

# JOURNAL DE MONACO

Administration et Rédaction,  
Rue de Lorraine, 14,  
à Monaco (Principauté.)

POLITIQUE. LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE  
PARAISANT LE MARDI

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

<p>INSERTEMENTS :</p> <p>annonces . . . . . 25 Cent. la ligne</p> <p>Réclames . . . . . 50.</p> <p>On traite de gre à gre pour les autres insertions</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</p> <p>EDOUARD ROUYERRE, Libraire et Commissionnaire, rue des Saints-Pères, 1.</p> <p>À Nice, LIBRAIRIE VISCONTI, rue du Cours et LIBRAIRIE-AGENCE JOUGLA, rue Gioffredo, 1. près la pl. Masséna</p> <p>à l'AGENCE-DALGOUTTE, place du Jardin Public, 3</p> <p>Les abonnements comptent du 1<sup>er</sup> et du 16 de chaque mois et se paient d'avance.</p> <p>Les lettres et envois non affranchis seront refusés. — Les manuscrits non insérés seront rendus.</p>	<p>ABONNEMENTS :</p> <p>Un An . . . . . 12 Francs</p> <p>Six Mois . . . . . 6 id.</p> <p>Trois Mois . . . . . 3 id.</p> <p>Pour l'ÉTRANGER les frais de poste en sus</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Monaco, le 17 Juillet 1883

## ACTES OFFICIELS

Le Prince, par Ordonnance du 4 de ce mois, a nommé M. Victor-Auguste Clerico Notaire à Monaco, en remplacement de M<sup>e</sup> Henri Leydet, nommé Notaire honoraire.

## NOUVELLES LOCALES

Les conditions anormales de la température des mois de mai et de juin ont eu à peu près partout des conséquences défavorables pour la santé publique.

La ville de Monaco n'a pas échappé complètement à cette influence. Le nombre des personnes atteintes de fièvre muqueuse s'étant accru assez rapidement le mois dernier, le Prince s'est empressé d'envoyer un des médecins attachés à Sa personne, avec mission d'étudier l'état de la santé publique et de prêter à la population le concours de ses lumières et de son expérience.

M. le docteur Gassies s'est mis à l'œuvre avec le zèle le plus louable, se concevant avec ses confrères et prodiguant de la façon la plus dévouée ses soins aux malades qui s'adressaient à lui. Il a eu la satisfaction de constater une amélioration sensible depuis la semaine passée, et le mieux s'accroît assez de jour en jour, pour qu'il soit permis de dire dès maintenant que tout danger a disparu.

L'Hôtel-Dieu est aujourd'hui à peu près vide. Neuf malades restent encore dans cet établissement hospitalier. Sur ces neuf individus, deux seulement sont atteints de fièvre; les sept autres sont soignés pour des maladies diverses ou des blessures accidentelles; tous sont en voie de guérison.

Mardi dernier, au train de 1 heure 38 minutes après-midi, de nombreux pèlerins italiens, allant à Lourdes, ont traversé la Principauté; ils étaient conduits par cinq évêques, dont M<sup>e</sup> de Ventimiglia.

M<sup>e</sup> d'Hermopolis s'est rendu à la gare où il a salué les prélats italiens. Sa Grandeur s'était promis d'accompagner les pèlerins jusqu'à leur pieuse destination; mais, en présence des quelques cas de fièvre signalés alors, Elle n'a pas voulu quitter, même momentanément, la Principauté.

Le nombre des voyageurs arrivés à Monaco pendant le mois de juin 1883 a été de 17,010.

Samedi dernier, le yacht à vapeur français, la *Naiade*, venant de Marseille, est entré dans le port de Monaco qu'il a quitté le lendemain.

Ce remarquable bâtiment, qu'on a pu admirer plusieurs fois ici l'an dernier, appartient à M. Verminck, négociant et armateur à Marseille.

Un grand concours de pigeons voyageurs doit avoir lieu à Monte Carlo, le samedi 4 août prochain.

Les pigeons arriveront de Belgique l'avant-veille et seront exposés, le 3, dans une dépendance du Casino.

Marqués à l'aile, ils seront lâchés le 4, pour retourner à leur colombier en Belgique. Les premiers arrivés obtiendront, à leurs propriétaires, des prix d'une certaine importance; le premier sera de 5,000 francs.

Les colombophiles se donnent rendez-vous à Monte Carlo.

## CHRONIQUE DU LITTORAL

**Nice.** — Voici le règlement spécial relatif à la section de l'horticulture pour l'Exposition universelle de Nice:

ARTICLE PREMIER. — La ville de Nice ouvrira, du 1<sup>er</sup> décembre 1883 au 1<sup>er</sup> mai 1884, une Exposition Internationale de tous les produits de l'horticulture et des objets d'art et d'industrie qui s'y rattachent.

ART. 2. — MM. les horticulteurs, amateurs, artistes, industriels et marchands français et étrangers sont admis à concourir et invités à adresser à M. le Commissaire Général, avant le 15 septembre 1883, une demande d'admission contenant la liste exacte des plantes et des objets à exposer, le concours ou les concours auxquels ils doivent prendre part, et la déclaration que les produits exposés sont la propriété de l'exposant.

ART. 3. — L'exposition d'horticulture comprendra deux divisions bien distinctes. La première, soumise au programme général, aura un caractère permanent; elle comprendra les plantes et objets qui devront figurer pendant toute la durée de l'Exposition.

La deuxième, soumise à des programmes spéciaux, sera renouvelée trois fois pendant la durée de l'Exposition, le 15 décembre 1883, le 10 février et le 1<sup>er</sup> avril 1884; elle concernera plus particulièrement les plantes délicates, les plantes de serres, les plantes fleuries et les fleurs coupées.

