

JOURNAL DE MONACO

Administration et Rédaction.

Rue de Lorraine, 45.

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 :

Annances 25 Cent. la ligne
Réclames 50.

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, 40
A Nice, LIBRAIRIE VISCONTI, rue du Cours.
à l'AGENCE-DALCOUTTE, 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 et sus

Monaco, le 7 Février 1871.

Le Prince a reçu une lettre du Saint-Père, en réponse à celle adressée à Sa Sainteté par S. A. S. à l'occasion du renouvellement de l'année.

Le Prince, en réponse à la notification de la naissance de S. A. S. le Prince Louis, a reçu des lettres de S. M. l'Empereur du Brésil et de S. A. R. le Grand Duc de Mecklembourg-Schwerin.

NOUVELLES LOCALES.

S. M. la Reine d'Espagne Marie-Victoire, nièce de S. A. S. le Prince Charles III, est née à Paris le 9 août 1847. Son père, le Prince Emmanuel della Cisterna, né en 1793, est décédé à Turin en 1864; sa mère, la Comtesse Louise de Mérode, sœur de feu la Princesse Antoinette de Monaco, est décédée dans la même ville le 29 février 1868.

La Princesse Marie-Victoire a épousé le 30 mai 1867 le Prince Amédée-Ferdinand-Marie, Duc d'Aoste, aujourd'hui Roi d'Espagne sous le nom d'Amédée I^{er}.

De ce mariage sont issus deux fils, le Duc des Pouilles, né le 13 janvier 1869 et le Comte de Turin, né le 24 novembre 1870.

S. Exc. le Duc d'Acquaviva, Chargé d'Affaires de Monaco à Paris, n'a pas quitté cette capitale pendant le long et pénible siège qu'elle a eu à subir du 19 septembre au 28 janvier.

Son nom figure parmi ceux des signataires des divers documents adressés par le corps diplomatique à S. Exc. le comte de Bismarck, chancelier impérial.

Le nombre des étrangers arrivés à Monaco pendant le mois de janvier dernier, est de 9,184.

Les nouveaux billets de la banque de France de 20 fr. viennent d'être mis en circulation. Le format est le même que celui des billets de 25 fr.

Nous avons eu, cette semaine, deux concerts dans lesquels nos solistes se sont fait tout spécialement

remarquer. Dans celui de jeudi, M. Delpech a été on ne peut plus vivement applaudi pour ses *Variations*, et les mêmes applaudissements ont accueilli, dimanche, son air du *Crociato*.

M. Delpech tire de son instrument des sons si moelleux, si déliés, qu'on est enclin à se demander s'ils sortent réellement d'un cornet. Aussi cet artiste excelle-t-il dans les morceaux délicats.

Dans la *romance sans paroles* et l'*air écossais*, M. Oudshoorn a obtenu, jeudi, un succès marqué, succès qui s'est renouvelé, pour lui, dimanche dans la *Berceuse de l'enfantelet*, et dans la *méditation sur le 1^{er} prélude de Bach* qu'il a jouée avec MM. Dumontet et Borghini.

Hâtons-nous de dire que ces deux derniers l'ont très-bien secondé, le premier sur la harpe, et le second sur l'orgue. Ce morceau a produit un bel effet, et a été très goûté des amateurs de la bonne et savante musique.

M. Frassinetti, que nous entendons trop rarement, a joué, avec ce goût exquis qu'on lui connaît, une fantaisie sur un *air suédois*. Ce morceau plein de difficultés a été enlevé par lui avec beaucoup de correction dans le jeu, et de sentiment dans l'exécution. Interrompu à plusieurs reprises par les bravos, il a été rappelé à la fin avec beaucoup de persistance.

Nous ne terminerons pas ces quelques lignes, sans féliciter l'orchestre tout entier, sur la façon magistrale avec laquelle il a rendu l'ouverture du *Pardon de Ploërmel*.

Somme toute: deux concerts qui ont fait les délices de nos dilettanti.

