

JOURNAL DE MONACO

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

POLITIQUE, LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE.

PARAISANT LE DIMANCHE

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

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, à Nice, LIBRAIRIE VISCONTI, 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 25 Octobre 1868.

ACTES OFFICIELS.

Le Prince, par Ordonnance du 7 octobre, a accordé l'exequatur à M. le Comte de Reynold de Chauvancy en qualité de Vice-Consul de France à Monaco.

Par Ordonnance Souveraine du 9 du même mois, M. le Marquis Hippolyte Cavriani a été nommé Consul de la Principauté à Milan.

Le Prince, par Ordonnance du 18 du même mois, a conféré la Croix d'Officier de l'Ordre de St-Charles à M. Jules Randouin, Secrétaire Général de la Préfecture des Alpes-Maritimes et à M. Gaduel, Ingénieur en chef du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et celle de Chevalier à M. Pierre Marguet, chef de division à la Préfecture des Alpes-Maritimes.

NOUVELLES LOCALES.

S. A. S. le Prince Charles III a quitté mardi dernier le Château de Marchais pour se rendre à Paris.

Le Prince Albert, à son retour de Pau, est parti pour l'Allemagne: S. A. S. est en ce moment au Château de Lichtenstein, résidence d'été de S. A. R. le Duc Guillaume de Wurtemberg, son oncle.

Comme nous l'avions annoncé dans notre dernier numéro, lundi dernier a eu lieu l'ouverture du chemin de fer de Nice à Monaco.

Malgré une pluie diluvienne, cette première journée amena dans la Principauté 346 voyageurs. Le lendemain et les jours suivants, le nombre des visiteurs s'est encore accru. Les trains, pris d'assaut à la gare de Nice, déposent quatre fois par jour à la gare de Monaco des foules de visiteurs amenés bien moins peut-être par l'attrait du pays déjà bien connu, qu'attirés par le désir de parcourir les premiers cette voie nouvelle si pittoresque, et que le

génie de l'homme a si hardiment conquise sur un sol abrupte, semé d'obstacles qui au premier abord pouvaient paraître insurmontables; ravins larges et profonds, montagnes inexpugnables, tout a été victorieusement franchi par la locomotive.

La nouvelle voie de Nice à Monaco déroule son double ruban de rails au pied des dernières assises des Alpes maritimes, au bord de la mer, parmi les jardins de citronniers et d'orangers, les bois de caronbiers, d'oliviers et de pins. Parfois, c'est souvent qu'il faudrait dire, la montagne tombe à pic dans la mer et semble vouloir barrer le passage au train, mais la locomotive fait une longue trouée dans la montagne.

Si les tunnels sont nombreux entre Nice et Monaco, on peut dire que ne le sont pas moins les ponts hardis, les tranchées profondes, les murs de soutènement énormes.

On trouvera dans un article très complet du *Journal de Nice*, que nous reproduisons plus loin, des détails et des chiffres exacts sur ces gigantesques travaux.

Il serait superflu de faire ressortir tous les avantages que la Principauté retirera de l'ouverture de cette nouvelle voie. Désormais tous les voyageurs qui vont en Italie ont abandonné la route de la Corniche pour passer par Monaco. De nombreuses voitures, omnibus, diligences, courriers, circulent sur les routes de la Principauté et donnent à ce pays une vie, une animation inconnues jusqu'à ce jour.

Cependant le *Charles III* n'a pas discontinué le service qu'il faisait entre le port de Nice et celui de Monaco. Il reste toujours à la disposition des touristes curieux de cotoyer ce littoral enchanteur tout dentelé de golfes et de promontoires; seulement ce service est modifié: le *Charles III* part de Nice à 11 heures du matin et de Monaco à 7 heures et demie du soir.

Le Gouvernement de la Principauté vient d'acquiescer de divers propriétaires un vaste terrain destiné à devenir le cimetière de Monaco.

La nouvelle nécropole sera située au territoire des Salines, au delà de la ligne du chemin de fer. Son isolement évitera aux habitants le spectacle toujours affligeant d'un cimetière, et son éloignement de la ville est une garantie que la salubrité proverbiale du climat de Monaco ne sera pas altérée par le voisinage du champ du repos.

Il faut donc féliciter l'administration du choix qu'elle a fait et du soin qu'elle a mis à écarter le

cimetière des nouveaux quartiers qui s'élèvent de toutes parts.

