeur de talent, il ne comptait que des amis parmi les nombreux artistes-musiciens de la Principauté, où sa mort prématurée a été apprise avec d'unanimes regrets. Une foule d'amis, entourant sa famille éplorée, a assisté à ses obsèques qui ont été célébrées hier matin. Après le service religieux et l'absoute donnée par M. le curé Pichot, le convoi funèbre s'est rendu de l'église Sainte-Dévote au cimetière de Monaco, où a eu lieu l'inhumation.

La mi-septembre marque la fin de nombreuses villégiatures estivales et le retour de beaucoup de familles sur le littoral méditerranéen. Parmi nos hôtes fidèles revenus ces jours derniers, citons M. et M^{me} Polotsoff, réinstallés en leur villa de Saint-Roman ; M. et M^{me} Amalry de Caussade, à la villa Adrienne ; M. le comte Antoine Potocki, à l'hôtel de Paris.

M^{me} Rosset et M^{me} Anatra, sa mère, sont également de retour dans la Principauté où viendra prochainement les rejoindre M. Rosset, consul d'Italie, qui se trouve actuellement aux eaux de Salsomaggiore.

Les régates miniatures organisées, dimanche après-midi, dans le port de Monaco, par la Société des Régates, ont comme à l'ordinaire obtenu un gros succès de curiosité de la part du public et une brillante réussite au point de vue sportif. Tout comme dans les grandes épreuves nautiques, les départs étaient donnés par séries, et c'est ainsi que le programme comprenait la série de 0 m. 60 et au-dessus, la série au-dessus de 0 m. 60 et n'excédant pas 0 m. 80, enfin la grande série de 0 m. 80 et au-dessus. La flottille des yachts lilliputiens avait à effectuer, en ligne droite, un trajet de 150 mètres environ. Un léger vent d'Est a favorisé ces épreuves dont voici les résultats :

BATEAUX DE 0 M. 60 ET AU-DESSUS

1^{er}, *Etoile*, à M. J.-B. Rezzia ; 2^e, *Fila-Mai*, à M. Marius Brice ; 3^e, *Mini*, à M^{lle} Eugénie Torrel ; 4^e, *Gyptis*, à M. Louis Pascal ; 5^e, *Gueban*, à M. Bresna.

BATEAUX AU-DESSUS DE 0 M. 60 ET N'EXCÉDANT PAS 0 M. 80

1^{er}, *L'Aurore*, à M. Et. Ferrero ; 2^e, *Mena*, à M. Santo Ginocchio ; 3^e, *Le Rêve*, à M. Chiaverini ; 4^e, *Ca ira*, à M. Bresani ; 5^e, *Rouge-et-Noir*, à M. Batterio ; 6^e, *Jean-not*, à M. R. Guizol.

BATEAUX DE 0 M. 80 ET AU-DESSUS

1^{er}, *Adora*, à M. Chiaverini ; 2^e, *Aria-e-Monti*, à M. J.-B. Inandi ; 3^e, *Jeannette II*, à M. J.-B. Lion ; 4^e, *Côte-d'Azur*, à M. Corassini ; 5^e, *File VIII*, à M. Marius Brice ; 6^e, *As-de-Pique*, à M. Vaccarezza.

Ajoutons qu'au bateau-juge se tenaient : M. Noghès, vice-président de la Société des Régates, M. Guizol aîné, M. Adolphe Olivier, M. Ange Vaccarezza, M. Pascal Saccone et M. Victor Olivier.

La première journée du meeting de la Société sportive et athlétique « Monaco », qui a eu lieu dimanche, a été réussie en tous points. Le programme était des plus variés et l'organisation de cette intéressante manifestation sportive a été unanimement appréciée par les nombreux athlètes qui y prirent part.

Ajoutons qu'un nombreux public se pressait, aussi bien le matin que l'après-midi, autour des diverses pistes où les joueurs de boules, les fervents des sauts en hauteur et en longueur et de la perche, exerçaient leur habileté, leur adresse, leur force ou leur souplesse. Un concours de natation, qui groupa un grand nombre de concurrents, a suivi, l'après-midi.

Cette manifestation sportive se continuera dimanche prochain.

On a appris avec peine, dans la Principauté, la mort, survenue à Paris, du marquis Léonard de Valangart, qui, ami intime de feu M. le baron Arthur de Rothschild, avait été longtemps l'hôte fidèle de Monte Carlo.

Le jeune André Negro, âgé de 16 ans, demeurant chez ses parents, maison Giordano, au quartier de la Colle, est tombé accidentellement, vendredi matin, d'un échafaudage, au chantier de la maison Andréani, en construction avenue Plati. Dans sa chute, le jeune manoeuvre s'est fait diverses contusions et s'est fracturé le poignet droit. Il a été aussitôt transporté à l'hôpital où il est en traitement.

Depuis avant-hier, les concerts donnés le dimanche et le jeudi après-midi, au kiosque des terrasses de Monte Carlo, ont été avancés d'une heure et commencent donc à 2 heures et demie.

SUR LE LITTORAL

De Nice :

Le prince Serge Galitzine, écuyer de S. M. l'empereur de Russie, bien connu dans les milieux mondains et sportifs de Nice et de la Principauté, vient de se fiancer à une jeune princesse appartenant à une des plus anciennes familles de la Russie.

