

# JOURNAL DE MONACO

Administration et Rédaction

Rue de Lorraine, 13.

à Monaco (Principauté).

POLITIQUE, LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE.

PARAISANT LE MARDI

Tous les ouvrages français et étrangers

dont il est envoyé 1 exemplaire sont

annoncés dans le journal.

INSERTIONS :

Années . . . . . 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 duf. Poissonnière, 10 à Nice, LIBRAIRIE VISCONTI, rue du Cours, à l'AGENCE-DALGOUTTE, rue Paradis, au coin du Jardin Public.

Les abonnements comptent du 1<sup>er</sup> 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 10 Janvier 1871.

NOUVELLES LOCALES.

S. Exc. le Commandeur Naldini, Chargé d'Affaires de Monaco près le Saint-Siège, a eu l'honneur, à l'occasion du renouvellement de l'année, d'être reçu par le Pape le 26 décembre et de remettre entre les mains de Sa Sainteté une lettre de S. A. S. le Prince Charles III.

Sa Sainteté, dans cette audience, a parlé du Prince en termes empreints de la plus affectueuse bienveillance et a chargé M. le Commandeur Naldini de faire parvenir Sa bénédiction Apostolique à S. A. S. et aux membres de Son Auguste famille.

La neige a de nouveau fait son apparition, dans la nuit d'avant-hier, sur les montagnes qui nous entourent. Cette présence des frimas dans notre contrée n'a pas notablement changé l'état de la température; nous continuons à jouir d'un soleil magnifique et le thermomètre a marqué, dans ces derniers jours, jusqu'à 20 degrés au midi, et 10 degrés à l'ombre et au nord.

Nous lisons dans le *Diritto di Nizza* :

Un de nos amis arrivé récemment de Gênes par la voie de terre nous assure que l'on travaille avec beaucoup d'activité à la voie ferrée destinée à relier notre contrée à l'Italie. Plus de trois mille ouvriers, disséminés sur divers chantiers sont actuellement employés aux travaux.

Le monde chrétien a célébré vendredi dernier l'*Épiphanie* ou *fête des rois*.

De ces deux appellations la première a sa raison d'être, puisqu'elle signifie en grec *apparition*, et que c'est en effet le jour où le Christ enfant s'est montré aux gentils dans la personne des mages d'Orient; mais la seconde n'est pas juste en ce sens que les adorateurs étaient des mages et non des rois.

Si d'ailleurs nous considérons la chose à un point de vue plus élevé, il nous sera facile de reconnaître que cette fête n'est en somme que la mémoriation de la date où Jésus s'est révélé au monde. En appelant les mages à son berceau, le fils de Dieu manifeste, selon l'Église, l'intention de n'exclure aucune nation du bienfait de l'adoption divine, justifiant

ainsi la promesse faite à Abraham, qu'en lui seront bénis tous les peuples de l'univers.

Cette fête rappelle encore le baptême que Jésus reçut de Jean, et le miracle qu'il fit aux noces de Cana. Là encore on ne doit voir qu'un but: celui de mémorer les premiers faits miraculeux ou célèbres qui ont dévoilé au monde la puissance de Celui qui venait pour le racheter.

Les Grecs appellent cette fête *Théophanie* (apparition de Dieu); ils la célèbrent avec celle de la Noël. Il paraît, dit l'abbé Bandeville, que cette coutume était générale dans les trois premiers siècles; c'est sous Jules I<sup>er</sup>, au quatrième siècle, que les deux fêtes furent séparées comme elles le sont aujourd'hui.

On a l'habitude, le jour de l'Épiphanie de manger, en famille, un gâteau qu'on appelle *gâteau des rois*. Jusque là il n'y a rien que de très-ordinaire; car enfin si l'on a l'habitude de dévorer une dinde ou une oie pour la Noël, on peut bien en faire autant pour une pâtisserie quelconque le jour de l'Épiphanie. C'est là une affaire de mode.

Mais ce qu'il est plus difficile de comprendre et surtout d'expliquer, c'est la présence d'une fève dans ledit gâteau, Pourquoi cette fève? L'histoire proprement dite est muette à ce sujet. Voici cependant l'explication que donnent quelques chercheurs:

Il résulte de l'*Ecclesiastique* que cette coutume existait déjà chez les Juifs. Les Romains tiraient également au sort avec des dés le roi du festin. D'où bien certainement le roi de la fève. C'est donc là, il faut le croire, un amusement purement profane que les chrétiens ont emprunté aux païens, mais qui n'a au fond aucune signification se rapportant plutôt à la fête de l'Épiphanie qu'à toute autre.