ART. 4. — L'administration fera bénéficier les exposants de toutes les réductions de tarifs obtenues par elle sur les divers réseaux des chemins de fer, en France et à l'étranger.

ART. 5. — Une Commission d'admission et d'organisation sera chargée de l'examen des demandes et de la réception des produits présentés. Elle aura la mission d'arrêter les produits qui devront figurer à l'Exposition, et de placer ou distribuer les objets

admis de la manière la plus favorable à leur conservation.

L'administration de l'Exposition veillera avec soin à la conservation des végétaux et objets exposés; mais elle ne répond d'aucune perte ni d'aucun dégât ne provenant pas de son fait.

ART. 6. — Toutes les plantes exposées seront munies d'étiquettes. Les plantes qui seront présentées comme nouvellement introduites devront porter le nom de la plante, la date de l'introduction et le lieu d'origine.

Aucune plante ni aucun produit ne peuvent figurer dans deux concours différents.

Dans les concours où le nombre de plantes est déterminé, chaque exposant ne pourra dépasser le nombre de plantes fixé dans le programme.

ART. 7. — Un Jury choisi parmi les botanistes et les horticulteurs notables de l'Europe sera chargé de décerner les prix.

Les membres de ce Jury se réuniront à Nice, à des époques qui seront déterminées et portées à la connaissance des exposants ou de leurs représentants de Nice, dix jours au moins à l'avance.

Le Jury nommera son président et son secrétaire. Il aura le droit, s'il le juge nécessaire, de se constituer en plusieurs sections.

ART. 8. — L'enlèvement des plantes et des objets exposés ne pourra s'effectuer qu'après la clôture de l'Exposition, ou suivant la catégorie à laquelle elles appartiendront, conformément aux prescriptions de l'article 3, après la clôture de chaque exposition partielle temporaire.

Toutefois, la commission d'organisation pourra exceptionnellement autoriser l'enlèvement des produits qui auraient à souffrir d'un trop long séjour dans l'enceinte de l'Exposition.

ART. 9. — Après chaque concours particulier, le Jury rendra sa décision. Les récompenses consisteront en diplômes d'honneur, diplômes de médailles d'or, de vermeil, d'argent et mentions honorables.

La distribution des récompenses aura lieu en séance solennelle, à Nice, à une époque qui sera ultérieurement fixée. Pour les concours particuliers, les décisions du Jury seront portées à la connaissance des exposants à la fin de chaque concours.

ART. 10. — Les envois de plantes et objets destinés à être exposés seront soumis aux dispositions du règlement spécial (n° 2) relatif à l'expédition, la réception et la manutention des objets exposés.

Tout cas non prévu dans le présent règlement sera résolu par la commission d'organisation.

ART. 11. — Les exposants devront, pour leurs envois, se conformer aux termes de la convention internationale de Berne et à ceux des décrets et arrêtés publiés en conformité de cette convention.

**La Turbie.** — La Société des Bains de Mer de Monaco a remis à M. Barralis, maire de la Turbie, une somme de 500 francs pour le bureau de bienfaisance de cette commune.

**Savone.** — On a pêché, le 7 juillet, dans le port de Vado, en quelques heures à peine, plus de 2,000 kilogrammes d'anchois.

LETTRES PARISIENNES

(Correspondance particulière du Journal de Monaco)

Au moment où je vous écris, Paris est en pleine liesse à l'occasion de la Fête Nationale. Il a inauguré en grande pompe la statue de la République sur la place du Château-d'Eau, ce matin, et se précipite en flots pressés cette après-midi vers Longchamps pour voir passer la revue. Ce soir, la foule sera aux feux d'artifice qui, sur cinq points différents, illumineront de leurs fusées la capitale. Chaque quartier a son bal, ses jeux forains en plein air, formant ainsi une fête particulière parmi la fête générale. La France est toute au plaisir pendant les vingt-quatre heures où nous sommes.

Du côté du beau monde, la fête, pour être dédaignée très haut, n'est pas délaissée en réalité, comme on le croirait. Officiellement, on annonce qu'on part pour ses terres ou une station thermale; officieusement, on reste, on s'entend entre familiers dévoués pour courir Paris, le soir, en petite toilette et incognito, et pour renouveler aux bals des quartiers populaires les exploits qu'on accomplissait ces soirs derniers à la baraque de Marseille, à la foire de Neuilly.

Parmi les heureux que fait l'anniversaire du 14 juillet, il ne faut pas oublier les nouveaux appelés dans la Légion d'honneur. La littérature a un élu, M. Leconte de Lisle, l'auteur des *Erynnies*, un poète de la grande race.

Le goût effrené des gens pour les décorations a amené le gouvernement de la République à créer une croix spéciale dite du *Mérite agricole*. En théorie, l'idée se justifie pleinement, mais, dans la pratique, elle n'aura pas le résultat qu'on en attend et qui est de rallier de plus en plus les populations rurales au régime actuel. En effet, pour un satisfait, la croix donnée fera cent mécontents. L'ordre du Mérite agricole a été créé cette semaine, et déjà cinq mille demandes sont parvenues au ministère de l'agriculture. Jugez par là de l'attraction suscitée par le nouveau ruban vert et aussi des déceptions et des amertumes dont il deviendra la cause.