AVIS.

Par suite de l'ouverture du chemin de fer de Nice à Monaco, le service de la Poste est ainsi fixé pour la Principauté :

RÉCEPTION		EXPÉDITION	
ORIGINE DES CORRESPONDANCES	Heures d'arrivée au bureau DE MONACO.	DESTINATION DES CORRESPONDANCES	Heures du départ du bureau DE MONACO.
Paris, Lyon, Marseille, Nice, la majorité de l'Empire français et des autres puissances étrangères.	5 h. du soir	Paris, Lyon, Marseille, Nice, la majorité de l'Empire français et des autres puissances étrangères.	1 h. du soir
Menton Italie (voie de la Corniche)	8 30	Menton Italie (voie de la Corniche)	9 30
	5		5 30

Les orages d'automne se font sentir dans toute la France, et chaque jour les journaux rapportent les faits, quelquefois singuliers, mais le plus souvent funestes produits par le feu du ciel. A Monaco, les pluies d'automne ont été fort abondantes, mais nous n'avons à signaler aucun dommage causé par le feu du ciel.

Nous publions l'arrêté suivant concernant les voitures de louage et les omnibus.

Nous Maire de la Ville de Monaco.

Considérant que l'établissement du Chemin de Fer de Nice à Monaco rend nécessaire la réglementation des Voitures de louage et des Omnibus,

ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Les entrepreneurs de voitures de place et

de remise devront faire au Commissariat de Police de Monaco la déclaration du nombre et de la nature des voitures qu'ils feront circuler et désigneront les cochers chargés de les conduire.

ART. 2. Chaque voiture sera enregistrée sous un numéro qui devra être peint en blanc et d'une manière apparente sur la voiture.

ART. 3. Les voitures devront être tenues en bon état de solidité et de propreté.

ART. 4. Les lanternes des voitures devront être éclairées à partir du moment où le gaz est allumé.

ART. 5. Les voitures ne pourront stationner que sur les places qui seront désignées à cet effet par l'Autorité tant à Monaco qu'à Monte Carlo et aux abords de la station du Chemin de fer, ainsi que dans l'intérieur de la gare, à l'endroit choisi par l'administration de la Compagnie.

ART. 6. Les cochers seront tenus de marcher à toute réquisition et de se conformer au tarif ci-après qui sera attaché d'une manière ostensible et permanente dans l'intérieur des voitures et dont en outre ils devront être porteurs pour être exhibé au besoin.

ART. 7. Tout refus de marcher et toute infraction relative aux prix fixés par le tarif sera puni d'une amende de sept à quinze francs, sans préjudice de la mise à pied du contrevenant et, s'il y a lieu, des peines édictées par l'article 195 de l'Ordonnance en date du 6 juin 1867 sur la Police générale.

ART. 8. Les entrepreneurs seront civilement responsables des contraventions commises par leurs cochers.

ART. 9. Les dispositions de l'Ordonnance susmentionnée, sur la Police Générale continueront à être en vigueur pour ce qui concerne les loueurs de voitures et voituriers.

ART. 10. Les Commissaires de Police et les autres agents sont chargés de l'exécution du présent Arrêté.

TARIF DES VOITURES DE LOUAGE
(De 6 heures du matin à minuit).

DISTANCE A PARCOURIR, & VICE-VERSA	VOITURE A 1 CHEVAL	VOITURE A 2 CHEVAUX
A LA COURSE.		
De la gare à Monaco	1 ,	1 50
— à Monte Carlo	1 50	2 ,
— aux Moulins	2 ,	2 50
De Monaco à Monte Carlo	2 ,	2 50
— aux Moulins	2 50	3 ,
— au Port	1 25	1 50
De Monte Carlo au Port	1 50	2 ,
A L'HEURE (sur le territoire de la Principauté)		
Une heure	2 50	3 ,
Les heures suivantes	2 ,	2 50

Les personnes qui désireront prendre une voiture de louage soit pour Nice soit pour Menton, devront traiter de gré à gré avec les cochers; il en sera de même pour les courses à faire après minuit.

OMNIBUS.

De Monaco à Monte Carlo la place 30 c^m
De la gare à Monaco et à Monte Carlo {
Bagages, par colis { jusqu'à 30 kilog. 20 c^m
 { au-dessus de 30 kilog. 40 ,

Monaco, le 15 octobre 1868.

Le Maire,
GASTALDY.