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

L'article 15 de la Convention passée entre M. Jules Favre et M. de Bismarck porte:

« Un service postal pour des Lettres non cachetées sera organisé entre Paris et les départements par l'intermédiaire du Quartier Général de Versailles. »

En vertu de cette disposition, le Directeur Général des Télégraphes et des Postes prévient le public qu'à partir de ce jour les lettres ordinaires à destination de Paris, *affranchies* et *non cachetées* seront seules acheminées sur Versailles par toutes les voies ouvertes à l'Administration et dont elle pourra disposer.

La convention n'autorisant que la circulation des *Lettres ouvertes*, l'Administration est dans l'obligation de conserver, quant à présent, les correspondances pour Paris accumulées, depuis l'investissement de la Capitale, sur différents points du territoire.

Le public est prévenu que les lettres à destination des Pays-Bas peuvent aujourd'hui être transmises par la voie de Suisse et d'Allemagne, aux mêmes conditions de taxe que par la voie ordinaire de Belgique.

Mais comme les dépêches franco-néerlandaises continueront à suivre cette dernière voie, les lettres dont il s'agit ne seront acheminées par la voie de Suisse et d'Allemagne que sur la demande expresse des envoyeurs, exprimée, en tête de la suscription, par la mention « *Voie de Suisse* » ou par une annotation analogue.

CAUSERIE.

S'il est un terme désobligeant qu'une nation ne voudrait jamais voir figurer dans les fastes de son histoire, c'est assurément le mot de *capitulation*. Mais hélas! cette expression, comme beaucoup d'autres, est de toutes les langues; elle a sa traduction dans tous les idiomes.

Si ce terme devait être rayé du vocabulaire d'une nation, c'est assurément de celle qu'ont tour à tour illustrée les Clovis, les Saint Louis, les Bayard, les Turenne et les Condé!

Il arrive quelquefois que, pour complaire au vaincu, le vainqueur change le terme de *capitulation* en celui de *convention*; dans ce cas l'expression seule varie, le fait reste. Quel que soit le mot employé, c'est toujours un traité par lequel une des parties contractantes (la partie vaincue) s'engage à mettre bas les armes, soit absolument, comme à Sedan et à Metz, soit momentanément, comme à Paris.

Les capitulations de guerre remontent à la plus haute antiquité. Dès qu'il y a eu des luttes armées, il y a eu des capitulations. La plus célèbre, celle qui infligea le plus grand affront au vaincu, fut la capitulation désignée dans l'histoire sous le nom de *Fourches Caudines*. Pris dans une gorge profonde par les Samnites, les romains se virent contraints de déposer les armes, et de passer les uns après les autres sous le joug.

Toutefois, les capitulations en rase campagne, comme celle que nous venons de citer, sont les plus rares; d'ordinaire elles se produisent à la suite d'un siège. Le général Bardin, qui a fait une étude approfondie de cette question, et qui s'est trouvé lui-même compris dans une capitulation en Italie, dit que pour que l'honneur du vaincu soit sauf, elles ne doivent être conclues que dans deux cas: lorsque l'ennemi est en mesure de livrer un assaut inévitable qui entraînerait la destruction de la place; ou

dans le cas d'une pénurie complète de vivres ou de munitions.

Les hérauts étaient autrefois les négociateurs des capitulations. Au moyen-âge, si les capitulations ne garantissaient pas à la ville la conservation de ses cloches et de ses métaux, ou si l'un des articles n'en stipulait pas le rachat à prix convenu, le métal devenait la proie des officiers qu'on a nommés, suivant le temps, maître d'artillerie ou grand maître des arbalétriers.

Il y a deux cents ans à peine, on ne regardait comme honorables que les capitulations qui accordaient aux vaincus le droit de se retirer avec armes et bagages. Or, celles-ci sont excessivement rares. Celle de Masséna, à Gênes, est comprise dans cette catégorie, et considérée comme un des hauts faits de guerre de ce général hors ligne.

Une des plus anciennes capitulations connues en France fut signée à Saint Dizier par Sancerre en 1544. Depuis cette époque on en a eu à enregistrer un grand nombre. Telles sont celles de Mack à Ulm, de Mélas à Marengo, de Gouvion St-Cyr à Dresde, de Dupont à Baylen, etc., etc. Mentionnons encore les capitulations de Paris en 1814 et 1815.

