

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.

<p>INSÉRIONS :</p> <p>Annonces. 25 Cent. la ligne</p> <p>Réclames 50.</p>	<p>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, ÉDOUARD ROUYEYRE, Libraire et Commissionnaire, rue des Saints-Pères, 1.</p> <p>A Nice, LIBRAIRIE VISCONTI, rue du Cours et LIBRAIRIE-AGENCE JOUGLA, rue Gioffredo, 1. près la pl. Masséna à l'AGENCE-DALGOUTTE, place du Jardin Public, 3</p>	<p>ABONNEMENTS :</p> <p>Un An 12 Francs</p> <p>Six Mois 6 id.</p> <p>Trois Mois 3 id.</p>
---	---	---

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.

On traite de gre à gre pour les autres insertions

Pour l'ÉTRANGER les frais de poste en sus

Monaco, le 10 Mai 1881

ACTES OFFICIELS

CHARLES III

PAR LA GRACE DE DIEU

PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Avons Ordonné et Ordonnons:

ARTICLE PREMIER

Il est créé dans la Principauté une compagnie de Sapeurs-Pompiers; cette compagnie peut être appelée, en cas de sinistre autre que l'incendie, à concourir à un service d'ordre ou de sauvetage.

ART. 2.

La compagnie de Sapeurs-Pompiers se compose de: un Capitaine Commandant, un Lieutenant, deux sergents, six caporaux, deux clairons et trente-sept sapeurs-pompiers, sous le commandement du Colonel Commandant Supérieur des Gardes et des Carabiniers.

ART. 3.

Les officiers sont nommés par Ordonnance Souveraine.

Les sous-officiers et caporaux sont nommés par le Colonel, sur les présentations hiérarchiques.

ART. 4.

Trois postes spéciaux seront établis en permanence à Monaco, à la Condamine et à Monte Carlo.

ART. 5.

Les fonctions inhérentes à chaque grade, l'organisation du service, les manœuvres, les secours en cas d'incendie, les mesures d'ordre, la discipline, l'uniforme, feront l'objet d'un règlement spécial.

ART. 6.

Notre Secrétaire d'Etat, Notre Avocat Général et Notre Gouverneur Général, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné en Notre Palais, à Monaco, le cinq Mai mil huit cent quatre-vingt-un.

CHARLES.

Par le Prince :
Le Secrétaire d'Etat,
Ch^r VOLIVER.

Une autre Ordonnance de la même date nomme M. Michel-Prospér Ardoin, Capitaine Commandant et M. Jacques-Victor Lacombe, Lieutenant de la compagnie de Sapeurs-Pompiers.

NOUVELLES LOCALES

Le Prince Héritaire s'est embarqué à Toulon le 3 de ce mois sur le transport l'Algésiras pour rejoindre l'Alma qui se trouve à Bizerte, où nous apprenons que Son Altesse Sérénissime est heureusement arrivée le 6.

Son Altesse Sérénissime, avant de quitter Paris, a rendu visite au Président de la République, ainsi qu'aux Ministres des Affaires Etrangères et de la Marine.

La bénédiction de la source de Saint-Roman a eu lieu jeudi dernier comme nous l'avions annoncé. Bien que cette cérémonie n'eût pas de caractère officiel, les principaux fonctionnaires, les notabilités de la Principauté, ainsi qu'un grand nombre de dames s'y trouvaient réunis, et les hauteurs qui dominent le vallon de Saint-Roman étaient couvertes de curieux.

Le bâtiment où sont installées les machines et les pompes avait été décoré avec un grand luxe de fleurs. On voyait sur les parois flotter les couleurs nationales surmontant l'écusson princier et celui de Mgr l'Evêque. Des bigues portant le pavillon monégasque entouraient la source.

À quatre heures, Mgr l'Evêque est arrivé, ayant à sa suite Mgr Viale son vicaire général, M. l'archiprêtre de la Cathédrale et plusieurs autres membres du clergé. Après avoir revêtu les habits pontificaux, Sa Grandeur est montée sur l'estrade qui lui avait été préparée et a prononcé une allocution.

Monseigneur, s'inspirant du souvenir d'Archimède répétant partout son enthousiaste *Eureka, je l'ai trouvé*, explique d'abord la joie universelle apportée par la source bénie; ensuite il montre

l'importance de cette découverte en rappelant les splendeurs de la Principauté et ajoutant qu'il manquait une chose à cette reine pour être complètement belle: des diamants. Monaco avait son soleil radieux, ses cieux d'azur, ses fleurs embaumées, ses nuits étincelantes, sa mer immense! La découverte de Saint-Roman vient de la parer de sa rivière de diamants. Cette rivière, qui lui donne à la fois le nécessaire et le luxe — *utile dulci* — est pour nous un bienfait céleste, nous en remercions Dieu du plus profond de notre cœur. La présence de Sa Grandeur témoigne de notre reconnaissance et prouve, une fois de plus, que la religion s'associe au vrai progrès et donne à ses œuvres le sceau de la consécration.

Monseigneur, poursuivant son improvisation, a adressé au Prince le juste tribut d'hommages qui lui revient pour la persévérance avec laquelle il cherche sans cesse le bien-être et la prospérité de son peuple, « persévérance qui a tant contribué à la découverte que l'on acclame aujourd'hui ». Il a délicatement associé le nom de M^{me} Blanc au bienfait de la nouvelle source, et félicité M. l'ingénieur Vernier de ses savantes études, couronnées du plus éclatant succès.

