

JOURNAL DE MONACO

Administration et Rédaction.

Rue de Lorraine, 43,
à Monaco (Principauté.)

POLITIQUE, LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE

PARAISANT LE MARDI

Tous les ouvrages français et étrangers
dont il est envoyé 1 exemplaire sont
annoncés dans le journal.

INSERTIONS :

Annonces. 25 Cent. la ligne
Réclames. 50.

Ou 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-AGENCE JOUGLA, rue Gioffredo, 1. près la pl. Masséna
à l'AGENCE-DALCOUTTE, place du Jardin Public, 3.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 15 Avril 1873.

Depuis quelques années, la Principauté présente le spectacle d'une grande transformation et ses hôtes d'il y a 15 ou 20 ans, que le beau et bienfaisant climat de notre côte ramène aujourd'hui à Monaco reconnaissent à peine la petite cité, autrefois isolée sur son rocher. C'est toujours cette position pittoresque à laquelle rien ne peut se comparer, cette mer splendide qu'on ne se lasse point d'admirer; cette luxuriante végétation qui surprend et étonne, ce tableau exquis peint par la main de Dieu, et en présence duquel on s'écrie toujours: quel charmant pays! Mais la vieille capitale des Grimaldi a trouvé qu'il n'était pas bon d'être seule; elle s'est donné des sœurs et en face et tout autour d'elle, à la Condamine, à Monte Carlo, aux Moulins, surgissent d'autres villes qui lui font une couronne de jeunesse.

Monaco lui-même, tout en conservant avec respect le caractère sévère que les siècles lui ont imprimé, s'est orné des grâces modernes; ses rues, ses maisons, ses places publiques, ses promenades se sont embellies. Des monuments se sont ajoutés à ceux que le temps avait conservés, monuments qui tous témoignent de la sollicitude de Charles III pour l'éducation de la jeunesse et pour le soulagement de la souffrance et du malheur.

Au milieu de ce renouvellement d'un pays et d'une ville, un seul monument semblait voué à l'abandon; les étrangers en faisaient la remarque et disaient avec regret: tout est beau à Monaco, excepté l'église. Ils ignoraient que depuis longtemps notre vieille cathédrale est l'objet de l'intérêt tout particulier du Prince, et qu'en travaillant au bien-être de ses sujets il se préoccupe avant tout de l'honneur de Dieu.

Assurément l'église de St-Nicolas n'est point un chef-d'œuvre; irrégulière, enfouie dans le sol, d'une nudité navrante, elle n'a pour elle que son antiquité, et ce sentiment qui s'attache à l'âge et qui fait partie du culte des ancêtres. Toutefois, des hommes de l'art ont été chargés de la visiter, de l'étudier dans toutes ses parties, afin d'arriver à la restauration du vieux temple où tant de générations sont venues prier. Mais, même au prix des plus grandes dépenses, cette restauration a été déclarée impossible; il suffirait d'y toucher pour que tout le monument s'écroulât.

En face de cette condamnation sans appel, le Prince, s'inspirant de son goût pour les grandes choses et de son dévouement aux intérêts religieux, a pris une décision qui sera un de ses plus beaux

titres de gloire: l'église paroissiale disparaîtra, et sur son emplacement, agrandi des terrains environnants, s'élèvera un monument qui bravera les siècles, une cathédrale véritable, sans rivale de Marseille à Gènes, le plus bel ornement religieux de la côte méditerranéenne. Admis à voir les plans du futur édifice, nous n'hésitons pas à dire qu'à cette vue nous avons ressenti une impression de fierté pour le pays et pour son souverain.

Certes le nom de Charles III est déjà richement paré pour la postérité; la Principauté lui doit une existence nouvelle et Monaco peut légitimement l'appeler son second fondateur; mais la cathédrale dont on posera prochainement les fondements et qui illustrerait à elle seule tout un règne, sera le glorieux couronnement de celui de Charles III.

Le style adopté pour cette importante construction est l'architecture romane des IX^e et X^e siècles; celle-ci domine en effet dans les monuments religieux du midi; elle est grave, imposante, tout-à-fait en harmonie avec le site de Monaco, son rocher, ses murs d'enceinte et l'amphithéâtre sévère des montagnes. Sa façade principale, assise sur une haute esplanade, tournera vers la mer son large fronton percé de trois grandes portes à plein-cintre, et surmonté d'une tour se terminant par une flèche aérienne. L'intérieur se composera d'une nef centrale décorée d'un élégant triforium, de deux nefs latérales bordées de chapelles, d'un vaste transept, et d'un chœur avec sept chapelles rayonnantes. L'édifice sacré sera d'un effet grandiose et fera l'achèvement de la ville en lui donnant la physionomie religieuse qui lui manque jusqu'à ce jour.

Le nom de l'architecte, est à lui seul une garantie de succès. M. Lenormand, de Paris, formé à l'école des maîtres de la science a produit des œuvres nombreuses parmi lesquelles nous ne citerons que N.-D. de Nice. Qui n'a pas remarqué l'église de l'avenue de la Gare, si pure dans son style gothique du XIII^e siècle, cette création due au pieux dévouement et à l'activité infatigable du P. Lavigne? L'artiste justement fier de ce monument, promet de se surpasser encore et de faire de la cathédrale de Monaco son chef-d'œuvre. Nous faisons des vœux pour qu'en réussissant, il réponde à la confiance du souverain et à l'attente des populations religieuses de la Principauté.