L'état toujours si alarmant du comte de Chambord vient voiler d'un crêpe la Saint-Henri. Le comte de Paris, depuis quelque temps l'objectif des divers partis qui divisent la France, est toujours à Vienne, mais a annoncé son retour à Eu pour la semaine qui s'ouvre. Par goût, par tempérament, le comte de Paris est un homme d'étude et de cabinet. Il n'aime ni la foule ni le bruit. Les douces jouissances de son foyer domestique suffisent à ses appétits, et la royauté de son home fermé aux importuns et aux fâcheux lui paraît le bien le plus désirable. D'une nature timide, réservée, travailleur acharné, ses études sont multiples et variées, l'entraînant tantôt de ses souvenirs sur la guerre d'Amérique à l'examen des questions sociales et ouvrières, tantôt à des travaux archéologiques. Il dirige lui-même, et avec autorité, la restauration qu'il a entreprise des châteaux historiques qu'il possède et consacre à ce but intelligent une grosse partie de son budget. La comtesse de Paris, quoique avec un caractère plus décidé, un tempérament plus vif, partage ses goûts et ses idées. Ce n'est pas seulement la compagne de son cœur, c'est celle de son intelligence, et de là l'harmonie et le bonheur si parfaits qui règnent dans cette union princière. Souhaiter la couronne à ce ménage si doucement heureux, ce n'est ni le connaître, ni l'aimer: pourquoi apporter des épines à des mains qui savent si bien ne recueillir que des roses?...

Le docteur Vulpian, le célèbre professeur d'anatomie pathologique, part aujourd'hui pour Frohsdorf, où il aura une consultation avec les professeurs Billroth et Drasche, qui soignent le comte de Chambord.

Adversaire déclaré de M. Paul Bert, le docteur Vulpian a signé le premier la pétition pour le maintien des sœurs dans les hôpitaux. Ses travaux sur le système nerveux, au point de vue de la thérapeutique, lui ont conquis une notoriété de premier ordre.

Le courage montré par la comtesse de Chambord dans la terrible phase qu'elle traverse, son dévouement invincible, sa confiance sereine dans l'aide du Ciel, ont mis très en vue la noble compagne du petit-fils de Charles X. La comtesse de Chambord

est grande et mince; ses cheveux presque blancs, coiffés en deux larges bandeaux ondes, font ressortir encore la pâleur de son teint. Sa main est d'une finesse et d'un dessin irréprochables. Elle a cette diaphanéité particulière à certains portraits du XVI<sup>e</sup> siècle. Le caractère dominant de sa physionomie est la dignité, mais une dignité bienveillante et affable.

Très pieuse, très charitable, elle a établi à Frohsdorf un ouvroir et une pharmacie qui sont célèbres à dix lieues à la ronde. On sent que la religion tient une place suprême dans sa vie.

Privée du plus enviable bonheur pour une femme, celui de la maternité, elle a consacré à son époux toute son existence, et, comme le lui disait M<sup>re</sup> d'Hermopolis le jour de son mariage: « N'en doutez pas, madame, il est aussi heureux par vous, que vous êtes vous-même heureuse par lui. » Ce couple, en effet, si respecté et si digne de l'être, ne personnifie pas seulement l'union de deux vies, mais celle de deux grands esprits et de deux grands caractères.

BACHAUMONT.

VARIÉTÉS

La Voie de Panama

IL Y A DEUX CENTS ANS

Nunez de Balboa avait, en 1513, reconnu l'extrême rétrécissement de cette partie médiane du continent américain, de l'autre côté de laquelle il découvrait ce qu'il nomma la mer du Sud.

Vingt ans plus tard, Pizarre avait conquis l'empire des Incas. Le Pérou était devenu le plus riche domaine de la monarchie espagnole, et ses moyens de communication avec la métropole furent l'objet des préoccupations du conseil des Indes.

Le voyage par le détroit de Magellan était d'une longueur infinie, en même temps qu'il exposait à bien des fortunes de mer les chargements de métaux précieux qui, de Lima, étaient expédiés à Cadix.

Aussi tout naturellement se produisit l'idée d'établir une communication régulière plus rapide et plus sûre à travers l'isthme signalé par Balboa.

Cette voie devait avoir, outre l'avantage de l'abréviation et de la sécurité, un mérite spécial aux yeux de la cour d'Espagne de ce temps-là: celui d'être une route fermée par où l'on ne passerait qu'avec l'agrément du roi, route dès lors inaccessible aux étrangers.

La combinaison adoptée fut celle-ci:

Chaque année, à époque fixe, un convoi de galions partirait d'Espagne pour la côte orientale de l'isthme. D'autre part, un convoi analogue parti du Pérou, viendrait aborder à la côte occidentale. Entre les deux points d'atterrissage, on établirait une route terrestre, et, par un double transbordement, passagers et marchandises passeraient d'un océan à l'autre. C'est encore, du reste, ce qui a lieu aujourd'hui, avec cette différence que le moyen de communication est un chemin de fer, et que ce chemin est ouvert à tous.

Sur quel point de cet isthme de cinq cent cinquante lieues de longueur devait être établie la route traversière?

L'exploration du terrain fut, à coup sûr, faite par d'habiles gens, par ces étonnants adelantados qui, dès le seizième siècle, n'auraient peut-être plus rien laissé à découvrir en Amérique, si bien des notions par eux fournies n'étaient restées secret d'Etat.

La route adoptée fut en effet celle que la science et l'industrie ont, par leurs représentants les plus autorisés, reconnue la meilleure de notre temps, et après des études topographiques exécutées depuis le Tehuantepec jusqu'au Darien.

