

# 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.

INSÉRIONS :

Annonces. . . . . 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 et LIBRAIRIE JOUGLA, rue Gioffredo, 4.  
à l'AGENCE-DALCOUTTE, 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 3 Septembre 1872.

ACTES OFFICIELS.

Le Prince, par Ordonnance du 25 août dernier, a autorisé S. Exc. le Baron Imberty, Gouverneur Général de la Principauté, à accepter et à porter la Croix de Commandeur de l'Ordre de Charles III qui lui a été conférée par S. M. le Roi d'Espagne.

NOUVELLES LOCALES.

M. le Commandant Bellando de Castro, Aide-de-Camp du Prince, est arrivé à Monaco dimanche dernier.

Les eaux nouvelles du Tenaio alimentent, depuis plusieurs jours déjà, les bornes fontaines de la ville ainsi que le lavoir de la Ciappaïra. Aussi le public, en général, et nos lavandières, en particulier, témoignent-ils leur contentement de l'heureuse issue de ce travail, un des plus importants qui aient été accomplis.

Hâtons-nous d'ajouter que le nombre des bornes fontaines va être augmenté et que tous les quartiers de la ville seront ainsi abondamment pourvus d'eau.

Les travaux de remblai ayant pour but le raccordement, par une pente douce, de la rue du Tribunal avec la promenade S<sup>t</sup>-Martin, sont presque entièrement achevés.

Quant à ceux relatifs à l'installation du second gazomètre, ils avancent rapidement; la maçonnerie sera terminée sous peu de jours.

Le nombre des étrangers arrivés à Monaco pendant le mois d'août est de 7,595.

Nous apprenons avec beaucoup de peine la mort, à Toulon, d'un officier français bien connu dans notre ville; c'est celle de M. Lugeol, lieutenant de vaisseau, ancien commandant de l'avisio le *Favori*.

On sait que cet officier avait été nommé par le Prince, il y a quelques mois à peine, officier de l'Ordre de S<sup>t</sup>-Charles.

Monseigneur Etouard Ciccodicola, prélat domestique de S. S. le Pape et aumônier honoraire de S. A. S. le Prince, a bien voulu nous adresser un exemplaire de la deuxième édition de son ouvrage intitulé *Incoerenza e cecità dimostrate al cospetto dell' Europa*, ouvrage dont il a fait la dédicace à S. Exc. le baron Imberty. Nous recommandons ce livre à tous ceux que les questions sociales intéressent. Un style élevé joint à une hauteur de vues remarquable en font un travail digne de l'attention des gens spéciaux.

Il circule en ce moment un certain nombre de pièces fausses de 2 fr. Ces pièces sont à l'effigie de Napoléon III et au millésimé de 1869.

L'imprimerie du *Journal de Monaco* mettra en vente, un de ces jours-ci, un guide de l'étranger dans notre pays. Cet ouvrage renfermera, outre un résumé de l'histoire locale, une foule de renseignements précieux pour nos visiteurs; il sera, de plus, illustré de cinq vues et d'un plan de la Principauté.

CAUSERIE.

Les moyens de locomotion ont fait, depuis un demi-siècle, des progrès si considérables, qu'on est frappé de stupeur lorsqu'on se reporte par la pensée à cette époque encore peu éloignée de nous pourtant où les diligences, les coucous et les pataches étaient en grand honneur. Pour la génération actuelle, ces véhicules ne sont plus qu'un souvenir; à peine si elle en découvre, par-ci par-là, quelques rares spécimens.

Aujourd'hui, grâce aux chemins de fer, les distances n'existent plus, et on se déplace avec une facilité d'autant plus grande, d'ailleurs, que le déplacement n'entraîne presque jamais une dépense proportionnée à son importance.

Ce qui le prouve du reste, c'est que le nombre des voyageurs a sextuplé — pour ne pas dire davantage — depuis que l'Europe est sillonnée en tous sens par les chemins de fer. A cette heure il n'est pas de pays qui ne soit desservi par une ou plusieurs voies ferrées.

Mais malgré l'importance qu'a pris dans le vieux monde ce nouveau mode de transport par la vapeur, on est surpris, en jetant un coup d'œil sur la carte

d'Amérique, de voir que celle-ci prime encore l'Europe sous ce rapport. La fille a surpassé la mère.

C'est l'Amérique qui a, en effet, les chemins de fer les plus importants et offrant les développements les plus considérables; c'est elle aussi qui possède les voies les plus audacieuses quant à la construction.

Le *Journal des Débats* faisait remarquer, il y a peu de jours, la différence existant entre les railways américains et les railways européens, et il donnait le pas aux premiers sur les derniers. C'est qu'il faut bien le dire l'américain est audacieux et entreprenant par nature. Rien ne l'effraye. Il applique en tout et partout le dicton latin *audaces fortuna juvat*.

