

# 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<sup>er</sup> 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 NON OFFICIELLE****Echos et Nouvelles**

DE LA PRINCIPAUTÉ

LYCÉE DE MONACO

Le Lycée de Monaco est un lycée d'externes. On y ouvrira, en 1910, deux classes élémentaires, septième et huitième et les quatre classes du premier cycle de l'enseignement secondaire, sixième, cinquième, quatrième et troisième.

Les tarifs ont été fixés à :

100 francs (Classes élémentaires), 150 francs (Classes du premier cycle), pour l'externat libre;  
150 francs (Classes élémentaires), 220 francs (Classes du premier cycle), pour l'externat surveillé;

470 francs (Classes élémentaires), 520 francs (Classes du premier cycle), pour les externes surveillés, qui désireront prendre, au Lycée, le repas de midi et le goûter de quatre heures.

Les externes libres n'assistent qu'aux classes, en général de 8 heures à 10 heures et de 2 heures à 4 heures.

Les externes surveillés sont gardés en étude et en récréation, de 8 heures du matin à 7 heures du soir, s'ils prennent leur repas au Lycée; sinon, de 8 heures à midi et de 1 heure et demie à 7 heures.

D'après une décision de S. A. S. le Prince, « des bourses seront accordées dans une large mesure aux Monégasques, qui rempliront certaines conditions à déterminer ».

La rentrée aura lieu le mardi 4 octobre, à 8 heures du matin.

Le Directeur du Lycée prévient les personnes ayant à l'entretenir qu'il s'absentera de la Principauté du 1<sup>er</sup> au 6 septembre inclus et qu'à son retour il se tiendra, tous les jours, à leur disposition, de dix heures à midi et de trois à cinq heures, en l'Hôtel du Gouvernement (bureaux du Gouvernement).

**DÉCISION**

M. le Médecin adjoint de la ville Gibelli est mis à la disposition de M. le Maire de Monaco pour remplir les fonctions de Directeur du Service d'Hygiène par intérim pendant le congé de M. le docteur Marsan.

Les opérations du jury international des récompenses de l'Exposition Universelle de Bruxelles viennent de prendre fin et nous apprenons avec un grand plaisir que l'Imprimerie de Monaco a obtenu la « Médaille d'or ».

La Direction du Journal adresse à cette occasion ses meilleures et très chaleureuses félicitations à M. L. Aureglia en même temps qu'au personnel sous ses ordres.

Le concert donné jeudi dernier par la Société Estudiantina Monégasque, au kiosque de la place d'Armes, a obtenu un vif succès. Nos excellents musiciens ont exécuté à la perfection le programme qui comportait des morceaux composés pour la plupart par des auteurs de Monaco. Le public très nombreux qui garnissait la place a applaudi chaleureusement les mandolinistes et leur dévoué directeur.

Nos deux Sociétés de gymnastique l'Etoile et l'Herculis s'étaient rendues dimanche dernier à Vintimille, à l'occasion des fêtes de San Secondo, la première pour prendre part au concours organisé par la Société Palingenesi, la seconde pour assister à la grande fête de bienfaisance organisée par la Société de Secours Mutuels.

Nos vaillants gymnastes ont eu le don d'intéresser au plus haut point les spectateurs venus nombreux à cette manifestation sportive, en exécutant les principaux exercices qui leur ont valu de si brillants succès aux concours internationaux de Lyon et de Bruxelles.

**2<sup>e</sup> Congrès International de la Route tenu à Bruxelles en août 1910.**

Dans notre numéro du 9 août, nous avons sommairement rendu compte de l'ouverture du deuxième Congrès de la Route, qui s'est tenu à Bruxelles dans les douze premiers jours du mois.

Nous pouvons aujourd'hui donner quelques détails intéressants sur la séance d'ouverture au Palais des Académies, sur la réception, par S. M. le Roi, des premiers délégués de chaque pays et sur les résultats auxquels ont abouti les longues et savantes discussions engagées entre les spécialistes les plus autorisés du monde entier.