Sa Grandeur a terminé en baptisant la source du doux nom de *Marie*, le nom de celle dont on célèbre la gloire en ce beau mois de mai; puis elle a procédé à la bénédiction des machines et de la source. Au moment où Monseigneur commandait à la source bénie de livrer ses eaux jaillissantes, sur un signal donné par l'ingénieur, les machines se mettent en mouvement et une nappe torrentielle d'eau, apparaissant soudain, tombe en cascades brillantes, dans une rivière factice, disposée avec beaucoup d'art, et dissimulée sous les azalées et les géraniums, jusqu'aux pieds des assistants. L'effet était féerique; aussi, un cri unanime d'admiration et de joie accueillit-il cette apparition.

Un lunch offert aux assistants, et un banquet aussi cordial que joyeux, qui réunit sur la terrasse du principal bâtiment les membres de la Société Philharmonique, dont le gracieux concours avait rehaussé l'éclat de la cérémonie, et les principaux employés de la Société des Bains de mer, terminèrent cette belle journée.

Les offices du mois de Marie attirent, chaque soir, une foule considérable de fidèles à la Cathédrale. Rien n'est épargné, d'ailleurs, pour donner à ces offices toute la solennité possible.

Outre les entretiens pleins d'intérêt de M. le chanoine Cherrier, il faut, en effet, signaler les chants de la maîtrise. C'est ainsi que, dimanche, sous la direction de M. le maître de chapelle, une savante composition musicale de M. Albert Furse, attaché à la Légation de Monaco près le Saint-Siège, a été exécutée à l'issue des vêpres. Cette composition, d'un caractère très mélodique, intitulée: les *litanies de la Sainte Vierge*, a été offerte par M. Furse à Mgr l'Evêque. Arrangée par M. Hurand pour voix d'enfants — elle est écrite pour soprano et contralto — elle a été fort appréciée; nous ne lui ferons qu'un reproche, c'est d'être trop courte au moins de la moitié. En musique, la brièveté est parfois un mérite, mais les litanies ne comportent pas les coupures que l'auteur lui a fait subir.

Le nombre des étrangers arrivés à Monaco pendant le mois d'avril, est de 29,310.

Le *Petit Niçois* de mercredi dernier relate le fait suivant :

Un accident bien pénible vient d'arriver à un pauvre ouvrier employé dans les travaux du fort de la Turbie. Pris entre une charrette lourdement chargée et des tas de pierres, il a eu le genou complètement écrasé. Grâce cependant à l'humanité du docteur L. Colignon, de Monaco, qui n'a pas craint, en pleine nuit, de gravir la rampe escarpée de la Turbie, ce malheureux a pu obtenir quelque soulagement.

On ne peut que remercier et féliciter le docteur Colignon pour sa noble conduite. Puisse son dévouement être imité !

En joignant nos félicitations à celles que le *Petit Niçois* adresse à M. le médecin de l'Hôtel-Dieu, nous compléterons par quelques renseignements la note de notre confrère.

L'ouvrier dont il est question est un jeune Turbiasque de 16 à 17 ans. Blessé à 5 heures du soir, environ, le dimanche 1^{er} mai, il perdit de suite considérablement de sang, au point que l'entrepreneur du fort crût qu'il avait une veine coupée. On envoya un commissionnaire à la pharmacie Muratore, à la Condamine, pour demander des secours. M. le docteur Colignon, qui était présent, s'empressa de se rendre à la Turbie et pansa le blessé qui avait à la jambe une large plaie ouverte et le genou brisé. Il y retourna le mardi, opéra un second pansement, puis l'on transporta le malheureux ouvrier à l'hôpital à Nice.

Nous extrayons du rapport annuel de M. Auguste Roëlant, consul de Monaco à Anvers, sur la situation de cette ville importante, les lignes suivantes qui exposent avec une remarquable clarté les diverses causes de la prospérité de la cité anversoise :

Les imposantes démonstrations populaires qui ont accueilli le cinquantième anniversaire de l'indépendance de la Belgique, ont prouvé que cette sage nation a conservé le culte de la patrie et celui de la royauté. Les sentiments de fidélité et de dévouement qu'elle ne cesse de témoigner à son souverain, font le plus bel éloge de ce peuple, ainsi que de son gouvernement. C'est, en effet, à la sagesse de celui-ci et à l'intelligente activité de la population, que sont dus les progrès croissants de l'industrie et du commerce de ce pays, progrès qui viennent de s'affirmer énergiquement à l'exposition dernière.

Cette exposition, installée dans de vastes et splendides édifices où toutes les richesses industrielles de la Belgique étaient accumulées, a attiré une foule immense de visiteurs. Jamais les chemins de fer belges — réputés cependant comme des plus fréquentés du continent — n'ont vu pareille affluence. On évalue à 21 millions environ le nombre des voyageurs transportés pendant les mois de juin, juillet, août, septembre et octobre 1880, et les recettes pour l'année entière se sont élevées à 123,858,658 francs (en 1879 elles ont été de 89,146,735 fr.), soit un accroissement de 34,711,923 fr. sur l'année précédente. Semblable augmentation se montre dans le service des postes.

Les crises traversées, dans ces derniers temps, par

l'agriculture et l'industrie ont heureusement été conjurées; le travail reprend dans les usines, et les récoltes ont été, cette année, de beaucoup supérieures aux précédentes.

Cette situation satisfaisante dont on peut, dans toute la Belgique, constater les salutaires effets, se manifeste d'une manière plus éclatante encore à Anvers. Non-seulement son port est un des plus importants de l'Europe, mais, grâce à ses nouvelles installations maritimes, il surpassera bientôt ses rivaux de Londres et de Liverpool.