Il est de fait que lorsqu'on considère sur une carte la distance parcourue par le chemin de fer du Pacifique, on est frappé d'étonnement. Douze cents lieues! c'est-à-dire six fois à peu près le chemin d'ici à Paris, telle est la longueur de cette voie.

Une semaine est nécessaire pour l'accomplissement de ce gigantesque trajet. Mais hâtons-nous de dire que les voitures de ces trains ne ressemblent nullement à celles dont on se sert en Europe. On trouve là des wagons avec lits, mais des lits pour dormir, des lits larges et moelleux, des salons d'une élégance extrême, d'un ameublement riche et d'une étendue hors ligne; un wagon pour les fumeurs, un wagon pour restaurant avec cuisine, un wagon pour la toilette, et dans chacun de ces wagons une fontaine, un calorifère et un ventilateur.

C'est à se croire dans le pays tant vanté et introuvable de Cocagne.

Aussi, que font les riches originaux américains? Ils passent une partie de l'année en chemin de fer. En effet, existe-t-il un passe-temps plus satisfaisant? Bonne chère, bon lit, agrément de voyager, bonne et nombreuse compagnie et force aventures, comme il s'en produit dans ce bienheureux pays.

Le chemin du Pacifique n'est pas seulement remarquable par son immense développement; il est encore, au dire des gens compétents, une vraie merveille par rapport aux difficultés qu'il a fallu vaincre pour l'établir. Déserts, vallées, montagnes de 3,000 mètres d'altitude, torrents, fleuves, etc. il franchit tous ces obstacles et met, comme nous l'avons dit, New-York à six jours de San Francisco.

Six jours! En vérité on croirait rêver. Il y a à peine quelques années, ce voyage eut été impossible par terre; quant à son exécution par mer, il eut nécessité plusieurs mois!

La voie du Pacifique n'est pas seulement précieuse

pour les voyageurs ; elle rend encore d'immenses services au commerce. Par elle, Paris et Londres sont à quinze jours des rivages du Pacifique, et à un mois du Japon.

On le voit, les américains ont fait sous le rapport de la rapidité des communications, des progrès encore plus marqués que nous autres. Et ils ne se sont pas arrêtés ; ils ont demandé et obtenu la concession d'une autre voie qui escalade une montagne de près 3,000 mètres. Ce chemin est achevé maintenant. Mais il paraissait si impraticable au début, qu'un membre de la Chambre de Washington s'écria, lors de la présentation du projet : *et pourquoi ne pas demander une concession pour aller à la lune !*

Nous parlions au début des diligences. Celles-ci sont encore usitées pourtant aux Etats-Unis. Seulement le moteur de ces engins de transport a changé de forme. C'est la vapeur qui les fait mouvoir, en attendant que la locomotive les détrône entièrement.

Et ce jour est très-prochain.

CHRONIQUE DU LITTORAL.

**Menton.** — Le conseil municipal de Menton, dit le *Courrier*, a pris une délibération dans le but d'obtenir la création d'un tribunal de commerce dans ce chef-lieu de canton dont l'importance s'accroît de jour en jour. Nous ne doutons pas que le conseil général ne s'associe à un vœu aussi légitime et que le chef de notre administration départementale n'appuie chaudement la création sollicitée.

— Voici un renseignement que nous pouvons donner comme certain : il résulte d'une lettre d'un banquier de New-York adressée à un banquier de notre ville, que plus de quatre cents familles ont pris leurs dispositions pour ne pas manquer leur départ dans la première quinzaine du mois d'octobre. Tous ces fortunés émigrants viennent prendre des bains de soleil dans le midi de la France.

Nous savons qu'il en restera un certain nombre à Cannes, à Nice, à Monaco, mais nous savons aussi que plusieurs de nos splendides villas sont déjà arrêtées par de grandes familles américaines.

La saison s'annonce belle et prompte.

**Nice.** — Côté hiver, dit la *Saison*, les distractions seront nombreuses et les Etrangers ne sauront où donner de la tête et surtout des jambes.

Musique et danses seront partout à l'ordre du jour. Le *Cercle Masséna* prépare des merveilles et son nouvel antagoniste, le *Cercle de la Méditerranée* (ex-Casino) par esprit de concurrence, essaiera de faire mieux que le *Cercle Masséna*. Il y aura bals et concerts sur toute la ligne.

On dit même qu'un de nos hôtes d'hiver les plus assidus, donnera à la villa *Valrose*, de magnifiques concerts.

Quarante musiciens sont engagés, et leur chef sera, paraît-il, une célébrité européenne.

