

JOURNAL DE MONACO

Administration et Rédaction,
Rue de Lorraine, 15,
à Monaco (Principauté).

POLITIQUE, LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE.

Tous les ouvrages français et étrangers
dont il est envoyé 2 exemplaires sont
annoncés dans le journal.

PARAISANT LE DIMANCHE

INSERTIONS :

Annonces 25 Cent. la ligne
Réclames 50 id.

On traite de gré à gré pour les autres insertions

On s'abonne, pour la France, à Paris, à l'Agence Havas, rue J.-J. Rousseau, 3, et chez M. St-Hilaire,
éditeur de musique du Conserv. Imp. et directeur du Comptoir général des compositeurs, rue du F. Poissonnière, 10.
A Nice, LIBRAIRIE VIGÉNTI, rue du Cours.
à l'AGENCE-DALGOUTTE, rue Paradis, au coin du Jardin Public.

Les abonnements comptent du 1^{er} et du 16 de chaque mois et se paient d'avance

Les lettres et envois non affranchis seront refusés. — Les manuscrits non insérés seront rendus.

ABONNEMENTS :

Un An 12 Francs.
Six Mois 6 id.
Trois Mois 3 id.

Pour l'étranger les frais de poste en sus.

Monaco, le 21 Juin 1868.

ACTES OFFICIELS.

S. Exc. le Commandeur Naldini, Chargé d'Affaires du Prince près le Saint-Siège, a remis de la part de S. A. S. au Cardinal Antonelli, Secrétaire d'État de Sa Sainteté, la plaque en diamants de l'Ordre de St-Charles, dont Son Éminence était déjà Grand-Croix depuis 1861.

Le Prince a conféré la Grand-Croix de l'Ordre de St-Charles à S. Exc. Mgr Joseph Berardi, Archevêque de Nicée, Substitut de la Secrétairerie d'État et à S. Exc. Mgr Alexandre Franchi, Archevêque de Thessalonique, Secrétaire pour les Affaires ecclésiastiques extraordinaires.

Le Prince a également fait dans l'Ordre de St-Charles les nominations suivantes :

Commandeurs : Mgr Dominique Guidi, M. le Commandeur Jules Barluzzi, M. le Commandeur Jérôme Petri, et M. le Commandeur François Sabattucci, premiers officiers de la Secrétairerie d'État.

Officier : Mgr Lorenzo Gizzi, Prêlat domestique de Sa Sainteté.

Chevaliers : M. l'abbé Francesco Compieta, attaché à la congrégation des affaires ecclésiastiques et M. l'abbé Raimondo Campa, Secrétaire de S. Exc. Mgr Franchi.

NOUVELLES LOCALES.

Les nouvelles du voyage du Prince Albert aux États-Unis continuent à être satisfaisantes.

S. A. S., arrivée le 23 avril à New-York, à bord de la frégate de S. M. C. *Gerona*, est restée dans ce port jusqu'au 19 mai : pendant ce temps, le Prince a été accueilli de la manière la plus courtoise et la plus gracieuse par M. le Consul général de France, par les Consuls d'Espagne et de Monaco, ainsi que par la société américaine.

De New-York, le Prince, accompagné de M. le Lieutenant de vaisseau D. Simon de Manzanos, s'est rendu à Philadelphie et à Washington, ensuite à Baltimore, Pittsburg et Cincinnati, où il s'est embarqué sur l'Ohio et, après une navigation de 5 jours

sur ce fleuve et le Mississipi, S. A. S. est arrivée le 1^{er} juin à St-Louis.

En quittant cette ville, le Prince se proposait de visiter l'Illinois, le lac Erié, le Niagara, le lac Ontario, le St-Laurent, le Canada et le Connecticut.

S. A. S. retournera ensuite à la Havane, afin de s'y embarquer pour l'Europe le 15 juillet.

M. Charles Cubisol, Consul Général de Monaco à Tunis, a succombé le 3 courant aux atteintes de la fièvre typhoïde qui, depuis plus de 4 mois, fait de grands ravages dans ce pays.

S. A. S. le Bey, qui avait pour ce fonctionnaire une estime particulière, a ordonné qu'on lui rendit tous les honneurs funèbres dus à son rang. Trois Généraux de division, l'Amiral commandant en chef la Marine, un nombreux Etat-Major de terre et de mer, tous en grand uniforme, ainsi que la garnison de la Goulette, ont accompagné le convoi, auquel assistait la plus grande partie du Corps Consulaire.

Le défunt a été inhumé dans la chapelle de St-Louis, à Carthage.

Le Gouvernement de la Principauté s'associe aux regrets unanimes que la perte de M. Charles Cubisol a causés à Tunis, car il avait pu apprécier en diverses circonstances son intelligence et son zèle pour le service du Prince, surtout lors du Traité de commerce et d'amitié conclu par ses soins en 1865 entre S. A. le Bey et S. A. S. le Prince Charles III.