Le général Bardin que nous avons cité plus haut, dit qu'il a été dressé quelquefois des capitulations à conclusion éventuelle, c'est-à-dire dont l'exécution était subordonnée à la possibilité et à la probabilité d'événements prévus ou espérés. Celle de Paris, qui a eu lieu le 28 janvier dernier, et sur laquelle manquent jusqu'à présent les renseignements, paraît devoir être comprise dans cette catégorie. Elle semble, en effet, être le prélude d'un traité qui sera soumis ultérieurement aux Chambres françaises.

Tel est succinctement l'historique des capitulations, et de ce que l'on doit entendre par ce mot qui n'a que trop préoccupé le monde entier depuis plusieurs mois.

Le *Monitore delle strade ferrate* a publié sur le chemin de fer de la Ligurie un article intéressant dont nous extrayons les lignes suivantes : elles ont trait à la partie de ces chemins qui doivent relier notre contrée à la Haute-Italie, et sont, par conséquent, palpitantes d'intérêt :

« D'après les conventions passées avec les entrepreneurs, conventions déposées à la préfecture par l'intermédiaire de laquelle ces contrats ont été faits, les travaux de la ligne entre Savone et San Remo doivent être terminés au commencement de juin de l'année courante. Or, les travaux sont tellement avancés, à cette heure, qu'on peut être assuré que les engagements pris seront pleinement tenus.

» Les galeries sont pour la plupart entièrement terminées, et nous sommes assuré que l'on n'a plus à redouter des difficultés, des entraves imprévues. Donc, en tenant compte de ce qu'il reste à faire pour la pose des rails et autres travaux secondaires, on peut hardiment dire que la ligne sera livrée au public dans le courant du mois d'août.

« Pour la partie comprise entre San Remo et la frontière française, les opérations relatives à la construction de la station internationale de Vintimille, ont donné lieu à un certain retard. Mais comme il n'a pas été adopté de solution définitive, on a pris des mesures provisoires qui ont permis à l'entrepreneur de s'engager à livrer la voie pour le mois d'octobre. Et comme cet engagement est assuré par des débits dont les sommes sont très-importantes, on peut affirmer, si les travaux d'art n'occasionnent pas de retards imprévus, que la ligne sera entièrement achevée dans le courant de l'année, et que les voyageurs et les marchandises y circuleront librement. »

Nous avons tout lieu de croire à l'authenticité des faits rapportés dans cet article émanant d'un journal spécial, aussi sommes nous convaincu que l'année ne se passera pas sans que notre ville puisse communiquer directement avec Gênes par la voie ferrée.

On mande de Smyrne 29 janvier, que les digues de Melle ont été rompues et qu'une grande inondation s'en est suivie.

Une grande partie de Smyrne est inondée.

Un viaduc du chemin de fer d'Aidin s'est écroulé avec 15 wagons. Quatre personnes ont péri. A Smyrne, le nombre des victimes de l'inondation est inconnu.

CHRONIQUE DU LITTORAL.

Toulon. — Le *Magellan* qui croisait dans le détroit de Gibraltar est revenu ici avec sa machine détraquée. Ce bateau sera désarmé.

L'avis la *Mégère* est arrivé depuis peu ; il revient des mers du sud où il était en station. La *Mégère* a passé par la Chine et Suez.

Des troubles sérieux ont éclaté, paraît-il, dans la province de Constantine. La *Provence* y est allée d'Alger avec un millier d'hommes. Ajoutons que les côtes de l'Algérie sont ravagées par des tempêtes qui ont déjà causé la perte de plusieurs navires.

Un affreux malheur est arrivé dimanche matin à quelques lieues de notre ville. Le train de voyageurs qui quitte Marseille à 8 heures du matin, a sauté en l'air entre Bandol et St-Nazaire par suite de l'explosion d'un wagon chargé de poudres de guerre.