**Cannes.** — Depuis longtemps, le besoin d'une Aiguade se faisait sentir sur la plage du Golfe Juan.

M. le vice-amiral Reynaud, commandant en chef de l'escadre d'évolutions, étant parvenu à démontrer l'urgence d'une pareille création, M. le ministre de la marine vient d'autoriser la construction d'un conduit en fonte qui prenant l'eau au canal de la Siagne, l'amènera sur le point le plus favorable du littoral.

Une commission a été chargée d'étudier le projet, et les travaux seront vigoureusement poussés, en faisant appel à la concurrence par voie d'adjudication.

On est dans ce moment en traité, avec le directeur de la compagnie du canal de la Siagne, pour conclure un bail au sujet de la prise d'eau.

L'établissement d'une Aiguade, aux salins d'hyères a prouvé l'utilité d'un perfectionnement qui manquait au Golfe Juan.

Dès que les travaux seront terminés, l'escadre d'évolutions pourra s'approvisionner sur place et ne sera plus obligée de faire venir son eau de Toulon.

— Jeudi, dit le *Courrier*, plusieurs personnes se rendant en partie de plaisir à Antibes étaient montées sur une voiture attelée de deux chevaux. Ces chevaux, qui étaient vigoureux, marchaient avec une telle allure que le cocher qui les conduisait, crut devoir serrer fortement la mécanique. La voiture était alors à une descente assez forte lorsque soudain une des roues se brisa. Le cocher est précipité sur le sol ; les chevaux abandonnés et affolés par le bruit du brancard, qui labourent la terre et leur atteignent les jambes, prennent le mors aux dents et se livrent à une course vertigineuse jusqu'à ce que lassés de fatigue, ils tombent épuisés avec la voiture qu'ils viennent de renverser.

On nous assure que deux des personnes qui se trouvaient dans la voiture, seraient assez grièvement blessées ; le cocher n'aurait reçu que de légères contusions.

**Marseille.** — La foire St-Lazare s'est ouverte le 31 août, sur la place St-Michel. Les marchands forains sont loin d'y figurer en nombre considérable ; c'en est fait désormais, croyons-nous, de cette foire qui a eu, jadis, ses jours de splendeur. Il y a, en effet, quelques années à peine on y rencontrait tout ce qui peut être utile ou agréable ; aujourd'hui ce ne sont plus que les marchands d'orviétan et ceux de bimboloterie qui y figurent avec honneur.

Les baraques d'amusements elles-mêmes ne sont plus ce qu'elles étaient. Les paillasses et les pierrots sont hélas ! bien morts et bien enterrés. Que sont devenues ces parades abracadabrantes qui forçaient les Héraclites à déridier leurs fronts ? On pourra bientôt dire en parlant de la pauvre foire St-Lazare : *où sont les neiges d'antan ?*

Bien que les baraques y soient peu nombreuses, et les distractions très-maigres, il nous faut avouer cependant que la foule se porte à ces exhibitions de pantins et de femmes colosses, avec un entrain toujours le même. N'est-ce pas là pour la plupart des dames l'occasion de montrer leurs toilettes ?

Nous parlions plus haut des parades des hercules et autres, et nous disions qu'elles n'offraient plus le même intérêt ; mais, en revanche, il y a maintenant la *parade* des visiteurs et surtout des visiteuses et elle ne le cède en rien à la précédente au point de vue de l'attraction. C'est ce qui fait que les allées de la place St-Michel sont toujours encombrées de monde durant cette bienheureuse foire.

NOUVELLES.

Le prince de Galles va, dit-on, faire un nouveau séjour à Paris. On l'attend à l'hôtel de Bristol vers le milieu du mois prochain.

Le cardinal Quaglia, né à Corneto en 1802, est mort subitement à Rome.

Le grand-duc Nicolas est arrivé le 28 à Berlin. On l'a reçu en cérémonie à la gare ; il est descendu à l'hôtel de l'ambassade de Russie.

Un incendie considérable a éclaté à Nancy ; l'hospice St-Stanislas, destiné aux enfants assistés, a été presque entièrement consumé.

Aucun enfant n'a péri. Un pompier seul a été blessé.

Pendant une tempête formidable qui a éclaté à New-York, le 30 août, le steamer *Métis* a été abordé et coulé par une goëlette.

Soixante personnes ont péri.

FAITS DIVERS.

Voici quelques détails concernant la poudre à ca-

non d'invention nouvelle en usage dans l'artillerie prussienne.