M. Joseph Cubisol, neveu du défunt, et Vice-Consul de Monaco à la Goulette, s'est chargé provisoirement de la gérance du Consulat Général.

S. A. R. le Duc Guillaume, en apprenant l'accident arrivé au sieur François Sarinelli, maçon, qui travaillait dans la villa Wurttemberg, s'est empressé de lui faire remettre la somme de 500 francs.

Jeudi dernier, a eu lieu à Monaco la procession de l'octave de la Fête-Dieu. On y remarquait diverses corporations religieuses et laïques, et un détachement de la Milice Nationale. De nombreux fidèles suivaient le Saint-Sacrement.

On sait que la ligne ferrée est entièrement terminée jusqu'à la gare de Monaco. Comme nous le disions dans notre dernier numéro, les travaux de la voie sur le territoire de la Principauté sont poursuivis avec la plus grande activité. Ces travaux sont

tous importants, à cause des nombreux ouvrages d'art nécessités par les inégalités de terrain de ce pittoresque pays.

Nous pouvons aujourd'hui donner quelques détails à ce sujet.

À l'entrée de la station de Monaco, s'élève un bâtiment destiné à servir de remise aux voitures du Prince. Plus loin sont les quais, l'un couvert, l'autre découvert; puis un pavillon très coquet, construit en briques de Saint Henri. Près de là se trouvent l'abri et le bâtiment destinés aux voyageurs. À ce bâtiment on a annexé un salon réservé à S. A. S. Cette construction est en belles pierres de Beaucaire.

En quittant la gare, la voie s'enfonce dans une tranchée ayant dix-neuf mètres de profondeur sur un parcours d'une centaine de mètres environ. Dans cette tranchée on travaille en ce moment aux fouilles du pont de la déviation du chemin de Revoir. Sous une arche de trois mètres d'ouverture passe le chemin de la Turbie.

À la tranchée succède un remblai qui traverse la Condamine. En cet endroit s'élève un pont elliptique biais, remarquable par sa hardiesse et les soins apportés à sa construction. Il est destiné à établir une communication entre les terrains de la Condamine laissés de chaque côté du chemin de fer.

Derrière l'ancienne villa de la Condamine, s'ouvre une tranchée aboutissant au ravin de S^{te}-Dévote. Cet étroit vallon, consacré par une pieuse légende, est un des coins les plus pittoresques du littoral. Au moment où ce magnifique paysage va changer d'aspect, nous croyons devoir une dernière fois en donner la description écrite par Méry :

« Lorsque le voyageur débarque dans le port de cette Principauté, il donne ses premiers regards à un tableau qui l'émeut et le ravit à la fois par sa grâce et sa sauvage magnificence. Sur la limite d'une forêt d'oliviers et d'orangers s'élèvent à pic, jusqu'à l'azur du ciel, deux montagnes de bronze granitique qui semblent s'être violemment disjointes sur leurs bases, pour ménager le plus étroit des ravins au torrent de l'hiver, une arche colossale sert de pont aux deux rives. Les massifs d'oliviers séculaires laissent entrevoir une petite chapelle recueillie à l'ombre de leurs rameaux. »

La petite chapelle apparaît toujours au fond de la mystérieuse allée d'oliviers, mais l'arche colossale qui enjambe le ravin est cachée par le magnifique viaduc du chemin de fer. Ce pont superbe se compose de six arches ayant chacune douze mètres d'ouverture. Cet ouvrage est appuyé sur des piles colossales qui, aux naissances des voûtes, n'ont pas

moins de quatre mètres soixante-dix de large sur deux mètres soixante mesurés dans le sens parallèle à l'axe du chemin de fer. Ces piles sont construites en belles pierres de la Turbie et en moellons de choix travaillés à l'aiguille. Au milieu des deux piles les plus hautes, outre l'assise au-dessus du socle, une deuxième assise générale, de quarante centimètres d'épaisseur, en pierre de taille, repartit uniformément la pression qu'elles ont à supporter ; et un cordon sur lequel reposent les premiers voussoirs couronne chacune d'elles.

Nous avons dit que les voûtes sont terminées. Actuellement on travaille aux tympans et, dans un mois au plus, il ne restera qu'à couronner l'ouvrage avec un cordon en pierre dure et à poser le garde-corps en fonte qui sera scellé dans la pierre et maintenu à chaque extrémité par un magnifique dé.

L'aspect du pont, vu de la route ou du port, est vraiment grandiose. Ce viaduc est placé à une hauteur imposante, comme un trait d'union entre deux montagnes, et on ne peut se lasser d'admirer son élégante hardiesse.