Sont rentrés de villégiature :

M^{me} Février et famille, venant de Lantosque ; M. T. Blancard et famille, de Salins de Béarn ; le docteur Buffon, de Moulins ; M. L. Chardin, d'Aix-les-Bains ; M. et M^{me} Lalandais, de Bruxelles ; le docteur Seney.

De Menton :

Sont attendus pour la prochaine saison hivernale : M. le chevalier Nigra, ancien ministre et ambassadeur d'Italie ; la princesse de Linguaglossa, fille de M. Crispi, ancien ministre.

D'Antibes :

M. Charles Dugas, élève de l'Ecole Normale Supérieure, est arrivé à Antibes pour procéder à des fouilles archéologiques dans la propriété de M. Causse, à la Brague, où l'on prétend que se déroula la bataille entre les partisans d'Othon et ceux de Vitellius.

Lettre de Paris

Paris, 23 septembre 1906.

Beaucoup de Parisiens sont rentrés et pas mal de Parisiennes les ont accompagnés.

Pendant que monsieur retourne à ses affaires, à quoi peut bien s'occuper madame en ces temps sans visites, sans five o'clock, sans concerts et sans ventes de charité ? En désespoir de cause, plus d'une se décide à faire une chose inouïe, une chose qu'elle n'a jamais faite et qu'elle n'avouera jamais : elle se décide à visiter Paris.

Et voilà pourquoi depuis les premiers jours de septembre on aperçoit sous les voûtes de la Bibliothèque nationale, des Archives ou du Carnavalet, aux pieds du jubé dentelé de Saint-Etienne-du-Mont ou devant la façade du château d'Anet qui s'érige dans la cour de l'Ecole des beaux-arts, de fines silhouettes de vraies Parisiennes. Elles sont vêtues de tons neutres, un peu voilées même, car elles ne se soucient pas d'être reconnues. Elles auraient honte ! Et même nous avons aperçu ces jours dernier un petit groupe de mondaines fort connues qui, s'étant aventurées dans la jolie église de Saint-Julien-le-Pauvre et voulant par pudeur bien assurer leur incognito, parlaient anglais entre elles !

Paris n'avait jamais reçu autant de visiteurs que cette année. Dans presque tous les grands hôtels on est obligé de refuser les voyageurs. Cette affluence s'accroît déjà depuis quatre ou cinq ans de plus en plus. Aussi se hâte-

t-on de construire de tous côtés de nouveaux hôtels. L'ancien palais de Castille, démoli il y a quelques mois, et son parc ont été transformés en un immense édifice, destiné aux voyageurs, et dont la façade s'élève déjà jusqu'à la hauteur du deuxième étage à l'entrée de l'avenue Kléber.

D'autre part une demeure historique, et non moins seigneuriale va recevoir la même destination : c'est l'hôtel de Crillon qui, au coin de la place de la Concorde et de la rue Boissy-d'Anglas, fait partie de la belle colonnade de Gabriel.

Il va sans dire que les entrepreneurs, qui ont déjà commencé leur œuvre, ne toucheront nullement au décor extérieur de ce somptueux édifice, qui fut construit, au dix-huitième siècle, pour le duc d'Aumont et que le duc de Crillon acquit en 1788.

* *

On procède, en ce moment, à la toilette du Louvre. Le vieux monument se renouvelle. L'architecte Redon a profité des vacances pour coiffer d'un chapeau neuf le chef des principaux bâtiments.

La superstructure des pavillons Colbert, Sully, Denon et Turgot a été partiellement refaite. Elle n'avait subi aucune réfection depuis l'année 1857. On se rappelle que les pavillons Richelieu et Marsan ont été restaurés l'année dernière, à pareille époque. Quant au pavillon Daru, il a été laissé intact.

N'avait-on pas découvert que les jours de pluie des infiltrations s'étaient produites, mouillant les greniers où sont entassées d'incalculables collections artistiques ?

* *

Il est, dans un music-hall, un monsieur qui, pour gagner sa vie, se fait chaque soir écraser par un automobile de 2,000 kilos, encore aggravé par six voyageurs.

Ce spectacle, évidemment très artistique, est vanté par d'habiles réclames qui laissent entendre qu'un soir ou l'autre cet obstacle vivant pourrait très bien ne pas digérer l'auto. La catastrophe se produira probablement un soir de gala.

Cet écrasé ne manque certes pas d'estomac et il pourra, quand son engagement sera terminé, entrer dans cette ingénieuse corporation de piétons qui se font écraser afin d'obtenir des dommages-intérêts et, si possible, une rente viagère.

* *

Emile Goudeau vient de mourir. Il laissera le souvenir d'un chansonnier fort spirituel, dont les couplets, aux rimes excellentes, avaient toujours beaucoup de tenue.

Que de souvenirs amusants évoque, pour ceux qui ont vécu la vie de Montmartre autrefois, la disparition de Goudeau !

Combien sont-ils — et surtout que sont-ils devenus aujourd'hui ? — les noctambules qui ont assisté à ses tintamaresques discussions sur l'équilibre social ! Il avait pour contradicteur un autre disparu, Brandimbourg, qui collabora longtemps au *Courrier Français*.