CAUSERIE.

Les journaux jasetent si souvent sur les uns et sur les autres qu'il est bien permis de jaser quelque peu sur leur compte.

Faisons donc succinctement leur historique; il est curieux et intéressant à la fois:

Les premiers connus parurent à Venise au commencement du 17<sup>e</sup> siècle; ils prirent alors le nom de *gazetta* qui était celui d'une petite monnaie vénitienne, prix de chaque numéro. Ce ne furent d'abord que des feuilles volantes sur lesquelles le fameux gouvernement des Dix consignait les faits relatifs à la guerre, à la politique et au commerce.

Venise était à cette époque le port le plus commerçant de l'Europe; les nouvelles les plus saillantes du Levant y arrivaient apportées presque journellement par de nombreux navires; aussi les journaux y trouvaient-ils un aliment quotidien. Peu à peu ces feuilles prirent de l'importance, et se répandirent au dehors.

C'est alors que Renaudot, encouragé par leur succès, eut l'idée de créer à Paris une publication identique à laquelle il conserva la dénomination générique de *Gazette*; il y ajouta seulement la qualification du pays où elle paraissait: d'où la *Gazette de France* qui existe encore et qui compte par conséquent plus de deux cents ans d'existence.

Il est à regretter qu'on n'ait conservé nulle part quelques numéros des premières gazettes vénitienes; il serait curieux aujourd'hui de voir ce qu'ont été ces premiers essais de publicité. Cet œuf embryonnaire qui a donné naissance à ce géant qu'on nomme la presse serait, en effet, très-intéressant à étudier en ce moment.

Si le *habent sua fata libelli* fut jamais applicable, c'est certes en cette occurrence; qui aurait cru, à cette époque, que le gouvernement ombrageux et secret des Dix donnait naissance, en tolérant les publications de ces *gazetta*, à la plus puissante machine de guerre qui ait été inventée contre les abus.

Depuis cette époque la puissance de Venise s'est effondrée sous la main du temps et sous les efforts des combinaisons politiques; ses gazettes sont descendues au second et au troisième rang; mais l'élan était donné, et ce qui est devenu presque nul chez elle, a pris au dehors une importance chaque jour croissante. Les anciennes gazettes sont devenues des journaux. La transformation s'est opérée d'abord en France et en Angleterre, puis elle s'est étendue peu à peu à d'autres pays, et à cette heure il n'est pas de ville, si petite qu'elle soit, tant en Europe qu'ailleurs, qui n'ait son organe particulier.

Comme on le voit par ces lignes, l'honneur d'avoir inventé la presse périodique n'appartient ni à la France ni à l'Angleterre, bien que ces deux puissances aient cherché maintes fois à se l'attribuer; c'est à l'Italie, la terre classique des arts et de tout ce qui a trait aux travaux de l'intelligence humaine, qu'appartient cette gloire. Et, hâtons-nous de le dire, ce n'est certes pas là un des moindres fleurons de sa brillante couronne.

Si les journaux font quelquefois du mal, ils font aussi beaucoup de bien; imparfaits, comme tout ce qui sort des mains de l'homme, ils ont du moins ou doivent avoir pour but sinon la perfection de l'hu-

manité, du moins l'amélioration de son sort et son acheminement vers des destinées meilleures.

L'administration française des Postes et des télégraphes nous communique les avis suivants :

On a offert à l'Administration des Postes, à Paris, de faire parvenir des lettres des départements à Paris, à l'aide d'un procédé pour lequel les inventeurs sont brevetés.

Ce procédé, pour conserver ses chances de réussite, doit rester secret; mais il a été reconnu suffisamment pratique pour être essayé.

En conséquence, l'Administration, dont le devoir est d'utiliser tout moyen paraissant propre à la transmission des lettres pour la capitale, a cru pouvoir autoriser la mise à exécution du nouveau procédé, sans toutefois en endosser la responsabilité.

Un traité a été conclu à cet effet entre l'Administration des Postes, à Paris, et les inventeurs du procédé en question. Ce traité a été approuvé par un décret du Gouvernement de la Défense nationale en date du 23 décembre courant. Aux termes dudit décret, les lettres à transporter à Paris devront être affranchies au moyen de timbres-postes représentant une taxe d'un franc (dont 20 cent. pour l'Administration et 80 cent. pour les frais et risques de l'entreprise).

Le poids maximum des lettres est fixé à 4 grammes.