NOUVELLES LOCALES.

Avant-hier, jour de Pâques, une grand' messe en

musique a été chantée à la Cathédrale. Les Autorités militaires, judiciaires et civiles de la Principauté y assistaient ainsi que la Compagnie des Gardes et le Corps des Carabiniers.

Le spectacle de mardi dernier qui se composait du duo du 2^{me} acte de *Roméo et Juliette* et du 2^{me} acte de *Martha*, a valu à M^{lle} Marimon et Lyonnel et à MM. Duwast et Soto un fort joli succès. Ces artistes ont fait preuve d'un talent incontestable. Dans *Martha*, surtout, ils ont enlevé toutes les situations avec beaucoup d'entrain et de brio.

M^{lle} Marimon a interprété la romance de la *Rose* avec un goût exquis. Signalons également, entre autres morceaux admirablement rendus, le quatuor et le duo qui le suit.

Dans *Don Pasquale* donné pour la soirée d'adieu de toute la troupe, M^{lle} Marimon a pu mettre en lumière plusieurs facettes de son talent multiple. Cette représentation a été pour elle un vrai triomphe.

Cette artiste se joue de toutes les difficultés avec un art vraiment remarquable.

MM. Duwast, Soto et Caillot ont eu leur bonne part dans le succès de cette soirée; chacun d'eux a concouru, à des titres différents, à sa parfaite exécution.

Mentionnons spécialement M. Duwast qui joue en comédien consommé et en musicien savant; cette dernière qualité est du reste applicable, à notre avis, à M. Soto et surtout à M. Caillot.

A la fin du dernier acte de *Don Pasquale*, M^{lle} Marimon a chanté une délicieuse valse de M. Maton. Nos compliments à l'exécutante et particulièrement au compositeur qui s'est montré, durant le cours de nos représentations d'opéras, chef d'orchestre habile.

Avant de clore ces lignes qui sont le glas funèbre de notre saison théâtrale pour cette année-ci, adressons nos sincères félicitations à M. Deltombe pour le talent de mise en scène qu'il a déployé. Il est parvenu, avec des ressources matérielles très bornées, car notre scène est bien petite, à monter avec pleine réussite des opéras ou des fragments d'opéras qui demandent des scènes spacieuses.

C'est un véritable tour de force que nous avons tenu à mentionner.

Et maintenant à l'année prochaine.

Ces jours derniers est entré dans notre port un navire anglais n'ayant plus que le mât de misaine. Ce bâtiment qui vient de Sunderland, avec un chargement de charbon pour la Société des bains de Monaco, a été assailli, dans le golfe de Lyon, par un coup de vent formidable de Nord-ouest qui lui a brisé son grand mât et son mât d'artimon au ras du pont.

Là ne se bornent pas les avaries essayées par la *Mélita*; elle a perdu, dans cette tempête, ses ancres, ses embarcations, et elle a eu son rouffe balayé par un coup de mer. Mais ce qu'il y a de plus malheureux, c'est qu'on a à déplorer la mort de l'un des hommes de l'équipage enlevé par une lame.

Il faut entendre le capitaine St-Clair raconter lui-même les péripéties de cet événement de mer, pour comprendre tout ce qu'ont eu à supporter les hommes de la *Mélita*.

Le temps ne nous a pas traités en amis, durant la semaine écoulée. Il a plu, il a venté, et, — qui le croirait? — il a neigé. Oui neigé seulement les flocons blancs s'évanouissaient en touchant le sol.

Il n'y a d'ailleurs pas de quoi s'étonner outre mesure de ce mauvais temps passager; la semaine sainte est coutumière du fait. Questionnez les vieillards; ils vous diront tous qu'ils n'ont jamais vu cette semaine se passer sans pluie.

Puisque nous parlons du temps pascal, constatons l'empressement mis par les fidèles à assister aux offices. La foule se pressait aux sermons, et avant-hier, jour de Pâques, notre cathédrale était trop étroite pour la contenir toute.

Dans sa séance extraordinaire du 2 avril courant, le conseil Municipal de Menton a émis un vœu favorable pour la prompte exécution d'une ligne ferrée qui doit relier Nice à Coni en traversant le Col de Tende pour passer par Vintimille, Menton et Monaco.

Il y a quelques mois déjà nous avons parlé de ce projet, essayant d'en faire ressortir les principaux avantages pour le littoral et pour Monaco particulièrement; aujourd'hui cette question est de nouveau mise en avant, et comme la Principauté est intéressée à ce que cette ligne soit adoptée, nous formons des vœux pour que le projet de M. le baron Marius de Vautheleret reçoive la sanction qu'il mérite.

A propos des quarante jours du Carême qui vient de finir, un journal publie sur le chiffre quarante les réflexions suivantes.