VU ET APPROUVÉ:

Le Gouverneur Général,
B^{on} IMBERTY.

On lit dans le Journal de Nice:

Lundi dernier la section du chemin de fer de Nice à Monaco, dont nous avons naguère annoncé la

réception par les inspecteurs et ingénieurs des ponts et chaussées, a été livrée à la circulation.

C'est là un événement d'une grande importance, non pas seulement par la raison que le railway va mettre Nice à une demi-heure de Monaco, mais pour des motifs plus sérieux d'intérêts internationaux, et parce que la voie de fer rapproche de plus la France de l'Italie, au cœur de laquelle elle se soudera complètement avant peu de temps.

La nouvelle section n'a exactement que 15 kilomètres 1/2; mais nulle part, certainement, il n'est donné de voir, dans un si étroit espace, accumulés autant d'enchantements, de féeries, de défis et de rébellions de la nature, et autant d'œuvres qui par leur cachet de grandeur, leur beauté et leur audace attestent plus fièrement la puissance de l'homme pour dompter la matière révoltée et son génie à l'assouplir à sa volonté.

Il n'existe pas en France une ligne ferrée aussi magistrale que celle de Paris à la frontière d'Italie. Son développement total offre un parcours de 4,182 kilomètres.

Ici, demandent naturellement à se placer les détails sur le profil de la nouvelle voie, sur le sol qu'elle traverse et sur les travaux accomplis.

Les travaux ont été conçus et dirigés par M. Gaduel, ingénieur principal de la Compagnie, ayant sous ses ordres MM. Brenac Camille, Simon, et Brenac Eugène, chefs de section; ils ont été exécutés par MM. Lefèvre et Maurel et par MM. Roitel-Pelletier et C^o.

Nous avons dit plus haut que les plus grandes difficultés ont été vaincues. On va en juger :

Sur cette distance de 16 kilomètres, environ seulement on a dû percer onze tunnels, dont voici l'ordre et l'importance :

Tunnels :	Long. souterraines :
de Cimiès,	600
de Villefranche,	4,500
de Malrive,	65
de Cap Roux,	420
de Cabeel,	500
des Piastres,	65
de Saint-Laurent,	640
de Mala,	170
de Rogneux,	215
de la Batterie,	195
de la Douane	100
	Total : 4,470 m.

Ainsi, plus de quatre kilomètres et demi ont dû être établis souterrainement dans des roches calcaires très-dures, et ayant toutes nécessité l'emploi de la poudre.

Outre ces travaux considérables, d'autres non moins importants ont dû être exécutés aux portes et entre chaque tunnel pour soutenir les chaussées, s'élevant de 12 à 25 mètres au-dessus de la mer. Des murs de soutènement également considérables ont dû être construits sur divers points, entr'autres à Villefranche, à Eza, à Isoletta, à la Gardia, aux Pissarelles, à Rogneux, à la Batterie et à Fonvielle.

Pour donner une idée de ces œuvres, il suffira d'indiquer que pour les travaux de soutènement de Villefranche seulement, on a exécuté 3,500 mètres cubes de maçonnerie.

De nombreux ponts donnent passage par-dessus et par-dessous le chemin de fer, de fréquents aqueducs pour l'écoulement des eaux ont été construits partout où le service public l'exigeait. Parmi les travaux les plus remarquables de ce genre, nous

citerons le pont métallique jeté sur le Paillon, dans la traverse de Nice : ce pont se compose de deux travées latérales pour le passage des routes et de trois grandes travées métalliques de 31 mètres d'ouverture chacune. Il a été construit par M. Emile Martin.

Le percement des souterrains s'est généralement effectué par les deux têtes, à l'exception toutefois du tunnel de Villefranche qui a été exécuté à l'aide de quatre puits creusés dans la montagne, et ayant une profondeur de 100 à 150 mètres. Le montage des matériaux se pratiquait au moyen d'un manège mu par des chevaux ou des machines à vapeur.

Ce tunnel, le plus long de la ligne, est l'œuvre de MM. Lefèvre et Maurel. Nous l'avons décrit lors de sa première inauguration, à la suite de sa percée de part en part, et nous avons rendu compte de la magnifique fête donnée à cette occasion dans les entrailles de la montagne.