Les lettres de la France et de l'Algérie pour Paris, que le public voudra confier au procédé dont il s'agit, devront, en dehors des conditions de poids et d'affranchissement indiquées ci-dessus, porter, en caractères très-apparents, sur la suscription, à la suite de l'adresse du destinataire, les mots :

PARIS, PAR MOULINS (ALLIER).

Les expéditeurs, ayant ainsi préparé leurs lettres, n'auront qu'à les jeter à la boîte, comme toute lettre ordinaire.

L'Administration a été informée qu'un grand nombre de lettres pour les prisonniers de guerre français en Allemagne ne pouvaient atteindre leurs destinataires, par suite de l'insuffisance des indications fournies par les adresses.

Le Public est prévenu que, pour assurer la remise de ces lettres aux ayants-droits, la poste allemande exige que la suscription indique, d'une manière très-lisible et très-précise, les noms et prénoms du destinataire, le régiment, le bataillon, la compagnie auxquels il appartient, son lieu de campement, la situation de ce campement lorsqu'il y en a plusieurs dont les uns sont en ville et les autres hors ville; enfin par rapport aux prisonniers qui sont occupés comme ouvriers par les habitants du lieu de leur internement, la désignation des personnes qui les emploient.

#### CHRONIQUE DU LITTORAL.

**Toulon.** — Le transport à vapeur l'*Eure*, commandé par M. Riou Kerangal, capitaine de frégate, a mouillé en petite rade dans la nuit du 2 au 3 janvier, venant d'Oran, avec relâche à Rosas (côtes de Catalogne), en ayant à bord l'état-major et les trois derniers escadrons de guerre du 2<sup>e</sup> régiment de chasseurs d'Afrique.

Les transports à vapeur le *Finistère*, commandant de Kerveguen, l'*Yonne*, commandant Golfier, l'*Aube*, commandant Vériot, et la *Saône*, commandant X..., armés précipitamment à Brest ont dû rallier Cherbourg dans les derniers jours de décembre.

Cherbourg a également armé le transport la *Sèvre* et les monitors cuirassés le *Cerbère* et le *Taureau*.

Rochefort et Lorient ont fourni un certain nombre de navires à la flotte de transport.

Quant au port de Toulon, en dehors des bâtiments

spécialement affectés au service des colonies, nous avons sur rade les grands transports à vapeur l'*Intrépide*, la *Dryade*, l'*Entreprenante*, la *Drôme*, l'*Eure*, qui ont ordre de se tenir toujours prêts à partir au premier signal.

**Marseille.** — Le temps est devenu un peu plus supportable; le thermomètre ne se livre plus à des variations aussi desordonnées, aussi nous sentons nous renaître.

La variole ne fait pas mine de disparaître; elle est à l'état stationnaire, mais les cas constatés sont presque tous mortels ou à peu près. Il y a même à craindre qu'elle n'augmente notablement, s'il est vrai, comme on le dit, que Lyon va évacuer tous ses varioleux dans le midi.

#### Inondation de Rome.

On écrit de Rome au *Journal de Nice* :

Le Tibre, aux fauves reflets, comme dit Virgile, a pris possession de toute la ville basse. Toute la portion basse du Transtevere, toute la partie du Ghetto, la via Ripetta, le Corso, jusqu'au-delà de la place Colonna et toutes les rues adjacentes, la via del Babuino jusqu'à cinquante mètres de la place d'Espagne, sont parcourues par des bateaux portant des vivres et des secours aux inondés. De mémoire d'homme l'on avait vu une inondation pareille. Le Panthéon est sous l'eau et les lions qui soutiennent l'Obélisque de la place du Peuple ont plutôt l'air de boire que de rejeter l'eau. Des hauteurs du Monte-Pincio on croit voir Venise sous ses pieds, et le Monte-Mario s'élève du sein des flots semblable à l'île de Nisida, sans aucun pont qui la joigne au continent. Le fort St-Ange est absolument isolé, et, hier soir, les Romains qui ont été au théâtre Apollo en voiture et qui entrèrent par les portes, durent sortir par les fenêtres et s'en aller en bateau. Que de désastres l'on prévoit, non-seulement pour le présent, mais même pour l'avenir. Quelle terrible année pour l'humanité que cette année 1870 !

Le désastre occasionné par le débordement du Tibre dépasse toute proportion, l'on ne compte que trois quartiers de la ville qui aient été préservés de l'inondation. On ne sait encore au juste le nombre des victimes, mais les ruines commerciales sont fabuleuses. La troupe, les pompiers, la garde nationale à pied et à cheval, les pontonniers ont fait des prodiges de dévouement. Mais, hélas ! quel désastre ! que de familles très riches avant-hier, sont ruinées aujourd'hui. Le roi Victor-Emmanuel est arrivé, dit-on, ce matin à 4 heures. Je n'ai pas encore pu m'en assurer, car il pleut toujours. Le Tibre cependant se retire, et beaucoup de quartiers sont dégagés.

