

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISANT LE MARDI

ABONNEMENTS :

MONACO — FRANCE — ALGÉRIE — TUNISIE
Un an, 12 fr.; Six mois, 6 fr.; Trois mois, 3 fr.
Pour l'ÉTRANGER, les frais de poste en sus
Les Abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Place de la Visitation

Il est rendu compte de tous les ouvrages français et étrangers
dont il est envoyé deux exemplaires au journal.
Les manuscrits non insérés seront rendus.

INSERTIONS :

Réclames, 50 cent. la ligne; Annonces, 25 cent.
Pour les autres insertions, on traite de gré à gré.
S'adresser au Gérant, Place de la Visitation.

PARTIE OFFICIELLE

Ordonnance sur le Service Maritime

ALBERT I^{er}

PAR LA GRACE DE DIEU
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Avons Ordonné et Ordonnons :

Organisation, Hiérarchie.

ARTICLE PREMIER

Le Service de la Marine est placé sous la haute direction du Gouverneur Général qui est assisté par le Conseil Maritime et le Conseil Sanitaire.

Le Directeur du Port, placé sous l'autorité directe du Gouverneur Général, est chargé de diriger les différents Services Maritimes qui comprennent :

- La Direction du Port ;
- Le Service du Pilotage ;
- La Surveillance de la Pêche ;
- La Police et la Surveillance du Port, des quais, des côtes et des eaux territoriales de la Principauté.

ART. 2

Le Conseil Maritime est présidé par le Gouverneur Général qui le convoque et lui soumet les affaires sur lesquelles il doit délibérer. Il est composé, en outre du Président et du Directeur du Port, de trois membres nommés par le Prince.

Le Conseil ne pourra délibérer s'il n'est composé au moins de trois membres.

ART. 3

Les Services de la Marine sont dirigés par le Directeur du Port ayant sous ses ordres : le Lieutenant du Port, le Maître du Port et les agents subalternes, dont les cadres seront progressivement augmentés à mesure que se développeront : le trafic, les moyens d'action et l'outillage du Port.

Le Directeur du Port, le Lieutenant du Port ainsi que le Maître du Port sont nommés par le Prince.

Les agents subalternes sont nommés par le Gouverneur Général sur la proposition du Directeur du Port.

ART. 4

Les officiers, maîtres et agents du Port sont assermentés devant le Tribunal Supérieur.

Ils dressent les procès-verbaux de contraventions aux règlements dont ils sont chargés d'assurer l'exécution.

Ils ont également le droit de dresser des procès-verbaux constatant les crimes et délits commis sur les quais, dans le Port ou dans les eaux territoriales de la Principauté.

ART. 5

Les procès-verbaux constatant les crimes ou délits sont transmis à M. l'Avocat Général. Ceux constatant des contraventions sont transmis au Commissaire de Police faisant fonctions de Ministère Public près le Tribunal de Simple Police.

ART. 6

Les outrages et violences envers les officiers, maîtres ou agents du Port seront punis conformément aux dispositions des articles 193 et suivants du Code Pénal.

ART. 7

Le Directeur du Port est chargé de l'inscription des navires et bâtiments, de la Police Sanitaire, de la Police du Port et des quais, de la Police de la Pêche, de la Perception des Taxes sanitaires et autres et des amendes.

Il est également chargé de la Surveillance de l'éclairage des phares et fanaux ainsi que des signaux tant de jour que de nuit.

ART. 8

Les navires, bâtiments, bateaux de pêche quels qu'ils soient seront inscrits sur un registre spécial et recevront un numéro d'ordre. Le Directeur du Port est chargé de cette inscription.

ART. 9

Chacun de ces bâtiments payera pour droit d'inscription une taxe fixée ainsi qu'il suit :

Bâtiments au-dessus de 50 tonneaux.	20 francs.
Bâtiments au-dessous de 50 tonneaux.	10 francs.
Bâtiments non pontés.....	5 francs.
Feuille d'armement.....	2 francs.

ART. 10

Les patrons qui voudront avoir des bateaux de location pour la promenade devront en obtenir l'autorisation du Directeur du Port.

Chaque bateau recevra un numéro d'ordre qu'il devra porter d'une manière apparente.

ART. 11

Tout capitaine ou armateur, qui voudra faire naviguer son navire sous le Pavillon de la Principauté, devra adresser une demande au Gouverneur Général, qui, après avoir pris l'avis du Conseil Maritime, la soumettra à Notre autorisation.

ART. 12

Le requérant justifiera de la propriété du navire à naturaliser et fournira les renseignements nécessaires sur : le lieu de construction du navire, ses origines, son tonnage, ses dimensions, son genre de navigation. Il déclarera s'il est assuré et, en cas d'assurance, sa nature, sa durée et le nom des assureurs; il s'engagera en outre à se soumettre aux lois et règlements de la Principauté.

ART. 13

Les droits de Naturalisation sont fixés ainsi qu'il suit :

Acte de Naturalisation pour les navires de 1 à 100 tonneaux.....	16 fr.
Pour chaque centaine de tonneaux en plus.....	12 fr.
Lettre patente pour naviguer sous pavillon Monégasque.....	24 fr.
Congé.....	36 fr.
Feuille d'Armement.....	12 fr.
Droits sanitaires, par tonneau.....	0 ^{fr} 50

Les droits sanitaires seront perçus pour six mois au départ du navire et ils continueront à être payés d'avance tous les six mois.

Police Sanitaire.

ART. 14

Les lois et règlements français relatifs à la Police Sanitaire seront appliqués dans la Principauté.

Les dispositions de ces lois et règlements, qui ne pourront être exécutées dans la Principauté, le seront dans un Port français.

Police de la Pêche.

ART. 15

Aucun établissement de pêcherie de quelque nature qu'il soit, aucun parc à huîtres ou à moules, aucun dépôt de coquillages ne peut être formé sur le rivage de la mer, le long des côtes, sans une autorisation spéciale délivrée, après avis du Conseil Maritime, par le Gouverneur Général; en cas d'infraction aux dispositions de cet article ou de l'arrêté d'autorisation, l'établissement pourra être fermé sans préjudice des poursuites contre les délinquants.

ART. 16

En principe, les pêcheurs habitant la Principauté ont seuls le droit de pêcher dans le Port et dans les eaux territoriales de la Principauté.

Les pêcheurs étrangers devront obtenir l'autorisation du Directeur du Port, qui devra préalablement en référer au Gouverneur Général.