La Compagnie du chemin — soyons-lui en reconnaissants — a jugé avec raison que dans un pays aussi ravissant et aussi admirablement privilégié entre tous par Dieu, il fallait sur la ligne parcourue établir de nombreux points d'arrêt pour les voyageurs, les touristes et les étrangers qui viennent, l'hiver, réclamer les faveurs de ce ciel si radieux et si clément. Aussi a-t-elle établi trois arrêts sur ces 15 kilomètres 1/2 : un à Villefranche, un à Beaulieu, un au pied de la montagne d'Eza. Ces stations, ainsi que celle de Monaco, ont été construites par M. Laroze, entrepreneur.

Adieu superbe route de la Corniche (1); ta célébrité va s'éclipser; nous ne gravirons plus tes gigantesques escarpements, qui menacent les nues et où tu te déroules pour te précipiter vers l'abîme avec tes méandres vertigineux.

Maintenant, après avoir rendu hommage au talent, au zèle, à l'intelligence des hommes distingués qui ont concouru à l'exécution de ces merveilles de l'art et des repréailles de l'industrie contre les rébellions de la matière, qu'il nous soit permis de mettre en lumière, pour les admirer encore, les merveilles et les splendeurs que la main inépuisable du Créateur a prodiguées à ce coin béni du littoral méditerranéen.

C'est aux artistes, aux poètes, et à tous ceux que l'excès des jouissances matérielles n'a point conduits à l'énerverment, ou que le souffle de la spéculation n'a point envahis pour les aveugler et leur momifier le cœur, que nous nous adressons.

Nous avons décrit, avec l'enthousiasme qu'il fait jaillir du cerveau, ce bassin incomparable qui s'étend à l'Est entre les montagnes de l'Estérel et la frontière Italienne, vaste amphithéâtre encadré par les contreforts de la grande chaîne des Alpes qui surgit au nord, et, au midi, par la nappe azurée de la Méditerranée.

De Nice à Monaco, le panorama est moins vaste, et le spectacle plus saisissant. A mesure que l'on

(1) La route de la Corniche a une célébrité européenne par la vue magnifique dont on jouit sur tout son parcours. En hiver, c'est la route la plus fréquentée pour aller en Italie, à cause de sa position abritée. Cette route, située le long de la mer entre Nice et Gênes, ne voit presque jamais la neige; seulement elle est interceptée quelques fois après de grandes pluies par l'un ou l'autre des torrents qui la traversent.

La route de la Corniche fut commencée en 1810 par l'administration française sous l'impulsion de M. le Préfet Du Bouchage. Le plan primitif portait que cette route suivrait le littoral de la mer; des considérations stratégiques firent changer d'idée, et la route fut établie à une certaine hauteur, afin qu'une armée qui la traverserait fût à l'abri des canons des vaisseaux anglais. (A. Mason, Nice 1861).

avance, le paysage, en se développant, offre une physionomie nouvelle, une surprise, un ravissement nouveaux. A gauche, la montagne avec ses anfractuosités, ses crevasses, ses entonnoirs, et dont il semble que des légions de Titans ont broyé les derniers gradins.

Puis des collines qui s'élèvent ou s'abaissent comme les vagues, étalant leur végétation exotique, leurs futaies d'oliviers, d'orangers, de citronniers, de cactus, de caroubiers, et se constellant de *bastides*, de villas aux couleurs étincelantes. La voie serpente; la scène change sans cesse; il semble qu'on regarde dans un kaléidoscope. A droite, c'est la Méditerranée avec ses flots chatoyants, avec ses murmures harmonieux, ses molles caresses, ses folles colères se brisant aux saillies rugueuses des rescifs, sur lesquels se tordent, échevelés par le vent, des pins maritimes, des lentisques, des gènêts et toute la flore sauvage qui vous regarde passer en se mirant dans les criques que frange l'écume.

En sortant du tunnel de Villefranche, c'est la rade, immense bassin de 3,000 mètres de longueur sur 1,000 mètres de largeur, enserrée entre deux promontoires, qui fait de ce lac salé un refuge des plus sûrs et un admirable mouillage pour une escadre. On traverse Beaulieu, que son nom désigne de lui-même aux philosophes et aux touristes; on regarde fuir St-Jean sur le revers du mont Ferrat, avec sa végétation africaine, et à l'extrémité d'un autre promontoire: St-Hospice.

Une légende en passant. C'est à St-Hospice que vers les premiers temps de l'ère chrétienne se fondait un couvent de Bénédictins, dévasté au VI^e siècle par les Lombards qui brûlèrent Cimiès. Il ne reste plus que la tour où l'abbé Hospicius, échappé au massacre de ses frères, s'enferma seul jusqu'à la fin de ses jours.