A la séance d'ouverture, présidée par M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, M. le Conseiller d'Etat Berthet, premier délégué de la Principauté, a été nommé, comme à Paris en 1908, vice-président général du Congrès qui comprenait plus de 2.000 membres, et M. le Docteur Guglielminetti, secrétaire de l'une des sections.

Nous reproduisons tout d'abord le discours de M. Elie Berthet, premier délégué de la Principauté, qui s'est exprimé en ces termes :

Monsieur le Ministre,  
Mesdames,  
Messieurs,

Il y a deux ans, après une courte apparition sur la Côte d'Azur, le premier Congrès de la Route se séparait sur les terrasses de la Principauté — et tous alors se promettaient bien de se retrouver à Bruxelles.

A Bruxelles et tout récemment dans une soirée inoubliable, en présence des plus hautes sommités du Royaume, S. A. S. M<sup>gr</sup> le Prince de Monaco tenait sous le charme et sous l'autorité de Son éloquente parole Ses auditeurs émerveillés — et leur expliquait la genèse et l'enchaînement des découvertes et des travaux qui Lui

ont fait à l'Institut de France, comme créateur et maître de l'Océanographie, une place à part entre les savants.

C'est donc sous les plus favorables et les plus encourageants auspices que j'ai l'insigne honneur d'exprimer devant vous les sentiments d'amitié profonde que professe pour la grande nation Belge cette jolie Principauté de Monaco, dont l'aspect souriant attire — et dont l'hospitalière cordialité retient les amis qu'elle a dans le monde entier...

Les instants me sont comptés : je m'arrête donc. Mais en terminant je salue de tout mon respect la radieuse aurore du jeune règne qui présage, qui garantit au noble pays de Belgique tous les succès, tous les bonheurs, toutes les gloires qu'il a si bien le droit d'espérer.

Ces paroles ont été couvertes d'unanimes applaudissements à l'adresse de S. A. S. M<sup>gr</sup> le Prince de Monaco et de la Principauté toute entière, dont M. Elie Berthet avait si fidèlement traduit les sentiments de profonde sympathie pour la Belgique.

A l'issue de cette première cérémonie, les premiers délégués ont été reçus par S. M. le Roi.

Les congressistes au nombre de plus de 2.000 se répartissaient entre 41 nations, dont les premiers représentants s'étaient presque tous rendus au Palais.

S. M. Albert I<sup>er</sup>, avec une bienveillance exquise et un à-propos merveilleux s'est entretenu avec chacune des personnes présentes. Quand le Président du Congrès, M. Lagasse de Lochet, lui a nommé le premier délégué de la Principauté, Sa Majesté a manifesté toute l'amitié qu'Elle porte à ce beau pays, toute l'admiration que Lui inspire Son Souverain. Le Musée Océanographique, élevé en face de la mer, dans les conditions difficiles et les grandioses proportions que chacun sait, est (nous reproduisons textuellement les paroles du Roi) une œuvre unique, impérissable, qui fait la juste admiration du monde entier... Sa Majesté a terminé l'entretien en rappelant l'immense succès que S. A. S. M<sup>gr</sup> le Prince de Monaco remportait tout récemment à Bruxelles, dans la conférence mémorable qu'Il a faite au printemps dernier devant Leurs Majestés Royales, en présence de toute la Cour et de tout le monde savant de la Belgique.

Le Congrès, après une série de séances tenues par les sections pendant toute une semaine (en dehors des jours consacrés aux excursions d'Anvers, de Lessines, de Quénast et d'Ostende), a voté de nombreuses conclusions, dont nous ne pouvons reproduire ici que les plus importantes.