La voie pénètre ensuite dans le rocher de la Costa où la mine creuse une tranchée profonde. Ce rocher de la Costa est depuis quelque temps soumis à de rudes épreuves. Attaqué sur tous les points par les ouvriers qui élèvent ici une maison et là ouvrent un chemin, ce côteau est entièrement métamorphosé. Au sortir de cette tranchée et après avoir traversé sous un viaduc la route de la Costa, la voie se continue au bord de la mer, par un remblai appuyé sur un énorme mur de soutènement qui n'a pas moins de deux cent trente mètres de long. Son épaisseur à la base est de près de six mètres ; l'épaisseur moyenne est de deux mètres sur une hauteur de onze mètres cinquante. Cette partie de la voie aboutit à la station de Monte Carlo. On pousse avec beaucoup d'activité l'élargissement de l'emplacement où s'élèvera la gare qui comprendra un bâtiment de trente neuf mètres de long pour les voyageurs, un pavillon pour le chef de gare, un abri, etc.

En quittant Monte Carlo, la ligne ne cesse pas de cotoyer la mer, toujours sur des remblais soutenus par des murs énormes. Elle franchit la crique du Portier sur un pont très-élégant, à trois arches, terminé depuis quelque temps et dont nous avons déjà donné la description à nos lecteurs.

On voit par cette revue rapide que la partie du chemin de fer qui traverse la Principauté de Monaco est très-accidentée ; courbes hardies, tranchées profondes, ponts audacieux, rien n'y manque, et le génie de l'homme a dû surmonter tous les obstacles que lui opposait la nature capricieuse de cette région de ravins et de collines. Tant mieux, puisque toutes ces difficultés ont fourni aux ingénieurs des occasions d'élever de magnifiques ouvrages d'art qui sont pour les touristes un sujet d'admiration de plus dans ce pays déjà si merveilleux.

Les Oranges.

L'orange, ce fruit délicieux dont on fait une consommation immense dans tous les pays du monde, est d'une grande abondance cette année.

Les oranges les plus estimées, et qui méritent réellement de l'être, proviennent de Malte. De ces oranges on en voit très peu et l'on s'en procure difficilement en France. La production est, du reste, très restreinte et la plus grande partie est dirigée sur l'Angleterre où elle est l'objet d'un commerce considérable et lucratif.

Les îles Açores (portugaises) et parmi ces îles, l'île de Saint-Michel, produisent des pommes d'or qui pour-

raient rivaliser avec celles de Malte. Elles sont un peu petites et, comme l'on dit, ne payent pas de mine, mais elles sont très succulentes.

Si la forme, la beauté, la régularité de l'enveloppe suffisaient à donner le prix et la préférence à ce magnifique produit de la Médie, l'orange de Majorque serait sans contredit la reine de ces fruits dorés. Aucune n'est plus volumineuse et plus régulièrement sphérique que celle-ci. Elle possède, en outre, une pulpe très grasse, très spongieuse et sucrée, et a le privilège de pouvoir être transportée et conservée sans s'avarier. Le commerce de la France avec les Baléares, pour l'importation des oranges, est très considérable et donne lieu à un mouvement de cabotage, dont le port de Marseille possède le monopole.

Rien n'est curieux comme d'assister au débarquement qui se fait des oranges de Majorque que l'on entasse dans la cale des bâtiments, comme l'on entasserait des pavés, et que l'on débarque au moyen d'un tube carré en bois dont l'embouchure touche à l'orifice de la cale, et l'extrémité atteint le quai, et dans l'intérieur duquel on fait rouler les oranges, à l'exemple de ces matériaux dont les maçons débarrassent l'intérieur des maisons, du premier étage au rez-de-chaussée.

L'orange de Majorque se consomme en grande partie dans les pays méridionaux, on en transporte cependant une partie notable à Paris.

Les oranges de Messine, de Palerme, de Sorrente, de Reggio, de Séville, sont assez estimées ; elles ont pour elles un aspect très flatteur, auquel ne correspond pas toujours la qualité.

Il faut citer, comme excellentes et très répandues les oranges de Provence, de Nice, de la Principauté de Monaco, de Menton, de la Ligurie. On expédie énormément de ces oranges à Paris et dans le Nord.

La vraie Valence tant recherchée, tant estimée, tant mangée, est volumineuse, fine, lourde et d'une belle teinte dorée.

On doit citer encore les oranges de l'Algérie, et parmi elles, celles de Blidah.

Au point de vue hygiénique, l'orange est un fruit excellent, légèrement tonique rafraîchissant, et d'une facile digestion, s'il est bien mûr. Son usage est très utile dans les saisons chaudes pour prévenir les fièvres inflammatoires et les maladies bilieuses putrides. C'est le fruit, le seul en quelque sorte qu'il soit permis de donner aux malades, auxquels il communique sa vertu sédative et rafraîchissante. (Progrès)

CHRONIQUE.