Cela se passait généralement entre 2 et 3 heures du matin... il y a bien longtemps, hélas ! L. S.

LETTRES ET ARTS

Le cinquantenaire des « Dragons de Villars ».

— Il y a eu ces jours-ci cinquante ans que les *Dragons de Villars* ont vu, pour la première fois, les feux de la rampe. Le charmant opéra-comique de Cormon et Lockroy, musique d'Aimé Maillart, date en effet du 19 septembre 1856. Il fut représenté au Théâtre lyrique et créé par M^{lle} Borghèse, une débutante, qui se tailla, dans le rôle de Rose Friquet, un gros succès personnel, M^{lle} Girard, MM. Scott, Grillon et Girardot.

Le lendemain de la représentation, un critique écrivait :

« Le mérite peu commun de la musique de M. Maillart, c'est l'art plus rare qu'on ne pense, de savoir adapter une mélodie à la scène, d'écrire toujours en situation, et pour y arriver, de sacrifier sans pitié, à la vérité d'action, une idée originale mais qui serait une épisode et qui ferait longueur. Ce n'est pas un musicien idéaliste, c'est un compositeur dramatique et assurément, au théâtre, on ne saurait exiger rien de mieux. Ceux qui lui déniaient un style individuel ne peuvent lui refuser du moins de l'entrain, de la verve et une réelle puissance.

« En somme, les *Dragons de Villars* sont l'œuvre d'un musicien bien doué ; si je m'abuse, du moins c'est en bonne compagnie — car le succès les accueille, et le public est en train de les fêter. Il se pourrait bien qu'il les fêtât longtemps, longtemps. »

Le critique ne croyait peut-être pas si bien dire !

Le violon de Mozart. — On assure qu'on vient de découvrir, dans la haute Autriche, le violon qui avait appartenu à Mozart et que l'on croyait avoir été vendu en Angleterre. Il est, paraît-il, aujourd'hui en la possession du maître d'école d'un petit pays, nommé François-

Joseph Lenk. Ce violon aurait été vendu d'abord par l'oncle de Mozart à un haut fonctionnaire, lequel, à son tour, l'aurait cédé à un frère du propriétaire actuel. Nous ne saurions, pour notre part, garantir l'authenticité du fait. Ledit violon affecte la forme des beaux instruments d'Amati.

MARINE ET COLONIES

Un projet d'expédition océanographique. — M. Charles Bénard, président de la Société française d'Océanographie, a établi un projet d'expédition dans les mers arctiques capable de servir réellement les intérêts de la science plutôt que les raids sportifs en traîneau ou en ballon qui, dussent-ils parvenir au pôle, n'apporteraient certes pas des données scientifiques en rapport avec les risques courus.

Voici les principales lignes de ce projet fait à l'occasion du Congrès de Bruxelles.

« De grandes missions de pénétration dans le bassin maritime polaire, dit M. Bénard, entreprises avec des bateaux spéciaux, transformés en observatoires et laboratoires, ayant la solidité suffisante pour résister aux assauts du pack et emportant le matériel et les vivres nécessaires pour le nombre d'années correspondant à l'itinéraire choisi.

« C'est à ces dernières missions que je m'arrêterai exclusivement dans ce mémoire, et j'essaierai de résoudre logiquement la question suivante :

« *Quelle est la route rationnelle à suivre pour rapporter la moisson la plus ample d'observations météorologiques, glaciaires, océanographiques et scientifiques de tous ordres ?*

« En principe, puisqu'il s'agit de navire, pour se placer dans les circonstances les plus favorables, il faut prendre une route dans laquelle ces navires n'aient pas à refouler des courants généraux contre lesquels il n'y a pas à lutter à cause des glaces qu'ils entraînent.

« On est amené ainsi tout naturellement à éliminer les routes du détroit de Smith et de la côte orientale groenlandaise qui sont, en somme, les grands lits de la descente glaciaire. D'ailleurs, l'expérience confirme cette appréciation ; aucune mission n'a jamais pu remonter le courant glacé le long du Groenland : la *Germania* et la *Lilloise* y ont péri corps et biens ; quelques navires comme l'*Albert* et le *Polaris* ont pu franchir le canal Robeson et parvenir à l'entrée de la mer du Lincoln ; les Danois et le Duc d'Orléans ne sont guère allés plus loin que Hudson, mais aucun n'a pu songer un instant à s'engager dans cette mer dont les courants compriment constamment les glaces contre les côtes.

« Le Spitzberg ne peut pas non plus servir de point de départ ; le navire qui tenterait de gagner l'océan Polaire depuis cette terre, aurait à lutter, sous un angle de 45 degrés, contre la dérive des banquises, il serait entraîné par elles sur la côte orientale du Groenland. Les mêmes inconvénients se retrouveraient, sous un angle de 90 degrés, en partant de la terre de François-Joseph.

« Le seul moyen de traverser la grande cuvette polaire consiste à refaire le voyage du *Fram*, un peu plus au nord et à prendre de nouveau, comme l'a dit l'admirable Nansen, un billet de glaçon dans le grand convoi des glaces.