Cette poudre diffère essentiellement de celle dont se servent les autres nations. Elle est faite d'une quantité donnée de salpêtre ou de nitrate de potasse, combinée avec de la sciure de bois parfaitement desséchée au four. Ce mélange intime d'une complète innocuité, est conservé dans des tonnes, des boîtes, des barils ou autres vaisseaux. Lorsqu'on veut donner à ce produit une combustion rapide et une explosion spontanée, on le mélange avec de l'eau suffisamment chargée d'acide sulfurique, après quoi on fait sécher.

Telle est la poudre prussienne. La force de propulsion est immense. C'est un perfectionnement remarquable, sinon une invention, qui offre l'avantage du bon marché, de la rapidité dans la fabrication, de la simplification de la main-d'œuvre, et qui éloigne tout danger dans l'ensemble des opérations. Elle occasionne peu d'encrassement, résultat d'une haute importance, et donne peu de fumée.

Cette poudre est surtout très-précieuse pour percer les voûtes ; lorsqu'on fore des tunnels, le manque d'aération oblige fréquemment les ouvriers à suspendre les travaux. L'emploi de ce produit, dont l'explosion est suivie de peu de fumée, permet de se tenir sans inconvénient sur les lieux où se fait le forage.

M. le professeur Magnus, de Berlin, vient, par de brillantes expériences qu'il a faites, de trouver un nouveau moyen de démontrer la combustibilité du fer.

Ce savant physicien, dit le *Mechanic Magazine*, qui nous fait part de la découverte, prend une barre droite d'almant douée d'une puissance considérable et sur l'un des pôles de laquelle il répand de la limaille de fer. La flamme d'une lampe à esprit de vin ou un jet de gaz allumé suffit par son contact pour faire prendre cette poussière métallique qui brûle et jette une lueur brillante pendant un temps considérable. Si l'expérimentateur élève la barre et lui imprime un mouvement d'oscillation pendant qu'elle brûle, il en jaillit alors une pluie de feu. Les expériences ont eu lieu à Berlin en présence de l'empereur et de la cour.

En mars dernier, dit la *Gazette de Paris*, une expédition est partie des Etats-Unis pour examiner les routes Sapoa et Child, du lac Nicaragua au Pacifique, en vue de déterminer un tracé praticable pour un canal navigable entre l'Atlantique et le Pacifique. L'expédition, sous les ordres du commandant Crossmann, se composait des personnes ci-après ; lieutenants Schtekey, Rhodes, Noël et Leutze, de la marine des Etats-Unis ; maître d'équipage Moser ; midshipmen Hugues, Winslow et Keeler ; ingénieur civil Menocal et aide-ingénieur Crowell.

Au commencement d'avril, le commandant Crossmann, le lieutenant Force et quatre matelots du *Kansas* se sont noyés, en traversant la barre de Greytown.

Ce triste accident n'était pas fait pour encourager les membres de l'expédition. Le commandant Crossmann était aussi estimé pour ses qualités personnelles que par sa capacité dans sa profession, et sa mort prématurée a été un sujet de profonde affliction pour ses camarades. Toutefois, l'expédition n'avait pas de temps à perdre en regrets inutiles, et le commandant Oatfield, du *Kansas*, en ayant assumé la direction en remplacement du défunt, les explorateurs ont remonté la rivière San Juan et traversé le lac Virgin Bay, où a été établi le quartier général de l'expédition. A Virgin Bay, les voyageurs se sont séparés : la moitié, sous les ordres du lieutenant Rhodes, s'est engagée dans la route du Child. Le départ a eu lieu simultanément le 1<sup>er</sup> mai, et les travaux d'exploration se sont poursuivis jusque vers le 11 juin, époque où la saison des pluies a forcé les voyageurs à suspendre leur œuvre.

Pendant ces six semaines, la route Child a été entièrement explorée. Elle commence à l'embouchure de la rivière Las Lagas, et continue à travers l'isthme jusqu'à Brito, sur le Pacifique.

Le principal objet de l'exploration était de s'assurer de l'élévation respective des deux routes ; ils ont constaté que, par la route Child, le point le plus élevé est environ 45 pieds, tandis que par la route Sapoa,

le point le plus bas est de 700 pieds. La route Child est donc, sous ce rapport essentiel, la plus favorable au canal projeté. La route Sapoa est une succession continue de pics de montagnes sans aucun passage. Le contraste entre les deux routes était si évidemment en faveur de la route Child, que la comparaison faite, les travaux de l'expédition se sont trouvés grandement facilités.

Le détachement chargé de l'exploration de la route Sapoa avait poursuivi ses études, au nord du lac, par la route Ochomogo, en suivant le lit de la rivière de ce nom.

Mais six milles à peine avaient été franchis quand les pluies sont survenues, nécessitant le retour des voyageurs à Virgin Bay, où ils ont été rejoints par ceux de leurs camarades qui ont exploité la route Child.