On lit dans le *Journal de Paris* :

Des travaux importants, à l'exécution desquels l'administration consacrerait des crédits annuels, seront entrepris dans le courant de la campagne de 1869, pour la création, l'amélioration et le perfectionnement de plusieurs ports de commerce sur la Méditerranée : Marseille, Saint-Tropez, Nice, Cannes, Antibes, Saint-Jean, Menton. Ces ports sont situés, Marseille excepté, sur le littoral compris entre Toulon et la frontière italienne.

Saint-Tropez, Cannes, Antibes sont des ports qu'il s'agit de développer, et dont il faut approfondir le mouillage : Nice possède un port parfaitement abrité, mais qui ne suffit pas au développement de la cité commerciale et qu'il est nécessaire d'agrandir ; Menton, la ville frontière, n'a ni port, ni refuge, mais seulement une plage inhospitalière, et sur cette plage couverte de galets, les matelots hâlent leurs navires et les tiennent éloignés des atteintes de la mer.

C'est donc un port qu'il s'agit de créer à Menton, et avec le port, un quartier de la ville à régulariser, des quais à établir, etc. L'importance qu'a acquise cette ville depuis plusieurs années, par suite de la fréquentation des étrangers pendant l'hiver, justifie la dépense que doit entraîner la construction de ce port, qui ne coûtera pas moins de douze à quinze cent mille

francs.

Menton est la dernière station du chemin de fer de Paris à la Méditerranée, et l'exploitation de la voie ferrée, qui est en cours d'exécution rapide, donnera à cette ville un développement qui est amplement favorisé par les relations qu'elle a avec les villes voisines du littoral italien, et avec la Principauté de Monaco.

On annonce que le service du chemin de fer sur la ligne de Marseille à Nice et embranchements de Valbonne et de Draguignan ont reçu, depuis lundi dernier, diverses modifications dans les heures de départ et d'arrivée, que nous croyons devoir faire connaître au public :

Le train express, qui partait à midi 40 m., sera supprimé. Le train omnibus, qui quittait Marseille à 1 h. 10 m. de l'après midi, partira à midi 25 m., pour arriver à Nice à 7 h. 20 m., et à Draguignan à 5 h. 45 m.

L'express, qui s'éloignait de Nice à 3 h. 18 m., sera supprimé, et l'omnibus qui quittait Nice à 1 h. 25 m. de l'après-midi, partira à 2 h. 20 m., pour arriver à Marseille à 8 h. 55 m.

De Marseille à Toulon sera établi un nouveau train, qui quittera la gare de Marseille à 10 h. 05 m. du matin, pour arriver à midi 14 m. ; le train de midi 25 m. fera son entrée à Toulon à 2 h. 16 m.

De Toulon à Marseille, le train qui partait à 6 h. du matin partira à 5 h. 40 m., pour arriver dans notre gare à 7 h. 55 m. ; l'express de 7 h. 37 m. partira à 7 h. 25 m., et l'omnibus de 7 h. 46 m. s'éloignera de Toulon à 7 h. 35 m., pour être rendu à Marseille à 9 h. 42 m.

On lit dans le *Nouvelliste* :

Voici une nouvelle de nature, croyons-nous, à intéresser bien des touristes. Lundi dernier 15 juin, a été ouvert au service des voyageurs le chemin de fer du Mont-Cenis.

Il y aura deux trains par jour, dans chaque sens : un express et un omnibus.

La durée du trajet, qui est aujourd'hui de dix heures par les Messageries impériales, est réduite à cinq heures.

Les voyageurs de toute classe partant de Paris le soir, seront rendus le lendemain soir à Turin.

Les voyageurs qui quitteront Turin le matin, arriveront à Paris le lendemain matin.

On pourra ainsi faire le voyage de Paris à Turin en 24 heures.

L'ouverture du chemin de fer du Mont-Cenis permettra d'attendre l'achèvement de la percée du grand tunnel des Alpes.

Ainsi à la suite des difficultés vaincues et des distances franchies, Marseille ne doit plus être aujourd'hui qu'à 15 ou 16 heures de l'ancienne capitale de l'Italie.

Mercredi, à midi, lisons-nous dans le *Sémaphore*, un chien enragé a mis en émoi les habitants de la rue Impériale. Cet animal, après s'être précipité sur un homme, qui a été assez heureux pour échapper à toute atteinte, s'est jeté sur une petite chienne, qu'il a mordue. Un passant, homme à la fois vigoureux et énergique, à la vue de ce chien, dont les allures devenaient très compromettantes, s'arma aussitôt d'une des bèches employées pour les travaux de pavage de la rue Impériale, et courut sur ce quadrupède, qu'il parvint à atteindre dans la rue Juge-de-Palais. Une fois à la portée de l'ennemi, il asséna sur sa tête un coup de pioche tel que le chien tomba comme foudroyé. Nous ne pouvons que féliciter bien sincèrement ce citoyen, et nous regrettons de ne pas connaître le nom de l'auteur de cet acte de dévouement.