**I. — Sur l'emploi des liants :**

Le Congrès estime qu'il convient de poursuivre et de développer les applications de l'emploi des liants dans la construction des chaussées empierrées, en s'attachant spécialement :

1<sup>o</sup> A déterminer, dans chaque cas, la nature des liants les mieux appropriés aux conditions locales :

2° A établir, aussi exactement que possible, les caractères physiques et chimiques les plus recommandables à prescrire pour les matières goudronneuses, bitumineuses, asphaltiques ou autres ;

3° A comparer les résultats obtenus selon les divers modes de construction ;

4° A rechercher l'influence que peut exercer sur la perfection du travail, l'emmagasinage de la pierraille enrobée pendant un temps plus ou moins long avant sa mise en œuvre ;

5° A étudier les altérations que subissent les matières à l'usage ;

6° A mettre en évidence le système à préconiser là où l'empierrement ordinaire étant reconnu insuffisant, une chaussée pavée ne peut, pour une cause quelconque, être réalisée ;

7° A établir pour chaque région, d'après les conditions locales, la relation entre le prix de revient et le résultat obtenu dans chaque cas.

II. — En ce qui concerne les bandes de roulement :

Sauf dans des cas exceptionnels de lieu et de circonstances, l'établissement de bandes de roulement dans les chaussées pavées ne doit être considéré que comme un expédient.

III. — Au sujet de la lutte contre l'usure et la poussière :

Conformément aux conclusions votées au premier Congrès, se référant en outre à la première conclusion qu'il vient d'adopter et dont l'intérêt n'est pas moindre au point de vue de la lutte contre l'usure et la poussière qu'en ce qui concerne l'emploi des liants dans les empierrements, le Congrès estime :

1° Que le goudronnage superficiel peut être considéré comme définitivement entré dans la pratique, et que l'utilité de répandre et de cylindrer, après le goudronnage, du sable fin ou de fines matières pierreuses, n'est pas actuellement établie et devra faire l'objet d'expériences comparatives ;

2° Que, dans l'application ultérieure de ces procédés, l'attention des constructeurs se portera utilement sur la comparaison des résultats obtenus en répandant les matières goudronneuses, bitumineuses ou asphaltiques à chaud ou à froid, à l'aide d'appareils mécaniques ou à l'aide d'appareils à main, et ce tant au point de vue du prix de revient que de l'efficacité de l'opération ;

3° Qu'il convient de tenir compte, dans la comparaison des résultats, de la qualité des matériaux composant l'empierrement et de l'intensité de la circulation et du tonnage, ainsi que du climat ;

4° Que, tout en tenant compte des ressources de chaque région en matières goudronneuses, bitumineuses et asphaltiques, il importe de prescrire, dans les marchés, les conditions auxquelles elles doivent satisfaire, en vue notamment de conserver le plus de « vitalité », c'est-à-dire de faculté de refaire prise dans les endroits où se produiraient des fissures ;

5° Qu'il serait désirable de voir établir une comparaison entre l'effet utile des opérations de goudronnage — ce terme étant pris dans le sens le plus large — selon que les opérations sont plus fréquemment répétées à dose réduite, ou qu'elles sont moins fréquentes avec l'emploi d'une quantité plus grande de matière, et aussi selon que, dans l'empierrement même, il a déjà été incorporé ou non une matière liante, goudronneuse, bitumineuse ou asphaltique ;

6° Qu'il y a lieu de maintenir intégralement la conclusion adoptée par le premier Congrès et ainsi conçue : les émulsions goudronneuses ou huileuses, les sels déliquescents, etc. ont une efficacité réelle, mais éphémère ; leur emploi semble donc limité à certaines circonstances spéciales, notamment pour les courses, fêtes, cortèges, etc.

IV. — En ce qui concerne le nettoyage et l'arrosage :

Le déversement des ordures sur la voie publique doit être soigneusement évité. Leur balayage et leur enlèvement doivent être effectués par les Municipalités plutôt que par les riverains, sauf recouvrement des dépenses sur ces derniers au moyen de taxes.

Dans les grandes villes il est nécessaire de donner des soins spéciaux au nettoyage et à l'arrosage.

Le nettoyage doit se faire le plus rapidement possible.

Les arrosages doivent être fréquents et d'une intensité limitée aux besoins.

Les lavages et balayages sont à exécuter à l'heure la plus matinale. Les procédés mécaniques sont particulièrement recommandés.