L'expédition entière est partie de Virgin Bay le 22 juin, et est arrivée le 3 juillet à Greytown. Les expéditionnaires se sont embarqués le lendemain sur le *Kansas* pour Key West, où ils sont arrivés le 14, amenant avec eux don Bernard, ministre du Nicaragua aux États-Unis, en route pour New-York. L'amiral Lee, commandant l'escadre des Antilles, avait offert à don Bernard de le faire transporter à Hampton Roads par le *Worcester*; mais le ministre a préféré s'embarquer avec les membres de l'expédition sur le *City of Austin*, et ils sont arrivés tous ensemble dans ce port après une traversée d'autant plus agréable que, pendant leur séjour au Nicaragua, les explorateurs n'avaient pas précisément joui de tout le confort désirable.

Décidément le Japon se civilise!

On vient d'y inaugurer un chemin de fer qui relie Yokohama à Yédo, et on y en construit un nouveau. Les habitants du pays se pressent aux stations, pour user de ce nouveau genre de locomotion.

Mais une innovation beaucoup plus importante encore, est celle de la publication de journaux quotidiens et hebdomadaires en langue nationale. Yédo et Yokohama sont les deux cités où se publient ces nouvelles feuilles.

Les presses qui servent à imprimer ces journaux sont expédiées d'Europe, mais les caractères sont fondus au Japon. On compte beaucoup sur cette introduction de la publicité dans l'empire du Mikado, pour faciliter les rapports entre les naturels et les étrangers.

Du reste, l'imprimerie et les chemins de fer ne sont pas les seules inventions européennes mises en pratique au Japon; le télégraphe électrique et surtout la photographie y ont pris un développement très-important. Ce dernier art entr'autres compte de vrais artistes parmi ceux qui l'exercent.

Hélas! hélas! ce peuple de l'extrême Orient, si célèbre par ses potiches, ne sera bientôt plus qu'un souvenir. On ne rencontrera plus de vrais chinois et d'authentiques japonais, que dans les bœaux ou sur les paravents.

Une découverte d'une importance incalculable pour la science du monde aquatique vient d'être accomplie par l'expédition dirigée par l'illustre Agassiz.

Il s'agissait de déterminer si et jusqu'à quelle profondeur la réflexion solaire aurait assez d'intensité dans l'eau pour permettre la reproduction des objets dans la chambre noire.

Or, un appareil disposé *ad hoc* a été descendu, à 100 milles au large dans l'Atlantique, et à 80 mètres de profondeur.

Au bout de 45 minutes, on l'a remonté, et l'on a pu constater avec bonheur que la plaque collodionnée s'était transformée en une épreuve exquise des animaux et végétaux qui l'avaient frappée.

L'annonce de cette application de l'art photographique a été transmise aussitôt aux académies scientifiques du monde entier.

VARIÉTÉS. (\*)

Esquisses musicales.

Nous avons dit que le niveau de l'Art baissait tous les jours davantage; trop de preuves malheureusement confirment cette opinion.

Il y a quelques années, lorsqu'Auber, suivant les traces de son illustre devancier Boieldieu, donna à l'opéra comique la forme qu'il a conservée depuis, et qui est acceptée comme l'expression la plus vraie de la musique française, on considérait ses œuvres comme les plus légères que l'on pût représenter sur la scène. Les airs de vaudeville, calqués le plus souvent sur de vieilles chansons, étaient traités de flonflons, et on ne leur faisait pas l'honneur de les classer parmi les œuvres musicales.

Le sujet d'un opéra comique avait toujours quelque chose d'élégant, et des allures de bonne compagnie que l'on retrouve encore, quoique moins souvent, dans les productions d'Ambroise Thomas et de Victor Massé.

Il était donné à un homme d'esprit, excellent musicien d'ailleurs, Adolphe Adam, d'ouvrir une voie nouvelle qui, commençant au *Postillon de Lonjumeau*, œuvre aux allures franchement vulgaires, devait aboutir sous les accords d'Hervé, au *Petit Faust* et à quelques autres insanités semblables. On ne saurait trop déplorer la facilité avec laquelle le public a accepté ces misérables scénarios dans lesquels on chercherait vainement un mot spirituel, une situation attachante.

Nécessairement la musique a dû se mettre, je ne puis pas dire à la hauteur, mais au niveau du sujet, et les compositeurs, lauréats la plupart du grand concours de l'Académie, ont été réduits à écrire des airs de carrefour.

Était-ce donc la peine d'aller passer cinq ans à Rome ou en Allemagne, étudier là les maîtres de l'art, pour signer plus tard ces œuvres sans nom, qui, si elles rapportent de l'argent à leurs auteurs, ne leur ouvriront certes pas les portes de l'Institut?