La renommée des austérités de cet anachorète, raconte un historien, ne tarda pas à se répandre, et le bruit de ses lamentations que la mort seule put interrompre, frappa si vivement l'imagination des peuples, que le golfe prit le nom de *San-Souspir*, sous lequel il a longtemps figuré. Une chapelle abandonnée, mais toujours en vénération est le seul signe visible de ces temps reculés.

On nous assure qu'un archéologue de Nice a découvert, non loin de la tour, une pierre enfouie, sur laquelle est inscrite la date de la première invasion des Sarrasins. Il est certain que ces pirates fondèrent là un établissement maritime, appuyé sur leurs autres établissements de la côte, et dans lequel ils se maintinrent longtemps au détriment de ces parages. Cet établissement est désigné dans les chroniques, sous le nom de *Fraxinetum*, dont l'étymologie est effectivement arabe et signifie: forteresse.

En courant, on rencontre la roche âpre et nue, à laquelle s'accrochent quelques buissons de myrthe, quelques aloës, quelques cactus. Un sentier de chèvre court à Eza, et de là, de ravins en ravins à la route de la *Corniche*. Rien de plus orgueilleusement sauvage que ce bourg, bâti comme l'aire d'un vautour, au sommet d'un rocher pyramidal. Ce fut jadis une station des Sarrasins, — position imprenable, — où les pirates ont laissé longtemps de leur graine.

On distingue de loin, les ruines du château féodal, bâti au XIV^e siècle, et détruit vers le milieu du XV^e par le canon de Frédéric Barberousse.

Nous voici bientôt arrivé à la Principauté de Monaco; mais avant d'aller passer sous la Tête de Chien (*Testa de Can*), pour terminer notre rapide

voyage jusqu'à la vieille et illustre cité des Grimaldi, nous allons saluer la Turbie, où s'élèvent encore majestueusement, comme un phare d'orgueil, les restes du monument élevé par Auguste en mémoire de la défaite des populations de la province des Védiantiens; car c'est là que finissait la Gaule et que commençait l'Italie des Romains, quoiqu'en venissent dire ou penser quelques rares réfractaires à l'histoire.

L'itinéraire d'Antonin, ne laisse aucun doute sur ce point contesté en vain comme un fait politique.

Entre *Cemelo* ou *Cemmenelum* (Cimiès) et *Lumone* (Menton) Ennius indique sous le nom d'*Alpes summae*, une station intermédiaire qui, d'après le compte des distances, coïncide exactement avec la position du village actuel de la Turbie, et à l'énoncé de cette station, le géographe ajoute: *Usque huc italia, hinc Gallia*, (jusqu'ici l'Italie, à partir d'ici la Gaule.)

Au Moyen-Age c'est encore la Turbie qui formait la séparation de la Provence et de la Ligurie. Ainsi qu'il appert, entre autres documents, du traité de 1125, entre le comte de Toulouse et le comte de Barcelonne: *Ipsa mons per finis Italiae descendit ad ipsam Turbiam in mare*. (La montagne en suivant les frontières d'Italie descend à la Turbie dans la mer.)

Mais arrêtons-nous là, ce n'est pas un cours rétrospectif d'histoire que nous voulions faire, en nous imaginant être parti de Nice emporté par Léviathan. A. ALZIARY DE ROQUEFORT.

On lit dans l'*Indicateur de Menton*:

L'ouverture de la section du chemin de fer entre Nice et Monaco modifie les moyens de transport entre Menton et le chef-lieu du département.

Les *Diligences Mentonnaises* avaient deux services admirablement faits entre Nice et Menton.

Il y avait deux départs de Nice: l'un à 7 h. 1/2 du matin, l'autre à 3 h. 1/2 de l'après-midi.

Il y avait deux départs de Menton: l'un à 5 h. du matin, l'autre à 3 h. de l'après-midi.

Le trajet s'effectuait en trois heures et demie.

M. Bottini, le maître de poste le plus zélé et le plus intelligent qui existe peut-être entre Paris et la frontière italienne, ne supprime pas absolument son service d'omnibus. La diligence partira de Menton à 5 heures du matin et reviendra de Nice à 3 heures de l'après-midi.