« Il convient de rappeler, en effet, que l'idée première de la traversée du bassin polaire dans le sens du grand courant arctique est née à la suite de la découverte des bois flottés et des boues de Sibérie sur les côtes orientales et méridionales du Groenland, et aussi à la découverte, au cap Farewel, des épaves de la *Jeannette*, abandonnée par son équipage au nord de l'île Bennet.

« Il faut donc partir d'un port norvégien, traverser la partie méridionale de la mer de Barentz, remonter entre la banquise et la terre presqu'île de Yalmal, se ravitailler, longer en fin d'été la presqu'île Taimyr, gagner à l'automne les îles de la Nouvelle-Sibérie, et, au lieu de faire route droit au nord, comme le *Fram*, gagner, coûte que coûte, fût-ce au prix d'un hivernage dans une des îles Liakoff ou à l'île Bennet, un point situé sur le 150° degré de longitude est. Rendus à ce point, le ou les navires de l'expédition n'ont plus qu'à se laisser entraîner par la banquise.

« S'ils suivent une route sensiblement parallèle à celle du *Fram*, ils traverseront le bassin maritime arctique sur d'autres lignes que celle du *Fram* et passeront incontestablement dans le voisinage du pôle Nord. Ils suivraient, en somme, la route qu'ont dû parcourir les épaves de la *Jeannette*.

« Je suis partisan de deux navires et non d'un seul, ajoute M. Bénard, parce que, arrivés au bord de la banquise qui devra les claver, ils pourront se séparer de 50, 60 ou 80 milles, et tracer ainsi sur le bassin deux lignes de sondages et deux lignes de dragages de sous-sol marin ; ils constitueront deux observatoires météorologiques et magnétiques glaciaires flottants.

« On possédera, à chaque instant, la direction de la dérive, la vitesse de la dérive et le changement d'azimuth de chaque navire ; en même temps, on pourra suivre la variation de distance de ces deux navires ainsi que la variation d'azimuth et la vitesse angulaire de variation d'azimuth de la ligne qui rejoindrait les deux navires : éléments d'une importance capitale pour la détermination définitive des grands mouvements généraux de la banquise arctique.

« Les deux navires seraient naturellement pourvus de la télégraphie sans fil et pourraient ainsi communiquer constamment entre eux ; étant donnée la faible distance qui les séparerait, la communication matérielle des équipages pourrait s'établir, ce qui est fort utile, et, en cas de naufrage d'un des deux navires, l'autre pourrait recueillir à son bord l'équipage, qui n'aurait que quelques dizaines de milles à faire pour gagner cet asile.

« En admettant que les deux navires partent d'un point voisin de celui rationnellement choisi, et en supposant qu'ils suivent une route parallèle à celle du *Fram*, ils seront dans le centre du grand courant polaire et dériveront probablement à une vitesse un peu élevée, surtout dans la dernière partie du voyage. Mais leurs deux dérives les amèneront très près de la pointe nord du Groenland, atteinte par Peary, et il pourrait se faire, si le Groenland se termine exactement à l'île Melville, que l'un des navires soit entraîné vers le canal de Robeson, comme le sont certains mélèzes de la Kolyma ; si cette heureuse circonstance se produisait, la mission rapporterait la solution complète du rôle de l'éperon groenlandais dans la division du courant de descente polaire.

« L'itinéraire choisi, passant au nord de l'archipel de François-Joseph et du Spitzberg, il serait loisible, chaque été, d'installer au nord de ces terres un poste de télégraphie sans fil permettant de donner à l'expédition des nouvelles de l'Europe et d'en recevoir de tous les membres de la mission.

« On pourrait être tenté, pour traverser le bassin polaire, de passer dans le détroit de Behring, comme l'avait projeté le capitaine Lambert et tenté le lieutenant de vaisseau de Long avec l'insuffisante et malheureuse *Jeannette*. Incontestablement, avec deux navires solides, le projet est réalisable, mais il fait faire inutilement dans la banquise le trajet qui sépare le nord de l'île Wrangel du nord de l'archipel des îles de la Nouvelle-Sibérie et pourrait ainsi donner lieu à un voyage de six ans, ce qui est trop long pour une expédition polaire.

« Inutile de songer à partir des côtes arctiques américaines à peu près inaccessibles à la navigation libre, même en automne. »

Les sous-marins submergés. — Les autorités navales anglaises s'occupent beaucoup, en ce moment, de la façon dont pourraient être soulevés les sous-marins qu'un accident quelconque entraînerait au fond de l'eau, en temps de paix, sans espoir de les voir remonter par leurs propres moyens.

Dans le but d'arriver à une solution pratique du problème, qui intéresse évidemment toutes les marines du monde, des expériences vont être faites très prochainement à Devontport. Les vaisseaux *Marinet* et *Reindeer*, qui sont déjà pourvus d'appareils spéciaux pour lever de lourds fardeaux, seront munis de forces nouvelles, et devront arriver à soulever un sous-marin submergé en y attachant des haussières métalliques de six pouces. Le sous-marin serait alors amené de façon que sa tour arrivant à fleur d'eau, l'équipage puisse ouvrir l'écoutille.

On ne connaît rien d'autre que ceci sur la manière

dont le sauvetage sera opéré, et les expériences se feront dans le plus grand secret. On en espère obtenir un résultat heureux.