Ce qui est malheureux à constater c'est qu'il y a du mérite dans ces misérables opérettes; c'est que les hommes qui les ont écrites auraient pu diriger leur talent vers un but plus noble, car chez eux la science musicale ne manque pas, et, comme le vieux Musard, le chef d'orchestre des joyeux bals d'autrefois, ils pourraient écrire *ex-professo* des traités de fugue et de composition.

Après Adolphe Adam, qui, du moins, a toujours gardé quelques mesures dans l'expression des situations vulgaires qu'il affectionnait, et dont le *Bijou perdu* est le modèle, est venu Offenbach, le créateur des Bouffes-Parisiens.

Sa mélodie facile, ses aptitudes musicales, ne l'avaient d'abord conduit qu'à diriger l'orchestre du Théâtre Français, orchestre que généralement le lever du rideau arrête sans scrupule au beau milieu d'une phrase, et qui cède sa place, les jours de grande représentation, au public qu'on n'a pas pu placer ailleurs; ses aptitudes, dis-je, trouvèrent alors une occasion de se révéler, et les succès faciles qu'il obtint dès le principe, le confirmèrent dans son projet de créer une école; malheureusement ce ne fut ni celle du bon sens, ni celle du bon goût.

Si l'on veut, oubliant pour un instant le mal qu'il a fait à la génération actuelle, juger son œuvre avec impartialité, il est incontestable qu'on y rencontrera en grand nombre des parties remarquables. Sa romance de *Fortunio* est un petit chef-d'œuvre de grâce et de candeur, qui fait bien valoir la poésie d'Alfred de Musset; dans un autre ordre d'idées, les chœurs d'*Orphée aux enfers* et certains airs de la *Grande Duchesse* prouvent que le compositeur connaît toutes les ressources de son art, et qu'il pourrait, s'il le voulait encore, porter ses regards vers des régions supérieures.

Mais pourquoi le ferait-il de nouveau?

Habitué aux succès faciles, le travail qu'il devrait entreprendre pour aborder des sujets plus sérieux épuiserait peut-être sa verve, et il vaut mieux pour lui, rester le premier dans le genre qu'il a choisi, que d'être à la suite de musiciens qu'il ne doit pas songer à égaler. Le *Songe d'une nuit d'été* d'Ambroise Thomas et la *Galathée* de Victor Massé, sont des opéras comiques de la plus grande valeur, que l'on peut placer sur le rang des plus estimés parmi ceux d'Auber et de Boieldieu, tandis que son *Robinson Crusoe* malgré des qualités sérieuses, n'est pas, à beaucoup près, à la hauteur des œuvres citées plus haut.

Qu'il reste donc dans sa sphère; les succès qu'il y obtient doivent le satisfaire; l'empereur de Russie et tous les souverains attirés à Paris par l'Exposition universelle n'ont-ils pas payé à la *Grande Duchesse* et à *Orphée aux enfers* le tribut de leur admiration?

Quand Napoléon I<sup>er</sup> eut à Tilsitt une entrevue avec l'empereur Alexandre, Talma joua devant les souverains réunis à cette occasion les chefs-d'œuvre de nos poètes tragiques; les grands de nos jours viennent applaudir les cascades de Schneider et de Lise Tautin!

Quelle brillante idée ils doivent rapporter chez eux de l'esprit français tant vanté... par nous, il est vrai?

ALEXANDRE HENRY.

ALFRED GABRIÉ, Rédacteur-Gérant.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO.

Arrivées du 26 Août au 1<sup>er</sup> Septembre 1872.

MENTON.	brick-goëlette	<i>Caroline</i> ,	français,	c. Vincent,	vin
GOLFE JUAN.	b. <i>la Pauline</i> ,	id. c. Gabriel,	sable		
ID.	b. <i>Volonté de Dieu</i> ,	id. c. Davin,	id.		
ID.	b. <i>l'Indus</i> ,	id. c. Jovenceau,	id.		
ID.	b. <i>St-Ange</i> ,	id. c. Allegro,	id.		
SAN REMO.	cutter	<i>St-Laurent</i> ,	italien,	c. Gazzoli,	bricks
GOLFE JUAN.	b. <i>l'Eveline</i> ,	français,	c. Marie,	sable	
GÈNES.	yacht	<i>le Croiseur</i> ,	id. c. Testori,	sur lest	
GOLFE JUAN.	b. <i>l'Indus</i> ,	id. c. Jovenceau,	sable		
VINTIMILLE.	b. <i>N.-D.-des Miséricordes</i> ,	italien,	c. Marcenaro,	sur lest	
GOLFE JUAN.	b. <i>la Pauline</i> ,	français,	c. Jovenceau,	sable	
SUNDERLAND.	brick	<i>Brothers</i> ,	anglais,	c. Trotter,	houille
FINALE.	b. <i>Conception</i> ,	italien,	c. Saccone,	m. d.	
GOLFE JUAN.	b. <i>St-Ange</i> ,	français,	c. Allegro,	sable	
FINALE.	b. <i>Antoine Saccone</i> ,	italien,	c. Saccone,	m. d.	
ONEILLE.	brick-goëlette	<i>Henri</i> ,	id. c. Languasco,	bois	
VINTIMILLE.	b. <i>St-André</i> ,	français,	c. Palmeri,	id.	