Le Corso est entièrement à sec, et les pauvres marchands sortent toutes leurs marchandises au milieu de la rue pour dégager leurs boutiques de l'eau et du limon qu'elles contiennent; les gardes nationaux empêchent la circulation pour éviter les vols qui malheureusement se renouvellent malgré la plus active surveillance.

Des souscriptions sont ouvertes dans toute la ville pour remédier au désastre, le roi avait donné hier vingt mille francs. Son arrivée, aujourd'hui, sera une consolation de plus. La bienfaisance publique s'est aussi émue; les Anglais font une souscription, les Français en préparent une. Sa Sainteté le Pape a aussi donné je ne sais quelle somme.

Cette catastrophe a fait diversion à la politique, et c'est à peine si nous savons ce qui se passe en France et en Espagne. Espérons que lorsque la ville sera rentrée dans son état presque normal, je pourrai vous donner des renseignements positifs sur les événements qui ne manqueront pas de surgir et que le séjour du roi d'Italie dans la ville éternelle ne manquera pas de faire naître.

Nous trouvons d'autre part dans le *Giornale di Napoli*, les lignes suivantes :

Le spectacle est épouvantable; les eaux s'élèvent tou-

jours; sur certains points elles atteignent déjà le niveau du premier étage des maisons et elles s'étendent d'une manière effrayante. De Babuino à Ripetta, de la place Colonna à la place del Popolo, ce n'est qu'un lac; au couchant, au contraire, de Ghetto à la Lungara, de la place Madonna au pont St-Ange, les eaux parcoururent les rues comme des torrents impétueux. Le train militaire seul entreprend de les franchir. Les professeurs de l'Université sont restés enfermés à la *Sapienza* pendant plusieurs heures. Les malades de S. Spirito ont été transportés à travers les torrents par des soldats. Les agents de la sécurité publique portent du pain aux maisons de campagne des environs de Rome; dans la ville les gardes municipaux et les carabiniers font le même service. La municipalité a délégué des agents pour surveiller la distribution du pain dans les boulangeries non inondées. La viande de boucherie va manquer; beaucoup de bêtes ont été emportées par le fleuve, d'autres se trouvent dans des endroits inaccessibles. Si l'inondation continue encore quelques jours, la question des vivres deviendra très-sérieuse.

Les embarcations sont rares, et presque toutes réquisitionnées par l'autorité. La poste aux lettres est impraticable, de même que beaucoup de bureaux publics. La ligne du chemin de fer est interrompue jusqu'à Foligno.

#### Les nouvelles poudres de guerre

Les progrès de la science chimique ont étendu le champ d'application des engins explosibles. Pendant longtemps, la poudre à canon fut sans rivale: ce n'est guère que depuis le commencement de ce siècle que l'on est arrivé à des résultats vraiment remarquables.

En 1788, Berthollet, qui venait de découvrir les propriétés du chlorate de potasse, imagina d'appliquer ce composé à plusieurs usages dans l'artillerie. Il avait été frappé des propriétés oxydantes du chlorate de potasse, et il pensa qu'en substituant ce corps au salpêtre de la poudre à canon, on obtiendrait des résultats très-avantageux. Il constata qu'un mélange intime de soufre, de charbon et de chlorate de potasse, dans les proportions habituelles de la poudre, constituait une force explosive d'une énergie extrême. Encouragé par ce fait, il fit fabriquer la poudre nouvelle, mais un terrible accident démontra que l'on n'avait à attendre que des accidents dans cette fabrication dangereuse.

On sait aujourd'hui que les poudres au chlorate de potasse offrent seulement des avantages dans le cas où l'on a besoin d'utiliser une force brusque, brisante. C'est ainsi que l'on a tour-à-tour indiqué le mélange du chlorate de potasse avec le soufre ou un sulfure métallique, le mélange du chlorate de potasse et de l'acide tannique, de l'acide gallique, de l'acide pierrique, etc.

On a cherché à tempérer la violence de ces composés. On adjoignit au mélange de chlorate de potasse et de soufre, tantôt le charbon, tantôt le sucre. M. Ehrhardt, en Allemagne mélangea le chlorate de potasse avec le nitre et le tannin; il parvint de cette manière à composer des poudres excellentes dont on a méconnu les avantages en France.