Ainsi, pour ne citer que des explorations faites surtout en vue du plus court trajet, ni le projet remarquable de M. H. Bourdiol, reliant la baie Calédonia à celle de San Miguel par une coupure de cinquante kilomètres de longueur seulement, ni le

projet de notre regretté Henry Bionne, anastomosant par des cours d'eau canalisés, l'embouchure de l'Atrato avec celle de la Tuyra, n'ont pu faire déplacer la ligne d'élection fixée par les Conquistadores depuis plus de trois cents ans.

Au milieu de ce siècle, les ingénieurs américains ont tracé leur chemin de fer à côté de l'ancienne voie espagnole, et c'est encore cette partie privilégiée de l'isthme que M. de Lesseps a, sans hésiter, signalée au Congrès du canal interocéanique, et que ce Congrès a choisie pour y faire passer un canal à niveau plein. La ligne du chemin de fer et celle du canal ne sont, en effet, que des variantes de la ligne espagnole.

Toutes trois aboutissent à la baie de Panama, en partant de points rapprochés de la même région du littoral oriental de l'isthme, au sud de l'embouchure du Rio Chagres.

Voyons maintenant comment était constituée la route à travers l'isthme, au temps auquel nous nous reportons, en 1670, à l'époque de l'incursion du flibustier Morgan.

Cette route, comprenant deux voies, ayant pour points de départ, au rivage atlantique: l'une, Porto-Bello, l'autre, Saint-Laurent-de-Chagres, et aboutissant toutes deux à la ville de Panama, formant ainsi un angle très ouvert, dont le sommet était le point commun d'arrivée.

Ces deux routes représentaient ce qu'on nommerait actuellement la grande et la petite vitesse.

De Porto-Bello partait un chemin muletier, serpentant à travers la forêt, étroit, peu nivelé, suivant les accidents du terrain, mais pavé dans les endroits marécageux. Il traversait quelques bourgades de relais, dont la principale était Pequeni.

Par ce chemin passaient, à dos de mulet, les dépêches, les passagers, les barres d'or et d'argent du Pérou, les marchandises de faible poids et le mercure, dont le monopole soumettait au bon plaisir du vice-roi du Pérou la riche industrie des mines de ce pays.

C'était la voie rapide.

De Saint-Laurent-de-Chagres à Cruces, la route était le fleuve lui-même. Un service de transports y était organisé au moyen de bateaux à fond plat, de soixante pieds de long sur vingt-cinq de largeur.

Sur ces bateaux, on embarquait les marchandises lourdes ou encombrantes et les convois de ces malheureux nègres que les Génois, fournisseurs par privilège de la cour, envoyaient aux mines de Potosi.

A l'embarcadere de Cruces, où le fleuve cessait d'être navigable, s'effectuait le débarquement et la mise à l'entrepôt. De là, bien qu'on ne fût qu'à huit lieues de Panama, c'était encore un étroit chemin muletier qui conduisait à cette ville.

Pour les besoins du service, sur les deux routes, l'administration espagnole n'entretenait pas moins de deux mille mulets.

Morgan, dans la combinaison de son entreprise aussi audacieuse qu'elle était abominable, n'ayant d'autre motif que la rapine par le fer et le feu, choisit la voie du Chagres.

Cette route était moins dangereuse que le long et tortueux chemin de Porto-Bello, propice à toutes les embuscades, mais on ne pouvait néanmoins s'y engager sans guide.

Or, le secret du passage de l'isthme était si difficile à pénétrer par les étrangers, que parmi les deux mille deux cents flibustiers anglais et français que commandait Morgan, il n'y avait pas un homme capable de guider l'expédition, bien que nombre d'entre eux fussent, depuis des années, pratiques de la Côte ferme.

Ce fut au bague de l'île de Sainte-Catherine que Morgan alla chercher des guides, espérant y rencontrer des forçats originaires de Panama.

Il y en trouva deux, un indien et un métis, qui, libérés par lui, acceptèrent ses propositions.

Ce fut le 18 janvier 1670, d'après le journal de son chirurgien, que Morgan partit de Saint-Laurent de Chagres, se dirigeant sur Panama avec un corps de

treize cents flibustiers et boucaniers, en remontant le fleuve sur des bâtiments légers. Il avait embarqué quelques canons qui ne devaient lui servir à rien, puisqu'il fallut les laisser à Cruces; mais pour s'emparer de Panama, il lui suffisait des terribles fusils des boucaniers.

Dès le 19, on fut obligé de ne conserver que les bateaux à fond plat, les eaux du fleuve étant trop basses pour les autres bâtiments.

Le 21, l'expédition avait dépassé la région marécageuse, et on trouva moyen d'avancer, une partie des hommes allant par terre, et l'autre dans les barques.

Le 24, on arrivait à Cruces, la dernière place où l'on pouvait remonter le fleuve, et toute la troupe prit terre.

Le 25, Morgan s'engagea dans le chemin muletier où parfois deux hommes seulement passaient de front, et, après diverses escarmouches, il se présentait le 26 janvier devant Panama, ayant mis neuf jours pour traverser l'isthme.

Le lendemain, Morgan attaquait et prenait Panama. Quelques jours après, il pillait et brûlait cette ville de six mille maisons, alors, dans toute sa splendeur commerciale, repartait chargé de proie et revenait à Chagres s'embarquer pour la Jamaïque.

Les Espagnols s'empressèrent de rebâtir Panama, à quelque distance du premier emplacement, en un lieu plus approprié et mieux alimenté d'eau douce. Mais le souvenir de l'audacieuse incursion de Morgan contribua sans doute à ne leur point inspirer la pensée de rendre plus facile le passage de l'isthme, qui demeura à peu près dans le même état.

Toujours est-il qu'il ne paraît pas qu'une route carrossable y ait été établie, à aucune époque de la domination espagnole.