Sans parler des quarante académiciens, nous trouvons, en nous reportant à la Bible, de nombreux exemples où ressort l'influence de ce nombre fatidique.

Le déluge universel dura quarante jours; les Hébreux errèrent quarante ans avant d'entrer dans la terre promise; Moïse jeûna quarante jours sur la montagne; Elie se retira pendant le même laps de temps au milieu du désert, et Jonas infligea aux Ninivites une pénitence qui dura aussi quarante jours.

Si le nombre trois plaît aux dieux, le nombre quarante plaît aux mortels et aux immortels.

On nous adresse la lettre suivante que nous croyons devoir mettre sous les yeux de nos lecteurs; peut-être contient-elle en germe une idée réalisable. A de plus compétents que nous à juger :

Monsieur le Rédacteur.

J'ose espérer que les colonnes de votre estimable feuille

ne refuseront pas de s'ouvrir à la communication suivante qui intéresse, je le crois, votre ville.

Monaco est aujourd'hui une résidence charmante, le paysage y est splendide; toutes les facilités de la vie s'y trouvent; l'existence y est paisible et l'on y rencontre des constructions de premier ordre, de l'eau et de la lumière partout, des chemins en parfait état, une mer magnifique, et, ce qui ne gâte rien, un air très sain et un climat délicieux.

Je sais qu'autrefois, sur plusieurs de ces points, il n'en était peut-être pas tout-à-fait ainsi. La Condamine et Monte Carlo n'ont surgi que d'hier, et la seule place forte de Monaco, protégée par le vieil et glorieux étendard des Grimaldi, dominait les environs. On ne connaissait guère Monaco que par ouï-dire et l'attention ne s'y portait pas, tellement le tranquille bonheur des petits états sagement gouvernés s'oublie au milieu des grandes catastrophes qui occupent l'humanité!

Les étrangers affluent chez vous maintenant; le mouvement et la vie ont succédé à ces allées et venues régulières et paisibles de l'artisan ou du cultivateur. Des divertissements d'un autre genre sont venus prendre la place des plaisirs simples et peu exigeants d'autrefois; ils attirent sans cesse la foule des privilégiés de ce monde qui sont habitués au luxe et qui laissent par conséquent des traces de leur passage, avantageuses au pays.

Monaco a donc, en définitive, gagné de tous points. Mais permettez-moi de vous dire qu'il y manque quelque chose. Toute situation a son point noir et il est bon de le signaler. Croyez-vous, par exemple, qu'il soit bien agréable de gravir les hauteurs de Monaco? — Les routes sont bonnes, direz-vous. — Peu importe, il faut monter et beaucoup. — Vous ajouterez peut-être qu'il y a des voitures. — C'est vrai; mais elles sont fort chères, ces voitures; et puis ce n'est pas une raison, car il y a beaucoup plus de gens qui vont à pied que de ceux qui prennent des voitures. Et encore, permettez-moi de l'avouer: la ville de Monaco est triste, prise à part. Tout se concentre à la Condamine et à Monte-Carlo. Pourquoi? Parcequ'il faut trop monter et toujours monter. Les grands détours rendent les distances trop considérables et nuisent par conséquent à la ville haute. — Alors, comment faire? direz-vous. — Le moyen est facile, du moins, en apparence. Vous avez une jolie petite baie; deux collines assez hautes en commandent l'entrée. Eh bien! il faut unir ces deux collines par un pont. Voilà tout.

Je sais bien que des incrédules vont jeter les hauts cris et dire qu'un pont y est impossible; qu'il n'aurait aucune utilité; qu'il coûterait fort cher; qu'il ne rapporterait rien, etc., etc. Une des autorités de Monaco a même été jusqu'à m'affirmer que le vent en aurait raison et qu'il n'y aurait pas de piles qui résistassent.

Tout cela est bientôt dit. Pour moi, je pense qu'un pont serait facile à établir. Il coûterait cher, cela est vrai, mais on ne peut nier qu'il soit utile. Le jour où les étrangers seront sûrs de n'avoir point à descendre ni à monter pour se rendre au Casino, ils viendront eux-mêmes, en y habitant de préférence, transformer l'antique Monaco. Les quelques terrains qui restent libres se couvriront de constructions; bien des maisons s'amélioreront pour satisfaire aux exigences du confortable et ce sera, je le répète, une transformation complète et rapide toute à l'avantage de la Ville, dont les promenades charmantes suffiraient presque à assurer un concours obligé de visiteurs. — Avec le temps, un droit léger de péage fera peu à peu rentrer le Capital dépensé; car, jusqu'à présent, je n'entends pas affirmer qu'on doive compter sur les intérêts de ce Capital. Je crois qu'une souscription locale dans laquelle entreraient pour une part considérable les personnages les plus en relief de la localité, faciliterait singulièrement les choses, et cela vaut la peine d'y songer.

Maintenant quel est le genre de pont qu'il conviendrait d'établir? Je vais tâcher d'éclaircir la question.

Quatre types de ponts peuvent être employés pour le but qu'on se propose. 1° un pont suspendu; 2° un pont en fil de fer à chaînes ou arcs rigides; 3° un pont métallique en arc surbaissé; 4° un pont métallique droit et en treillis.