On a parlé avec grand éloge d'une poudre qui a été inventée en Allemagne; c'était un mélange de chlorate de potasse, de ferrocyanure de potassium et de sucre; à la suite des expériences qui furent faites, il y a quelques années, avec ce produit, on déclara cette poudre impropre aux usages ordinaires. Depuis cette époque, on a proposé d'autres poudres préparées avec les mêmes éléments, soit pour l'usage des mines, soit pour l'usage de la guerre. M. Reveley a formulé une recette qui donne d'excellents résultats. La poudre de M. Reveley ressemble à de la magnésie; elle est impalpable; elle n'est pas vénéneuse. Elle est préférable à la poudre de chasse ordinaire pour la supériorité de sa force propulsive qui est environ double de la force de la poudre et, en outre, pour sa propreté. L'explosion ne produit ni flamme, ni fumée à la bouche du canon; cet avantage est donc particulièrement apprécié dans les casemates.

Il faut ajouter que cette poudre est moins chère que la poudre à canon ordinaire. La recette n'est connue que d'un petit nombre de personnes.

Dans ces dernières années, on a expérimenté un nombre considérable de recettes fort ingénieuses.

On a préconisé successivement la poudre au fulmi-bois d'un capitaine prussien, M. Schultze, le pyroxyle, la nitroglycérine, la dynamite. Le pyroxyle, la nitroglycérine et la dynamite ont, malgré les dangers effroyables qu'offre leur emploi, mérité leur réputation.

En Allemagne, les ingénieurs ont fait des études très-sérieuses sur les compositions explosibles. Un ingénieur français, M. Jouglet, a rapporté de ce pays les recettes que les inventeurs tenaient cachées mystérieusement. Il a fait connaître la composition du lithofracteur de M. Krebs, l'alcaloxyde de M. Kùp, la poudre de M. Schultze, la poudre de M. Neumayer, l'aloxylène de M. Fehleisen, la poudre de M. Habhn, la dualine de M. Dittmar.

Des essais tout différents ont été faits en France. Il y a quelque temps, on a expérimenté plusieurs compositions dans lesquelles figurent l'acide picrique, le picrate de potasse, de soude, d'ammoniaque, le picramate d'ammoniaque, le bichromate de potasse, etc., etc.

Les poudres qui comprennent les composés de l'acide picrique ont été étudiées par M. Fontaine et par M. Desjournelle; les recettes sont inconnues généralement. Un chimiste italien, M. Borlinetti a indiqué une formule dont M. Jouglet a prôné l'excellence pour les armes à feu.

C'est aussi à M. Jouglet que l'on doit d'avoir imaginé l'utilisation d'une force inconnue jusqu'à ce jour : la composition dont il a découvert les effets depuis deux ans, jouit des propriétés les plus curieuses; elle demeure insensible au feu le plus violent; sous le choc le plus énergique, elle se réduit en une pâte inoffensive. Au contraire, un acide, un alcali, du vin, du vinaigre, de l'eau si vous voulez, viennent-ils à tomber en quantité convenable sur la curieuse composition, une effroyable détonation a lieu au bout de deux secondes.

Telle est la puissance de cet engin, que M. Jouglet en a évalué la force expansive à deux cents fois au moins la force de la poudre à canon.

C'est un corps solide, éminemment transportable, aucunement altérable. Qu'est-ce donc que cette force si inoffensive, si épouvantable? Auprès de ce formidable agent de destruction, que sont donc la nitro-glycérine, la dynamite, le fulmi-coton, les picrates, les fulminates? Qu'est-ce donc, quand on songe que cet engin possède dix fois la force de la plus puissante des matières explosibles, la nitro-glycérine?

(Petit Journal).

### Le percement du Mont Cenis.

Nous avons un grave défaut, défaut reconnu de chacun, et dont nous ne savons pas nous corriger: c'est de trop vanter un passé plein de gloire dont les effets sont stériles à l'heure présente, et d'accorder peu d'estime à un présent auquel nous devons des choses grandes et belles. Une de ces œuvres qui appartiennent à l'humanité tout entière, qui a été plus difficile à accomplir que le percement de l'isthme de Suez, et qui peut-être rendra de plus grands services, est sans contredit le percement du Mont Cenis. Au moment où les ingénieurs qui ont conçu et exécuté ce projet gigantesque, se donnent un banquet fraternel au centre de la galerie entièrement ouverte, nous pensons qu'il n'est pas inopportun de relater brièvement l'histoire de cette entreprise ainsi que les moyens ingénieux mis en œuvre pour la mener à bonne fin, et obtenir les résultats acquis.