La ville, en même temps que le port, a pris, pendant ces dernières années, une extension considérable. Les anciennes fortifications démolies seront reconstruites dans un périmètre beaucoup plus vaste. Sur leurs ruines et sur celles de la vieille citadelle du sud, s'élèvent de nouveaux quartiers, de nouveaux docks. L'année 1881 verra également tomber la citadelle du nord et la « maison hanséatique » un des plus vieux monuments d'Anvers, dont les emplacements sont nécessaires à l'agrandissement du port, de ce côté.

Ces transformations sont, en grande partie, dus au zèle et à l'intelligence des administrations communales de la ville.

Il résulte des statistiques que, pendant l'année 1880, 4,482 navires, tant à voiles qu'à vapeur, jaugeant ensemble 3,063,227 tonneaux, sont entrés dans le port; ce chiffre donne sur 1880 une augmentation de 371 navires et de 203,707 tonneaux.

Ces résultats brillants sont d'autant plus surprenants que la province d'Anvers, comme celle de Liège, a été cruellement éprouvée vers la fin de 1880. La rigueur des deux derniers hivers, les pluies persistantes, les inondations qui les ont suivies ont répandu partout la ruine et la désolation. Des milliers de malheureux ont été sans abri et sans pain. La charité publique est heureusement inépuisable, et, en Belgique, comme dans les pays voisins, les souscriptions ont permis de réparer bientôt tant de désastres, tant d'infortunes.

CHRONIQUE DU LITTORAL

Nice. — M. le chef de gare informe les journaux que le train rapide supplémentaire, partant de Nice à midi 9 minutes pour Paris, sera continué jusqu'au 22 mai inclus.

Villefranche. — Ces jours derniers, au cap Ferrat, un chasseur ayant fait feu sur une caille atteignit en pleine figure un douanier posté dans une maison, dans la direction du coup de feu.

Le malheureux douanier victime de cet accident, que l'on ne peut pas directement attribuer à l'imprudence de l'auteur, a été immédiatement transporté au poste voisin où M. le docteur Goiran, de Nice, lui a donné les premiers soins.

Gênes. — On a découvert, il y a peu de jours, dans les campagnes de Nonantola, un nouvel insecte nuisible à la vigne. Il appartient au groupe des coléoptères malacodermes, appelé par les Français *grand rongeur de la vigne*.

L'insecte, qui se trouve dans un état parfait, est de la grosseur d'une mouche commune; il pénètre dans les ceps, et pratiquant un petit trou sous les gemmes il y creuse des galeries.

Les dommages, jusqu'à présent, ne sont pas très graves. On conseille, pour les éviter, de couper les branches atteintes, et de les brûler immédiatement.

LETTRES PARISIENNES

(Correspondance particulière du *Journal de Monaco*)

Le roman et le vaudeville ont accredité, parmi le public, l'esprit des artistes. Spirituel comme un peintre est un mot traditionnel et généralement accepté. Eh bien! Messieurs les artistes devraient un peu moins semer de leur esprit par les rues et en garder davantage pour leurs toiles ou leurs statues. Il est impossible de se montrer plus pauvres d'imagination qu'ils ne l'ont fait dans les sujets qui ont inspiré leur pinceau à l'exposition des Beaux-Arts. C'est grotesque ou repoussant, attristant ou inepte. Pas une toile où le regard se repose volontiers, qui sache parler à l'imagination ou à l'âme. On est désespéré de voir faire une si grande dépense de talent pour fixer sur la toile des scènes sinistres, écœurantes ou simplement stupides. Messieurs les peintres auraient grand besoin qu'on leur donnât des sujets de tableaux ainsi qu'on indique aux collégiens, dans les lycées, des sujets de narration. Leur propre cervelle est par trop

vide. Je me demande quels sont les amateurs qui peuvent trouver plaisir à accrocher dans leur galeries ces tableaux à cadavres, à supplices, à nudités ridicules, à sensibleries prétentieuses? Il y a là un fatras de mélodrame ou de tréteaux forains qui ne fait guère honneur à cet esprit tant vanté des artistes. L'imagerie d'Epinal est, ma foi! plus ingénieuse, sinon mieux coloriée.

En dépit de son peu d'intérêt au point de vue des sujets exposés, le Salon de cette année voit la foule s'empresser à ses tourniquets, et la recette finale promet d'être brillante. Avant d'aller s'éparpiller dans les campagnes regarder les paysages du bon Dieu ou dans les villes d'eaux, composer par groupes des tableaux de genre, le monde parisien se presse à l'exposition des Champs-Élysées, et j'ai toujours pensé que son avidité à se rendre à cette fête de la palette et de l'ébauchoir, n'était pas étrangère au nom de Salon donné à l'exposition. Il est certain que le palais des Champs-Élysées offre en ce moment le Salon par excellence de Paris, et que de deux à cinq heures il s'y tient un *raout* contre lequel aucune réception ne saurait lutter. Tout ce qui a un nom dans n'importe quel département du monde parisien, tout ce qui est une individualité grande ou petite dans quelque genre que ce soit, se rencontre à l'exposition et c'est là que vous trouvez le mouvement social à sa plus haute expression. On y échange les propos du jour, on les commente et on les augmente; on y défait les grandes réputations et on y édifie les petites renommées; on y porte les modes nouvelles et on y décide la destinée des jupes à venir.