Le premier type a contre lui, non pas son manque de solidité (car il est toujours facile d'assurer cette solidité) mais l'appréhension même que le public en a. A tout prendre, ce serait pourtant encore le système le plus économique. Le seul désavantage apparent serait qu'il réclamerait des blocs de maçonnerie dont le volume total atteindrait environ 30.000 mètres cubes, et des travaux coûteux dans le roc vif pour assurer les attaches. Mais comme dans les autres types, cet inconvénient est encore plus considérable, il perd beaucoup de son importance pour le type que nous présentons.

A part ce désavantage qu'on pourrait d'ailleurs racheter par un emploi judicieux de la fonte et du fer, il est certain qu'on ne saurait rien faire de plus léger, et l'on pourrait toujours donner du coup d'œil aux piliers des chaînes que leur grande hauteur rendrait sans doute dé-

sagrables à première vue. Ce système supprime toute espèce de piles pouvant gêner la circulation maritime pendant les gros temps, et les collines sont assez hautes pour permettre d'établir le tablier d'un pareil pont au-dessus de l'extrémité des mats des navires ordinaires. Quant à l'influence du vent; elle serait de peu d'importance, vu la petite surface opposée à ses efforts. Les calculs en peuvent d'ailleurs être établis facilement.

Il n'y aurait donc que les culées qui réclameraient des travaux spéciaux à cause du profil du terrain. Mais je le répète, il y aurait avantage à faire usage du fer et de la fonte, même pour les constructions de ces mêmes culées, sans compter celle des piliers de suspension des arcs qui avec une flèche de un dixième donnent 40 mètres de hauteur pour les piliers. Il ne faudrait pas songer à une flèche moindre qui présenterait sans doute plus de légèreté, mais qui à l'inconvénient de faire monter trop haut la dépense. Le montage d'un pareil pont de 400 mètres de portée écarte tous les embarras causés par tous les autres systèmes, et il ne demande que de l'habileté chez l'ingénieur.

On fera sans doute l'objection bien naturelle, que sous l'effort des charges en mouvement, il y aura des balancements d'autant plus à redouter que la portée est plus grande. Cette objection à sa valeur et mérite d'être prise en considération. On peut cependant répondre qu'il existe déjà des ponts tout aussi hardis, lesquels ont résisté à ces épreuves décisives par suite des soins apportés à leur construction, et que pareil soin peut être aussi appliqué au cas actuel. C'est un simple calcul de résistances.

Mais pour répondre aussi victorieusement que possible à la précédente objection, on n'aurait qu'à employer subsidiairement le deuxième système dont l'idée remonte déjà haut et est due à M. Leblanc, habile ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Il s'agit tout simplement d'établir en-dessous des arcs concaves, des arcs correspondants convexes reliés aux premiers par des tiges métalliques et formant avec eux un système rigide dans lequel tous les balancements, même d'une petite amplitude, disparaissent. C'est un accroissement de dépenses, voilà tout.

Quant aux deux derniers types, je veux dire, les ponts en arc surbaissé et les ponts droits en treillis, dans lesquels il n'entrerait que du métal, sauf les soubassements des piles, bien qu'ils soient notablement plus économiques que celui des ponts en pierre, ils présentent ce grave inconvénient de nécessiter des piles. Or ces piles devront occuper beaucoup de place vu la profondeur des fondations; et par les gros-temps et les vents terribles qui soufflent à certaines époques, il y aurait toujours un certain danger pour les navires qui entreraient.

Il n'y a pas à songer à franchir la baie au moyen d'un seul arc; car le levage d'un tel pont offrirait des difficultés non encore expérimentées et pouvant occasionner des dépenses que ne comporte évidemment pas le projet dont il s'agit. Les piles, en outre, en restant dans les conditions vraies, devraient être d'une très-grande solidité pour résister à la poussée, et quelque légèreté qu'on donnât à l'ossature métallique, le vent y aurait beaucoup plus de prise que sur un pont suspendu.

Il est vrai qu'on pourrait employer des piles à colonnes creuses sur lesquelles on ménagerait des sommiers d'une résistance suffisante; mais ce seraient toujours des piles, et des bases d'une certaine étendue serait toujours nécessaires, ce qui, nous l'avons vu, est un grave inconvénient.

Un pont droit ne saurait franchir d'une seule portée les 400 mètres qui séparent les deux collines; la limite théorique des pontes en treillis étant inférieure à ce chiffre. Et puis on est forcé, dans ces sortes de ponts, d'observer certaines conditions de proportionnalité entre la longueur, la largeur et la hauteur du pont, qui dans le cas qui nous occupe, nécessiteraient une très-grande quantité de métal, et par suite une énorme dépense. En outre, pour opérer le lançage des poutres d'une telle longueur, il faut disposer d'engins très-coûteux, faire des travaux auxiliaires qui ne le sont pas moins, et avoir un emplacement considérable qui existe, il est vrai, sur le plateau de Monaco, mais dont on ne pourrait profiter sans détruire beaucoup des choses établies et gêner la circulation. Et d'ailleurs il faudrait toujours retomber sur le système des piles avec lequel on ne peut prévoir, quant à présent, où l'on s'arrêtera dans l'évaluation des dépenses probables.