Le train tout entier a été réduit en poussière à l'exception du fourgon à bagages et des deux locomotives qui servaient à sa traction.

On suppose que c'est une roue qui en chauffant a occasionné ce terrible sinistre.

Nous lisons en outre dans le *Journal de Nice* :

Vingt voitures de voyageurs ont été détruites et, en même temps, tous les malheureux qu'elles contenaient. Les deux locomotives remorquant le train et deux voitures, qui y étaient attachées, à la destination de Nice, ont seules été sauvées et sont arrivées à Toulon, où elles ont porté cette terrible nouvelle. Une violente commotion, ressentie au moment même de l'événement et dont la cause restait inexplicée, l'avait déjà fait pressentir.

On ne connaît pas encore officiellement le nombre des malheureux atteints par cette cruelle catastrophe. On évalue néanmoins le chiffre des tués à 60 et celui des blessés à une centaine, mais nous craignons que ces chiffres ne soient bien loin de la réalité. D'après le dire des personnes échappées à ce sinistre, le théâtre de l'événement présentait un spectacle inouï et à faire frémir les plus intrépides.

Marseille. — Deux paquebots des Messageries maritimes se sont rendus à Bordeaux pour assurer le service postal entre le midi et le nord. Un troisième steamer doit les suivre sous peu.

Les transactions sont complètement nulles, l'argent est très-rare ; en somme bien que loin du théâtre de la guerre, Marseille traverse une crise sérieuse. Les nouvelles de l'armistice ont donné cependant un peu d'espoir dans l'avenir.

On écrit de Marseille à l'*Avenir de la Province* :

Le personnel de l'ambassade chinoise continue à occuper la curiosité.

L'ambassadeur Tchou-Haau, mandarin de première classe, bouton de corail, tuteur de S. M. l'empereur du Céleste empire, son neveu ayant rang de premier ministre, sort peu et se montre rarement ; il n'en est pas de même des gens de sa suite que l'on rencontre toute la journée parcourant les rues fréquentées de la ville, s'arrêtant devant les devantures de nos plus riches

magasins, et contemplant pendant des heures les produits de l'industrie française. Nous avons remarqué qu'ils aiment beaucoup les parapluies dont ils ont fait une large provision et dont ils sont toujours porteurs.

La suite de l'ambassade se compose du secrétaire du ministre mandarin de 3^e classe, de ses secrétaires lettrés, dont un est chrétien ; le dernier se nomme Tahin, il est élève de l'école des jésuites et parle très-correctement et très-couramment le français. La maison de l'ambassadeur compte un personnel de 35 personnes, parmi lesquelles se trouve une mission militaire.

M. Tchou-Haau, accompagné de ses lettrés s'est rendu à la Ciotat ; il a visité les vastes ateliers des Messageries et se complaisait à questionner sur les produits de ces ateliers. L'ambassade est allée visiter Toulon, sa rade et son arsenal, elle a été reçue à la gare par un aide-de-camp de M. le préfet maritime, des voitures de gala avaient été mises à sa disposition.

A l'occasion du mariage de M. Périclès Zarifi avec M^{lle} Th. Rodocanachi, M. le Maire a reçu de M. P. Zarifi, 3,000 fr., de M. Th. Rodocanachi, 2,500 fr., de M. Et. Zafiropulo, 2,500 fr., ensemble 8,000 fr. pour être convertis en bons de pain et de viande et distribués aux églises et aux œuvres de bienfaisance de la commune.

Nous lisons dans le *Mémorial d'Aix* :

Lundi dernier, l'Académie d'agriculture, sciences, arts et belles-lettres d'Aix a procédé à la réception de M. Reynald, professeur de littérature française à la Faculté des lettres de notre ville.