Le service des dépêches aura lieu par le chemin de fer jusqu'à Monaco; le courrier reliera Monaco et Menton, et de cette ville continuera sur Gènes. Comme les trains de Marseille suivent jusqu'à Monaco, le courrier qui passait à minuit par Menton, sera à cette destination vers 8 heures du soir.

D'autre part, il y aura des omnibus correspondant avec tous les trains, et, comme par le passé, des omnibus facilitant le départ pour Nice par les paquebots de Monaco.

Les hôtels ne manqueront par d'établir des services spéciaux. Donc, pour ceux qui désireront soit aller se promener à Monaco, soit pousser jusqu'à Nice, les facilités de locomotion sont augmentées dans la proportion de deux tiers.

Il est question d'un travail gigantesque, qui n'a pour corollaire que le percement de l'isthme de Suez. Ce travail, c'est la création du canal des deux mers, qui unirait l'Océan à la Méditerranée, de Rochefort à Agde, en passant par Bordeaux. Le canal du Midi serait utilisé dans tout son parcours. Malgré cette utilisation d'une œuvre achevée, les dépenses s'élèveraient encore à la somme de 450 millions. Ce projet du reste ne date pas d'aujourd'hui, il revient seulement sur l'eau.

HYACINTHE GISCARD, Rédacteur-Gérant.

PURGE D'HYPOTHÈQUES LÉGALES.

Publication faite en exécution des articles 13, 14 et 15 de l'Ordonnance en date du 28 février 1862.

Par acte passé devant M^e Théophile Bellando, notaire à Monaco, le 6 octobre 1868 enregistré et transcrit au bureau de la conservation des hypothèques,

L'Administration des Domaines a acquis de la demoiselle Jeanne-Marie Crovetto, fille à feu Jean-Baptiste, propriétaire demeurant et domiciliée à Monaco, moyennant le prix de huit mille cinq cent vingt francs, deux mille cent trente mètres de terrain faisant partie d'une propriété rurale en oliviers que la dite demoiselle Crovetto possède sur le territoire de la Principauté, quartier des Salines, confinant la portion de terrain vendue, au Nord et à l'Ouest, avec la Dame Honorine Mulot, au Sud et à l'Est avec un hors ligne du chemin de fer et le terrain acheté par le Domaine du Sieur Sabin Blanchy et au Sud-Ouest, la portion restante à la venderesse.

Les personnes pouvant avoir sur cet immeuble des hypothèques légales antérieures au contrat ci-dessus et non encore inscrites, sont informées qu'elles pourront en requérir l'inscription dans le délai d'un mois et que à défaut elles seront déchues de leurs droits sur le dit immeuble le tout conformément aux dispositions de l'article 14 de l'Ordonnance en date du 28 février susmentionnée.

Pour l'Administration des Domaines,
DE LOUH, Défenseur.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 17 au 23 octobre 1868.

NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, m. d.
MARSEILLE. b. Zéphir, français, c. Gautier, id.
VINTIMILLE. b. St-Jean, italien, c. Sibono, bois
MARSEILLE. b. N.-D. des Miséricordes, id, c. Marcenaro, m. d.
ST-TROPEZ. b. Sylphide, français, c. Jules, vin
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, sur lest
ID. b. Marie, français, c. Constantin, m. d.
ARLES. b. Deux Cousins, id. c. Mailland, houille
MARSEILLE. b. la Rose, id. c. Dol, m. d.
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, id.
GOLFE JUAN. b. le Var, français, c. Audibert, sable
ID. b. Eveline, id. c. Orenge, id.
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, m. d.
GOLFE JUAN. b. Trois sœurs, français, c. Castagne, sable
ID. b. Volonté de Dieu, id. c. Davin, id.
MENTON. b. Assomption, id. c. Palmaro, citrons
GOLFE JUAN. b. l'Elan, id. c. Ricord, sable
ID. b. Trois amis, id. c. Castillon, id.
MENTON. b. Cœur sincère, id. c. Saissy, citrons
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, m. d.
ID. b. Pauline, français, c. Faraud, id.
ID. b. v. Charles III, national, c. Ricci, id.
ID, id, id, id, id,

Départs du 17 au 23 octobre 1868.