La conséquence de toutes ces réflexions est que le type des ponts suspendus à arcs inférieurs liés aux arcs supérieurs, en vue de former un système rigide, est encore le plus favorable, tant sous le rapport des difficultés à vaincre que sous celui de l'économie; et c'est celui auquel je crois qu'il conviendrait de s'arrêter dans le cas où un projet de pont serait accepté en principe.

Permettez-moi, Monsieur, de terminer ce trop long article en invoquant pour mon excuse les propres sentiments bien connus de S. A. S. le Prince régnant qui, m'a-t-on dit, est plein du désir d'embellir ses États et

d'assurer, autant qu'il sera en son pouvoir, la fortune et le bonheur de ses sujets.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

E. FORTIN.

CHRONIQUE DU LITTORAL.

Antibes. — Notre ville n'a jamais pu, à cause de ses fortifications, devenir une station hivernale, aussi a-t-elle le droit de prétendre, puisque comme nous le disons elle est fortifiée, à une garnison plus sérieuse que celle qu'elle possède. Le ministre de la guerre a, paraît-il, compris la chose, puisqu'on parle de nous envoyer un régiment entier. Ce ne sera plus 200 hommes seulement, mais bien près de 3,000 que nous posséderons dans nos murs.

Le petit commerce n'en dira pas de mal.

Marseille. — Une grande activité règne depuis quelques jours dans les chantiers de la nouvelle cathédrale. Les travaux interrompus depuis trois ans ont été repris. En supposant que rien ne vienne interrompre les labeurs, on verra dans un an et demi l'œuvre principale achevée, sauf cependant les peintures intérieures. Le grand dôme qui couvre l'abside a 80 mètres de haut. La longueur totale de l'édifice est de 142 mètres. Les tribunes pourront contenir 4,000 personnes et la basse nef 10,000. Il a été déjà dépensé dix millions de francs. Les proportions de l'édifice sont vraiment grandioses, et l'on peut apprécier déjà tout le mérite de l'œuvre de M. Vaudoyer.

— Le *Sémaphore* publiait, ces jours-ci les lignes suivantes :

Un joli tableau de M. Ponson est exposé en ce moment à la vitrine de M. M. Collé et Vèrane. C'est une vue de Monaco. Le rocher sur lequel repose la Principauté jaillit des flots bleus de la mer comme un château de féerie. Un piquant effet de lumière ajoute à l'attrait de ce motif.

— Un regrettable accident s'est produit dans la nuit de vendredi à samedi à la gare du chemin de fer des Docks.

Un train composé de 22 wagons, chargé de charbon de terre, en formation au haut de la rampe de la gare de St-Charles, et lancé à toute vapeur n'ayant pu être arrêté à temps, s'est violemment heurté contre le mur de clôture de la place de la Joliette, qui s'est effondré sur une longueur de plusieurs mètres.

La locomotive ainsi que plusieurs wagons sont venus se briser sur le trottoir de la place de la Joliette.

Le mécanicien et le chauffeur, voyant qu'ils n'étaient plus maîtres du train, et pour échapper au danger qui les menaçait, voulurent sauter. Malheureusement, dans sa chute, le mécanicien reçut de légères blessures. Il put néanmoins regagner son domicile. La chute du chauffeur a eu des suites plus graves. Il a eu un bras broyé et s'est fait à la tête une large blessure. Transporté à l'hospice, il a subi l'amputation du bras, et son état inspire les plus sérieuses inquiétudes.

— M. Stéphan, directeur de notre Observatoire annonce qu'il a retrouvé la comète découverte en 1867 par M. Tempel.

COURRIER DE PARIS.

Le monde artiste est loin d'être content, et certes il y a bien de quoi. Jugez plutôt. On n'acceptera que 1,800 toiles pour l'exposition. Or, savez-vous combien il en a été envoyé? six mille!

Il est donc incontestable qu'une masse de tableaux excellents sera refusée. Les peintres clabaudent naturellement, mais on leur répond: *il n'y a pas de place.* On objecte bien à cette réponse que pendant les années précédentes, on avait trouvé le moyen d'accepter 3,000 toiles, mais le Directeur des Beaux-Arts n'écoute pas cette objection et, sans sourciller, riposte: c'est ainsi.

Certes les artistes sont exigeants d'ordinaire; ils sont susceptibles et se fâchent souvent sans raison; mais, en cette occurrence, on est contraint d'avouer qu'ils n'ont pas tort de se plaindre. Si le ministère des Beaux-Arts le voulait bien, il nous semble qu'il pourrait bien trouver, dans tout Paris, un local propre à recevoir plus de 1800 tableaux.

M. Thiers est venu s'installer à l'Élysée. Il n'est pas logé dans les grands appartements; il a fait choix de ce qu'on appelle les *petits appartements*, destinés au Prince Impérial, et que Napoléon III avait fait restaurer dans ce but.

La place du Trône va voir s'élever sous peu une magnifique fontaine monumentale. Le bassin seul n'aura pas moins de 1000 mètres carrés de superficie.