ART. 17

La pêche dans le Port est formellement interdite pendant l'époque du frai.

ART. 18

La ligne, la nasse, la bertavelle, la muselière sont les seuls engins de pêche autorisés. La pêche au feu est défendue en tout temps.

ART. 19

Dans le Port, ainsi que dans la passe d'entrée, les filets dits : seine, tartanon, les filets de soie et en général tous les engins susceptibles de gêner la navigation sont interdits d'une façon absolue.

ART. 20

Les filets, quelle que soit leur forme, les nasses, claies, paniers devront avoir des mailles ou ouvertures de deux centimètres de côté au moins pour les mailles carrées et trois centimètres pour les mailles triangulaires, alors même que ces filets sont imbibés d'eau.

ART. 21

La pêche des homards et des langoustes est interdite du 15 Août au 15 Février.

ART. 22

Les œufs de tous les poissons ainsi que ceux des crustacés sont compris sous la dénomination de frai. Il est interdit de les pêcher et de les recueillir de quelque manière que ce soit.

ART. 23

Sont assimilés au frai tous les poissons et crustacés qui ne sont pas encore parvenus à la longueur de dix centimètres mesurée de l'œil à la naissance de la queue, à moins qu'ils n'appartiennent à une espèce, qui, à l'âge adulte, reste au-dessous de cette dimension.

ART. 24

Il est également défendu de pêcher les poissons et crustacés assimilés au frai. Tous ceux qui n'atteindraient pas les dimensions ci-dessus fixées, devront être rejetés à la mer morts ou vivs.

ART. 25

Il est défendu de vendre ou d'employer à un usage quelconque :

- 1° Le frai de poisson et de crustacé ;
- 2° Les poissons et les crustacés assimilés au frai.

ART. 26

Il est défendu de jeter dans les eaux de la mer tous produits ou drogues susceptibles d'enivrer ou d'empoisonner le poisson.

ART. 27

Il est également interdit d'employer, pour la pêche, des matières explosibles, des bombes et torpilles chargées de poudre, de dynamite ou d'un fulminate quelconque. Il est formellement interdit de faire usage des armes à feu dans le port, sur les quais et à proximité des jetées.

ART. 28

Le Directeur du Port et, sous ses ordres, le Lieutenant et les agents du Port sont chargés de la Surveillance de la pêche ; ils dressent des procès-verbaux faisant foi jusqu'à inscription de faux ; à défaut de procès-verbaux et en cas d'insuffisance de ces actes, les infractions pourront être prouvées par témoins.

ART. 29

En cas de refus de remettre le filet prohibé, le délinquant sera condamné à payer la somme de cent cinquante francs représentant la valeur du filet ; quant au poisson saisi, il sera vendu sans délai aux enchères ou envoyé à l'Hôtel-Dieu.

ART. 30

Le contrevenant aux différentes dispositions concernant la police de la pêche sera puni d'une amende de un à seize francs et, en cas de récidive, d'une amende qui pourra s'élever à cinq cents francs et d'un emprisonnement de huit jours à trois mois.

Il y a récidive lorsque, dans les douze mois précédents, il a été prononcé contre le délinquant une condamnation pour délit en matière de pêche.

Extraction de sable et gravier, Epaves.

ART. 31

Il est formellement interdit d'extraire du sable et du gravier sur les plages de la Principauté sans en avoir reçu l'autorisation. Les demandes d'extraction devront être adressées à S. Exc. le Gouverneur Général.

ART. 32

Les épaves trouvées soit en mer, soit sur les côtes de la Principauté devront être portées au Bureau de la Marine.

Toute épave non réclamée dans le délai d'un an et un jour sera vendue : un tiers de la valeur devant être attribué à celui qui aura sauvé l'épave et les deux tiers au Trésor de la Principauté.

ART. 33

Les ancres ou grappins tirés du fond de la mer, qui ne seront point réclamés dans les deux mois, appartiendront entièrement à ceux qui les auront trouvés. Dans le cas où le propriétaire se présenterait avant le délai de deux mois, un tiers seulement de la valeur sera attribué à ceux qui auront tiré du fond de la mer les dits ancres ou grappins.

Pilotage.

ART. 34

Le Service du Pilotage est assuré par la Direction du Port.

Le Pilotage à l'entrée du Port de Monaco comme à la sortie est facultatif.

Le tarif à percevoir est le suivant :

Vapeurs	{	Entrée : 4 centimes par tonneau de jauge.
	{	Sortie : 2 centimes par tonneau de jauge.
Voiliers	{	Entrée : 30 francs uniformément.
	{	Sortie : 15 francs uniformément.
Vapeurs de 800 tonneaux et au-dessus.	{	Entrée : 80 fr. prix maximum.
	{	Sortie : 40 fr. prix maximum.
Vapeurs de 800 tonneaux et au-dessous.	{	Entrée : 20 fr. prix minimum.
	{	Sortie : 10 fr. prix minimum.

Amarrage :

Vapeurs de 1.200 tonneaux et au-dessus.	{	Arrivée : 30 francs.
	{	Départ : 15 francs.
Vapeurs de 500 tonneaux à 1.200 tonneaux.	{	Arrivée : 20 francs.
	{	Départ : 10 francs.
Vapeurs de 500 tonneaux et au-dessous.	{	Arrivée : 16 francs.
	{	Départ : 8 francs.

Changement de mouillage :

Vapeurs de 1.200 tonneaux et au-dessus :	20 francs.
Vapeurs de 1.199 tonneaux et au-dessous :	15 francs.

Mouillage d'une ancre-à-jet :

Vapeurs de 1.200 tonneaux et au-dessus :	20 francs.
Vapeurs de 1.199 tonneaux et au-dessous :	15 francs.

Les droits d'amarrage, de changement de mouillage et de mouillage d'une ancre-à-jet seront les mêmes pour les voiliers et pour les vapeurs.

ART. 35

Les cadres du personnel chargé d'assurer le Service du Pilotage seront fixés par S. Exc. le Gouverneur Général sur les propositions du Directeur du Port. Ces propositions seront établies ultérieurement au fur et à mesure du développement du trafic dans le Port de Monaco.

Mouvement et stationnement des navires.

ART. 36

Tout navire quand il entre dans le Port, y exécute un mouvement ou en sort, doit arborer le pavillon de sa nation.