Des améliorations sont à rechercher dans l'outillage, en vue d'assurer le nettoyage le plus complet avec le moins de gêne pour le public.

Les machines automobiles sont appelées à être employées avantageusement pour le nettoyage et l'arrosage des grandes villes.

V. — En ce qui concerne la fondation des routes :

1° La constitution et la confection de la fondation de la chaussée devront être d'autant plus parfaites que le terrain sera moins ferme. La fondation présentera d'autant plus de corps et de résistance qu'elle sera plus exposée aux causes de dégradations intérieures et d'usure extérieure.

2° Pour le choix du système de fondation de chaussées tant pavées qu'empierreées, l'on fera principalement état du degré de sécheresse et d'humidité des sols, en ayant égard à la possibilité de leur assainissement, à la nature géologique et à la nature des matériaux que peut fournir la localité. Pour la détermination de l'épaisseur et de l'étendue des massifs de fondation, l'on rendra la pression par unité de surface compatible avec la résistance portante des terrains, observée dans les conditions les plus défavorables.

VI. — En ce qui concerne l'assainissement :

1° Dans les terrains qu'il est nécessaire d'assainir avant toute construction, l'on appliquera à tout ou partie de l'assiette des routes et à l'encaissement de l'empierrement, s'il y a lieu, les procédés généraux d'assainissement des terrains.

2° Les profils transversaux et longitudinaux des routes, ainsi que ceux de leurs fossés latéraux, seront établis de manière à faciliter l'écoulement des eaux de ruissellement et à empêcher les infiltrations dans le revêtement que l'on tendra à rendre imperméable. On favorisera par tous les moyens l'évaporation superficielle.

3° Les travaux de fondation et d'assainissement devront, en général, être exécutés par les moyens les plus simples et les plus économiques et en utilisant de préférence les matériaux du pays.

VII. — En ce qui concerne les effets du poids et de la vitesse des véhicules en circulation :

1° Le développement de la locomotion mécanique n'a pas eu, jusqu'à présent, pour conséquence d'augmenter le poids des véhicules d'une manière générale au delà des limites que prévoient les règlements et les usages en matière de calcul des ouvrages d'art.

Toutefois, il conviendrait, lors de la révision des prescriptions actuellement en vigueur, d'envisager les compositions les plus défavorables de surcharge, d'après un type formé exclusivement de véhicules à traction mécanique.

Dans l'état actuel de la construction des automobiles et de la confection des chaussées, il ne semble pas que la vitesse des véhicules puisse exercer sur les ouvrages d'art modernes et bien

construits une influence plus importante que celle dont les procédés usuels de calcul tiennent implicitement compte. Cependant il peut être utile, lors des épreuves de réception ou de révision des ponts métalliques, de soumettre ceux-ci au passage rapide de véhicules mécaniques les plus lourds admis à circuler.

2° La solidarisation des éléments dont se composent les ponts-routes est utile à leur résistance au passage des véhicules.

VIII. — Relativement aux véhicules à traction animale :

1° Les véhicules à jantes étroites trop fortement chargés peuvent causer des détériorations anormales aux routes établies en vue de la circulation générale ;

2° Il est désirable que des expériences soient entreprises dans le but de déterminer quels sont les rapports à adopter entre les charges, les diamètres des roues et les largeurs des jantes, pour éviter les détériorations anormales.

IX. — Relativement aux véhicules à traction mécanique :

1° Les automobiles généralement désignées sous le nom de voitures de tourisme ne peuvent être une cause de détérioration anormale pour les routes, pourvu que leur vitesse ne soit pas exagérée ;

2° Les véhicules automobiles de transport en commun ne peuvent être une cause de dommages appréciables pour la route à la condition de se tenir dans les limites de 25 kilomètres à l'heure de vitesse maximum, 4 tonnes en charge sur l'essieu le plus chargé et 150 kilogrammes de charge par centimètre de largeur de jante pour roues de 1 mètre de diamètre.