Le docteur Decaisne vient de publier une brochure qui est un véritable cri d'alarme. C'est une statistique des ravages produits par l'alcool. Bien que ce sujet sorte un peu du cadre d'un courrier, nous avons tenu à en parler, car tous les honnêtes gens doivent se liguier contre le mal.

Cette brochure est pleine d'enseignements effroyables: sur mille aliénés admis à Bicêtre, 200 le sont devenus par suite d'excès alcooliques. Accroissement du nombre des crimes, des suicides; augmentation des cas d'idiotie, d'épilepsie; dépopulation, misère, telles sont les conséquences de l'abus de l'alcool. En onze ans, les cas de folie ont augmenté de 59 0/0.

La section d'astronomie de l'Académie des sciences vient de procéder au remplacement de M. Delaunay, mort si malheureusement à Cherbourg. C'est M. Lœwy qui a été nommé.

Ces jours-ci est mort un homme bien connu de tout Paris. Nous voulons parler de M. Pingard, père, huissier de l'Académie. Le défunt, remplissait les fonctions d'huissier de l'Institut depuis 42 ans.

FAITS DIVERS.

Nous avons annoncé sommairement dans notre dernier numéro le sinistre épouvantable de l'*Atlantic*. Voici les détails que publient les journaux sur cette catastrophe maritime:

Le steamer manquait de combustible et le capitaine voulait faire du charbon à Halifax. Lundi soir, à minuit, il est allé se coucher, ainsi que le troisième officier. M. Firth, premier officier, a pris le quart. Il faisait nuit noire; la mer était mauvaise. Le phare de Sambro était visible, à 56 kilomètres au N. N. O.

M. Firth, paraît-il, a fait donner une fausse direction au navire. Il a pris le feu de Prospect pour celui de Sambro.

Vers deux heures du matin, le steamer s'est jeté sur le récif de Magher. Les officiers et les hommes de l'équipage, réveillés par le choc, ont essayé de lancer les bateaux de sauvetage. Mais le steamer s'est renversé et a coulé bas, emportant avec lui le seul bateau qu'on avait pu mettre à la mer.

Quelques personnes se sont réfugiées dans la mâture. M. Brady et un des sous-officiers ont gagné un rocher à la nage. Ils ont pu établir un va-et-vient, mais tous ceux qui en avaient profité allaient être noyés par la marée montante, lorsque des bateaux pêcheurs sont venus à leurs secours.

La mer était bien mauvaise, mais à midi on avait pu sauver tous les survivants, à l'exception de M. Firth, cause involontaire du sinistre. Il est resté le dernier dans la mâture; les bateaux ne pouvaient plus approcher le steamer à cause de l'état de la mer.

Il y avait à bord 1,308 âmes en tout; 300 personnes ont été sauvées, dont 4 passagers de première classe. Tous ceux qui ont péri ont été noyés dans leurs lits lorsque le steamer s'est renversé.

On télégraphie de Liverpool que les propriétaires de l'*Atlantic* ne s'expliquent pas les causes du sinistre. Le steamer ne pouvait pas, selon eux, manquer de charbon car il est parti avec deux cents tonneaux de plus qu'il ne lui fallait pour accomplir son voyage.

Le steamer valait quatre millions et sa cargaison un million.

Carlo Arienti, un des plus grand peintres de l'école

moderne italienne, vient de mourir à Bologne, après une longue maladie.

Arienti, né à Milan, a passé ses plus belles années à Turin.

Il était professeur à l'Académie des Beaux-Arts de Milan, lorsque le roi Charles-Albert l'appela dans la capitale du Piémont et le chargea de faire un tableau de grandes dimensions, dans lequel devait être représenté l'épisode de l'histoire italienne, le plus propre à exprimer combien était ancien en Italie le sentiment de l'indépendance nationale.

Arienti comprit parfaitement les intentions du roi, et fit cet admirable tableau représentant une glorieuse bataille des Italiens contre l'hôte autrichien, et qui a été placé, pendant plusieurs années, dans l'escalier du palais royal de Turin.

Charles-Albert récompensa le peintre patriote, en le nommant président de l'*Accademia Albertino*.

Il resta plusieurs années à Turin, à la grande satisfaction des élèves, des artistes et de la population tout entière.

Ce fut avec douleur qu'il quitta Turin, ces dernières années, pour aller à Bologne comme directeur de l'Académie des beaux-arts.

On écrit de Gibraltar: il y a dans notre port un petit navire dont l'histoire toute récente est encore plus mystérieuse que celle du *Murillo*, et peut-être aussi tragique que celle du *Northfleet*.

La *Mary-Céleste*, brigantine américaine, a rencontré en mer, à 400 milles est des Açores, un navire anglais, et l'a ramené avec elle le 13 décembre dernier. Quand il a été découvert, il naviguait sous ses voiles de huniers et son grand foc et, depuis dix jours, s'il faut s'en rapporter à la dernière inscription portée au livre du loc, qui portait la date du 4 novembre, il suivait sa route en pleine mer, sans une âme à bord.