Le prince de Galles, qui a passé cette semaine douze heures à Paris, a fait une tournée au Salon, et vous y rencontrerez presque quotidiennement M^{lle} Grévy, qui joue elle-même du pinceau non sans talent. La fille du chef de l'Etat, hier, y démentait l'annonce de son mariage avec M. Charmer, des *Débats*, mis en circulation par les journaux, en disant qu'elle n'avait nullement l'intention de mettre en action le tableau de M. Gervex: le *Mariage à la mairie*. En revanche, elle promettait à l'Elysée une sauterie de cinq cents personnes au plus, qui clôturerait, pour le palais du faubourg Saint-Honoré, la saison mondaine, cette année.

Dans les salons exempts de la marque officielle, on s'occupe beaucoup du mariage du marquis d'Audifret, fils du duc Pasquier et qui a été attaché d'ambassade au Maroc, avec M^{lle} de Largentage, d'une vieille famille parlementaire de la Bretagne, et de celui de M^{lle} de Vogüé avec le marquis de Mac-Mahon, neveu du maréchal duc de Magenta et du duc de Caro, qui possède en Bourgogne le château de Sully, un domaine cynégétique justement célèbre.

Le 21 mai, la saison mondaine sera clôturée par une fête costumée chez la princesse de Sagan, et ce soir il y a bal également travesti chez la vicomtesse de Coëtlogon. C'est l'éclat individuel de certains costumes féminins qui fait le succès de ces fêtes, car l'ensemble ordinairement reste assez froid. Notre génération perd de plus en plus l'art du bal costumé. Elle ne sait ni en tirer parti ni s'y amuser.

A propos de mondanités, nos élégantes font faire en ce moment d'actives recherches chez les marchands de ferrailles de Paris et de province. Il s'agit de retrouver des boucles de ceinture immenses qui faisaient les délices de leurs grand-mères, des boucles grandes comme celles qui attachent le ceinturon de Scapin. C'est riche en métal, et puis cela se voit de loin. Double avantage!... Le poids du métal entre, en effet, pour beaucoup aujourd'hui dans les préférences de la mode. Les oreilles de nos faibles femmes supportent déjà des pendants d'oreilles fabriqués d'après les modèles d'un écu de cinq francs, d'une balle de munition, d'une cage à serin. On n'est pas plus gracieuses.

La salle Drouot est vouée à toute une série de ventes artistiques de la plus haute importance. Ce sont les billets de banque de la finance qui font généralement les frais des enchères. Mais les banquiers n'ont pas toujours de la chance. Ayant voulu ces derniers temps imiter les Rothschild et les Camondo, M. X... a fait acheter, en Italie, une quantité de tableaux, afin de former une galerie. L'argent ne manquant pas, les tableaux ne manquèrent pas non plus. C'est même incroyable ce que l'on trouva de

chefs-d'œuvre échappés aux mains avides des marchands. Il y en avait pour près de six cent mille francs. Vite on se dépêcha de les envoyer en France où les attendaient des experts; mais, ô déception! un tiers fut trouvé exécration, l'autre tiers médiocre et un tiers enfin, digne de quelque considération. La vente du cabinet Hartmann, celle des collections de M. Double, mettent en émoi les amateurs. Le coup de marteau du commissaire-priseur s'abattra, là, sur des millions, et bienheureux seront ceux qui pourront acquérir ces trésors artistiques — de bon aloi ceux-là et non plus comme les tableaux de M. X...

BACHAUMONT.

VARIÉTÉS

Les Carrosses

L'origine des voitures de luxe est essentiellement gauloise, et l'histoire de la transformation de ces véhicules est des plus curieuses.

Les chars des anciens, ceux des héros d'Homère et des triomphateurs à Rome, n'étaient que des machines de guerre ou des voitures de courses (1). Les dames romaines faisaient leurs promenades à pied ou en *lectica*, sorte de palanquin dont la mode importée d'Orient s'était rapidement répandue en Grèce et en Italie. C'est probablement l'origine des litières que nous verrons plus tard en France (2). Les voyages à grande distance s'effectuaient à cheval. Les chariots servaient uniquement au transport des denrées et des bagages.

À l'époque de la conquête romaine, les Gaulois avaient déjà quelques formes de voitures légères, ce sont les premières dont l'histoire ait fait mention.

L'invasion des barbares ayant détruit la civilisation, il ne fut plus question de voitures de luxe avant le XIII^e siècle, à moins qu'on n'appelle de ce nom le char des souverains de la première race :

Quatre bœufs attelés, d'un pas tranquille et lent, Promenaient dans Paris le monarque indolent.

Pendant le moyen âge, les reines seules avaient le privilège de faire leurs sorties en voiture. Les hommes se servaient uniquement du cheval, les dames des litières, des mules, et des palefrois.

Les routes étaient alors si mal construites et si peu entretenues que l'usage des voitures était presque impossible. Il faut croire cependant que le luxe des voitures s'était répandu dans toutes les classes de la société, car une ordonnance somptuaire de Philippe le Bel, en 1294, dit : *Nulle bourgeoise n'aura char...*

Ces chars étaient grossiers, dit Froissard, mais enfin c'étaient des voitures de luxe relativement, montées sur deux ou quatre roues et recouvertes d'une bâche en toile grossière ou en cuir.

En 1389, Isabeau de Bavière fit son entrée à Paris dans une litière découverte rehaussée d'or et de broderie, les dames de sa suite étaient soit dans des litières, soit sur des palefrois.