LA RÉFORME DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

La Commission d'examens de la marine marchande a terminé ses travaux en France. Les épreuves écrites et orales ont réuni mille six cents aspirants et six cents d'entre eux ont été reçus. On sait que les candidats aux diplômes et brevets de la marine marchande sont des inscrits maritimes ou des jeunes gens sortant des écoles et désirant entrer dans la carrière; les premiers sont des marins rompus à la pratique du métier, mais peu instruits; les seconds sont des terriens ayant peu ou point navigué, mais possédant une instruction assez forte. Or, en examinant la liste des candidats malheureux, on constate que le nombre des professionnels ayant été refusés est considérable, et il est à craindre que, découragés par cet insuccès, ils n'abandonnent la navigation: le cas échéant, ce serait une grande perte pour la marine de commerce.

Cette situation inquiétante est due aux programmes actuels, beaucoup trop difficiles, trop scientifiques pour des marins dont l'instruction élémentaire a été négligée, et qui, pendant leur court séjour dans les écoles d'hydrographie, ne peuvent acquérir certaines connaissances indispensables, telle que celle de la langue française, écueil redoutable pour beaucoup d'entre eux.

A ce sujet, notre confrère M. Raymond Lestonnat, a été demander son opinion à M. Massenet, président de la commission des examens et chef du corps enseignant de la marine marchande, qui lui a fait les déclarations suivantes:

« Il n'est pas douteux, dit M. Massenet, que l'organisation actuelle, datant de 1825, ne soit défectueuse; elle ne répond plus aux nécessités de la navigation moderne. Lorsqu'en 1893 on a modifié les programmes en les augmentant considérablement, on a oublié de modifier et de compléter l'enseignement. L'enseignement tel qu'il est donné est incomplet et onéreux; d'un côté, les programmes sont trop chargés, beaucoup trop théoriques; de l'autre, le personnel enseignant, insuffisant, manque de direction et n'est pas inspecté ainsi que cela devrait être. Ainsi s'explique le chaos actuel, qui serait plus grand encore sans le zèle et le dévouement admirables des professeurs d'hydrographie, surchargés de besogne. Ainsi, à Paimpol, un seul professeur enseigne la théorie et la pratique à deux cents élèves et les prépare à quatorze brevets différents. Il en est à peu près de même à Saint-Malo, Nantes et Marseille.

» Il n'est pas inutile d'établir une comparaison entre l'organisation actuelle de l'enseignement maritime et celle de l'enseignement professionnel. Pour donner l'instruction à quinze cents élèves répartis dans seize écoles d'hydrographie, le personnel comprend un examinateur, un examinateur adjoint et seize professeurs, tandis que pour instruire douze cents élèves répartis dans quatre écoles professionnelles, il y a deux inspecteurs généraux, quatre directeurs et plus de soixante professeurs, avec, en plus, des inspecteurs ordinaires choisis parmi les personnes compétentes de la région.

» Tout est à changer dans l'enseignement maritime, depuis le nom d'école d'hydrographie, n'ayant plus aucune signification. Il faut tout reprendre par la base: recrutement des élèves, organisation des cours, régime des examens, composition du personnel. Ce sont des vérités qui, depuis longtemps, ont attiré l'attention du ministre de la marine et du directeur de la marine marchande; elles ont été dites à la Chambre des députés par M. Armez, président de la commission de la marine.

» La réorganisation de l'enseignement maritime, décidée en principe, est à l'étude, et dès cette année quelques écoles profiteront des améliorations et des perfectionnements nécessaires; d'autre part, la pratique sera enseignée sur un navire-école d'application pour lequel des crédits ont été votés et inscrits au budget de 1906. On peut donc espérer que, prochainement, toutes les matières des programmes seront enseignées dans les écoles de la marine, de façon à faire disparaître le caractère antidémocratique qu'avait pris depuis quelques années l'enseignement maritime, qui n'avait de gratuit

que le nom, les élèves étant obligés de payer des répétitions et des leçons particulières.

» Il est de première nécessité que l'on répartisse plus judicieusement les diverses parties de l'enseignement maritime. L'enseignement primaire étant donné dans les écoles primaires et les cours d'adultes du littoral, l'enseignement des mathématiques pures étant donné dans les lycées et les écoles professionnelles, il est inutile de les recommencer dans les écoles d'hydrographie. Il serait avantageux d'enlever des programmes toutes les sciences déjà apprises, à condition de n'admettre dans les écoles d'hydrographie que des jeunes gens titulaires de certificats de fin d'études ou de diplômes universitaires. Les professeurs des écoles de la marine pourraient ainsi consacrer tout leur temps à la partie technique des cours et ils obtiendraient des résultats bien supérieurs à ceux qu'ils obtiennent actuellement. L'art d'écrire des rapports corrects et précis, la géographie commerciale, les langues vivantes, le droit maritime, l'hygiène et la médecine navales, toutes les sciences appliquées complèteraient heureusement l'enseignement maritime.