Du reste, la doctrine des Conquistadores, en matière de ponts et chaussées, était d'une simplicité primitive. Elle avait pour base un axiome, dont j'ai encore entendu l'écho aux Antilles, il y a quelque trente ans, de la bouche de vieux habitants. Les routes, disaient-ils, sont dans les pieds des mulets et des nègres!

De cette doctrine assurément ne devaient sortir ni l'amélioration ni le progrès.

Il advint pis encore.

Quand la souveraineté de l'Espagne fut discutée du Mexique au Chili, quand les galions n'arrivèrent plus, lorsque les guerres de l'indépendance séparèrent de leur mère-patrie les immenses colonies hispano-américaines, le passage de l'isthme fut de moins en moins fréquenté.

Ce n'est pas que les relations entre la côte du Pacifique et l'Europe ne fussent devenues plus nombreuses et plus importantes, mais elles s'effectuaient par la voie du cap Horn.

La route de l'isthme finit par être, pour ainsi dire, oubliée.

Ce fut la découverte des placers de la Californie qui, vers 1847, la remit en mémoire des aventuriers d'Europe et d'Amérique, partant à la conquête de la nouvelle Toison-d'Or.

Alors les silencieux parages de Porto Bello et de Chagres virent de nouveau une affluente de navires.

De nombreux passagers en descendirent, poussant résolument vers le Pacifique à travers l'isthme. Mais ils rencontrèrent bien des difficultés à franchir. La nature sauvage avait repris ses droits, et à peine retrouvèrent-ils, à travers la forêt et le marais, quelques vestiges de l'ancien pavé des rois d'Espagne.

Ils poussèrent tout de même. L'élan était donné. Le passage de l'isthme de Panama était redevenu nécessaire au mouvement commercial des deux mondes.

Dès lors, il devait être rétabli, mais dans les conditions de l'esprit moderne, non plus sous le régime de l'exclusion et de la prohibition, mais sous celui de la libre pratique et du libre échange.

Les Américains du Nord, plus immédiatement intéressés, se mirent à l'œuvre, et, en 1855, ils livraient à la circulation un railway qui, en quelques heures portait, d'une mer à l'autre, voyageurs et marchandises.

Ce n'était là encore qu'un expédient, il ne fallait pas moins rompre charge et transborder.

Il était réservé à M. de Lesseps d'assurer la solution vraie du problème par ce canal qui va faire communiquer les deux océans, à travers l'isthme; par cette artère admirable, placée au milieu même des deux Amériques et des deux grands bassins maritimes, artère sur laquelle on constatera un jour le maximum d'intensité de la circulation humaine.

CÉSAR CHANEL.

L'Administrateur-Gérant: F. MARTIN.

Etude de M<sup>e</sup> LOUIS VALENTIN, Notaire, sise à Monaco, rue du Tribunal, n<sup>o</sup> 2

PURGE D'HYPOTHÈQUES LÉGALES

Aux termes d'un contrat reçu par M<sup>e</sup> Louis-Victor VALENTIN, notaire à Monaco, le trente mai dernier, Monsieur Joseph Bain, pharmacien, demeurant à Paris, ayant élu domicile à Monaco, en l'étude de M<sup>e</sup> Valentin, notaire sus-nommé,

A vendu à madame Anne Gross, veuve de monsieur Antoine-Pierre Liandier, demeurant aussi à Paris, et ayant fait élection de domicile à Monaco, en la même étude,

Un terrain situé à Monaco, au quartier dit le Canton, d'une superficie de deux mille quatre cents mètres, confrontant: de l'est, à un escalier conduisant à la plage; du midi, à la plage et aux jardins du Restaurant de la Réserve; de l'ouest, à un terrain appartenant aux sœurs Langlès, et du nord, au chemin de Fontaine-Vieille, et porté sur le plan cadastral, sous le numéro soixante-huit de la section A.

Cette vente a été faite moyennant le prix principal de quarante mille francs.

Une expédition de ce contrat, transcrite au bureau des hypothèques de Monaco, a été déposée au greffe du Tribunal Supérieur de la Principauté, ce jourd'hui même.

Avertissement est donné aux personnes ayant le droit de prendre sur l'immeuble qui vient d'être désigné, des inscriptions à raison d'hypothèques légales, qu'elles devront requérir ces inscriptions dans le délai d'un mois, à peine d'être déchues de tous droits sur cet immeuble.

Monaco, le dix-sept juillet mil huit cent quatre-vingt-trois.

L. VALENTIN.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 9 au 15 Juillet 1883

MARSEILLE, b. Figaro, fr., c. Olivier,	briques.
MENTON, b. Nome di Dio, it., c. Ghio,	vin.
ID. b. Eleonora, it., c. Maurizio,	charbon.
SAINTE-MAXIME, b. Saint-Jean-Baptiste, fr., c. Garbier,	bois à brûler.
CANNES, b. Virginie, fr., c. Isoard,	sable.
ID. b. Toujours-le-Même, fr., c. Martin,	id.
ID. b. Fortune, fr., c. Moutte,	id.
ID. b. Charles, fr., c. Allegre,	id.
ID. b. Antoinette-Victoire, fr., c. Fornéro,	id.
ID. b. Toujours-le-Même, fr., c. Martin,	id.
ID. b. Virginie, fr., c. Isoard,	id.
ID. b. Charles, fr., c. Allegre,	id.
ID. b. Fortune, fr., c. Moutte,	id.
ID. b. Virginie, fr., c. Isoard,	id.
ID. b. Toujours-le-Même, fr., c. Martin,	id.
ID. b. Antoinette-Victoire, fr., c. Fornéro,	id.
ID. b. Saint-Pierre, fr., c. Cantoné,	id.
ID. b. Saint-Vincent, fr., c. Julien,	id.
MARSEILLE, yacht à vapeur, Naiade, fr., c. Anfosso, passag.	briques.
ID. cutter, San Michele, it., c. Lanza,	ciment.
CASSIS, b. Quatre-Frères, fr., c. Antoni,	