3° Les véhicules automobiles industriels paraissent ne pas devoir être une cause de dommage exceptionnel pour une route bien construite, à la condition de se maintenir dans les limites ci-après :

Première catégorie : voitures pour lesquelles le poids de l'essieu le plus chargé est inférieur à 4 tonnes 5 :

Vitesse maximum : 20 kilomètres à l'heure ;

Charge des bandages : 150 kilogrammes par centimètre de largeur de roues de 1 mètre de diamètre.

Dans les rues étroites des agglomérations, lorsque les vibrations du sol sont à craindre, on peut atténuer considérablement les inconvénients en diminuant la vitesse dans une proportion convenable.

Deuxième catégorie : voitures pour lesquelles le poids de l'essieu le plus chargé est supérieur à 4 tonnes 5 et inférieur à 7 tonnes :

Vitesse maximum : 12 kilomètres à l'heure ;

Charge des bandages : 150 kilogrammes par centimètre de largeur de roues de 1 mètre de diamètre.

Provisoirement et sous réserve, dans le cas où les roues auraient un diamètre supérieur à 1 mètre, la charge par centimètre de largeur de jante serait calculée, pour les voitures des deux catégories et pour les voitures de transport en commun visées par le paragraphe 2°, par la formule :

$$C = 150 \sqrt{d},$$

où  $d$  est la longueur du diamètre exprimé en mètres et  $C$  la charge exprimée en 1 kilogramme.

4° Les bandages un peu striés ou nervurés sont cause de détériorations anormales pour les routes, quelles que soient la largeur des bandages et leur charge ;

5° Les véhicules à traction mécanique ne peuvent être une cause de détériorations spéciales des routes dans les courbes, à condition que ces courbes soient établies avec un devers suffisant et qu'elles soient abordées et parcourues à une vitesse raisonnable ;

6° Il est désirable, au point de vue de la conservation des routes, que les constructeurs se préoccupent d'étudier les embrayages et les freins de façon à éviter le patinage des roues, qu'ils équilibrent aussi exactement que possible les moteurs et qu'ils admettent un relèvement raisonnable du centre de gravité.

Le Congrès de Bruxelles, ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte, a posé en termes précis les questions restant à résoudre par les ingénieurs.

Persuadés que les études en perspective seront très délicates et très longues, les congressistes ont décidé de ne tenir leurs prochaines assises que dans trois ans, au plus tôt.

La Commission permanente, au sein de laquelle est représentée la Principauté par MM. E. Berthet et Guglielminetti, choisira la date du prochain Congrès, en s'inspirant des circonstances et des résultats techniques qui lui seront notifiés d'ici-là. Elle fixera également dans quel pays et dans quelle ville devront à nouveau se donner rendez-vous les ingénieurs des Deux-Mondes et les nombreux professionnels que l'avenir de la Route intéresse au plus haut degré.

L'Administration française des Postes et Télégraphes a récemment admis le public à expédier des télégrammes dont la taxe est représentée par des timbres-poste.

Ce nouveau mode d'affranchissement s'étendant au service mixte des Postes et Télégraphes de la Principauté, le *Journal de Monaco* reproduit ci-dessous les dispositions de détail qu'en comporte l'application :

#### I. — Dépôt des télégrammes.

1. — *Dépôt au guichet ou dans les boîtes.* — Les télégrammes pourront être déposés :

Aux guichets télégraphiques, ainsi que dans les boîtes aux lettres principales (1) des bureaux de poste pourvus du service télégraphique (boîtes des bureaux auxiliaires exceptées).

Toutefois, les télégrammes trouvés dans les boîtes de quartier ou des gares, seront mis en transmission par le bureau télégraphique auquel ils auront été remis par le facteur-leveur, et la minute sera revêtue de la mention explicative : « Trouvé dans la boîte de..... »

#### II. — Enregistrement et transmission.

2. — *Remise au guichet télégraphique des télégrammes déposés dans les boîtes.* — Les télégrammes déposés dans les boîtes seront remis, le plus tôt possible, à l'agent du guichet télégraphique. Ce dernier les contrôlera immédiatement, tant au point de vue de la validité des timbres-poste et du montant de l'affranchissement que de la régularité de la rédaction et de la désignation précise du bureau destinataire.