On croit que ce fut un roi de Hongrie, Mathias Corvinus, qui imagina, vers la fin du XV^e siècle, d'ajouter le plafond au char. L'usage des glaces aux portières vient d'Italie et fut apporté en France par Bassompierre. L'histoire mentionne la surprise des parisiens à la vue du carrosse de l'ambassadeur de Venise dont « la caisse était toute de glace. » C'est de cette époque que date le nom de *Carrosse* de l'italien *Carroccio*, augmentatif de *carro* (char).

Le *Carroccio* était un char immense qui, au moyen âge, accompagnait les armées des républiques italiennes et portait au haut d'un mât une croix et le drapeau de la cité. C'était l'arche sainte, le palladium de la ville, aussi sa garde n'était-elle confiée qu'aux

plus braves. Inventé par Eribert, archevêque de Milan, ce singulier étendard avait pour but d'opposer plus efficacement l'infanterie à la cavalerie en subordonnant les mouvements des fantassins à ceux de ce char pesant attelé de bœufs.

L'invention de l'artillerie porta un coup funeste au *carroccio* qui ne figura plus que dans les fêtes publiques à titre de souvenir. Sa description figure assez, par sa décoration allégorique, les chars carnavalesques : le *carroccio*, porté sur quatre roues, traîné par quatre paires de bœufs, était peint en rouge; les bœufs disparaissaient sous des tapis également rouges; un mât s'élevait du milieu de cet énorme véhicule à une très grande hauteur revêtu aussi d'une couleur rouge. Un globe doré le surmontait et au-dessus, entre deux voiles blanches, flottait l'étendard de la ville. Plus bas, vers le milieu du mât, un Christ, les bras étendus sur la croix, semblait bénir l'armée. Sur le devant était une espèce de plate-forme occupée par les soldats, à l'arrière se tenaient des musiciens avec des trompettes. Les saints offices étaient célébrés sur le *carroccio* auquel était attaché un chapelain qui le suivait partout.

C'est sur le *carroccio* que se tenaient les conseils militaires, il contenait aussi la caisse du corps, la pharmacie et la partie précieuse du butin. Il ne pouvait sortir de la ville sans un décret public.

Le plus renommé était celui de Florence. C'était un char sur lequel les Florentins avaient installé une cloche nommée *Martinella*. S'ils voulaient déclarer la guerre à un de leurs voisins, ils traînaient le *carroccio* aussi loin que possible dans la direction du pays menacé et sonnaient la *Martinella* un mois entier jusqu'à ce que leurs adversaires avertis se fussent mis en état de défense, car ils n'admettaient ni la surprise ni la ruse dans leurs querelles.

Ce *carroccio* fut pris dans la bataille de Monte Aperti le 4 septembre 1260 par les Siennois; Castruccio Castracani en rapporta triomphalement les débris à Lucques en 1328.

Revenons en France : bien que la mode apportée par Bassompierre obtint de suite un grand succès, les femmes eurent seules le privilège de rouler carrosse. Jean de Laval Dois-Dauphin, qui ne pouvait tenir à cheval à cause de son excessif embonpoint, fut le premier qui obtint la permission de se rendre en carrosse à la cour. Il n'y avait alors que trois carrosses en France, celui de la reine, celui de Diane de Poitiers et celui de Jean de Laval.

C'est la voiture de Laval qui donna l'idée d'établir, quelques années plus tard, l'institution des coches publics de campagne et celle des carrosses de louage pour la ville. Le parlement de Paris vit avec tant de peine cette innovation, elle lui parut si fastueuse, que lors de l'enregistrement des lettres patentes de Charles IX, pour la réformation du luxe, en 1563, elle arrêta que le roi serait supplié de défendre, au moins, l'entrée des coches par la ville, s'il ne voulait les supprimer.

N'ayant pu s'opposer, par ses remontrances, à un envahissement qu'elle considérait comme funeste, la grave assemblée résolut de s'y opposer stoïquement par son exemple.

Voici le curieux bail que Gilles Lemaitre, premier président, avait fait et passé avec ses fermiers et rentiers habitant les environs de Paris. Il stipule et exige les conditions, à savoir : « Que ses dits fermiers et rentiers seront tenus, la veille des quatre bonnes fêtes de l'année, et au temps des vendanges, de lui amener une charrette couverte, avec de bonne paille fraîche dedans pour y asseoir commodément Marie Sapin, sa femme, et sa fille Geneviève. Comme aussi de lui amener un asnon, ou une asnesse, pour faire monter dessus leur chambrrière. Pendant que lui, premier président, marchait en avant, monté sur sa mulle, accompagné de son clerc, qui serait à pié à ses costez. »

Le luxe des carrosses était alors porté à son plus haut degré. Si en général, les formes étaient lourdes, les sièges mal disposés, les coffres rarement suspendus, en revanche les peintures les plus délicates, les reliefs d'or et d'argent donnaient aux équipages un éclat extérieur qui paraîtrait extravagant aujourd'hui.

Le père Labat a laissé la description du premier fiacre de louage dans Paris. « On l'appelait, dit-il, le carrosse à cinq sous, parce qu'on ne payait que ce prix par heure. Six personnes pouvaient s'y loger. Et comme il n'y avait pas encore de lanternes pour éclairer les rues, ce carrosse en avait une plantée sur une verge de fer, au coin de l'impériale, à la gauche du cocher.

« Cette lumière et le cliquetis que faisaient ses membres mal assemblés le faisaient voir et entendre de loin. Il logeait à l'image Saint-Fiacre, d'où il prit le nom en peu de temps, et qu'il a communiqué à tous ceux qui l'ont suivi. »

La reine Margot se servit la première d'une chaise à porteur découverte. A l'avènement de Henri IV, les carrosses étaient encore rares. Ce prince n'en possédait qu'un pour lui et la reine. C'est dans cette voiture qu'il fut assassiné. Elle était close avec des rideaux de cuir ou mantelets qu'on relevait à l'occasion.