ART. 37

Les officiers du Port et, à leur défaut, le maître ou les agents du Port, règlent l'ordre

d'entrée et de sortie des navires. Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements. Les capitaines, maîtres ou patrons de navires doivent obéir à toutes leurs injonctions et en outre prendre d'eux-mêmes et sous leur responsabilité personnelle, dans toutes les manœuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.

ART. 38

Les règlements internationaux, destinés à prévenir les abordages et concernant les feux, marques et pavillons que doivent porter les différents bâtiments en rade ou à la mer, sont applicables dans les eaux territoriales et dans le Port de Monaco.

ART. 39

Tout capitaine, aussitôt après avoir mouillé, doit remettre au Bureau du Port une déclaration écrite indiquant le nom de son navire, celui du capitaine, celui de l'armateur ou du consignataire, le tonnage du navire, son tirant d'eau, son genre de navigation, la nature de son chargement, sa provenance, sa destination, le nombre d'hommes de son équipage, le nombre total de ses passagers, le nombre des passagers débarquant dans la Principauté, ainsi que le nom et la nationalité de chacun de ces derniers. Semblable déclaration doit être faite avant la sortie, indiquant le nombre de passagers embarqués dans le Port, ainsi que le nom et la nationalité de chacun d'eux.

Toutefois, les officiers et maître du Port ou leurs délégués, quand il s'agira de bateaux de promenade amenant à la fois un groupe d'excursionnistes, pourront ne pas appliquer à cette catégorie de voyageurs les dispositions ci-dessus concernant le nom et la nationalité des passagers.

Les déclarations ainsi remises par les capitaines seront, dans l'ordre de leur présentation, inscrites avec un numéro d'ordre sur un registre spécial.

ART. 40

Sauf les cas d'absolue nécessité, aucune ancre ne doit être mouillée dans la passe des navires.

ART. 41

Le mouillage doit se faire avec des ancres. Il est défendu d'employer des pierres ou autres engins de cette nature.

ART. 42

Les officiers du Port fixent la place que chaque navire doit occuper à quai selon son tirant d'eau et la nature de son chargement.

Pour prendre place à quai, les navires à vapeur ont toujours le pas sur les bâtiments à voiles, et, parmi les navires à vapeur, doivent primer les autres ceux qui font un service régulier de ou pour Monaco et se servent périodiquement des quais. Aux bateaux de ces lignes seront toujours, autant que possible, affectés les mêmes emplacements. Sous ces réserves, les officiers du Port doivent suivre l'ordre des inscriptions prescrites ci-dessus par l'art. 39. Toutefois, dans des cas urgents et exceptionnels, ils seront juges des dérogations que cette règle pourra comporter.

ART. 43

Les navires en déchargement ou en chargement ne peuvent disposer des places qui leur sont assignées pour les échanger entre eux.

ART. 44

Les espèces, objets d'art, articles fragiles, matières offrant des dangers d'incendie ou autres, envois en vrac et animaux vivants ne sont admis à quai qu'en des endroits déterminés après accord préalable avec les officiers du Port.

ART. 45

Les navires qui voudront effectuer des opérations de transbordements seront tenus de quitter le quai pour aller faire ces opérations dans la partie centrale du Port. Ces navires pourront être exceptionnellement autorisés par les officiers du Port à rester à leur place lorsque l'état d'occupation des quais permettra de placer temporairement les navires preneurs bord à bord.

ART. 46

Lorsque les navires sont placés perpendiculairement aux quais, ceux du premier rang, c'est-à-dire les plus rapprochés du quai, auront toujours deux amarres sur le quai et une ancre à la mer. Ceux du second rang auront chacun une ancre à la mer et deux amarres sur le quai. Ceux des autres rangs auront chacun une ancre à la mer et deux amarres sur le rang précédent.

Le mouillage d'une seconde ancre pourra toujours être exigé par les officiers du Port.

ART. 47

Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux boucles, pieux, bornes, canons ou bollards placés sur les quais pour cet objet.

ART. 48

Le capitaine d'un navire ne peut se refuser à recevoir une aussière, ni à larguer ses amarres, pour faciliter les mouvements des autres navires, si les officiers ou maître du Port jugent cette opération nécessaire.

ART. 49

Tout navire amarré dans le Port doit avoir un gardien à bord. S'il devient nécessaire de faire une manœuvre et qu'il ne se trouve pas sur le navire assez d'hommes pour l'exécuter, les officiers du Port leur adjoignent le nombre d'hommes de corvée qu'ils jugent nécessaire. Le salaire de ces hommes est payé par le capitaine, l'armateur, le consignataire ou le propriétaire du navire.

Dans le cas où le personnel employé serait celui de la Direction du Port, les salaires seront les mêmes que ceux payés au personnel de la Direction, majorés du dix pour cent. Dans le cas où le personnel de la Direction du Port serait insuffisant, les hommes employés seront payés sur la base des tarifs en usage dans la Principauté pour les travaux similaires, majorés du dix pour cent. Quand le personnel employé est celui de la Direction du Port, les sommes perçues sont versées au Trésor.

ART. 50

En cas de nécessité, tout capitaine ou gardien doit doubler les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites par les officiers du Port.

ART. 51

Les capitaines de navires arrivant dans le Port devront veiller à ne pas mouiller leurs ancres sur les chaînes des bâtiments déjà mouillés ou amarrés avant eux.

Les capitaines des navires entrant ou sortant du Port restent entièrement responsables des dommages ou avaries qu'ils pourraient occasionner aux autres bâtiments.

Le montant des dommages ou avaries, après expertise faite par le Directeur du Port, devra être payé par les propriétaires, consignataires ou capitaines avant que le bâtiment soit autorisé à quitter le Port.

L'autorisation de quitter le Port pourra cependant être accordée en cas d'urgence, pourvu que bonne et valable caution soit fournie par le propriétaire, consignataire ou capitaine du navire qui aura causé des dommages

ou avaries. Au cas où un accord à l'amiable n'interviendra pas suivant les indications du Directeur du Port, le litige sera tranché par le Tribunal compétent et le navire pourra appareiller dès qu'il aura versé une caution provisoire égale à la somme fixée par le Directeur du Port. Cette caution restera acquise de plein droit à la Direction du Port ou à l'intéressé, si, dans les trois mois consécutifs à son versement, le représentant du navire qui a causé le dommage ne s'est pas présenté ou fait représenter devant le Tribunal.

Chargement et Déchargement.

ART. 52

Le temps accordé pour le déchargement et le chargement des navires suivant leur tonnage, leur nature et leur position à quai, est fixé conformément au tableau ci-après.