ANTIBES. b. St-François, français, c. Anfonsi, s. lest
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, id.
VINTIMILLE. b. St-Jean, italien, c. Sibono, id.
GOLFE JUAN. b. Jeune Louise, français, c. Barralis, id.
ID. b. Deux sœurs, id. c. Massa, id.
MENTON. b. Sylphide, id. c. Jules, id.
GOLFE JUAN. b. St-Michel, id. c. Isoard, id.
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, id.
ID. b. Pauline, français, c. Faraud, id.
ID. b. Trois frères, id. c. Forconi, id.
MARSEILLE. b. Augusto, id. c. Romani, id.
NICE. b. Marie, id. c. Constantin, id.
MENTON. b. Deux cousins, id. c. Mailland, houille
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, sur lest
VINTIMILLE. b. N.-D. des Miséricordes, italien, c. Marcenaro, m. d.
GOLFE JUAN. b. le Var, français, c. Audibert, s. lest
ID. b. Eveline, id. c. Orenge, id.
ID. b. Trois amis, id. c. Castillon, id.
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, id.
CETTE. b. Joseph Marie, français, c. Forconi, f. vides
NICE. b. v. Charles III, national, c. Ricci, sur lest
ID. id. id. id. id.
ID. id. id. id. id.

CASINO DE MONACO.

Mercredi 4 Novembre 1868 à l'occasion de la fête de SAINT CHARLES

A 2 HEURES DE L'APRÈS-MIDI

GRAND CONCERT INSTRUMENTAL

Donné par l'Orchestre du Casino sous la direction de M. E. Lucas.

SOLISTES : MM. DELPECH, OUDSHOORN, LANZERINI, BELFORT et HASSELMANNS.

A 8 HEURES DU SOIR

Brillante Illumination & éclairage à giorno des Jardins & du plateau de Monte Carlo.

GRAND FEU D'ARTIFICE

FEUX DE BENGALÉ

9 HEURES DU SOIR

GRAND BAL PARÉ

PAR INVITATION.

Chemin de Fer de Paris-Lyon-Méditerranée.
DE MONACO A NICE.

PRIX DES PLACES			STATIONS.	DÉPARTS			
1 ^o CL.	2 ^o CL.	3 ^o CL.		MATIN		SOIR	
Fr. Cent.	Fr. Cent.	Fr. Cent.		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.
			Monaco	9 55	2 10	5 20	11 10
	80	60	Eza	10 08	2 23	5 33	
1		75	Beaulieu	10 16	2 31	5 41	
1	25	90	Villefranche-sur-mer	10 23	2 38	5 53	11 33
1	80	1 35	Nice	10 34	2 49	6 04	11 44
DE NICE A MONACO.							
			Nice	8 35	12 40	3 30	6 55
	55	45	Villefranche-sur-mer	8 51	12 52	3 42	7 07
	80	65	Beaulieu	8 58	12 59	3 49	
1		75	Eza	9 06	1 07	3 57	
1	80	1 35	Monaco	9 18	1 19	4 09	7 30

SERVICE DES BATEAUX A VAPEUR ENTRE NICE ET MONACO.

DÉPART DE NICE : 11 heures du matin.

DÉPART DE MONACO : 7 heures 1/2 du soir.

Billets de 1^{re} classe : fr. 1 50. — 2^{me} classe : 1 fr.

Omnibus entre Monaco & Menton

DÉPARTS DE MONACO :

DÉPARTS DE MENTON :

1^{er} départ 8 h. du m. — 2^e départ : midi. | 1^{er} départ 10 h. du matin — 2^e départ 1 h. du soir
3^e — 4 h. du soir. — 4^e (du Casino) 10 h. soir. | 3^e — 4 h. 1/2 du soir — 4^e — 7 h. —

Prix des places : fr. 1 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.

HOTEL DU LOUVRE

CI-DEVANT HOTEL DE RUSSIE

Cet hôtel entièrement remis et meublé à neuf par le nouveau propriétaire, situé en face de l'établissement des bains, à proximité de la gare et à cinq minutes du Casino offre à MM. les étrangers tout le confort désirable.

Restaurant à la carte et à prix fixe.

Table d'hôte à 11 h. du m. et à 6 h. du soir.

Pension. — Prix très-modérés.

Café fumoir, piano, billard.

Service spécial. — On parle toutes les langues.

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.

HUITRES et COQUILLAGES

S'adresser à l'Hôtel de France.

MEUBLES et LINGERIE à VENDRE.

Chez Madame Adman, maison de Sigaldy

DÉPOT DE CRIN ET LAINE

Chez Pascal Gindre, Rue Basse.