» La spécialisation des écoles s'impose; il faut tenir compte des besoins de la région où elles fonctionnent. Tel centre a besoin de patrons de pêche, tel autre de capitaines au cabotage, tel autre de capitaines au long cours. Il est bien évident qu'à moins d'augmenter considérablement le personnel enseignant, on ne pourra jamais arriver à un bon résultat en préparant dans une même école à tous les brevets pour tous les genres de navigation. D'autre part, s'il est raisonnable de priser, comme il convient, l'éducation et l'instruction des futurs commandants de paquebots afin qu'ils soient à la hauteur de la situation qu'ils ambitionnent, il est non moins équitable d'estimer à sa valeur, très grande, l'expérience qu'ont acquise en naviguant les marins de carrière qui se présentent à l'examen. Il faut donc modifier l'organisation actuelle de manière à permettre aux professionnels d'arriver comme autrefois au commandement, et aux élèves de la marine marchande d'apprendre la pratique de la rude profession qu'ils ont choisie. Il est malheureusement certain que beaucoup de sinistres maritimes peuvent être imputés à l'insuffisance des connaissances pratiques des capitaines provenant des élèves de la marine marchande, auxquels il manque du métier.

» En ce qui concerne la pléthore de capitaines, je ne partage pas l'opinion généralement admise à la suite de la lecture de statistiques mal comprises. On ne peut nier, cependant, que le nombre des capitaines brevetés chaque année est supérieur aux besoins, malheureusement trop restreints, de notre marine de commerce. Mais est-ce vraiment un mal? Cela prouve que l'instruction maritime se développe de plus en plus. Tous les diplômés de la marine ne naviguent pas. L'enseignement donné dans les écoles d'hydrographie, l'éducation virile de la mer, donnent à tous ceux qui en profitent une supériorité évidente et leur permet d'entrer dans un grand nombre d'affaires où il faut des hommes d'action et dont beaucoup se rattachent à la marine.

» La réorganisation de l'enseignement maritime ne se fera pas sans un accroissement de dépenses, mais il ne pourrait pas en être autrement, car, de toutes les nations, la France est celle où les écoles de navigation sont le plus faiblement dotées. Tandis que le budget de l'enseignement commercial se chiffre par des millions, celui de l'enseignement maritime n'atteint pas cent vingt mille francs.»

Le gouvernement français accordera, sans aucun doute, les crédits nécessaires pour permettre de réaliser promptement la réforme de l'enseignement maritime, si urgente et si libérale, répondant si bien aux besoins de notre marine marchande, réserve de l'armée navale. C'est une réforme qui s'impose, comme l'a dit nettement M. Thomson, ministre de la marine, au cours de la discussion du budget de 1906 à la Chambre des députés.

La Sténographie à la portée de tous.

Il est très simple, contrairement à ce que l'on croit généralement, d'apprendre *seul* et *sans maître* la sténographie.

A cet effet, la **Société Sténographique de Bordeaux**, 29, avenue de la République, envoie, dans un but de propagande, à quiconque lui en fait la demande,

et par retour du courrier, les leçons gratuites de sténographie par correspondance, avec, ultérieurement, toutes corrections utiles.

Voilà un moyen très pratique que nous recommandons volontiers à nos lecteurs.

L'Administrateur-Gérant: L. AUREGLIA

Etude de M^e Alexandre EYMIN,
docteur en droit, notaire,
2, rue du Tribunal, Monaco.

VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES sur licitation

Le lundi 15 octobre 1906, à 3 heures de l'après-midi, à Monaco, en l'étude et par le ministère de M^e EYMIN, notaire à ce commis, il sera procédé à la vente aux enchères publiques, sur licitation, au plus offrant et dernier enchérisseur, du fonds de commerce ci-après désigné.

Aux requête, poursuite et diligence de:

1^o M^{me} Claire Fontaine, hôtelière, veuve de M. Alfred Lajoux;

2^o M^{lle} Clémentine Lajoux, célibataire majeure, sans profession;

3^o M^{lle} Gabrielle-Rosalie Lajoux, célibataire majeure, sans profession;

Demeurant toutes trois à Monaco, hôtel de la Paix, ayant élu domicile en l'étude de M^e EYMIN, notaire, leur conseil.

4^o Et M. Prosper Lajoux, hôtelier, demeurant à Monaco, hôtel d'Orient;

Agissant en qualité de subrogé-tuteur du mineur **Emile-Alexis Lajoux**, né à Monaco le 31 décembre 1889, fonction à laquelle il a été nommé par délibération du conseil de famille dudit mineur, tenue sous la présidence de M. le Juge de Paix de Monaco, le 12 juillet 1901, ledit M. Prosper Lajoux faisant fonction de tuteur du mineur à cause de l'opposition d'intérêts existant entre celui-ci et M^{me} V^{ve} Lajoux, sa mère sus-nommée et tutrice légale.

Cette vente a été ordonnée par ordonnance de M. le Président du Tribunal Supérieur de Monaco, en date du 7 août 1906.

Le fonds de commerce à vendre consiste dans le fonds d'hôtel et restaurant, dénommé

HOTEL DE LA PAIX

exploité à Monaco, quartier de la Condamine, rue Albert, n^o 22, et rue des Princes, n^o 9, comprenant la clientèle et l'achalandage, le matériel et les objets mobiliers servant à son exploitation, le droit au bail des lieux et toutes dépendances.

Cette vente aura lieu sur la mise à prix, outre les charges, de cinquante mille francs, ci... **50,000 fr.**

La consignation pour enchérir est de dix mille francs, ci... **10,000 fr.**

L'adjudicataire sera tenu de reprendre en sus du prix d'adjudication, aux prix de factures, les vins, spiritueux et marchandises dépendant du fonds à vendre.