Le récipiendaire a prononcé un discours de circonstance dont les sentiments, les nobles pensées et la forme littéraire ont été vivement applaudis. Il a, tour à tour, fait ressortir les qualités de son prédécesseur, M. de Berluc-Pérussis, qu'un changement de résidence a malheureusement enlevé à l'Académie d'Aix, tracé le rôle utile et important que jouent les sociétés savantes ainsi que la légitime influence dont elles jouissent, et fait entendre des paroles patriotiques qui ont trouvé un écho sympathique dans tous les cœurs, au milieu des douloureuses anxiétés qu'éprouve notre pays et de la crise navrante que traverse la France. L'espace trahi notre bonne volonté, et nous empêcha de suivre l'orateur dans les développements éloquentes, fins, spirituels et ingénieux qu'il a su donner à sa thèse et au style attrayant dont il n'a cessé de la revêtir.

M. Gaston de Saporta, président, a répondu à M. Reynald, et lui a souhaité la bienvenue en termes aussi bien sentis que bien exprimés. Il a été l'interprète, on ne peut mieux inspiré, des sentiments de l'assemblée tout entière, en énumérant les titres du récipiendaire, et en les analysant avec autant de délicatesse que de bon goût. M. Reynald a fait, dans sa thèse pour le doctorat, une étude comparée de deux grands écrivains anglais de caractère tout à fait différent, qui est remplie d'heureux aperçus et d'appréciations frappées au coin de la meilleure critique. Le premier est Jonathan Swift, le doyen de St-Patrick, surnommé par Voltaire le Rabelais de l'Angleterre, l'auteur des *Contes du tonneau*, satire allégorique, et des *Voyages de Gulliver à Lilliput*, œuvre remplie d'une ironie mordante contre les institutions sociales, de piquantes allusions et de portraits fort ressemblants de ses contemporains. Le second est Samuel Johnson, célèbre littérateur, publiciste, biographe, critique, philologue, moraliste et poète de la Grande-Bretagne, écrivain qui s'est fait un nom immortel par la publication des journaux le *Rodeur* et le *Fénéant*, le roman de *Rasselas* ou *Le Prince d'abyssinie*, la magnifique édition des œuvres de Shakespeare et surtout par les *Vies des poètes anglais*. M. Reinald a écrit aussi une thèse latine sur ce qui a manqué à la liberté de la Grèce, qui est pleine d'observations profondes d'une hauteur de vues remarquable. Enfin, il est l'auteur d'une *Histoire de la Restauration*, justement appréciée pour son impartialité et l'esprit libéral avec lequel elle est écrite.

La navigation aérienne.

L'auteur du projet du grand pont sur la Manche, M. Charlet Boutet, ingénieur d'un mérite incontestable, vient de publier dans la *Gazette du Languedoc* un long article où il expose les moyens à appliquer pour parvenir à diriger les aérostats.

Après avoir énuméré les raisons qui ont empêché jusqu'à ce jour de réussir, l'auteur fait connaître les conditions nécessaires pour arriver au but cherché.

Voici la fin de l'article de M. Boutet.

Pour arriver à une solution parfaite, il faut :

Connaître les lois qui régissent l'air et tous les fluides aëriiformes; leur densité, leur poids spécifique, les pressions qu'ils exercent tant dans l'intérieur de leur masse que sur les parois des récipients qui les contiennent, la vitesse maximum des vents et des courants en tempête, et pouvoir imprimer au ballon une vitesse supérieure à celle du plus fort ouragan.

Disposer l'appareil de manière à ce que le moteur fasse corps avec l'aérostat. Pouvoir dégonfler et regonfler le ballon sans déperdition de gaz, ce qui permettra de le rendre plus lourd ou plus léger que l'air, et par conséquent de descendre et de remonter à volonté. Il deviendra alors inutile de le surcharger de lest. Donner au navire une forme conique et allongée comme celle des oiseaux, des poissons et des bateaux qui présentent la moindre surface possible aux courants. Supprimer la nacelle et disposer une chambre spacieuse et confortable pour les aéronautes. Avoir un appareil spécial pour mesurer la hauteur et la force des courants, et indiquer leur changement de direction. Enfin, trouver un moteur d'une construction simple, d'une manœuvre facile et réunissant la plus grande force possible à une extrême légèreté.

C'est à remplir ces conditions indispensables que je me suis attaché, et l'expérience prouvera que j'ai parfaitement rempli mon programme.