Départs du 9 au 15 Juillet 1883

SAINT-TROPEZ, b. Figaro, fr., c. Olivier,	sur lest
ID. b. Saint-Jean-Baptiste, fr., c. Garbier,	id.
ANTIBES, b. Eleonora, it., c. Maurizio,	charbon.
NICE, b. Penelope, it., c. Bertilotti,	charbon.
CANNES, brick-goëlette, La Corse, fr., c. Confortini,	id.
ID. b. Fortune, fr., c. Moutte,	sur lest.
ID. b. Charles, fr., c. Allegre,	id.
ID. b. Virginie, fr., c. Isoard,	id.
ID. b. Toujours-le-Même, fr., c. Martin,	id.
ID. b. Antoinette-Victoire, fr., c. Fornéro,	id.
ID. b. Fortune, fr., c. Moutte,	id.
ID. b. Charles, fr., c. Allegre,	id.
ID. b. Virginie, fr., c. Isoard,	id.
ID. b. Toujours-le-Même, fr., c. Martin,	id.
ID. b. Saint-Vincent, fr., c. Julien,	id.
MARSEILLE, yacht à vapeur, Naiade, fr., c. Anfosso, passag.	briques.
SAVONA, cutter, San Michele, it., c. Lanza,	briques.

A V I S

Conformément au Règlement du Cercle des Étrangers de Monte Carlo, l'entrée des Salons n'est accordée qu'aux personnes munies de Cartes.

Ces Cartes sont délivrées au bureau du Commissaire Spécial.

Elles sont valables:

Les unes, pour l'Atrium, la Salle des Fêtes et le Salon de Lecture.

Les autres, pour toutes les Salles indistinctement.

L'entrée de Salles de Jeu est interdite aux habitants de la Principauté; elle est également interdite aux habitants du département des Alpes-Maritimes, à l'exception des membres des principaux Cercles.

Monte Carlo, le 1<sup>er</sup> juin 1883.

L'ADMINISTRATION.

Sommaire du *Moniteur de la Mode* du 14 juillet 1883:

TEXTE. — Chronique de la mode, par M<sup>me</sup> Gabrielle d'Ess. — Description des toilettes. — Correspondance. — La quinzaine mondaine, par BACHAUMONT. — La défaite de M<sup>me</sup> James, par Marie Robert HALT. — La Fille à Jacques, nouvelle, par Charles DESLYS. — Théâtres, par J. DE B. — Manuel du ménage, par Jenny DES MARTELS. — Carnet du Sphinx. — Panorama des modes. — Revue des magasins et avis divers.

ANNEXES. — Gravure coloriée n<sup>o</sup> 2013, dessin de Jules DAVID: toilettes de plage.

ILLUSTRATIONS DANS LE TEXTE. — Une élégante toilette de plage ou de casino, dessinée par Emilie PÉQUEUR; deux croquis à la plume représentant les gravures colorées vues sous un autre aspect; un costume de petit garçon; un berceau et une corbeille Moïse; un panier de toilettes pour bébé; des modèles de capelines, bonnet, chapeau; un costume de bain de mer; puis deux toilettes de campagne représentées de deux manières (devant et dos).

Le *Moniteur de la Mode* peut être considéré comme le plus intéressant et le plus utile des journaux de mode. Il représente pour toute mère de famille une véritable économie.

SOSPEL (Alpes-Maritimes)

HOTEL VALLAGHÉ

POSTE — TÉLÉGRAPHE

Belles Dépendances — Situation magnifique  
PENSION CONFORTABLE à 5 fr. par jour  
(Chambre, nourriture et service compris)

Service particulier par voiture, deux fois par jour, de Sospel à Menton et à Nice.

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

Juillet	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				
	9	763.8	764.2	763.7	763.2	762.7	26.3	25.8	24.8	24.2				22.9
10	63.1	61.9	61.3	60.6	59.9	25.7	26.8	27.4	25.7	23.3	72	SO	beau, nuag. épars	
11	61.2	61.1	60.4	60.3	61.8	23.6	25.4	24.9	24.2	23.7	80	SE	beau, qq. nuages	
12	61.4	61.2	61.1	60.7	60.6	24.2	26.4	27.2	25.3	23.8	83	calme	beau, voilé	
13	59.8	59.2	58.6	58.1	57.5	25.2	25.8	26.3	26.5	25.2	70	SE	beau	
14	57.4	56.1	55.5	55.3	58.2	26.2	26.5	25.5	25.2	25.4	74	id.	voilé	
15	57.3	57.8	57.5	57.6	58.2	24.5	27.1	26.7	23.7	24.2	44	O S O	beau	
DATES														
Températures extrêmes														
Maxima 27.4   28.4   26.4   27.1   27.7   27.1   28.2														
Minima 21.3   20.5   20.5   21.2   20.9   21.3   20.8														

Pluie tombée: 0<sup>mm</sup>

MAISON MODÈLE  
F. FARALDO  
PLUS DE MAUX DE DENTS

L'ELIXIR DENTIFRICE  
DES RR. PP. BÉNÉDICTINS OLIVÉTAINS  
de l'abbaye de SOULAC (Gironde)  
Se trouve à la MAISON MODÈLE tenue par F. FARALDO  
Maison du GRAND-HÔTEL, avenue de la Costa  
MONTE CARLO  
PRIX DU TARIF DES RR. PP.: } 2 fr. le petit flacon  
4 fr. le grand flacon