Ce nouveau cas d'hydrophobie vient de donner raison encore une fois aux terribles dispositions auxquelles cette année la race canine semble condamnée.

C'est pour nous l'occasion de répéter ici, dit le *Jour-*

nal de Nice, que tant que la mesure mise en vigueur dans les villes ne sera pas énergiquement appliquée dans les localités rurales, il n'y aura rien de fait.

La sécurité exige que tout chien errant soit impitoyablement abattu.

Une correspondance de Gênes nous apprend que les nouvelles de la campagne continuent à être excellentes. Les oliviers donnent de grandes espérances de récolte sur toute la rivièrè ligurienne et dans la province de Lucques où une pluie abondante vient de réparer les tristes effets d'une sécheresse prolongée.

Le *Journal de Rome* annonce la mort de Monseigneur Jean Topick, évêque de Philippopolis, *in partibus*.

GERBE PARISIENNE.

Par ce temps tropical il n'est pas de chroniqueur qui ne s'écriât volontiers comme Phèdre :

Ah! que ne suis-je assise à l'ombre des forêts! Mais ces excursions dans la verdure sont interdites aux journalistes. Cependant les nouvelles mondaines nous font défaut; chacun cache sa vie derrière le mur célèbre élevé par M. Guilloutet, l'architecte de la vie privée. Les nouvelles théâtrales sont rares aussi. La sécheresse n'est pas seulement fatale aux petits pois; elle retarde aussi l'éclosion des pièces nouvelles; mais les libraires affichent des livres nouveaux et, comme dit M. Gustave Bertrand, dans le *Nord*, puisque nous sommes de loisir, ouvrons ce joli volume; il porte un titre dont la tristesse contraste assez vivement avec sa coquette enveloppe: *Les misères d'un prix de Rome*, par M. Albéric Second. Je sais plus d'un musicien qui eût encadré ce titre d'un triple filet noir, et qui, pour chanter un tel sujet, ne trouverait jamais assez de bémols à la clef.

Ce serait pour ceux-là une magnifique matière à symphonie funèbre; pour d'autres, au contraire, tout aussi éprouvés que les premiers par la fortune, ce serait peut-être un franc sujet d'opéra bouffon.

C'est qu'en effet chacun voit et sent avec son tempérament propre. En toute chose il y a sujet de rire ou de se fâcher. Par exemple, y a-t-il rien de plus sérieux que les misères de la guerre? Et Callot nous les a rendues amusantes.

Quand M. Albéric Second fit annoncer son nouveau livre, deux ou trois personnes jugèrent à propos de constater leurs droits à ce sujet: ils y avaient travaillé, ils y avaient pensé. Je m'étonnai seulement qu'un dramaturge et un vaudevilliste n'eussent pas mêlé l'un sa note grave et l'autre sa note aigrelette à ce concert de réclamations.

Le sujet est à tout le monde; un autre jour quelqu'un le reprendra pour l'approfondir et le discuter au grand sérieux en tous ses éléments comme un problème, et nous trouverons que c'est toujours à propos. Une autre fois, il nous reviendra sous des espèces plus passionnées, avec toute sortes d'aprétes et d'amertumes, et nous dirons: Soit! Aujourd'hui, c'est une odysée alerte et bouffonne. Qu'elle soit la bien venue!

Telle il fallait l'attendre de notre cher confrère, qui est bien l'esprit de meilleure humeur que nous connaissions. Le fonds de sa nature est précisément d'être naturel, chose rare en ce temps de littérature à outrance et de journalisme à tout casser. Il ne se pince pas pour être spirituel, il ne se fouette

pas pour être méchant; sa verve s'en va toujours du même pas, facile et souriante, à fleur de toutes choses.

Il n'insiste sur aucune des étapes de son héros musical, mais chacun forme une petite saynète que nous voudrions voir illustrée par un dessinateur: n'y avait-il pas quelque peintre, ancien prix de Rome en chômage, à qui l'électeur pouvait demander ce commentaire confraternel?

Nous n'avons pas l'intention de suivre pas à pas l'histoire d'Orphée Godiveau; ce sont d'amusantes pages que celles où M. Albéric Second nous le montre dans le salon de son maître de piano, ou bien entrant en loge pour le grand prix, puis partant pour Rome. L'absurdité du séjour de nos jeunes musiciens à Rome est joyeusement déduite. Plus loin commence l'odyssée des déceptions du jeune musicien revenu à Paris, ses tentatives auprès des théâtres et des éditeurs, son grand concert symphonique et l'insuccès de son ode symphonique, ses déconvenues à la société du Conservatoire, ses résignations, ses dernières chutes et son dénouement piteux sinon tragique. Nous n'en voulons rien citer, et nous renvoyons au livre.