Des dérogations au tarif ci-contre pourront être faites suivant la nature du chargement et les difficultés d'enlèvement des marchandises.

INDICATION DU TONNAGE DES NAVIRES D'APRÈS LA JAUGE FRANÇAISE	NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILE			
	Nombre de jours accordés pour					
	Déchargement Bord à quai	Chargement Bord à quai	Déchargement Bord à quai	Chargement Bord à quai	Déchargement perpendiculaire à quai	Chargement perpendiculaire à quai
Jusqu'à 100 tonneaux	2	3	4	6	7	7
De 100 à 150 tx.	3	4	6	10	10	10
De 151 à 300 »	5	6	8	12	14	14
De 301 à 500 »	7	8	10	14	16	16
De 501 à 750 »	9	10	12	16	18	18
De 751 à 1.000 »	11	12	14	18	20	20
De 1.001 à 1.250 »	13	14	16	20	22	22
De 1.251 à 1.500 »	15	16	18	22	24	24
De 1.501 tx. et au-dessus	17	18	22	24	26	26

Ces délais seront progressivement abrégés à mesure que se développeront les moyens d'action et l'outillage du Port. Ils commenceront à courir le lendemain du jour de la mise à quai.

On y ajoutera vingt-quatre heures toutes les fois que le navire aura besoin de prendre du lest pour se tenir debout.

Les officiers du Port seront juges des circonstances exceptionnelles qui pourront motiver une prolongation des délais.

Tout navire qui, ayant pris place à quai, soit pour décharger soit pour charger, reste plus de trois jours consécutifs sans faire aucune opération, peut être contraint par les officiers du Port à quitter le quai et à prendre un autre rang d'inscription.

ART. 53

Le navire abandonnera la place à quai dès l'expiration du délai fixé pour le chargement et le déchargement, ou même plus tôt si ces opérations sont terminées avant que le délai soit expiré.

Les marchandises déchargées doivent, en principe, être enlevées au fur et à mesure qu'elles ont subi la vérification de la Douane, et, au plus tard, vingt-quatre heures après cette vérification. Si elles sont laissées sur quai plus longtemps que les délais fixés, les officiers du Port constatent le fait par un procès-verbal, et, après en avoir donné avis au Directeur, font transporter d'office ces marchandises au dépôt désigné pour cet objet. Elles ne peuvent plus ensuite en être retirées qu'après le paiement par les intéressés du prix de transport, du droit de magasinage, de tous les frais accessoires et d'une amende variant suivant les cas entre le minimum et le maximum fixés par l'article 94 ci-après.

Lestage et Délestage.

ART. 54

Nul ne peut embarquer ou débarquer du lest sans en avoir fait la déclaration vingt-quatre heures à l'avance au Directeur du Port.

ART. 55

Le Directeur du Port désigne, conformément aux indications du Directeur des Travaux Publics, les terrains sur lesquels le lest peut être déposé.

Tout capitaine qui veut faire porter du lest aux lieux de dépôt désignés par l'Administration ou en prendre dans ces mêmes dépôts, doit en faire la déclaration par écrit au Bureau du Port.

Les déclarations doivent indiquer d'une manière précise les noms du navire, du capitaine, de l'armateur ou du consignataire, la place occupée par les navires, la quantité, l'espèce et la qualité du lest.

Ces déclarations sont inscrites dans le Bureau du Port sur un registre spécial; les autorisations sont accordées suivant l'ordre des demandes, à moins de circonstances exceptionnelles dont le Directeur du Port est seul juge.

ART. 56

Il est interdit à tout capitaine de faire charger du lest à son bord, quelle qu'en soit la provenance, même celui qui vient de son propre navire et qui a été déposé provisoirement sur le quai, avant que le Directeur du Port se soit assuré que ce lest ne contient aucune matière insalubre.

Sont exceptés de cette disposition le lest en fer et les pierres connues sous le nom de *iron-stone* ou pierres de fer.

ART. 57

Il est défendu de travailler au lestage ou au délestage pendant la nuit, à moins d'une autorisation spéciale du Directeur du Port.

Embarcations de Promenade.

ART. 58

Tout individu qui voudra exercer la profession de batelier sera tenu d'en faire la demande par écrit au Directeur du Port.

A l'appui de sa requête, le pétitionnaire devra produire :

- 1° Son extrait de naissance ;
- 2° Un extrait de son casier judiciaire ;
- 3° Un certificat de bonne vie et mœurs.

Après examen de ces papiers et lorsqu'il aura fait preuve de capacité suffisante pour conduire une embarcation, il lui sera délivré, s'il y a lieu, par le Directeur du Port, un permis d'exercer la profession dont il s'agit et un numéro d'inscription personnel au batelier.

ART. 59

Nul ne pourra, même temporairement, exercer cette profession, s'il n'a obtenu par avance la dite autorisation.

ART. 60

Il est interdit aux bateliers de se livrer par eux-mêmes ou par des intermédiaires au racolage des promeneurs et d'offrir aux passants leurs services verbalement ou au moyen de cartes ou prospectus.

ART. 61

Seront considérés comme racoleurs les bateliers qui se tiendront en observation en dehors du Port.

ART. 62

Chaque bateau portera :

- 1° A la poupe, son numéro et son nom ;

2° A l'intérieur, le numéro d'ordre du batelier et le nombre maximum de places autorisé.

Les embarcations ne faisant pas un service public n'en devront pas moins satisfaire à l'obligation absolue et générale de porter à la poupe leur nom et leur numéro matricule.

ART. 63

Tout batelier devra se tenir à bord ou à proximité pour répondre au public et le renseigner.

ART. 64

Chaque année, au mois d'Octobre, les embarcations de promenade seront soumises à une visite générale par les soins du Directeur du Port qui dressera procès-verbal de l'opération et fera au Gouverneur Général telles propositions qu'il aura reconnues nécessaires.

ART. 65

L'usage des bateaux reconnus en mauvais état sera formellement interdit jusqu'à leur complète réparation.

ART. 66

Il est interdit de louer des bateaux à des personnes demandant à les conduire elles-mêmes, si ces personnes sont âgées de moins de 18 ans, ou sont en état d'ivresse, ou ne paraissent pas posséder tout leur sang-froid.

ART. 67

En cas de dommage survenu à l'embarcation ou à ses agrès, le patron aura recours contre les loueurs dans la limite ordinaire du droit commun. En cas de litige, le Tribunal de Simple Police sera compétent et désignera, s'il y a lieu, un expert pour constater le dégât.