Louis XIII avait pour son usage personnel un petit carrosse qu'il conduisait lui-même. Le valet qui accompagnait le roi se tenait par derrière. C'est le premier cabriolet.

Les carrosses de Louis XIV étaient encore de lourdes machines, mais au moins ils présentaient quelques formes gracieuses. Richement ornés, d'ailleurs, ils faisaient belle figure aux fêtes du grand roi.

Molière cite la magnificence des voitures de son temps :

Et quand tu vois ce beau carrosse,
On tant d'or se relève en bosse,
Qu'il étonne tout le pays...

TRISSOTIN.

Le nombre des voitures de luxe était, à Paris, de 310, en 1658.

Le privilège d'établir des carrosses publics fut octroyé en 1650, par Colbert au duc de Roannez.

Bientôt la ville habilla les cochers de ses livrées.

Nul n'était jadis admis à monter dans les carrosses du roi s'il n'était présenté, et il fallait pour cela obtenir l'agrément du souverain. L'étiquette, à cet égard, était des plus sévères. Saint-Simon nous montre à quel point Louis XIV tenait à cette étiquette. Un jour, « revenant d'une chasse à courre » avec Sainte-Maure et d'Urfé, Monseigneur manqua son carrosse et trouva en chemin celui de M. le duc, dans lequel était Saintrailles qui était à lui, et le chevalier de Sillery, qui était à M. le prince de Conti. Monseigneur monta dans ce carrosse et fit monter avec lui Sainte-Maure et d'Urfé laissant Saintrailles et Sillery à terre quoiqu'il y eût place de reste encore pour eux. Par bonté, le soir, Monseigneur, pour voir ce que le roi en penserait, lui raconta son aventure, ajoutant qu'il n'avait pas osé faire monter ces messieurs avec lui. — Je le crois bien, lui dit le roi, en prenant un ton un peu élevé, un carrosse où vous êtes devient le vôtre, et ce n'est pas à des domestiques de princes du sang à y entrer. »

Les carrosses de cérémonie, ceux qui servaient au couronnement des rois, aux ambassadeurs, ont toujours été l'objet d'un grand luxe. Celui du sacre de Charles X figure parmi les curiosités du musée de Versailles.

En 1863, le nombre des carrosses à Paris était d'un millier, aujourd'hui il est de 25,000.

La voiture moderne a pris les formes les plus gracieuses et les plus élégantes pour nous séduire, elle sait se plier à tous nos besoins, à nos exigences, à nos caprices, et l'on peut affirmer que la carrosserie française s'est élevée, de nos jours, à la hauteur des œuvres de goût qui caractérisent le XIX^e siècle. Les voitures pu-

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE (Hauteur de l'observatoire, 65 mètres)

Mau	PRESSIONS BAROMÉTRIQUES réduites à 0 de température et au niveau de la mer.					TEMPÉRATURE DE L'AIR (Le thermomètre est exposé au nord)					HUMIDITÉ RELATIVE moyenne	VENTS	ÉTAT DU CIEL			
	9 h. du mat.	midi	3 h. du soir	6 h. du soir	9 h. du soir	9 h. du mat.	midi	3 h. du soir	6 h. du soir	9 h. du soir						
1	765.8	765.5	765.	764.8	764.2	15.	17.1	17.	15.2	14.	73	S O	beau			
2	61.	60.6	60.	59.3	59.	15.4	16.	15.2	15.	14.6	66	E très fort	voilé			
3	55.5	55.8	56.1	56.8	57.2	14.	15.	14.8	14.	13.8	86	S E	couvert, pluie, orage			
4	59.7	60.	59.5	59.8	60.	16.	17.2	17.	15.	14.	81	calme	beau			
5	60.5	61.4	61.9	62.2	64.7	16.2	18.	18.6	16.7	15.5	76	S S O faible.	id.			
6	67.2	67.8	67.	67.3	68.	17.	20.	20.7	18.	17.2	61	calme, S E soir	très beau			
7	69.	69.5	69.	68.2	68.	19.	21.3	22.	20.2	20.	53	id.	beau			
DATES																
Températures extrêmes											Maxima		17.4 16.2 15.5 18.5 20. 22.5 24.		Pluie tombée : 30 ^{mm} 5	
											Minima		11.5 12. 12. 12.3 12.7 14. 15.5			

(1) En Grèce, comme en Turquie, les chars n'étaient employés que dans les triomphes ou les courses.

Les Romains avaient seize ou dix-sept espèces de chars : le char simple ou *carrus*, le char à deux chevaux, *biga*, le *quadriga* à 4 chevaux, le *petoriturum* à 4 roues; le char léger, *carpentum*; la *rheda*, variété de *carpentum*; le *cisium*, le *birotum* et le *synoris*, espèces différentes de chars à 2 roues; le *carruca*, grand char dont on se servait pour les travaux des champs; le *sarracum*, pour le transport des fardeaux pesants; le *plaustrum*, employé également à la campagne; l'*arcima*, petit char; l'*épichedion*, et l'*arcera*, chars couverts; le *coinus*, armé de faux pour la guerre; le *theusa*, char plat sur lequel on promenait les statues des dieux; le *cantherium* ou *cantherium*, consacré à Bacchus.