L'adjudication aura lieu sous la condition suspensive que l'adjudicataire obtiendra du gouvernement les autorisations et licences nécessaires pour l'exploitation dudit fonds.

Fait et rédigé par M^e Eugène Carrière, licencié en droit, notaire à Monaco, soussigné, comme substituant M^e Alexandre Eymin, son collègue, commis par l'ordonnance précitée pour procéder à la vente du fonds dont s'agit.

Monaco, le 25 septembre mil neuf cent six.

Signé: E. CARRIÈRE.

Enregistré à Monaco le 25 septembre 1906, folio 2, v^o case 4. Reçu un franc

Signé: A. DE GUIRAUD.

Etude de M^e Alexandre EYMIN,
docteur en droit, notaire,
2, rue du Tribunal, à Monaco

VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES sur licitation

Le lundi quinze octobre mil neuf cent six, à onze heures du matin, à Monaco, en l'étude et par le ministère

de Me EYMIN, notaire à ce commis, il sera procédé à la vente aux enchères publiques, sur licitation, du fonds de commerce ci-après désigné.

Aux requête, poursuite et diligence de :

1° Madame **Anna-Ignazia Cora**, commerçante, demeurant à Monaco, veuve de monsieur **Charles-François Cossano**, ayant élu domicile en l'étude de Me Suffren Reymond, avocat à Monaco ;

2° Monsieur **Ange Vaccarezza**, négociant en vins, demeurant à Monaco, agissant au nom et comme tuteur datif du mineur **César Cossano**, enfant naturel dudit monsieur Charles-François Cossano, fonction à laquelle il a été nommé et qu'il a acceptée, aux termes d'une délibération du conseil de famille dudit mineur, tenue sous la présidence de monsieur le Juge de Paix de Monaco, le vingt-deux avril mil neuf cent cinq.

Cette licitation a été ordonnée par ordonnance de monsieur le Président du Tribunal Supérieur de Monaco, en date du vingt-trois août mil neuf cent six.

Le fonds de commerce à vendre consiste dans le fonds de restaurant et de location en garni, exploité à Monaco, quartier de la Condamine, rue Caroline et rue des Gazomètres, comprenant : la clientèle ou achalandage, les objets mobiliers et le matériel servant à son exploitation, les vins et marchandises pouvant dépendre dudit fonds, le droit au bail des lieux et toutes dépendances.

Cette vente aura lieu sur la mise à prix, outre les charges, de six mille francs, ci..... **6,000 francs.**

La somme à consigner pour enchérir est de deux mille francs, ci..... **2,000 francs.**

L'adjudicataire devra obtenir, à ses risques et périls, les autorisations et licences nécessaires pour l'exploitation du fonds à vendre.

Fait et rédigé par Me Eugène Carrière, licencié en droit, notaire à Monaco, soussigné, comme substituant Me Alexandre Eymin, son collègue, commis par l'ordonnance précitée pour procéder à la vente.

Monaco, le vingt-cinq septembre mil neuf cent six.

Signé : E. CARRIÈRE.

Enregistré à Monaco le vingt-cinq septembre mil neuf cent six, folio 2, v°, case 3. Reçu un franc.

Signé : A. DE GUIRAUD.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR DE MONACO

AVIS

Les créanciers de la faillite de la dame **Catherine Ravera**, épouse **Clerissy**, sont prévenus de nouveau, conformément à l'article 464 du Code de Commerce, que la vérification des créances aura lieu en la salle des audiences du Tribunal Supérieur, au Palais de Justice, à Monaco, le 19 octobre prochain, à 3 heures du soir.

En conséquence, ils sont invités à se présenter, en personne ou par fondé de pouvoir, si déjà ils ne l'ont fait, devant M. RAYBAUDI, syndic, à l'effet de lui remettre leurs titres accompagnés d'un bordereau indicatif des sommes par eux réclamées.

Pour le Greffier en chef,
A. Cioco, c. g.

AVIS

Les créanciers de la faillite du sieur **Laurent Romoli** sont prévenus de nouveau, conformément à l'article 464 du Code de Commerce, que la vérification des créances aura lieu en la salle des audiences du Tribunal Supérieur, au Palais de Justice, à Monaco, le 20 octobre prochain, à 10 heures du matin.

En conséquence, ils sont invités à se présenter, en personne ou par fondé de pouvoir, si déjà ils ne l'ont fait, devant M. RAYBAUDI, syndic, à l'effet de lui remettre leurs titres de créances, accompagnés d'un bordereau indicatif des sommes par eux réclamées.

Pour le Greffier en chef,
A. Cioco, c. g.

Etude de Me Charles BLANCHY, huissier à Monaco
8, rue des Carmes, 8

VENTE VOLONTAIRE

Le mercredi 26 septembre 1906, à deux heures du soir, dans un appartement au 2° étage de la *Villa Mai*, sise 34, boulevard du Nord, à Monte Carlo, il sera procédé à la vente aux enchères publiques d'une quantité

de meubles et objets mobiliers tels que : lits complets, armoires à linge avec glace, commodes, tables de toilette, salle à manger en noyer, canapés, fauteuils, chaises, glaces, tableaux, vaisselle, ustensiles de cuisine, etc.