En cas d'accident causé par le locataire du bateau à autrui, le dit locataire est responsable du dommage; mais, dans le cas où il serait insolvable, le propriétaire du bateau reste responsable en dernier ressort.

ART. 68

Il est expressément défendu de laisser embarquer un nombre de personnes supérieur au maximum indiqué à l'article 62.

ART. 69

Les bateliers ne peuvent rester accostés au débarcadère que pendant le temps nécessaire pour embarquer ou débarquer les promeneurs. Ils ne doivent jamais y amarrer leurs bateaux.

ART. 70

Pour l'amarrage, chaque bateau sera muni de deux grappins lui permettant de mouiller en rade. Il pourra être tiré à terre sur la plage.

Aucun propriétaire de bateaux ne pourra laisser des grappins à la mer avec des orins.

ART. 71

Les courses effectuées par les bateliers seront réglées d'après le tarif suivant :

Pour aller en rade à bord d'un navire.	(Une personne.	0 ^f 30
	(Par personne en plus	0 20
Pour aller et revenir, avec 10 minutes d'arrêt..		1 »
Promenade à rames, l'heure..	{ Dans le Port.	2 »
	{ Hors du Port.	3 »
Promenade à voile, l'heure..	{ Dans le Port.	3 »
	{ Hors du Port.	5 »
Du Port au Cap-Martin.....		15 »
Du Port à Menton.....		20 »
Du Port à Beaulieu.....		20 »
Du Port à Villefranche.....		25 »

Précautions contre les Incendies.

ART. 72

Il est défendu d'allumer du feu sur les quais, dans un espace de dix mètres à partir de l'arête

du couronnement, et à cette même distance des tentes ou dépôts de marchandises et d'y avoir de la lumière autrement que dans des fanaux.

ART. 73

Il n'est permis d'avoir du feu et de la lumière à bord des navires à voiles ou à vapeur que pour les besoins de l'équipage et des passagers, pour les visites, les réparations et le service des machines.

Le feu est interdit sur les navires désarmés et qui n'ont qu'un gardien. La lumière doit être enfermée dans des fanaux.

L'usage des huiles essentielles de pétrole et autres analogues est interdit sur tous les bateaux autres que les canots automoteurs et les yachts de plaisance, auxquels toute latitude sera laissée à cet égard, aux risques et périls de leurs propriétaires et sous toutes les responsabilités qui découlent du droit commun.

Les appareils de chauffage doivent être en fer, en cuivre ou en maçonnerie. Le plancher qui les supporte doit être revêtu de feuilles métalliques et convenablement isolé du foyer.

Ces appareils sont soumis à la surveillance des officiers du Port, qui ont le droit d'en interdire l'usage lorsqu'ils sont mal établis ou en mauvais état et même de placer, au besoin, sur le navire, aux frais du capitaine, de l'armateur ou du consignataire, un gardien spécial pour surveiller l'usage du feu, lorsqu'ils reconnaissent la nécessité de cette mesure.

ART. 74

Aucun navire ne peut entrer dans le Port avec des canons ou autres armes à feu chargés.

Tout capitaine de navire de commerce arrivant dans le Port doit, si son navire est porteur de poudres, d'artifices, de munitions de guerre ou de matières fulminantes, en faire immédiatement la déclaration aux officiers du Port. Ces matières sont débarquées et transportées au lieu désigné à cet effet par les soins du capitaine et sous la surveillance des dits officiers.

Toutefois, des dispenses spéciales peuvent être accordées par les officiers du Port.

Les navires de guerre ne sont nullement visés, bien entendu, par les dispositions du présent article.

ART. 75

L'embarquement et le débarquement des matières explosibles ou facilement inflammables ont lieu pendant le jour et avec toutes les mesures de précaution prescrites dans chaque cas par les officiers du Port.

Les marchandises, qui, par leur nature inflammable, pourront devenir un danger pour la sécurité publique en restant sur les quais pendant la nuit, devront être enlevées ou embarquées le jour même où elles auront été déposées sur ces quais.

Lorsque, par suite de force majeure, les marchandises de cette catégorie passeront la nuit sur les quais, elles devront être l'objet d'une surveillance spéciale dont les frais seront à la charge des propriétaires.

ART. 76

En cas d'incendie sur les quais du Port ou dans les quartiers de la Ville qui en sont voisins, tous les capitaines de navires réunissent leurs équipages et prennent les mesures de précaution que les officiers du Port leur prescrivent.

En cas d'incendie à bord d'un navire, le capitaine ou le gardien doit en toute hâte avertir les officiers du Port. C'est à ces officiers qu'appartient la direction des secours. Ils peuvent requérir l'aide de tous les ouvriers du Port et des matelots de tous les navires, embarcations

et bateaux de pêche. Ils font immédiatement avertir l'Autorité municipale.

ART. 77

Lorsqu'il y a lieu de faire des fumigations à bord d'un navire, de chauffer les soutes pour les brayer ou de chauffer sa carène, il en est donné avis aux officiers du Port afin qu'ils fixent le lieu et l'heure de l'opération. Le chauffage ne peut être fait que sous la surveillance d'un agent du Port et en prenant toutes les précautions que prescrit cet officier.

ART. 78

Il est interdit de faire chauffer du brai ou du goudron ailleurs que sur les points désignés par les officiers du Port.

Construction, Carénage et Démolition des navires.

ART. 79

Dans l'enceinte du Port et de ses dépendances, aucun navire, canot ou embarcation ne peut être construit, caréné ou démolie que sur les points désignés par l'Administration avec les mesures de précaution prescrites par les officiers du Port qui fixent également les heures et les délais, s'il y a lieu.

ART. 80

La mise à l'eau d'un navire ne peut avoir lieu sans qu'il en ait été fait déclaration vingt-quatre heures à l'avance aux officiers du Port, qui fixent également les délais et les heures, pour qu'ils puissent assister à l'opération et prendre de concert avec les Autorités compétentes les mesures de précaution jugées nécessaires.

ART. 81

Lorsqu'un bâtiment quelconque, navire ou embarcation, a coulé bas dans le Port, le propriétaire ou le capitaine est tenu d'en aviser immédiatement la Direction du Port et de le faire relever ou dépecer sans délai. Les officiers du Port prennent les mesures nécessaires pour hâter l'exécution des travaux et, au besoin, ils les font eux-mêmes exécuter d'office aux frais des propriétaires. Si le navire ou l'embarcation coulés étaient un danger pour la navigation, la nuit, l'épave coulée devra être signalée, si besoin est, par un fanal dont l'entretien sera à la charge du propriétaire, capitaine ou consignataire du bâtiment coulé.