(2) Il existait à Rome, sur quelques places, des stations pour les litières, comme celles qu'on voit dans les grandes villes pour les voitures. Dans ces endroits, connus sous le nom de *castra lecticariorum*, on était toujours sûr de trouver à louer, moyennant un prix convenu, des litières et des porteurs (*lecticarii*). A. Rich, *Dictionnaire des antiquités romaines et grecques*.

bliques de Monaco, avec leurs gracieuses ombrelles pour l'été, leurs rapides attelages, sont très remarquées et font l'étonnement des étrangers.

Les carrosses proprement dits ont disparu presque complètement, mais le mot est resté dans la langue pour impliquer des idées de grandeur et de fortune. *Rouler carrosse* se dit pour : mener grand train, être riche.

L'Administrateur-Gérant : A. DALBERA.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 2 au 8 Mai 1881.

GOLFE JUAN.	b. <i>Toujours-le-même</i> , fr., c. Carlon,	sable.
ID.	b. <i>Volonté-de-Dieu</i> , id., c. Davin,	id.
ID.	b. <i>Thérésine</i> , id., c. Bluat,	id.
ID.	b. <i>Quatre-Frères</i> , id., c. Jovenceau,	id.
NICE.	yacht à vap. <i>Franziska</i> , angl., c. Southcott,	passagers.
GOLFE JUAN.	b. la <i>Fortune</i> , fr., c. Moute,	sable.
ID.	b. le <i>Charles</i> , id., c. Allegre,	id.
VARAZZE.	goëlette, <i>Caterina</i> , ital., c. Parodi,	bois.
MENTON.	balanc. <i>San Luigi</i> , id., c. Galatola,	charbon.
NICE.	ch. à vap. <i>Commerce</i> , fr., c. Lambert,	sur lest.
GOLFE JUAN.	b. l' <i>Ange-Gardien</i> , id., c. Musso,	sable.
ID.	b. <i>Six-Sœurs</i> , id., c. Séve,	id.
ID.	b. la <i>Fortune</i> , id., c. Moute,	id.
ID.	b. le <i>Charles</i> , id., c. Allegre,	id.
ID.	b. <i>Volonté-de-Dieu</i> , id., c. Davin,	id.
ID.	b. <i>Thérésine</i> , id., c. Bluat,	id.
ID.	b. <i>Virginie</i> , id., c. Isoard,	id.
NICE.	ch. à vap. <i>Commerce</i> , id., c. Lambert,	passagers.
ST-TROPEZ.	cutter, <i>Virgè-des-Anges</i> , id., c. Cosso,	vin.

Départs du 2 au 8 Mai 1881.

GOLFE JUAN.	b. <i>Toujours-le-même</i> , fr., c. Carlon,	sur lest.
ID.	b. <i>Thérésine</i> , id., c. Bluat,	id.
ID.	b. <i>Volonté-de-Dieu</i> , id., c. Davin,	id.
SAN REMO.	b.-g. <i>Caterina</i> , ital., c. Bregliano,	fûts vides.
GOLFE JUAN.	b. <i>Thérésine</i> , fr., c. Bluat,	sur lest.
ID.	b. <i>Quatre-Frères</i> , id., c. Jovenceau,	id.
NICE.	yacht à vap. <i>Franziska</i> , angl., c. Southcott,	passagers.
GOLFE JUAN.	b. la <i>Fortune</i> , fr., c. Moute,	sur lest.
ID.	b. le <i>Charles</i> , id., c. Allegre,	id.
MENTON.	ch. à vap. <i>Commerce</i> , id., c. Lambert,	id.
GOLFE JUAN.	b. l' <i>Ange-Gardien</i> , id., c. Musso,	id.
ID.	b. <i>Six-Sœurs</i> , id., c. Séve,	id.
ST-RAPHAEL.	goëlette, <i>Caterina</i> , ital., c. Parodi,	bois à brûler.
GOLFE JUAN.	b. <i>Six-Sœurs</i> , fr., c. Séve,	sur lest.
LIVOURNE.	balanc. <i>San Luigi</i> , ital., c. Galatola,	id.
NICE.	ch. à vap. <i>Commerce</i> , fr., c. Lambert,	passagers.

A VENDRE Une grande maison, sise dans le quartier de la Condamine, rue Grimaldi, montée de trois étages sur rez-de-chaussée et caves, avec cour et dépendances.

Produit : 7,000 francs.

S'adresser à M^e LEYDET, notaire, à Monaco.

F. PETER LE MONNIER
CHIRURGIEN-DENTISTE

rue Antoinette, maison Lang, à la Condamine

Visible tous les samedis.

MONACO — Imprimerie du Journal de Monaco 1881

HORAIRE DE LA MARCHÉ DES FRANS A DAVER DU 25 OCTOBRE — SERVICE D'HIVER 1880-81

Ligne de MARSEILLE à MONACO et à GÈNES.

STATIONS	1889		1890		1891	
	matin	soir	matin	soir	matin	soir
Marseille	8 30	11 15	8 30	11 15	8 30	11 15
Toulon	9 00	11 45	9 00	11 45	9 00	11 45
Cannes	9 30	12 15	9 30	12 15	9 30	12 15
Nice	10 00	12 45	10 00	12 45	10 00	12 45
Villefranche-Mer	10 30	13 15	10 30	13 15	10 30	13 15
Beaufort	11 00	13 45	11 00	13 45	11 00	13 45
Eze	11 30	14 15	11 30	14 15	11 30	14 15
Monaco	12 00	14 45	12 00	14 45	12 00	14 45
Monte Carlo	12 30	15 15	12 30	15 15	12 30	15 15
Cabbé-Roquebr.	13 00	15 45	13 00	15 45	13 00	15 45
Menton	13 30	16 15	13 30	16 15	13 30	16 15
Vintimille h. de Rome	14 00	16 45	14 00	16 45	14 00	16 45
Gènes	14 30	17 15	14 30	17 15	14 30	17 15

Ligne de GÈNES à MONACO et à MARSEILLE.