A l'exception du livre du loc, il n'existait à bord aucuns papiers, ni manifeste, ni connaissements, ni le moindre document pouvant fournir un renseignement et jeter un jour quelconque sur les causes de l'andon de ce navire.

La cargaison, qui consistait en fûts d'esprits, n'avait pas été touchée, une cabine qui avait dû être habitée par une femme et son enfant n'avait pas été pillée, tout y était à sa place. Une petite fiole contenant de l'huile était posée sur une machine à coudre; sur une table on voyait une pelote de coton et un dé qui n'étaient pas tombés à terre. Un harmonium occupait un coin de cabine, et près de cet instrument était un caissier contenant des volumes et des cahiers de musique parfaitement rangés.

Les seules choses suspectes étaient, dans cette cabine, un sabre dans son fourreau, mais dont la lame portait des traces de rouille produites par du sang incomplètement essuyé, et à l'avant du navire et de chaque côté du bordage de profondes entailles paraissant faites à dessein.

Sont-ce là des indices d'actes de violence, et dans quel but? Pourquoi le navire a-t-il été laissé sous voile, et pourquoi a-t-il été abandonné?

L'inspection du navire, tant au-dessus qu'au-dessous de la ligne de flottaison, n'a fait découvrir aucune avarie, aucun indice qu'il ait eu à souffrir du mauvais temps.

Jusqu'à présent, il n'a été trouvé aucune trace ni de la femme, ni de l'enfant, ni du capitaine, ni de son équipage.

ALFRED GABRIÉ, Rédacteur-Gérant.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO.

Arrivées du 7 au 13 Avril 1873.

ARLES. b. *Saint-Jean Baptiste*, français, c. Landoz, pierres.

SAN REMO. cutter, *Saint-Laurent*, italien, c. Gazzoli, huile d'olive.

SUNDERLAND. trois mâts, *Melita*, anglais, c. Williams St-Clair, houille.

MENTON. b. *Sempre Carmine*, italien, c. Pensa, s. lest.

Départs du 7 au 13 Avril 1873.

MENTON. b. *Saint-Jean Baptiste*, français, c. Landoz, pierres.

FINALE. b. *Conception*, italien, c. Saccone, ferrailles.
 GOLFE JUAN. b. *Volonté de Dieu*, français, c. Davin, sur lest.
 NICE. cutter, *St-Laurent*, italien, c. Gazzoli, huile.
 SAVONE. b. *Sempre Carmine*, italien, c. Pensa, sur lest

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

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^{er} choix. — Billards.
 GLACES ET SORBETS.

A VENDRE OU A LOUER
 près du Casino
JOLIE VILLA
 Très-richelement meublée
 Vue magnifique dominant le plateau de Monte Carlo.
 S'adresser à la villa, Avenue St-Michel.

A VENDRE:
DE 6 A 200 CHAMBRES
 toutes au midi et chacune indépendante.
 S'adresser à M. de Millo.

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE ET HAUTE ITALIE. — SERVICE D'HIVER.
 Ligne de MARSEILLE à MONACO et à GÈNES.

distan. kilom.	PRIX DES PLACES			STATIONS	DÉPARTS													
	1 ^{re} cl.	2 ^{me} cl.	3 ^{me} cl.		mat.	mat.	mat.	soir	soir	soir								
240	29 55	22 15	16 25	MARSEILLE														
173	21 30	16	11 70	TOULON				mat.										
47	5 75	4 30	3 15	CANNES				6 45		mat.								
16	1 95	1 45	1 10	NICE				7 53		10 05								
11	1 35	» 95	» 75	VILLEFRANCHE-SUR-MER				8 05		10 21								
9	1 10	» 80	» 60	BEAULIEU				8 12		10 28								
7	» 85	» 65	» 45	EZE				8 20		10 36								
»	»	»	»	MONACO				8 35		10 57								
2	» 70	» 55	» 35	MONTE CARLO				8 40		11 03								
5	» 70	» 55	» 35	CABBÉ-ROQUEBRUNE				8 51		11 16								
10	1 20	» 90	» 65	MENTON				9		11 25								
19	2 45	1 85	1 30	VINTIMILLE	arriv. h. de Paris	mat.		9 30		mat.								
	9 80	7	6	ALBENGA	dép. h. de Rome	6 36		11 10										
	9 80	7	6	ALBENGA		9 50	mat.	2 15	soir									
129	14 35	10 15	7 25	SAVONA		11 40	5	4	7 42									
	17 50	12 35	8 95	VOLTRI		12 58	6 08	5 07	8 50									
173	19 15	13 55	9 65	GÈNES, arrivée		1 40	6 45	5 50	9 35									

* L'heure de Rome avance de 47 min. sur celle de Paris.

Ligne de GÈNES à MONACO et à MARSEILLE.