Ce bref exposé doit être suffisant pour démontrer jusqu'à l'évidence qu'il est aussi possible de diriger les aérostats à travers les airs, que les navires sur les océans.

J'ai dit déjà et je répète que je n'entreprends pas pour le moment de conduire un ballon à des distances infinies, quoi que je sois absolument convaincu d'y arriver. Mais il faudrait peut-être faire des études qui occasionneraient une perte de temps. Il s'agit donc simplement de franchir 30 à 40 lieues.

Dans ces conditions, je crois pouvoir affirmer que je réussirai au premier coup et sans tâtonnement.

M. Boutet termine en faisant appel à tous ceux qui ont à cœur de voir réussir son projet, pour qu'ils l'aident à le mettre à exécution. Souhaitons-lui de voir cet appel entendu. Le jour où les aérostats pourront être sûrement dirigés, le progrès aura fait un pas immense de plus pour le bien-être de l'humanité.

VARIÉTÉS.

La légende du lac de Gaube

(SOUVENIR DES PYRÉNÉES).

Et pendant un instant, tous deux avaient aimé!
(ALFRED DE MUSSET).

A quelques kilomètres de la petite ville de Caunterets dans les Pyrénées, il existe un lac dont la position pittoresque, l'eau transparente et azurée, et les hautes montagnes par lesquelles il est encadré, le font visiter par tous les baigneurs des environs. Je fis comme tout le monde, et par une belle après-midi du mois de juillet, je pris un cheval et un guide et je partis pour cette excursion. La route qui conduit au lac de Gaube

est toute dans les montagnes et l'on ne peut s'empêcher de s'arrêter à chaque instant pour admirer le nouveau paysage qui s'offre à vos yeux : tantôt c'est une cascade magnifique, dont l'eau renvoyée en poussière et éclairée par les rayons du soleil, présente aux yeux les couleurs les plus éclatantes de l'arc-en-ciel; tantôt c'est un petit vallon, resserré entre des montagnes, les unes nues, arides et formées de roches grisâtres, les autres, couvertes de sapins noirs, du milieu desquels on voit de temps en temps poindre une cime verdoyante.

Après avoir passé le pont d'Espagne, qu'on vient admirer de très-loin, non pas pour le pont qui est tout simplement en bois, mais à cause de la superbe cascade sur laquelle il est construit, et avoir fait encore une demi-heure de chemin dans la montagne, nous arrivâmes au lac de Gaube. J'arrêtai mon cheval et j'admirai un moment le splendide paysage qui s'offrait à mes yeux : le soleil reflétait ses chauds rayons de juillet dans la limpidité des eaux azurées; dans le fond, les hautes montagnes de l'Espagne se miraient aussi dans le lac, et le rendaient plus sombre en cet endroit; au second plan du tableau un pic tout couvert de neige s'élançait dans les nues, éclatant de blancheur. Je descendis de cheval, et j'aperçus tout-à-coup sur un petit bras de terre qui s'avancait dans l'eau, une grille en fer qui entourait une tombe; la pierre tumulaire au lieu d'être couchée par terre, occupait une position verticale; des herbes et quelques fleurs croissaient tout autour. De sombres pensées m'assaillirent à la vue de cette tombe solitaire, et je m'approchai en toute hâte pour lire l'inscription qui était ainsi conçue :

A LA MÉMOIRE

DE LORD WILLIAM HENRY PATISSON,

NATIF DE LONDRES, ET DE SARA FRANCÈS SON ÉPOUSE,

AGÉS, L'UN DE 30 ANS, L'AUTRE DE 25,

ET MARIÉS DEPUIS UN MOIS SEULEMENT,

Un accident affreux les engloutit dans

le 21 septembre 1837.