STATIONS	1889		1890		1891	
	matin	soir	matin	soir	matin	soir
Gènes, h. de Rome, dép.	7 30	10 15	7 30	10 15	7 30	10 15
Vintimille h. de Paris	8 00	10 45	8 00	10 45	8 00	10 45
Menton	8 30	11 15	8 30	11 15	8 30	11 15
Cabbé-Roquebr.	9 00	11 45	9 00	11 45	9 00	11 45
Monte Carlo	9 30	12 15	9 30	12 15	9 30	12 15
Monaco	10 00	12 45	10 00	12 45	10 00	12 45
Eze	10 30	13 15	10 30	13 15	10 30	13 15
Beaufort	11 00	13 45	11 00	13 45	11 00	13 45
Villefranche-Mer	11 30	14 15	11 30	14 15	11 30	14 15
Nice	12 00	14 45	12 00	14 45	12 00	14 45
Cannes	12 30	15 15	12 30	15 15	12 30	15 15
Toulon	13 00	15 45	13 00	15 45	13 00	15 45
Marseille	13 30	16 15	13 30	16 15	13 30	16 15

(1) Le train 5 ne prend à Marseille et aux gares où il s'arrête, entre Marseille et Vintimille, que des voyageurs pour Vintimille et au delà.
(2) Le train 10 ne prend pas aux gares d'arrêt, entre Vintimille et Nice, les voyageurs pour Nice.

HOTEL DE LA PAIX
Rue Basse, Monaco.
Appartements, chambres, table d'hôte

HOTEL DE LONDRES
MONTE CARLO
Appartements, chambres, table d'hôte

Leçons de Piano. — M^{me} Pauline Cioco.
Rue du Milieu, 16, Monaco.

GRAND HOTEL DES BAINS A MONACO

MICHEL SALEROU. — Cet hôtel, admirablement situé sur la plage et possédant 100 chambres et salons, est exposé au Midi; il est environné de jardins et en pleine façade sur la mer.

SALLE DE RESTAURANT
avec grande terrasse sur la mer

SALON DE CONVERSATION
où se trouvent tous les journaux et publications littéraires

BAINS DE MER, D'EAU DOUCE CHAUDS
en toute saison

TABLE D'HOTE
Déjeuner à 11 heures. — Dîner à 6 heures.
CUISINE FRANÇAISE

La pension durant la saison des Bains est à des prix modérés

ÉTABLISSEMENT HYDROTHERAPIQUE
Installation récente des plus complètes
L'omnibus de l'hôtel se trouve à tous les trains.

35 minutes de Nice

MONACO — MONTE CARLO

20 minutes de Menton

La Principauté de Monaco, située sur le versant méridional des Alpes-Maritimes, est complètement abritée des vents du Nord.

L'hiver, sa température, comme celle de Nice et de Cannes, est la même que celle de Paris dans les mois de mai et de juin. L'été, la chaleur y est toujours tempérée par les brises de mer.

La presqu'île de Monaco est posée comme une

SAISON D'HIVER.

Monaco occupe la première place parmi les stations hivernales du littoral de la Méditerranée, par sa position climatérique, par les distractions et les plaisirs élégants qu'il offre à ses visiteurs, et qui en font aujourd'hui le rendez-vous du monde aristocratique, le coin recherché de l'Europe voyageuse pendant l'hiver.

Le Casino de Monte Carlo offre aux étrangers les mêmes distractions qu'autrefois les Etablissements des bords du Rhin: théâtre-concerts, fêtes vénitienes, bals splendides, orchestre d'élite, salle de conversation, salle de lecture, salons de jeux vastes, bien aérés. 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 francs. Tir aux pigeons installé au bas des jardins.

corbeille éclatante dans la Méditerranée. On y trouve la végétation des tropiques, la poésie des grands sites et des vastes horizons. La lumière enveloppe ce calme et riant tableau.

Monaco, en un mot, c'est le printemps perpétuel.

En regard de l'antique et curieuse ville de Monaco, dominant la baie, est placé Monte Carlo, création récente, merveilleux plateau sur lequel s'élèvent

le splendide Hôtel de Paris, le Casino et ses jardins féeriques, qui s'étendent en terrasses jusqu'à la mer, offrant les points de vue les plus pittoresques et des promenades toujours agréables au milieu des palmiers, des caroubiers, des aloès, des cactus, des camélias, des tamarins et de toute la flore d'Afrique.

SAISON D'ÉTÉ.

La rade de Monaco, protégée par ses promontoires, est une des plus paisibles de la Méditerranée. Le fond de la plage, ainsi qu'à Trouville, est garni d'un sable fin d'une exquise souplesse.

Grand Hôtel des Bains sur la plage, appartements confortables, pensions pour familles à des prix modérés, cabinets élégants et bien aérés, bains d'eau douce, bains de mer chauds. — Hydrothérapie.

La seule rade possédant un Casino qui offre à ses hôtes, pendant l'été, les mêmes distractions et les mêmes agréments que les établissements des bords du Rhin. Salles de jeux en permanence, concerts l'après-midi et le soir, cafés somptueux, billards, etc.

A Monte Carlo, à la Condamine, aux Moulins, villas et maisons particulières pour tous les goûts et à tous les prix.