L'Opéra-Comique a repris avec grand succès *Les Dragons de Villars*, qui s'appellent en Allemagne *La Clochette de l'Ermité*. Cet agréable opéra de M. Aimé Maillart, qui contient de charmantes mélodies a été représenté, pour la première fois, à l'ancien Théâtre Lyrique, boulevard du Temple, le 17 septembre 1856. Le rôle de Rose Friquet est le triomphe de M^{me} Galli-Marié.

Alexandre Dumas a triomphé avec *Madame de Chamblay*. Certes, la pièce nouvelle ne vaut pas *Mademoiselle de Belle Isle*, ni beaucoup d'autres œuvres dramatiques de l'inépuisable écrivain, mais on y retrouve la griffe du maître, du style, du jet, une grande entente des ressources de la scène, et je ne sais quoi de particulier aux conceptions vraiment littéraires qui vous séduit en vous émouvant. La salle des Italiens était toute remplie d'un public qui avait payé ses places au prix des grandes représentations de la Patti; Dumas l'avait voulu ainsi et avait eu cette fierté de croire que son œuvre valait bien une roulade ou un trille. Comme d'habitude, avec cette absence de modestie qui le caractérise, il avait voulu assister de la salle même à son succès, et il était venu, une heure avant le lever du rideau, s'installer avec sa fille dans une baignoire d'avant-scène, où il a reçu pendant toute la soirée les félicitations de ses amis.

HYACINTHE GISCARD, Rédacteur-Gérant.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 13 au 19 Juin 1868.

GOLFE JUAN. b. *Deux sœurs*, français, c. Massa, sable
 NICE. b. *Trois frères*, id. c. Forconi, m. d.
 ID. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.
 MARSEILLE. b. *deux Victor*, id. c. Ribe, briques
 VINTIMILLE. b. *St-Jean*, italien, c. Sibono, bois
 GOLFE JUAN. b. *Camille*, français, c. Giraud, sable
 VINTIMILLE. b. *Vintimille*, italien, c. Pisan, m. d.
 NICE. b. v. *Progrès*, français, c. Giuliani, sur lest
 GOLFE JUAN. b. *St-Michel*, id. c. Isoard, sable
 ID. b. *Camille*, id. c. Giraud, id.
 ID. b. *St-Louis*, id. c. Jeume, id.
 ID. b. *St-Antoine*, id. c. Jeume, id.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, m. d.
 GOLFE JUAN. b. *Jeune Louise*, id. c. Baralis, sable
 ID. b. *Clairon*, id. c. Cristin, id.
 ID. b. *Joseph Marie*, id. c. Montolivo, id.

GOLFE JUAN. b. *Deux amis*, français, c. Cristin, sable
 ID. b. *Bien aimé*, id. c. Jovençeau, id.
 ID. b. *Trois sœurs*, id. c. Castagne, id.
 ID. b. *Assomption*, id. c. Isoard, id.
 ID. b. *Résurrection*, id. c. Orenço, id.
 NICE. b. *Marie*, id. c. Constantin, m. d.
 ID. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.
 ID. b. *Marin*, id. c. Arnulf, honille
 GOLFE JUAN. b. *St-Antoine*, id. c. Jeume, sable
 ID. b. *l'Elan*, id. c. Ricord, id.
 ID. b. *St-Michel*, id. c. Isoard, id.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, m. d.
 AVENZA. b. *Volto Santo*, italien, c. Sodini, marbres
 GOLFE JUAN. b. *Joseph-Marie*, français, c. Montolivo, sable
 ID. b. *Volonté de Dieu*, id. c. Davin, id.
 ID. b. *Trois amis*, id. c. Castillon, id.
 ID. b. *St-Antoine*, id. c. Jeume, id.
 NICE. b. *Trois frères*, id. c. Forconi, m. d.
 ID. b. v. *le Progrès*, id. c. Giuliani, id.
 GOLFE JUAN. b. *Marie-Joseph*, id. c. Montolivo, sable
 FINALE. b. *Trois frères*, italien, c. Gioacchino, m. d.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.

Départs du 13 au 19 Juin 1868.