Les chemins de fer, ces grands moyens de transmission de la civilisation, auxquels l'Angleterre qui les a la première mis en usage, ainsi que l'Europe tout entière doivent la plus grande part de leurs progrès, ont été construits en principe jusqu'aux points où les montagnes se présentaient pour leur barrer le passage.

L'Italie entourée et sillonnée dans toute sa longueur par des chaînes de monts, avait un intérêt tout particulier à étudier les moyens propres à combattre ces obstacles naturels. De là une foule de systèmes, (parmi lesquels les plus remarquables sont ceux des chemins de fer Fell et Agudio) ayant pour but de faire gravir aux locomotives les pentes les plus rapides. Mais toutes ces inventions ne donnaient pas encore satisfaction aux aspirations du commerce qui demande avant tout des voies de communication solides et rapides à la fois.

Il fallait pour obtenir les résultats demandés, perforent la montagne en droite ligne; mais ce n'était pas là un problème facile à résoudre, surtout lorsque la montagne offrait une notable épaisseur. Avec les machines mises en mouvement par la vapeur c'était presque impossible, à cause d'abord du manque de combustibles, et ensuite parce que les gaz enfermés dans les galeries souterraines rendaient les travaux impraticables.

Le problème pouvait être résolu par l'emploi de la force due aux grandes chutes d'eaux, pourvu qu'on put les conduire aux moyens de tubes loin de leurs lieux de productions.

Le premier qui a signalé cette importante application de force motrice a été l'ingénieur belge Maus. Mais celui qui résolut définitivement la question fut l'ingénieur milanais J. B. Patti, qui après avoir dévoré un riche patrimoine en voyages, études etc., présenta au gouvernement sarde en 1853, à la suite de plusieurs années d'étude, un projet de percement des Alpes. L'année suivante, les ingénieurs Sommeiller, Grandis et Grattoni soumettaient au même gouvernement un projet s'appuyant sur le même argument, projet qui présenté au Parlement par Sommeiller, et appuyé par deux hommes très compétents en la matière, MM. Paleocappa et Menabrea, fut chaudement approuvé.

Non seulement l'Italie mais l'Europe tout entière furent frappées d'étonnement en présence de l'audacieuse tentative, de vouloir faire passer une ligne ferrée à travers une montagne de roches dures de 12,220 mètres d'épaisseur, sans puits, tentative que le célèbre Humboldt considérait comme chimérique. Mais le gouvernement sarde que dirigeait alors ce génie qui fut le comte de Cavour, se décida de suite à tenter l'exécution.

Nous devons tout d'abord rectifier une erreur géographique; le percement n'a pas été réellement opéré à travers le Mont Cenis, mais bien sous le col de Fréjus, situé un peu plus à l'ouest. C'est peut être en souvenir du passage historique du Mont Cenis qu'on a donné ce nom à ce gigantesque travail.

Peu à près que le projet Sommeiller, Grandis et Grattoni fut approuvé, on chargea les ingénieurs Borelli et Capello de faire les études préliminaires et le tracé des travaux. Là encore, avant de commencer la grande œuvre, s'offraient des difficultés de toutes sortes; il fallait faire les études géologiques au milieu de précipices affreux, dans des lieux où la température fait opérer des variations excessives au thermomètre et où manque absolument tout ce qui est nécessaire aux premiers besoins de la vie matérielle. Cependant on vainquit toutes les difficultés, et à la suite de ces opérations il fut décidé que la galerie s'ouvrirait à travers le col de Fréjus — dont le point culminant appelé le grand Vallon se trouve à 2,949 mètres 16 centimètres au-dessus du niveau de la mer à une égale distance des deux ouvertures, — et qu'elle présenterait une ligne droite mesurant 12,220 mètres depuis l'embouchure sud à Bardonnèche sur le sol italien jusqu'à l'embouchure nord, près Modane, sur le sol français. On décida enfin que l'ouverture sud serait élevée de 1,335 mètres 38 centimètres au-dessus du niveau de la mer, et l'ouverture nord de 1,202 mètres 02 centimètres; que la galerie offrirait deux pentes courant en sens inverse vers les embouchures; l'une de 0,22 centimètres par mille du côté de Modane, et l'autre de 0,50 centimètres du côté de Bardonnèche.