Départs du 26 Août au 1<sup>er</sup> Septembre 1872.

GOLFE JUAN.	b. <i>la Pauline</i> ,	français,	c. Gabriel,	s. l.	
ID.	b. <i>l'Indus</i> ,	id. c. Jovenceau,	id.		
ID.	b. <i>Volonté de Dieu</i> ,	id. c. Davin,	id.		
CETTE.	brick-goëlette	<i>l'Elvire</i> ,	id. c. Palmaro,	fûts v.	
GOLFE JUAN.	b. <i>St-Ange</i> ,	id. c. Allegro,	sur lest		
FINALE.	b. <i>Trois frères</i> ,	italien,	c. Ginocclio,	m. d.	
ST-JEAN.	b. <i>l'Eveline</i> ,	français,	c. Marie,	sur lest	
SAN REMO.	cutter	<i>St-Laurent</i> ,	italien,	c. Gazzoli,	s. l.
ANTIBES.	yacht	<i>le Croiseur</i> ,	français,	c. Testori,	id.
GOLFE JUAN.	b. <i>la Pauline</i> ,	id. c. Jovenceau,	id.		
ID.	b. <i>l'Indus</i> ,	id. c. Jovenceau,	id.		

LA RENAISSANCE

JOURNAL LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE

Rue Jacob, 42, Paris.

paraissant tous les Dimanches

Articles de genre — Beaux-Arts — Poésie.  
Abonnements: Paris, 15 fr. — Départements, 18 fr.

RÉDACTEURS :

J. Aicard — E. Blémont — L. Valade — P. Elzéar — Sully Prudhomme, etc., etc.

(\*) voir le numéro précédent.

En vente au bureau du Journal :

# PLAN DE MONACO

Prix : 3 francs.

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

## TAVERNE ALSACIENNE

tenue par JAMBOIS, à la Condamine

Magnifique établissement, à proximité du Casino. Déjeuners chauds et froids. — Bière de Vienne à 30 cent. Consommations de 1<sup>er</sup> choix. — Billards.

## G<sup>d</sup> Hôtel des Bains

A MONACO.

Cet hôtel admirablement situé sur la plage et qui est déjà avantageusement connu pour le confort de ses appartements et de son service, vient encore de s'agrandir, comme annexe, l'ancien hôtel du Louvre qui lui fait face, dont l'aménagement et l'ameublement ont été complètement renouvelés.

Grande terrasse, restaurant sur la mer.

Salle à manger, café, salon de conversation, où se trouvent plusieurs journaux et publications littéraires.

La pension avec déjeuner, dîner, logement et service compris, à des prix modérés.

## Hôtel-Restaurant de Strasbourg

TENU PAR LOUIS BOULAS

Ex-Cuisinier de l'Hôtel de Paris

Cabinets de société et jardins. — Chambres meublées.

SALLE DE BILLARD.

Monte Carlo, près le Casino (Monaco)

### CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE ET HAUTE ITALIE. — SERVICE D'ÉTÉ

Prix des places de Monaco aux gares ci-dessous dénommées

#### Ligne de MARSEILLE à MONACO et à GÈNES.

PRIX DES PLACES			STATIONS.	DÉPARTS					
1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>me</sup> cl.	3 <sup>me</sup> cl.		matin		soir		soir	
29 55	22 15	16 25	Marseille						
21 30	16	11 70	Toulon						
5 75	4 30	3 15	Cannes						
1 95	1 45	1 10	Nice						
1 35	» 95	» 75	Villefranche-sur-mer						
1 40	» 80	» 60	Beaulieu						
» 85	» 65	» 45	Eze						
» 70	» 55	» 35	Monaco						
» 70	» 55	» 35	Monte Carlo						
1 20	» 90	» 65	Cabbé-Roquebrune						
2 45	1 85	1 30	Menton						
9 80	7	6	Vintimille	arriv. h. Paris	matin				
14 35	10 15	7 25	Albenga	dep. h. Rome	6 36				
17 50	12 35	8 95	Savona		9 50	mat.	2 15	soir	7 55
19 15	13 55	9 65	Voltri		11 10		5 35	soir	soir
			Gènes, arrivée		11 40		5 35	soir	soir
					9 30	matin	4 10	2 00	6 16
					11 10		5 35	soir	soir
					9 50	mat.	2 15	soir	7 55
					11 40	5 00	4 00	7 42	9 10
					12 58	6 08	5 07	8 50	10 09
					1 40	6 45	5 50	9 35	10 40
					soir	mat.	soir	matin	soir

\* L'heure de Rome avance de 47 m. sur l'heure de Paris.