Police du Port et des Quais.

ART. 82

Il est formellement défendu de jeter des terres, des escarbilles, des décombres, des ordures ou des matières quelconques dans les eaux du Port et de ses dépendances; d'y verser des liquides insalubres; de faire aucun dépôt sur les parties des quais réservées à la circulation; de déposer sur les autres parties des marchandises ou objets quelconques ne provenant pas des déchargements des navires amarrés à quai, ou non destinés à y être chargés, sous peine de l'enlèvement de ces objets aux frais du contrevenant, à la diligence des officiers du Port et sans préjudice des poursuites qui pourront être exercées contre lui pour le fait de la contravention; d'étendre sans autorisation des filets sur les quais; de faire rouler des brouettes, tombereaux ou voitures sur les dalles de couronnement des quais; de tailler des pierres sur les quais, d'y faire aucun ouvrage de charpente, de menuiserie ou autre sans l'autorisation de la Direction du Port; de ramasser des moules ou autres coquillages sur les ouvrages du Port.

ART. 83

Aucune tente ne peut être dressée sur les quais sans l'autorisation des officiers du Port. L'espace compris entre deux tentes doit toujours rester entièrement libre.

Toute personne qui a été autorisée à établir une tente est tenue, après son enlèvement, de faire réparer à ses frais les pavés ou l'empierrement et de remettre les lieux dans leur premier état.

ART. 84

Il est défendu, sauf autorisation des officiers du Port, de lancer aucune marchandise du bord d'un navire à terre; d'embarquer ou de débarquer des pavés, des blocs, des métaux ou autres marchandises pouvant dégrader les couronnements des quais, sans avoir couvert le dallage de planches pour le protéger; de charger, décharger ou transborder des tuiles, briques, moellons, terres, sable, cailloux, pierres, du lest, de la houille ou d'autres matières friables ou menues, sans avoir placé entre le navire et le quai, ou en cas de transbordement entre les deux navires, une toile ou prélat bien conditionnée et solidement attachée.

ART. 85

Les marchandises infectes ne peuvent rester déposées sur le quai; faute par le consignataire du navire de les faire enlever immédiatement après leur déchargement, il est pourvu d'office à ses frais, à la diligence des officiers du Port.

ART. 86

Les voitures, chariots et fourgons ne peuvent stationner sur les quais que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement.

ART. 87

A la fin de la journée, tout capitaine est tenu de faire balayer le terre-plein du quai devant son navire et dans la moitié de l'espace qui le sépare des navires voisins, sans toutefois être obligé dans aucun cas de dépasser de quinze mètres à partir des extrémités de son navire.

La même opération doit être faite lorsque le chargement ou déchargement est terminé. Le capitaine fait alors balayer, en outre, l'espace que les marchandises de son navire ont occupé. Ce soin incombera au consignataire si le navire était parti avant l'enlèvement de la cargaison.

ART. 88

Il est défendu à toute personne étrangère à l'équipage d'un navire d'en larguer les amarres sans en avoir reçu l'ordre des officiers du Port.

ART. 89

Les capitaines, maîtres ou patrons sont responsables des avaries que leurs bâtiments feraient éprouver aux ouvrages du Port, les cas de force majeure exceptés. Les dégradations sont réparées aux frais des personnes qui les ont occasionnées, sans préjudice des poursuites à exercer contre elles, s'il y a lieu, pour le fait de la contravention.

Dispositions générales, Pénalités.

ART. 90

Les contraventions au présent règlement et d'une manière générale tous autres délits ou contraventions commis dans le Port et ses dépendances sont constatés par des procès-verbaux que dressent les officiers du Port, maître et agents du Port, les Commissaires de Police et autres agents ayant qualité pour verbaliser.

ART. 91

Chaque procès-verbal est transmis, suivant la nature du délit ou de la contravention constatée, au fonctionnaire chargé d'en poursuivre la répression.

ART. 92

A défaut du capitaine, maître ou patron, les armateurs ou propriétaires de navires sont civilement responsables des contraventions constatées à sa charge.

ART. 93

Lorsqu'en exécution du présent règlement il a été fait d'office certains frais à la charge du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire du navire, ou lorsqu'il a été dressé procès-verbal pouvant donner lieu à une amende à la charge de ce même capitaine, armateur ou propriétaire, le navire ne peut quitter le Port avant que le capitaine ait fourni bonne et valable caution pour le paiement des frais ou de l'amende.

ART. 94

Les contraventions à la présente Ordonnance seront punies d'une amende de cinq à cent francs, et, s'il y a lieu, d'un emprisonnement de un à cinq jours prononcés par le Tribunal de Simple Police. Les procès-verbaux seront adressés au Commissaire de Police chargé du Ministère Public.

En cas de récidive, les délinquants seront traduits devant le Tribunal Supérieur qui pourra élever l'amende jusqu'à trois cents francs et l'emprisonnement jusqu'à vingt jours. Dans ce cas, les procès-verbaux seront transmis à l'Avocat Général.

En cas de contravention à la Police de la Pêche, le Tribunal pourra prononcer la confiscation des engins saisis. Les engins prohibés seront détruits et les autres vendus au profit du Trésor.

Dans tous les cas prévus par la présente Ordonnance, si les circonstances paraissent atténuantes, les peines, amendes et prison pourront être abaissées conformément à l'article 471 du Code Pénal.

ART. 95

Lorsque les contraventions n'entraîneront pas la peine d'emprisonnement, toute poursuite d'office sera arrêtée, si les contrevenants, qui ne sont pas en récidive, acquittent la moitié du maximum de l'amende et les frais déjà faits, conformément à l'article 388 du Code d'Instruction Criminelle.

Perception des Taxes et Amendes.

ART. 96

Les taxes sanitaires comprennent :

- 1° Les droits de reconnaissance des navires;
- 2° Les droits de patente de santé.

Le Directeur du Port est chargé de la perception de ces taxes.

ART. 97

Il perçoit également :

- 1° Les droits d'inscription des navires et embarcations;
- 2° Les droits de place sur la plage pour les navires à carène.

ART. 98

En ce qui concerne la Police du Port, le Directeur du Port est chargé également de la perception des amendes intervenues après transaction.

Le produit des différentes taxes ou amendes est versé au Trésor en fin de mois.