GOLFE JUAN. b. *St-Joseph*, français, c. Victor, s. lest
 ID. b. *Assomption*, id. c. Isoard, id.
 ID. b. *Volonté de Dieu*, id. c. Davin, id.
 ID. b. *Marie Claire*, id. c. Julien, id.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.
 ID. b. *Trois frères*, id. c. Forconi, id.
 GOLFE JUAN. b. *Deux sœurs*, id. c. Massa, id.
 CETTE. brick g. *St-Michel*, id. c. Palmaro, fûts v.
 ID. brick g. *Caroline*, id. c. Vincent, id.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, sur lest
 VINTIMILLE. b. *St-Jean*, italien, c. Sibono, id.
 MARSEILLE. b. *deux Victor*, français, c. Ribe, id.
 FINALE. b. *Antoine Saccone*, italien, c. Saccone, id.
 GOLFE JUAN. b. *Camille*, français, c. Giraud, id.
 NICE. b. *Vintimille*, italien, c. Pisan, m. d.
 GOLFE JUAN. b. *St-Michel*, français, c. Isoard, s. lest
 ID. b. *St-Louis*, id. c. Jeume, id.
 GÈNES. brick g. *Ulysse*, id. c. Damas, bois
 GOLFE JUAN. b. *St-Antoine*, id. c. Jeume, sur lest
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.
 STE-MAXIME. b. *Joseph Marie*, id. c. Putzi, fûts vides
 GOLFE JUAN. b. *Jeune Louise*, id. c. Barralis, sur lest
 ID. b. *Joseph Marie*, id. c. Montolivo, id.
 ID. b. *le Clairon*, id. c. Cristin, id.
 ID. b. *Bien aimé*, id. c. Jovençeau, id.
 ID. b. *Deux amis*, id. c. Cristin, id.
 ID. b. *Assomption*, id. c. Isoard, id.
 ID. b. *Trois sœurs*, id. c. Castagne, id.
 ID. b. *Résurrection*, id. c. Orenço, id.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.
 ARLES. b. *Borée*, id. c. Lillemand, id.
 NICE. b. *Marie*, id. c. Constantin, id.
 CASSIS. b. *Souvenir*, id. c. Mireur, id.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.
 GOLFE JUAN. b. *l'Elan*, id. c. Ricord, id.
 ID. b. *St-Michel*, id. c. Isoard, id.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.
 GOLFE JUAN. b. *Joseph Marie*, id. c. Montolivo, id.
 ID. b. *Volonté de Dieu*, id. c. Davin, id.
 NICE. b. v. *Progrès*, id. c. Giuliani, id.

En vente à l'imprimerie du Journal:

MONACO ET SES PRINCES

par HENRI MÉTIVIER.

Deux volumes grand in-8° — Prix: 5 francs.

La Sténographie

Par CH. TONDEUR. — Prix: 1 Franc.

A VENDRE:

ETUDE de M^e Bellando, Notaire (Monaco).

A LOUER

UN VASTE MAGASIN

Pouvant servir d'Entrepôt, situé au Port de Monaco.

S'adresser à M. le Receveur des Domaines.

L'ÉCHO DE MARSEILLE, Journal littéraire, artistique, théâtral, industriel et commercial, paraissant tous les Samedis. — Rédacteur en Chef: HORACE BERTIN

Prix d'Abonnement: Marseille: Un An, 10 francs. Départements: — 12 francs.

On s'abonne quai de Rive-Neuve, 3, à Marseille.

LA CHASSE ILLUSTRÉE, Journal Hebdomadaire des plaisirs de la Ferme et du Château, publié sous la direction de M. BÉNÉDICT DE RÉVOIL et illustré par les Artistes les plus distingués.

Prix de l'abonnement pour Paris et les Départements: Un an, 20 fr. — Six mois, 10 fr. — Trois mois, 5 fr.

Les abonnements sont payables d'avance et partent du 1^{er} du mois.

On s'abonne: à Paris, chez MM. FIRMIN-DIDOT Frères, Fils et C^o, rue Jacob, 56, et, dans les Départements, chez tous les libraires et directeurs de la poste.

A VENDRE OU A LOUER JOLIE VILLA

près du Casino.

Vue magnifique dominant le plateau de Monte Carlo.

S'adresser pour les renseignements: à M. Marquet, entrepreneur à Monaco, ou à M. Lavittonnière, employé au Casino.

A LOUER UN BON PIANO.

S'adresser à M^{me} PREISS, rue du Milieu, n^o 14.

M. ALBIN, HORLOGER de Nice, venant le samedi de chaque semaine à Monaco, où il est appelé par les travaux de réparation et de remontage des pendules à l'établissement du Casino, s'empresse d'offrir ses services aux habitants de la Principauté et aux nombreux étrangers qui y séjournent.

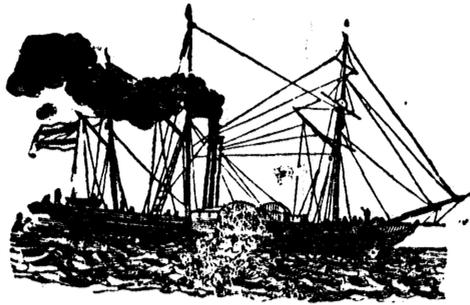
M. ALBIN se charge de fournir dans le plus bref délai et aux meilleures conditions, tout ce qui concerne sa partie, ainsi que les objets en orfèvrerie et en bijouterie qu'on aurait à lui demander.