HORLOGE SOLAIRE UNIVERSELLE  
par le R. P. GIOVANNI EGIDI  
PRIX: 5 Francs  
J. Chiapperini, éditeur

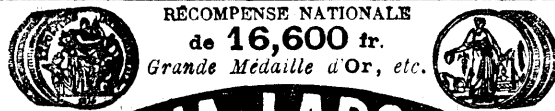
Dépôt chez BERNINI, libraire, rue Grimaldi

OFFICE GÉNÉRAL DE REPRÉSENTATION  
L'EXPOSITION INTERNATIONALE  
DE NICE 1883-84

Le PLAN ILLUSTRÉ DE L'EXPOSITION INTERNATIONALE DE NICE (Façade, intérieur et jardins) est en vente chez tous les libraires et à tous les kiosques. Prix : 25 cent. Vente en gros, à l'Office Général, 9, rue Adélaïde.

REPRÉSENTATION — PUBLICITÉ — COMMISSION — RENSEIGNEMENTS

NICE — 9, Rue Adélaïde — NICE



RÉCOMPENSE NATIONALE  
de 16,600 fr.

Grande Médaille d'Or, etc.

QUINA LAROCHE  
ÉLIXIR VINEUX

Fortifiant, apéritif et fébrifuge.

Très-agréable, cet ÉLIXIR est à base de Banyuls, contre Anémie, Affections d'estomac, Fièvres invétérées.  
PARIS, 22, RUE DROUOT & LES BONNES PHAR.

M. Louis FAISSOLLE, sculpteur-marbrier, a l'honneur de prévenir sa clientèle qu'il vient de transférer ses ateliers et magasins boulevard Charles III, maison Aiglin.  
Sa nouvelle installation lui permet d'exécuter toutes sortes de commandes.

SERVICE

ENTRE NICE & MONTE CARLO & VICE-VERSA

OMNIBUS

Nice à Monte Carlo..... 4 h. du soir.  
Monte Carlo à Nice ..... 6 h. du matin.  
Prix des places : Intérieur, 1 fr. 25; Banquettes, 1 fr.

BREAKS

Nice à Monte Carlo..... 9 h. 1/2 du matin.  
Monte Carlo à Nice..... 5 h. 1/2 du soir.  
Prix des places : 2 fr.

Bureau : Boulevard du Pont-Neuf, 34.

M<sup>ME</sup> ASÉ Leçons d'Italien et de Français. — English spoken. — Maison de la Tour, aux Bas-Moulins.

MONACO — Imprimerie du Journal de Monaco 1883

Horaire de la Marche des Trains du 31 Mai 1883. — Service d'Été.

Ligne de PARIS à MARSEILLE, à MONACO, à MONTE CARLO, à VINTIMILLE et à GÈNES

Dist. kilom.	PRIX DES PLACES			STATIONS	13		65		15		3		7		11		39	
	1 <sup>o</sup> cl.	2 <sup>o</sup> cl.	3 <sup>o</sup> cl.		Expres. 1.2.3.	Omnib. 1.2.3.	direct 1.2.3.	Expres. 1re cl.	Rapide. 1re cl.	express 1re cl.	omnib. 1.2.3.							
1103	135 70	101 80	74 65	Paris.....	dép.	9 40	11 05	6 30	11 15	7 15	8 10	2 42						
					arr.	7 05	4 23	5 28	5 55	10 38	3 21	6 45						
240	29 55	22 15	16 50	Marseille.....	dép.	12 30	12 30	12 30	12 30	12 30	12 30	12 30						
					arr.	7 05	4 23	5 28	5 55	10 38	3 21	6 45						
173	21 30	16	11 70	Toulon.....	dép.	2 35	6 30	9 19	1 16	3 42								
47	5 75	4 30	3 15	Cannes.....	dép.	7 07	9 20	11 10	4 41	5 18	8 27							
16	1 95	1 45	1 10	Nice.....	arr.	8 06	10 25	12 09	2 35	6 12	9 21							
11	1 35	» 95	» 75	Villefranche-Mer	dép.	6 10	8 27	12 40	3 11	4 41	6 27	9 40						
9	1 10	» 80	» 60	Beaulieu.....	dép.	6 21	8 39	12 49	3 20	4 53	6 37	9 51						
7	» 85	» 65	» 45	Eze.....	dép.	6 28	8 46	12 55	3 26	5 2	6 43	9 58						
3	» 70	» 55	» 35	La Turbie.....	dép.	6 36	8 54	1 2	3 33	5 10	6 51	10 6						
	»	»	»	Monaco.....	arr.	6 44	9 01	1 9	3 40	5 18	6 59	10 14						
	»	»	»	Monaco.....	dép.	6 50	9 08	1 15	3 46	5 25	7 5	10 21						
2	» 70	» 55	» 35	Monte Carlo.....	dép.	6 56	9 13	1 20	3 54	5 29	7 10	10 29						
	»	»	»	Monte Carlo.....	arr.	7	9 17	1 24	3 58	5 33	7 14	10 33						
5	» 70	» 55	» 35	Cabbé-Roquebrune	dép.	7 4	9 21	1 29	4 07	5 36	7 19	10 37						
10	1 20	» 90	» 65	Menton.....	dép.	7 16	9 30	1 38	4 15	5 46	7 28	10 46						
				Menton.....	arr.	7 24	9 38	1 46	4 22	5 55	7 36	10 55						
					h. de Paris arr.	8 23	10 3	2 14	4 50		8 1	11 25						
19	2 45	1 85	1 30	Vintimille	dép.	225 omnib. 1.2.3.	227 omnib. 1.2.3.	229 omnib. 1.2.3.	43 mixte 1.2.	233 omnib. 1.2.3.	233 omnib. 1.2.3.							
					h. de Rome dép.	6 40	11 40	3 45	7 10		9 30	3 30						
173	19 75	13 95	9 65	Gènes.....	arr.	1 8	5 55	10 10	11 21		11 58	9 30						

L'heure de Rome avance de 47 minutes sur celle de Paris.