Nous avons dit plus haut que la force utilisée est

celle de la dérivation des chutes d'eau. Voici comment: Du torrent Meleret, du côté de Bardonnèche, et du torrent de l'Arc du côté de Modane, on construisit deux canaux conduisant l'eau dans deux grands réservoirs contenant plus de 400 mètres cubes. On couvrit ces canaux de voûtes et on mit par dessus une couche de terre assez épaisse pour empêcher l'eau de se congeler. Cette eau était destinée à mettre en mouvement, tant d'un côté que de l'autre du souterrain, sept grandes roues à palettes en fer fondu, lesquelles devaient agir avec la force de 50 chevaux-vapeur sur les pompes destinées à comprimer l'air. L'air comprimé à 7 atmosphères arrivant par des tubes de fonte s'adapte aux machines au moyens de tubes de caoutchouc pliants et donne en même temps la force motrice et l'air respirable dans les lieux des travaux.

Pour donner une idée des machines perforatrices dont on a fait usage, nous dirons qu'elles se composent d'une aiguille en forme de sifflet dont l'extrémité large de 4 centimètres est destinée à pratiquer dans la roche le trou pour la mine. Cette aiguille, cette mèche opère trois mouvements: un de va et vient, un de rotation et un autre enfin d'avancement au fur et à mesure que le trou se fait plus profond. Quand la perforation du roc est suffisante, la mèche rétrograde automatiquement d'elle-même. Il est impossible de dire par quelles merveilles de la mécanique on est parvenu à obtenir tous ces résultats; aussi croyons-nous inutile d'entrer dans de plus grands détails; il faudrait avoir tous ces instruments, toutes ces machines sous les yeux pour s'en rendre un compte exact.

Il n'est pas besoin de dire que ce travail a été entrepris et est fait pour le compte et sous la direction du gouvernement italien qui le paie par trois quarts en or et un quart en billets de banque.

Lorsque en 1861 eut lieu la cession de la Savoie à la France, celle-ci s'engagea à rembourser à l'Italie la somme de 28 millions pour la partie du percement opérée sous le sol français, et à lui payer en outre dans le cas où les travaux seraient achevés avant 25 ans à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1862, la somme de 500,000 francs pour chaque année d'avance. C'est donc huit millions qu'a gagnés l'Italie, puisqu'elle a terminé ce gigantesque travail seize années avant le terme convenu.

On ne peut calculer tous les avantages que retireront de cette œuvre utile les peuples, non-seulement de France et d'Italie, mais de l'Europe entière.

(Moniteur de Bologne.)

ALFRED GABRIÉ, Rédacteur-Gérant.

### MOUVEMENT DU PORT DE MONACO.

Arrivées du 2 au 8 janvier 1871

MENTON. b. *St-Joseph*, français, c. Palmaro, sur lest  
FINALE. b. *Conception*, italien, c. Dagnino, charbon  
GOLFE JUAN. b. *l'Indus*, français, c. Jovenceau, sable  
ID. b. *la Pauline*, id. c. Musso, id.  
MENTON. b. *Jeune Louise*, id. c. Palmaro, sur lest  
NICE. yacht *Oimara*, anglais, c. Hawey id.  
GOLFE JUAN. b. *Trois amis*, français, c. Jovenceau, sable  
ID. b. *St-Ange*, id. c. Gabriel, id.  
ID. b. *l'Indus*, id. c. Jovenceau, id.  
MARSEILLE. b. *N.-D. des Miséricordes*, italien, c. Marcenaro, m. d.  
SAN REMO. b. *St-Laurent*, id. c. Gazzoli, m. d.  
FINALE. b. *Trois frères*, id. c. Ginocchio, charbon  
ID. b. *Conception*, id. c. Saccone, id.

Départs du 2 au 8 janvier 1871

CETTE. b. *Caroline*, français, c. Vincent, fûts vides  
ST-TROPEZ. b. *St-Joseph*, id. c. Palmaro, fûts vides  
GOLFE JUAN. b. *l'Indus*, id. c. Jovenceau, sur lest  
ID. b. *la Pauline*, id. c. Musso, id.  
MENTON. b. *Belle Brise*, id. c. Fornari, id.  
ID. b. *Louis Désiré*, id. c. Roquette, vin

NICE. yacht *Oimara*, anglais, c. Hawey, sur lest  
 GOLFE JUAN. b. *St-Ange*, français, c. Gabriel, sable  
 ID. b. *Trois amis*, id. c. Jovenceau, id.  
 ID. b. *L'Indus*, id. c. Jovenceau, id.