Je sentis mes yeux mouillés de larmes après avoir lu cette douloureuse épitaphe, et je m'écriai : la mort! toujours la mort!... même à côté des plus belles scènes de la nature!... Après quelques instants accordés à la mémoire de ces deux jeunes époux qui avaient péri d'une façon si cruelle, je me retournai vers mon guide, et lui montrai silencieusement le marbre du tombeau. « Ah!... Monsieur, répondit-il à ma muette demande en poussant un soupir, ce n'est pas par accident qu'ils sont morts, les malheureux, ce sont eux qui se sont tués! »

Je frémis à ces paroles et je lui demandai de nouvelles explications. — « Voici, me répondit-il, ce que l'on raconte dans le pays : Lorsqu'ils furent arrivés sur le bord de ce lac, ils prirent un bateau, ne voulant personne pour les conduire. Ils avaient l'air de s'aimer bien tendrement, ils s'embrassaient avec amour et se disaient l'un à l'autre : Je t'aime!... Le mari arrangea les voiles, mais comme il ne faisait pas de brise, il se mit à ramer, et le bateau fila jusque vers les montagnes de l'Espagne que vous apercevez là-bas au fond... La nuit venue, ne les voyant pas retourner on alla à leur recherche, et l'on trouva le bateau tout seul, mais les époux avaient disparu!... Pauvres gens!... si jeunes et si beaux, surtout elle, car on dit, qu'ainsi que les femmes de son pays, elle était blonde, elle avait la peau très-blanche, mais elle avait des yeux noirs à faire envie à la plus belle brune de la Catalogne ou de l'Andalousie... Pauvres jeunes gens, ajouta-t-il, encore une fois. »

— Mais ne se peut-il pas, lui dis-je, qu'ils soient tombés à l'eau par accident?

— « Oh! non Monsieur, du moins, ce n'est guère probable; le temps était magnifique, une journée comme celle d'aujourd'hui, le lac était calme et tranquille; d'ailleurs on a trouvé le bateau en très-bon état, la voile et les rames y étaient encore, mais eux, hélas! ils n'y étaient plus! »

Un moment de triste silence suivit ces paroles, mon guide était ému en les prononçant, et je l'étais encore davantage en l'écoutant. L'accent de tristesse avec lequel il les avait dites m'avait pénétré; pourtant après quelques minutes pendant lesquelles mes yeux n'avaient pas quitté cette tombe isolée, je lui demandai encore pourquoi ce couple charmant, tout rempli de jeunesse et d'amour, avait eu l'idée de se donner la mort?

— « Personne n'en sait rien, me répondit-il, et l'on n'a pu faire là-dessus que des conjectures. » Je le remerciai de la main de ses renseignements, et je retournai au bord du lac, à côté du tombeau; j'avais besoin d'être seul pour me livrer sans réserve aux tristes pensées qui m'oppressaient... Le soleil commençait à disparaître derrière les montagnes, éclairant d'un reflet rougeâtre le pic de neige que j'apercevais au loin; ce crépuscule si beau, cette nature si touchante, et ce lac qui me rappelait un si douloureux événement, tout me portait à la rêverie; je m'imaginai voir ces deux jeunes amants au bord de ce lac, leurs ombres semblaient passer devant mes yeux, et, sans y penser, sans le vouloir, je me fis à moi-même l'histoire de leurs derniers moments :

Un jour ils se sont dit : un mois d'amour c'est bien assez pour cette vie, reposons-nous maintenant, mourons pendant que nous sommes heureux; notre vie est un beau roman, fermons-le à son plus beau passage, qui sait quel en serait le dénouement?

Insensés! ils ont eu peur du naufrage; l'esprit du mal leur a tendu son piège sous le voile de la volupté, et, aveugles, ils y ont donné tête baissée! Ne savaient-ils donc pas que Celui-là seul qui donne la vie aux hommes a le droit de la leur retirer, et que ceux-là sont des lâches qui ne savent pas envisager l'avenir sans crainte.

Ils ont cru trouver le bonheur éternel dans la tombe : ils n'y ont rencontré que le remords. Désormais quand on parlera d'eux on dira : les damnés du lac de Gaube!

D'ARGENTI.

ALFRED GABRIE, Rédacteur-Gérant.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO.