#### Ligne de GÈNES à MONACO et à MARSEILLE.

PRIX DES PLACES			STATIONS.	DÉPARTS					
1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>me</sup> cl.	3 <sup>me</sup> cl.		matin		soir		soir	
19 15	13 55	9 65	Gènes						
17 50	12 35	8 95	Voltri						
14 35	10 15	7 25	Savona						
9 80	7	6	Albenga						
2 45	1 85	1 30	Vintimille	arr. h. Rome	matin				
1 20	» 90	» 65	Menton	depart h. Paris	10 22	7 42	12 10		
» 70	» 55	» 35	Cabbé-Roquebrune		10 37	8 13	12 20		
» 70	» 55	» 35	Monte Carlo		11 03	8 38	12 40		
» 85	» 65	» 45	Eze		11 14	8 50			
1 40	» 80	» 60	Beaulieu		11 24	8 59	12 58		
1 35	» 95	» 75	Villefranche-sur-mer		11 33	9 05	1 04		
1 95	1 45	1 10	Nice		11 47	9 19	1 18		
5 75	4 30	3 15	Cannes		11 55	9 27			
21 30	16	11 70	Toulon		12 02	9 34	1 30	matin	8 36
29 55	22 15	16 25	Marseille, arrivée		12 15	9 47	1 43	6 05	8 49
					1 43	11 31	3 41	7 19	10 45
					7 20	4 12	7 10	12 04	soir
					9 44	6 17	8 53	2 18	soir

\* L'heure de Rome avance de 47 m. sur l'heure de Paris.

30 MINUTES  
DE  
NICE

# BAINS DE MER DE MONACO.

15 MINUTES  
DE  
MENTON

## SAISON D'ÉTÉ.

La rade de Monaco, protégée par ses promontoires, est une des plus paisibles de la Méditerranée. La chaleur y est toujours tempérée par les brises de mer.

Le fond de la plage, ainsi qu'à Trouville, est garni d'un sable fin d'une exquise souplesse au contact. Cabines élégantes et bien aérées.

Bains d'eau douce et Bains de mer chauds.

Grand Hôtel des Bains sur la plage. — Appartements parfaitement meublés. — Pension modérée pour familles.

Le seul Bain de Mer possédant un Casino, qui offre à ses hôtes les mêmes distractions et agréments que les établissements des bords du Rhin.

La Roulette s'y joue avec un seul zéro : le minimum est de 5 francs, le maximum de 6,000 francs.

Le Trente-et-Quarante ne se joue qu'à l'or. Le minimum est de 20 francs, le maximum de 12,000 fr.

Cabinet de Lecture où se trouvent toutes les publications Françaises et Étrangères. — Concert l'après-midi et le soir. — Orchestre d'élite.

Les Jardins de Monte Carlo, qui s'étendent en terrasses du Casino à la mer, offrent, outre les points de vue les plus pittoresques, des promenades agréables au milieu des Palmiers, des Caroubiers, des Cactus, des Aloès, des Géraniums, des Lauriers-rose, des Tamarins et toute la flore d'Afrique.

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

des Hôtels, des Maisons particulières et des Villas, où les voyageurs trouvent des appartements à des prix modérés. — Station télégraphique.

Le trajet de Marseille à Monaco se fait en 7 heures.

Depuis l'ouverture de la ligne de la Ligurie on se rend par chemin de fer de Gènes à Monaco en 7 heures.

De Turin en 12 heures.

De Milan en 12 heures.

De Florence en 18 heures.

De Venise en 19 heures.

De Rome en 28 heures.

De Naples en 36 heures.

Plusieurs départs amènent les voyageurs de Nice à Monaco.

Le trajet se fait en trente minutes.

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 d'Angleterre, tenu par A. NOGHÈS, rue du Tribunal, à Monaco. Table d'hôte et Pension.

Hôtel de la Paix, tenu par FONTAINE, rue Basse, à Monaco. Table d'hôte et Pension.

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

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

MONACO — Imprimerie du Journal de Monaco. 1872

En vente à l'imprimerie du Journal :

## MONACO ET SES PRINCES

par HENRI MÉTIVIER.

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

## UNE VISITE A MONACO

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