**Chemin de Fer de Paris-Lyon-Méditerranée. Saison d'Hiver.**

**DE MENTON A NICE**

PRIX DES PLACES.			STATIONS	DÉPARTS				
1 <sup>re</sup> Cl.	2 <sup>e</sup> Cl.	3 <sup>e</sup> Cl.		MATIN		SOIR		
Fr. cent.	Fr. cent.	Fr. cent.		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.
			MENTON . . . . .	8 45	12 30	5 6	8 35	10 40
65	50	35	ROQUEBRUNE . . . . .	8 55	12 40	5 22	8 45	—
90	65	50	MONTE CARLO . . . . .	9 4	12 49	5 32	8 56	11 4
1 10	85	60	MONACO . . . . .	9 23	12 56	5 44	9 3	11 10
1 80	1 35	1	EZE . . . . .	9 34	1 9	5 57	9 16	—
2	1 50	1 10	BEAULIEU . . . . .	9 42	1 17	6 5	9 24	—
2 25	1 70	1 25	VILLEFRANCHE . . . . .	9 49	1 24	6 16	9 31	11 33
2 80	2 10	1 55	NICE . . . . .	10 3	1 37	6 29	9 44	11 46

**DE NICE A MENTON**

			STATIONS	MATIN		SOIR		
				H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.
				NICE . . . . .	8 15	12 15	4 —	8 20
55	45	30	VILLEFRANCHE . . . . .	8 32	12 27	4 12	8 32	
80	65	45	BEAULIEU . . . . .	8 39	12 34	4 19	8 39	
1	75	55	EZE . . . . .	8 47	12 42	4 27	8 47	
1 80	1 35	1	MONACO . . . . .	9 10	1 —	4 41	9 2	
2	1 50	1 10	MONTE CARLO . . . . .	9 16	1 6	4 47	9 8	
2 20	1 65	1 25	ROQUEBRUNE . . . . .	9 21	1 15	4 56	—	
2 80	2 10	1 55	MENTON . . . . .	9 34	1 24	5 5	9 24	

**GRAND HOTEL DES BAINS**  
 au Port, tenu par EUGÈNE REY.

A Nice, chez Visconti, rue du Cours,  
 œuvres complètes d'Emile Négrin de Nice :  
*poésies, linguistique, lexicographie, littérature.*

**HOTEL BELLEVUE**

Chambres au midi à louer au jour et à la semaine  
 et au mois.

**TAVERNE ALSACIENNE**

Tenu par JAMBOIS.

Avenue Caroline à la Condamine.

Magnifique établissement, à proximité du Casino.  
 Déjeuners chauds et froids. — Bière de Vienne à 35 cent.  
 Consommations de 1<sup>er</sup> choix. — Billards.

**A VENDRE**

Parcelles de terrain de diverses contenances  
 Quartier de la Colla, près la gare de Monaco.

S'adresser à M. FRANÇOIS BIVÈS pour tous renseignements

**A VENDRE OU A LOUER**  
 près du Casino.

**JOLIE VILLA**

Très richement meublée  
 Vue magnifique dominant le plateau de Monte Carlo.  
 S'adresser à la villa, Avenue St-Michel.

**Hôtel-Restaurant de Strasbourg**

TENU PAR LOUIS BOULAS  
 Ex-Cuisinier de l'Hôtel de Paris  
 Cabinets de société et jardin. — Chambres meublées.  
 SALLE DE BILLARD.  
 Monte Carlo, près le Casino (Monaco).

En vente à l'imprimerie du Journal :

**MONACO ET SES PRINCES**

par HENRI MÉTIVIER.  
 Deux volumes grand in-8° — Prix : 5 francs.  
 pour la France et l'étranger fr. 7 70 en un mandat poste

**UNE VISITE A MONACO**

Prix : fr. 1 ; par la poste, fr. 1 20.

**LES MONDAINES**

SCÈNES PARISIENNES ET PROVINCIALES.  
 Un vol. in-12, par HYACINTHE GISCARD. — Prix : 2 fr.  
 A Nice et à Menton, chez tous les Libraires.

**VILLA BELLA**  
 (aux Moulins)  
**A LOUER PRÉSENTEMENT**  
 S'adresser à M<sup>e</sup> BELLANDO, Notaire, à Monaco.

**MAISON MAYAN (MENTON)**

Coiffures & Parfumeries en tous genres.  
 ARTICLES DE LUXE.

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

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

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

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

RESTAURANT BARRIERA, avenue Florestine, à la  
 Condamine. — Chambres meublées. — Pension.

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

**Villas & Maisons à Louer**

**MEUBLÉES ET NON MEUBLÉES**

aux quartiers de la Condamine & des Moulins.

SITUATIONS EXCELLENTES EN FAÇADE SUR LA MER. — VUES SPLENDIDES.

La Campagne de Monaco est une des plus pittoresques de tout le littoral. On y jouit  
 d'un air pur et d'une tranquillité parfaite.