ART. 99

Toutes les autres amendes prononcées par le Tribunal Supérieur ou par le Tribunal de Simple Police, avant ou après jugement, seront versées au Bureau du Receveur de l'Enregistrement.

ART. 100

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 à Paris le deux juillet mil neuf cent huit.

ALBERT.

Par le Prince :
Le Secrétaire d'Etat,
ED. DE LATTE.

ALBERT I^{er}

PAR LA GRACE DE DIEU

PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu la nécessité de construire un Pavillon des Tuberculeux à l'Hôpital de Monaco;

Vu les propositions de l'Administration des Domaines et le plan des lieux en date du 11 janvier 1908, dressé par l'Inspecteur Général des Travaux d'Architecture, indiquant que le Pavillon des Tuberculeux à construire occupera l'emplacement d'un terrain appartenant à M^{me} veuve Bellando, quartier des Salines;

Vu l'Ordonnance du 22 mai 1858;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Avons Ordonné et Ordonnons :

ARTICLE PREMIER.

Est déclarée d'utilité publique la construction d'un Pavillon des Tuberculeux, sur l'emplacement d'un terrain appartenant à M^{me} veuve Bellando, quartier des Salines.

ART. 2.

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 à Paris, le quatre juillet mil neuf cent huit.

ALBERT.

Par le Prince :
Le Secrétaire d'Etat,
ED. DE LATTE.

Par Ordonnance Souveraine en date du 2 juillet 1908, la démission de M. Joseph Benoist, Président du Conseil de Révision, est acceptée.

Par Ordonnance Souveraine en date du 2 juillet 1908, la démission de M. Jules Hardoin, Membre du Conseil de Révision, est acceptée.

Par Ordonnance Souveraine en date du 2 juillet 1908 :

M. Joseph Benoist, ancien Président du Conseil de Révision, est nommé Président Honoraire;

MM. Jules Hardoin et Félix Froissard, anciens Membres du dit Conseil, sont nommés Conseillers Honoraires.

PARTIE NON OFFICIELLE

S. A. S. le Prince a reçu l'adresse que les Monégasques et les étrangers établis dans la Principauté Lui ont fait parvenir à l'occasion de la suppression des redevances du petit commerce et des taxes du « tout à l'égout » et les en remercie cordialement.

S. A. S. le Prince a été heureux, en décidant cette suppression, de prouver une fois de plus l'intérêt qu'il porte à la prospérité du pays.

Echos et Nouvelles

DE LA PRINCIPAUTÉ

AVIS D'ENQUÊTE

Expropriation pour cause d'utilité publique

Exécution d'une Ordonnance Souveraine en date du 4 juillet 1908

Le Maire de la Ville de Monaco prévient les habitants qu'une Ordonnance Souveraine du 4 juillet 1908, promulguée le 14 du même mois, déclare d'utilité publique la construction d'un pavillon de tuberculeux aux Salines, sur une parcelle de terrain appartenant à M^{me} veuve Bellando.

Le plan et l'état parcellaire du terrain à acquérir pour son exécution ont été déposés à la Mairie pour être soumis à l'enquête et y resteront déposés pendant dix jours à partir du 16 juillet, conformément à l'Ordonnance Souveraine du 22 mai 1858 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les personnes intéressées sont invitées à prendre connaissance des plans et à faire les observations et réclamations qu'elles jugeront utiles.

Monaco, le 14 juillet 1908.

Le Maire,
CHER DE LOTH.

La Société Saint-Roman a constitué, pour l'exercice 1908-1909, son bureau de la façon suivante :

Président : M. Pierre Botta.

Vice-Présidents : MM. Gustave Bérenger et Michel Boisson.

Secrétaire : M. Victor Olivier.

Trésorier : M. Charles Tobon.

Conseillers : MM. Eugène Marquet, architecte, Eugène Marquet, employé, Justin Charvet, Barthélemy Imbert, Joseph Raimbert.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR DE MONACO

Dans son audience du 10 juillet courant, le Tribunal Supérieur a condamné le nommé B. B., né à Monaco le 2 juin 1891, manoeuvre, sans domicile fixe, à quarante-huit heures de prison et 16 francs d'amende, pour infraction à un arrêté d'expulsion.

Les dimensions des navires modernes

L'architecture navale a subi, dans le monde entier, des transformations capitales. Sans remonter au delà de 1828, le plus gros bateau à vapeur du monde, il y a quatre-vingts ans, jaugeait 500 tonneaux et portait une machine de 200 chevaux.

C'est seulement en 1838 que le *Great Western* fit le premier service entre l'Amérique et l'Europe. La durée du voyage était de quatorze jours entre New-York et Bristol, et le navire jaugeait 1.340 tonneaux.

En 1845, apparaît le premier transatlantique en fer, le *Great Britain*, de 2.984 tonneaux, à hélice.

Le tonnage augmente assez lentement, sauf la tentative isolée du *Great Eastern* (1850), jusqu'en 1885. Pendant cette période, nous enregistrons l'*Amérique*, de la Compagnie Transatlantique, 4.000 tonneaux (1865); le *Britannic*, de la White Star, 5.000 tonneaux (1874).

En 1885, on franchit un pas considérable. La Compa-

gnie Transatlantique — qui a toujours lutté avec succès pour se maintenir au niveau des nations maritimes les plus avancées — atteint, avec la *Champagne*, la jauge de 7.277 tonneaux, puis la dépasse avec la *Touraine*, de 8.600 tonnes, en 1890. La Compagnie Cunard riposte en 1893 par le *Campanic*, de 12.900 tonneaux. Le Norddeutscher Lloyd prend l'avance, en 1897, avec le *Kaiser-Wilhelm-der-Gross*, de 14.349 tonneaux. Mais la White Star intervient et lance, en 1899, l'*Oceanic*, de 17.274 tonneaux. Puis, cette Compagnie se surpasse elle-même avec le *Baltic*, de 23.876 tonnes. La Compagnie Transatlantique la suit de près et met en service, en 1906, la magnifique *Provence*, de 20.000 tonnes.

Nous en sommes déjà à des longueurs de navires qui paraîtraient fantastiques aux constructeurs du *Great Western*, de 1838, qui avait 65 mètres; en 1885, la *Champagne* a atteint 150 mètres. Aujourd'hui, la *Provence* a 191 mètres, ainsi que le *Kaiser-Wilhelm-der-Gross*. L'*Oceanic* en a 216. Et, l'année dernière, la Compagnie Cunard a mis en service deux unités formidables, le *Lusitania* et le *Mauritania*. Une nouvelle et considérable avance a été conquise d'un seul coup. Les dimensions de ces monstres sont les suivantes : longueur 232 m., largeur 27 m., creux 18 m. (presque la hauteur d'une maison de cinq étages). Tonnage : 32.000 tonnes.