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

L'Huissier, BLANCHY.

Etude de Me Charles TOBON, huissier à Monaco,
30, rue du Milieu.

VENTE VOLONTAIRE

Le jeudi vingt-sept septembre courant, à deux heures du soir, à la *Villa Amélie*, sise à Monte Carlo, impasse de la Fontaine, il sera procédé par le ministère de l'huissier soussigné à la vente aux enchères publiques d'une quantité de meubles et objets mobiliers consistant en : lits complets, armoires à glace, tables de nuit, toilettes, glaces, pendules et candélabres, canapés, fauteuils, chaises, buffet, servante, table et chaises, etc.

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

Charles TOBON.

A Vendre

fonds de commerce, connu sous le nom de

BRASSERIE MODERNE

5, avenue de la Gare, à Monaco

avec CAFÉ CHANTANT et RESTAURANT

S'adresser à M. RAYBAUDI, Greffier au Tribunal Supérieur.

LEÇONS ET COURS POUR JEUNES FILLES

S'adresser à l'Externat des Dames de Saint-Maur : Montée de la Rayana, villa André-Jeanne, 3, Condamine, et villa Bella, boulevard des Moulins, Monte Carlo.

FABRIQUE D'EAUX GAZEUSES
DÉPÔT D'EAUX MINÉRALES, VINS ET BIÈRES

Maison Colly-Joffredy

(ENTREPOT MONÉGASQUE
DE BOISSONS HYGIÉNIQUES)

3 et 21, Boulevard de l'Ouest — TÉLÉPHONE : 1.41

ON LIVRE A DOMICILE

Seul dépositaire de la Brasserie RUBENS

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

GRAND BAZAR

MAISON MODÈLE

M^{ME} DAVOIGNEAU-DONAT

Fournisseur breveté

de S. A. S. le Prince Albert de Monaco

Monte Carlo - Immeuble du Grand-Hôtel - Monte Carlo

RABAIS

pendant la saison d'Été, sur tous les Objets et spécialement sur les Ombrelles, la Maroquinerie, les Roulettes, Tapis, Articles de Voyage, Jouets d'Enfants.

Le LIVRET-CHAIX CONTINENTAL renferme les services de toute l'Europe et un guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes :

1° vol. Services français, avec cartes des chemins de fer de la France et de l'Algérie; prix : 1 fr. 50.

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du continent. Prix : 2 francs. Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie CHAIX, rue Bergère, 20, Paris.

PARFUMERIE

DE MONTE CARLO

NESTOR MOEHR

Parfumeur Distillateur

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

Boulevard de l'Ouest (Pont Sainte-Dévote)

MONTE CARLO

NOUVEAU PARFUM LOTUS BLEU NOUVEAU PARFUM

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

Dentifrices.

EAUX DE FLEURS D'ORANGERS ET DE ROSES.

Lotions et Brillantines pour la tête.

EXTRAIT DE CANTHARIDES

Produit spécialement recommandé contre la chute des cheveux.

HUILES D'OLIVES POUR LA TABLE, ETC.

AMEUBLEMENTS & TENTURES

Eugène VÉRAN

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



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

Nettoyage à Sec spécial. Gants depuis 0,25.

EINTURERIE
DE PARIS - A. CRÉMIEUX

Usine à Beausoleil. — Magasin :
villa Paola, 25, boulev. du Nord Monte Carlo

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

ARRIVÉES du 16 au 23 Septembre 1906.

Provenance	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Cannes	vap. Amphion, fr.	Roca	March. div.
Marseille	chal. Marie-Alfred, fr.	Fabbri	Houille.
Id.	chal. Bourguignon, fr.	Reynier	Id.
Menton	b. Deux-Frères, fr.	Courbon	Vin.
Cannes	b. Virginie, fr.	Brun	Sable.
Id.	b. Marie, fr.	Cassinelli	Id.
Id.	b. Saint-Louis, fr.	Jourdan	Id.
Id.	b. Bienvenu, fr.	Tassis	Id.
Id.	b. Conception, fr.	Laune	Id.
Id.	b. Bon-Pêcheur, fr.	Arnaud	Id.
Id.	b. Vierge-Marie, fr.	Serri	Id.
Id.	b. Ville-de-Monaco, fr.	Dantal	Id.

DÉPARTS du 16 au 23 Septembre

Destination	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Marseille	vap. Amphion, fr.	Roca	March. div.
Id.	chal. Pharo, fr.	Raffalli	Sur lest.
Id.	chal. Limousin, fr.	Plaucher	Id.
Nice	b. Deux-Frères, fr.	Courbon	Id.
Cannes	b. Virginie, fr.	Brun	Id.
Id.	b. Marie, fr.	Cassinelli	Id.
Id.	b. Saint-Louis, fr.	Jourdan	Id.
Id.	b. Bienvenu, fr.	Tassis	Id.
Id.	b. Conception, fr.	Laune	Id.
Id.	b. Bon-Pêcheur, fr.	Arnaud	Id.
Id.	b. Vierge-Marie, fr.	Serri	Id.
Id.	b. Ville-de-Monaco, fr.	Dantal	Id.