173	19 15	13 55	9 65	GÈNES		mat.												
	17 50	12 35	8 95	VOLTRI		4 15		7 05	8 05	12 14	4 15	8 10	4 15					
129	14 35	10 15	7 25	SAVONA		4 49	mat.	8 40	mat.	2 14	6 16	9 58						
	9 80	7	6	ALBENGA		7 35	4 56	9 58		3 50	7 48	soir						
19	2 45	1 85	1 30	VINTIMILLE	arriv. h. de Rome	10 22	7 42	12 10		6 35	10 20		10 20					
	10 10	» 90	» 65	MENTON	dép. h. de Paris	10 37	8 13	12 20		7 15	soir	soir	10 15					
	5	» 70	» 55	CABBÉ-ROQUEBRUNE		11 03	8 38	12 40		7 40		4 24	10 40					
	2	» 70	» 55	MONTE CARLO		11 14	8 50			7 53		4 37						
	»	»	»	MONACO		11 24	8 59	12 58		8 03		4 48	11 04					
	7	» 85	» 65	EZE		11 33	9 05	1 04		8 10		4 54	11 10					
	9	1 10	» 80	BEAULIEU		11 47	9 19	1 18				5 08						
	11	1 35	» 95	VILLEFRANCHE-SUR-MER		11 55	9 27					5 16						
	16	1 95	1 45	NICE		12 02	9 34	1 30	mat.	8 36		5 23	11 33					
	47	5 75	4 30	CANNES		12 15	9 47	1 43	6 05	8 49		5 50	11 46					
173	21 30	16	11 70	TOULON		1 43	11 31	3 11	7 19	10 45		7 15	soir					
240	29 55	22 15	16 25	MARSEILLE, arrivée		7 20	4 12	7 10	12 04	soir		soir						

* L'heure de Rome avance de 47 min. sur celle de Paris.

GRAND HOTEL DES BAINS A MONACO. -- E. REY, Gérant,

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 mod.

30 MINUTES
DE
NICE

SAISON D'HIVER A MONACO

DU 1^{er} NOVEMBRE 1872 AU 31 MAI 1873.

15 MINUTES
DE
MENTON

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

La Principauté de Monaco, située sur le versant des Alpes-Maritimes, est complètement abritée des vents du Nord. L'hiver, sa température est la même que celle de Paris dans les mois de mai et de juin.

La presqu'île de Monaco est posée comme une corbeille éclatante dans la Méditerranée, cette vaste mer d'un bleu intense. On y trouve la végétation des tropiques, la poésie des grands sites et des larges horizons; — la lumière enveloppe ce calme et riant tableau; Monaco, en un mot, c'est le miroir du printemps.

Monaco possède un vaste Etablissement de Bains de Mer, ouvert toute l'année, où se trouvent également des salles pour l'hydrothérapie, pour des bains d'eau douce, d'eau minérale et des bains de mer chauds.

Pour les étrangers désireux de demeurer près de l'Etablissement des Bains, il y a dans l'Etablissement même l'Hôtel des Bains, parfaitement aménagé, avec table d'hôte et restaurant

et qui joint le rare avantage de la modicité des prix au confortable le plus complet.

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, qui s'étendent en terrasses jusqu'à la mer, offrant les points de vue les plus pittoresques et des promenades agréables au milieu des palmiers, des caroubiers, des aloès, des cactus, des géraniums, des tamarins et de toute la flore d'Afrique.

Au bas des jardins, on vient de terminer l'installation d'un vaste et magnifique Tir aux Pigeons.

En face de l'Hôtel de Paris on voit des magasins contenant tout ce que l'élégance parisienne peut offrir parmi les objets de luxe et de première nécessité, un bureau de tabac où l'on trouve avec les tabacs ordinaires de la régie française, les cigares étrangers supérieurs de l'entrepôt du Grand Hôtel, au boulevard des Capucines de Paris.

On y voit de plus 3 somptueux cafés avec billards.

A Monte Carlo, à la Condamine, aux Moulins, de charmantes villas, coquettement posées au milieu des orangers et des citronniers, offrent aux étrangers de nombreux appartements.

A partir du 1^{er} novembre la Saison des Fêtes commence à Monaco pour se prolonger sans interruption jusqu'au 1^{er} mai.

Le Casino de Monte Carlo offre aux Monaco — Imprimerie du Journal de Monaco 1873

étrangers les mêmes distractions que les Etablissements des bords du Rhin, Wiesbaden, Hombourg et Bade. Pendant toute la saison d'hiver, une troupe d'artistes des meilleurs théâtres de Paris y joue, plusieurs fois par semaine, la comédie et le vaudeville.

Des Concerts splendides, dans lesquels se font entendre les plus grands virtuoses et les plus célèbres cantatrices, viennent ajouter à l'éclat de cet orchestre, dont la réputation justement acquise est aujourd'hui européenne. L'Administration donne fréquemment de grands bals parés, des réunions dansantes et des bals d'enfants.

Le Casino contient des Salles de Conversation et de Bal, ainsi qu'un Cabinet de Lecture où se trouvent tous les journaux illustrés, toutes les publications françaises et étrangères — environ 150 Journaux et Revues.

Dans les Salons de Jeux, vastes et bien aérés, il y a en permanence des tables de Trente-et-Quarante et de Roulette.

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 fr., le maximum de 12,000 fr.

Le trajet de Paris à Monaco se fait en 24 h.; de Lyon en 15 heures; de Marseille en 7 heures; de Gènes en 7 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.