Le train express 3 prend à Paris et sur tout son parcours, les voyageurs pour toutes les destinations qu'il dessert.

Le train rapide 7 ne prend que les voyageurs ayant à effectuer, sur le réseau P.-L.-M., un parcours d'au moins 600 kilomètres. Il prend, par exception, à Paris, les voyageurs pour Lyon; à Lyon, les voyageurs pour Marseille; entre Lyon et Avignon les voyageurs pour au-delà des Arcs, sur la ligne du littoral.

Ligne de GÈNES à VINTIMILLE à MONTE CARLO, à MONACO, à MARSEILLE et à PARIS

Dist. kilom.	PRIX DES PLACES			STATIONS	224		44		226		228		230		432		
	1 <sup>o</sup> cl.	2 <sup>o</sup> cl.	3 <sup>o</sup> cl.		omnib. 1.2.3.	mixte 1.2.	omnib. 1.2.3.	omnib. 1.2.3.	omnib. 1.2.3.	omnib. 1.2.3.	omnib. 1.2.3.	omnib. 1.2.3.					
173	19 75	13 95	9 65	Gènes h. de Rome	dép.	3 27	7 45	9 35	1 18	5 55	8						
				Albenga.....	dép.	4 22	6 45	10 14	1 10	5 22	8 59	11 31					
					arr.	6 58	9 35	12 5	3 45	8 6	11 5						
19	2 45	1 85	1 30	Vintimille	dép.	476 Omnib. 1.2.3.	480 Omnib. 1.2.3.	484 Mixte 1.2.3.	486 Omnib. 1.2.3.	488 Mixte 1.2.3.	492 Omnib. 1.2.3.	494 Omnib. 1.2.3.	498 Mixte 1.2.3.				
					h. de Paris dép.	6 35	10 5	12 35	3 35	8 2	10 47						
10	1 20	» 90	» 65	Menton.....	dép.	7	8 45	10 27	1 8	4 5	8 30	11 10					
5	» 70	» 55	» 35	Cabbé-Roquebrune	dép.	7 13	8 54	10 35	1 16	4 16	8 38						
				Monte Carlo.....	arr.	7 21	9 2	10 42	1 23	4 24	8 45	11 24					
2	» 70	» 55	» 35	Monte Carlo.....	dép.	7 26	9 7	10 46	1 28	4 29	8 48	11 27					
				Monaco.....	arr.	7 30	9 11	10 50	1 32	4 33	8 52	11 31					
				Monaco.....	dép.	7 34	9 16	10 54	1 38	4 38	8 57	11 36					
3	» 70	» 55	» 35	La Turbie.....	dép.	7 42	9 23	11 1	1 45	4 45	9 04	11 43					
7	» 85	» 65	» 45	Eze.....	dép.	7 49	9 31	11 8	1 52	4 53	9 11						
9	1 10	» 80	» 60	Beaulieu.....	dép.	7 57	9 39	11 15	1 59	5 1	9 18	11 56					
11	1 35	» 95	» 75	Villefranche-s-Mer	dép.	8 4	9 45	11 21	2 5	5 7	9 24	12 2					
16	1 95	1 45	1 10	Nice.....	arr.	8 17	9 56	11 32	2 16	5 19	9 35	12 13					
				Nice.....	dép.	5 55	8 45		2 45	1 50	5 40	9 46	12 34				
47	5 75	4 30	3 15	Cannes.....	dép.	7 05	9 55		3 46	3 04	7 06	10 48	1 37				
173	21 30	16	11 70	Toulon.....	arr.	11 14	2 16		7 16	8 1		5 15					
					arr.	1 51	4 38		9 22	10 21		8 3					
240	29 55	22 15	16 50	Marseille.....	dép.	14 Expres. 1.2.3.	10 Rapide. 1re cl.		46 Direct 1.2.3.	12 Expres. 1re cl.		4 Expres. 1re cl.	32 omnib. 1.2.3.	24 Omnib. 1.2.3.			
					arr.	2 5	6 25		9 47	11 19		10 45	11	6 57			
1103	135 70	101 80	74 65	Paris.....	arr.	11 50	10 05		10 37	5 44		5 15	3 27	11 35			

L'heure de Rome avance de 47 minutes sur celle de Paris.

Le train rapide 10 ne prend que les voyageurs ayant à effectuer un parcours d'au moins 600 kilomètres sur le réseau P.-L.-M. Par exception, il prend à Marseille et à Tarascon, les voyageurs pour Lyon, et à Lyon ceux pour Paris.

Le train express 14 prend des voyageurs de première classe pour toutes les destinations qu'il dessert. Il prend aussi les voyageurs porteurs de billets de deuxième et de troisième classe à plein tarif ayant à effectuer sur le réseau P.-L.-M. ou les réseaux voisins directement reliés au P.-L.-M. un parcours d'au moins 300 kilomètres. Par exception, il prend à Marseille les voyageurs de deuxième et de troisième classe à plein tarif pour Privas, Montpellier, Cette et les au-delà sur les chemins du Midi.