Arrivées du 30 janvier au 5 février 1871

MENTON. b. *St-Joseph*, français, c. Palmaro, sur lest
VILLEFRANCHE. yacht *Isabelle II*, national, c. Ciaï, id.
MENTON. b. *Vierge des Anges*, français, c. Palmaro, id.
GOLFE JUAN. b. *la Pauline*, id. c. Musso, sable

Départs du 30 janvier au 5 février 1871

GOLFE JUAN. b. *Trois amis*, français, c. Jovenceau, s. l.
ID. b. *la Pauline*, id. c. Musso, id.
ID. b. *l'Indus*, id. c. Jovenceau, id.
MENTON. b. *St-François*, italien, c. Poggi, m. d.
CETTE. b. *l'Elvire*, français, c. Palmaro, fûts vides
SAN REMO. b. *St-Laurent*, italien, c. Gazzoli, m. d.
ST-TROPEZ. b. *St-Joseph*, français, c. Palmaro, f. v.
ID. b. *Vierge des Anges*, français, c. Palmaro, id.
FINAL. b. *Antoine Saccone*, italien, c. Saccone, s. lest
GOLFE JUAN. b. *la Pauline*, français, c. Musso, id.
FINAL. b. *Conception*, italien, c. Dagnino, m. d.

En vente à l'Imprimerie du Journal :

LE MONETE DEI GRIMALDI

PRINCIPI DI MONACO

raccolte ed illustrate dal Cav^o professore GIROLAMO ROSSI
membro di varie accademie.

Un vol. g. in-8° — Prix : 5 fr.; par la poste, 6 fr.

M^{lle} Aimée MAILLARD, modiste de Paris, a l'honneur d'annoncer aux dames de cette ville que comme les années précédentes elle a à leur offrir : chapeaux ronds variés, chapeaux fermés et parures de bal.

Son adresse rue du Milieu, 45, au 1^{er} étage.

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

Tenue 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^{er} choix. — Billards.

A VENDRE

Parcelles de terrain de diverses conteneances

Quartier de la Colla, près la gare de Monaco.

S'adresser à M. FRANÇOIS BIVÈS pour tous renseignements

VILLA BELLA

(aux Moulins)

A LOUER PRÉSENTEMENT

S'adresser à M^e BELLANDO, Notaire, à Monaco.

MAISON MAYAN (MENTON)

Coiffures & Parfumeries en tous genres.

ARTICLES DE LUXE.

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

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

DE MENTON A NICE

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

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.

VOITURES pour la promenade et voyages. Sangeorges, rue de Lorraine, n° 11 et place du Casino. VOITURES pour la promenade et voyages. — S'adresser à Henri Crovetto, place du Casino.

30 Minutes

DE

NICE

BAINS DE MER DE MONACO

SAISON D'HIVER 1870-71

15 Minutes

DE

MENTON

Parmi les stations hivernales du littoral méditerranéen, Monaco occupe la première place par sa position climatérique, par les distractions et les plaisirs élégants qu'il offre à ses visiteurs et qui en ont fait aujourd'hui le rendez-vous du monde aristocratique, le coin recherché de l'Europe voyageuse pendant ces mois où la brise et les frimas désolent les contrées moins privilégiées.

LE CASINO de MONTE CARLO offre aux Etrangers les mêmes distractions que les Etablissements des bords du Rhin, — la *Roulette* s'y joue avec un seul Zéro et le *Trente et Quarante* avec le *Demi Refait*.

CONCERTS deux fois par jour.

LE CASINO contient des salles de Conversation, ainsi qu'un Cabinet de Lecture où se trouvent les Journaux illustrés, toutes les publications étrangères.

GRAND HOTEL de PARIS, à côté du CASINO. Cet hôtel, l'un des plus somptueux et des plus confortables du littoral de la Méditerranée. 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 HOTELS, des MAISONS PARTICULIÈRES et des VILLAS, où les voyageurs trouvent des appartements à des prix modérés. — STATION TELEGRAPHIQUE.

Le trajet de LYON à MONACO se fait en 15 heures, de MARSEILLE en 7 heures.

Plusieurs départs amènent les voyageurs de NICE à MONACO. Le trajet se fait en TRENTE MINUTES.