On peut juger de la progression qui fut imposée à la puissance des machines par une telle augmentation des dimensions des navires. Sans entrer dans le détail, nous dirons que la machine du *Great Western*, de 1838, était de 750 chevaux, celle de la *Champagne* de 7.000, celle de la *Touraine* de 12.000, celle du *Kaiser-Wilhelm-der-Gross* de 28.000, celle de la *Provence* de 30.000, comme celle du *Campanic*.

Celles du *Lusitania* et du *Mauritania*, qui sont des moteurs à turbines Parsons, développent la puissance colossale de 70.000 chevaux!

Comme on le voit, la grande navigation vient de traverser une période analogue à celle qui a marqué son premier épanouissement en 1884. La question qui se pose est celle de savoir si une période d'accalmie va succéder à ce gigantesque effort.

Il est permis de répondre *a priori* par la négative. Sans doute, dans l'état actuel de la métallurgie, on peut prévoir à l'accroissement de la dimension des navires une limite qu'il sera difficile de dépasser. Mais, sans même faire état des perfectionnements qui reculeraient cette limite, on peut affirmer qu'elle est encore loin d'être atteinte. Et ce qui corrobore cette opinion, c'est que toutes les prévisions des hommes du métier en ce qui concerne l'architecture navale ont été dépassées dans des proportions absolument inattendues.

C'est ainsi que M. Elmer C. Corthell, ingénieur nord-américain, dont l'autorité est universelle, avait cherché à établir, d'après l'expérience du passé, la progression moyenne à prévoir pour les navires. Il avait, à cet effet, dressé des tableaux retraçant les caractéristiques des vingt plus grands bâtiments du monde depuis 1848 jusqu'à 1903, et les avait ensuite prolongés, par hypothèse, jusqu'à 1923.

Or, c'est en 1900 qu'il a publié cette étude. Et dès 1903, ses prévisions pour 1923 étaient atteintes et dépassées. Les faits devançaient de vingt ans les calculs!

Il avait de même cherché à établir quelles seraient les dimensions des navires en 1948 et il était arrivé aux résultats suivants : longueur 305 mètres, largeur 30 m. 50, tirant d'eau 10 mètres, tonnage 30.000 tonnes.

Or, sur ces quatre chiffres, trois sont réalisés quarante ans plus tôt par le *Lusitania* et le *Mauritania*. La longueur seule n'est pas atteinte.

Un homme, d'une compétence indiscutée, Sir W.-H. White, ancien directeur des constructions navales en Angleterre, président de l'*Institution of civil engineers* de Londres, déclare que, à l'heure actuelle, un grand port de tout premier ordre doit être outillé en vue de recevoir des navires mesurant 1.000 pieds de long (305 mètres), 100 pieds de large (30 m. 50) et 33 à 35 pieds de tirant d'eau (entre 10 m. 06 et 10 m. 67).

Georges PRICE.

Les Fêtes du Théâtre Antique d'Orange.

Le prochain cycle des représentations du Théâtre Antique d'Orange, sous la chorégraphie de MM. Paul Mariéton et Antony Réal, est définitivement fixé aux 8, 9 et 10 août.

Il comprend trois soirées :

Samedi 8 : *Iphigénie*, tragédie de Jean Racine ; — Danses grecques d'*Alceste*, de Gluck, par le corps de ballet de l'Opéra-Comique ; — *Le Cyclope*, drame satirique en 1 acte, de M. Léon Riffard, d'après Euripide.

Dimanche 9 : *Médée*, tragédie de M. Catulle Mendès, avec la partition de M. Vincent d'Indy ; — *Le Roi Midas*, comédie antique en 4 actes, de MM. André Avèze et Paul Souchon.

Lundi 10 : *Les Burgraves*, de Victor Hugo.

Ces différents ouvrages seront interprétés par des artistes de la Comédie-Française, avec le concours musical accoutumé.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

REMERCIEMENTS et AVIS DE MESSE

Monsieur, Madame G. SCHLOSSMACHER, leurs fils Jean, André et toute leur famille remercient les personnes qui ont bien voulu assister aux obsèques de leur regretté fils

Marcel SCHLOSSMACHER

et les prient d'assister à la messe de sortie de deuil qui sera dite le lundi 20 courant à 8 heures du matin.

VENTE d'un **FONDS DE COMMERCE** de « tissus en tous genres, confections, et, en général, tout ce qui comprend l'habillement », ayant pour enseigne : « AUX DAMES DE FRANCE, NOUVELLES GALERIES », sis à Monaco, 3, rue Caroline, dépendant de la faillite Imbert et Muller. S'adresser au syndic, M. Auguste CIOCO.

AVIS. M. FRANÇOIS DAGNINO porte à la connaissance du public, de ses nombreux amis et connaissances qu'il vient de créer, à la *Condamine*, 6, rue Caroline, une

AGENCE CIVILE & COMMERCIALE

qui s'occupera notamment de *Contentieux, Recouvrements et Renseignements commerciaux, Gérances, Ventes et Locations d'immeubles, Achats et Ventes de Fonds de commerce, etc.*

M. CHARLES PASSERON, qui a été, pendant vingt-cinq ans, principal clerc d'huissier de M^{es} Mars, Bertrand et Blanchy, a la direction de l'Agence.

PRINCIPAUTÉ DE MONACO

BAINS DE MER

DE

LARVOTTO

Ouverts tous les jours

de 7 heures du matin à 7 h. du soir

Un Service de Break dessert l'Etablissement et part toutes les heures de la place du Casino

Nettoyage à Sec spécial. Gants depuis 0 f 25.
Frisure de Plumes et Boas. Blanchissage Hygiénique.

EINTURERIE
DE PARIS - A. CRÉMIEUX

Usine à Beausoleil. — Magasin : villa Paola, 25, boulevard du Nord **Monte Carlo**

LEÇONS ET COURS POUR JEUNES FILLES

S'adresser à l'Externat des Dames de Saint-Maur : Montée de la Royana, villa André-Jeanne, 3, Condamine, et villa Bella, boulevard des Moulins, Monte Carlo.

Imprimerie de Monaco — 1908