S'adresser pour les réparations et les achats à l'Hôtel de Paris, à Monte Carlo, et au concierge du Casino.

VOITURES pour la promenade et voyages. — S'adresser à Henri Crovetto, place du Casino.

VOITURES pour la promenade et voyages. Sangeorges, rue de Lorraine, n^o 11 et place du Casino.

CORRESPONDANCE
entre Nice & Monaco.



Le service des bateaux à vapeur est réglé comme suit :

DÉPARTS DE NICE :

A 11 h. du m. et à 5 h. du soir.

DÉPARTS DE MONACO :

A 1 h. du soir et à 10 h. 1/2 du soir.

OMNIBUS ENTRE NICE & MONACO

DÉPART TOUS LES DEUX JOURS.

De Nice à 10 heures du matin; — de Monaco à 8 heures du matin.

Bureaux: A Nice, boulevard du Pont-Neuf. — A Monaco, place du Palais.

Omnibus entre Monaco & Menton

DÉPARTS DE MONACO :

1^{er} Départ 8 h. du m. — 2^e départ 1 h. du soir.
3^e — 4 h. du soir. — 4^e (du Casino) 10 h. soir.

DÉPARTS DE MENTON :

1^{er} départ 10 h. du matin — 2^e départ 1 h. du soir
3^e — 4 h. 1/2 du soir — 4^e — 7 h. —

Prix des places: fr. 1^{fr}50 — à Monaco, place du Palais; — à Menton au bureau des Messageries Impériales

HOTEL DU PRINCE ALBERT

tenu par E. REY

Place du Palais, Monaco

Cet hôtel entièrement remis et meublé à neuf offre aux familles Etrangères le calme et la tranquillité d'une maison particulière.

Pension, Restaurant — Salon et Café fumoir

On parle Allemand, Anglais, Français et Italien.

Restaurant de Strasbourg. — Route de Menton, en face le Casino. — Livraison de bière à domicile.

HOTEL D'ANGLETERRE, Avenue de Monte Carlo, près le Casino.

HOTEL DE RUSSIE, tenu par Ange Gaziello. Quartier du Port, à la Condamine.

VILLA BELLA

Appartements meublés, Pension des Familles

Quartier des Moulins

Situation exceptionnelle avec vue splendide sur la mer.

Pianos et musique.

JOLIES VILLAS POUR 22,000 FRANCS.

Facilité de paiement. — S'adresser à M. de Millo.

Hôtel et Restaurant de Lyon, rue du Milieu, 23. — Table d'hôte et pension. — Chambres meublées.

HOTEL DE FRANCE, rue du Tribunal et rue des Carmes. — Table d'hôte et pension.

CAFÉ ET RESTAURANT tenu par J.-B. BARRIERA. Déjeuners à 2 fr. et Diners à 2 fr. 50. — Pension.

BAINS DE MER DE MONACO

SAISON D'ÉTÉ 1868.

La rade de Monaco protégée par ses promontoires est une des plus paisibles de la Méditerranée. La chaleur y est toujours tempérée par les brises de mer. Le fond de la plage, ainsi qu'à Trouville, est garni d'un sable fin d'une exquise souplesse au contact. — Cabines élégantes et bien aérées.

Bains d'Eau douce et Bains de Mer chauds.

Le Casino, qui s'élève à Monte Carlo, en face de la mer, offre à ses hôtes les mêmes distractions et agréments que les établissements des bords du Rhin, Wiesbaden et Hombourg. — Nouvelles Salles de Conversation et de Bal. — Cabinet de Lecture où se trouvent toutes les publications Françaises et Etrangères. — Concert l'après-midi et le soir. — Orchestre d'élite.

Le Trente et Quarante se joue avec le Demi refait et la Roulette avec un seul zéro.

Grand Hôtel de Paris, à côté du Casino. Cet Hôtel l'un des plus somptueux et des plus confortables du littoral de la Méditerranée, a été considérablement agrandi cette année. **Beaux Appartements. Magnifique Salle à manger. Salon de Restaurant. Grand Café avec Billards. Cabinets particuliers. — Cuisine française.**

La ville et la campagne de Monaco renferment des Hôtels, des Maisons particulières et des Villas, où les familles étrangères trouvent des logements à des prix modérés. — **Station Télégraphique.**

Le superbe bateau à vapeur le Progrès, fait le service des Voyageurs entre NICE et MONACO plusieurs fois par jour en trois quarts d'heure.

On se rend de PARIS à MONACO par le chemin de fer de la Méditerranée en vingt-trois heures; de LYON en seize heures; de MARSEILLE en six heures.