3. — *Conditions que doivent remplir les télégrammes pour pouvoir être mis en transmission.* — Sous réserve des dispositions ci-après, les télégrammes ne seront transmis électriquement qu'autant que les timbres apposés représenteront le montant intégral des taxes télégraphiques (principale et accessoires).

4. — *Tolérance admise dans le régime intérieur.* — A titre de tolérance et dans le régime intérieur seulement, il sera donné cours, par la voie électrique, aux télégrammes de plus de 10 mots insuffisamment affranchis, lorsque l'insuffisance constatée sera au plus égale à la taxe :

1° De 2 mots pour les télégrammes de 11 à 20 mots ;  
2° De 4 mots pour les télégrammes au-dessus de 20 mots et quel que soit le nombre de mots.

Les télégrammes de 11 mots insuffisamment affranchis ne bénéficieront que de la tolérance d'un mot, car leur affranchissement, de même que celui des télégrammes de 10 mots et au-dessous, devra représenter obligatoirement le minimum de perception, augmenté, s'il y a lieu, des taxes accessoires. En d'autres termes, il n'est toléré aucune insuffisance pour le minimum de perception, pas plus que pour les taxes accessoires.

5. — *Autres catégories de télégrammes auxquels la tolérance n'est pas applicable.* — La tolérance prévue au paragraphe précédent n'est pas applicable aux télégram-

(1) On entend par boîtes principales celles qui sont installées dans les bureaux de poste, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur.

mes sémaphoriques et aux radiotélégrammes adressés à un navire en mer. Les télégrammes de l'espèce, de même que ceux du régime international (sauf cependant l'exception prévue au paragraphe 15), devront être intégralement affranchis.

6. — *Les télégrammes insuffisamment affranchis et transmis par télégraphe en vertu de la tolérance admise donnent lieu à la perception d'une taxe égale au double de l'insuffisance.* — *Indication de service.* — Si, par application des dispositions relatives à la tolérance, un télégramme du régime intérieur, insuffisamment affranchi, est mis en transmission, une taxe égale au double de l'insuffisance devra être réclamée au destinataire contre remise d'un récépissé.

A cet effet, la mention non taxée « Insuffisance percevoir (ou PCV) 0,00 » sera inscrite d'office dans le préambule par l'agent taxateur, avec indication de la somme à recouvrer ; le montant de cette taxe pourra donc varier de 10 à 40 centimes s'il s'agit d'un télégramme ordinaire et de 20 à 80 centimes s'il s'agit d'un télégramme transmis par priorité.

7. — *Refus par le destinataire de payer le complément de taxe.* — Si le destinataire refuse de payer, le télégramme ne lui sera pas remis, et le complément de taxe sera réclamé à l'envoyeur.

9. — *Heure de dépôt.* — L'heure de dépôt à porter sur le télégramme sera, dans tous les cas, celle à laquelle ce télégramme est remis à l'agent taxateur.

10. — *Transmission.* — Les télégrammes affranchis en timbres-poste seront ensuite transmis dans les mêmes conditions que les télégrammes acceptés contre du numéraire.

11. — *Annulation avant transmission.* — L'expéditeur d'un télégramme affranchi en timbres peut, en justifiant de son identité, demander le retrait de ce télégramme ; si les timbres n'ont pas encore été oblitérés, la minute lui sera simplement rendue, sinon il sera procédé suivant les prescriptions de l'article 27-T.

12. — *Expédition, par poste, des télégrammes du régime intérieur insuffisamment affranchis auxquels la tolérance n'est pas applicable.* — Lorsqu'il ne pourra être donné cours électriquement à un télégramme du régime intérieur en raison de l'insuffisance de l'affranchissement, et si toutefois les figurines apposées représentent au moins la taxe applicable à une lettre simple, les timbres seront néanmoins oblitérés. Une copie de la minute sera établie sur formule bleue d'arrivée et acheminée postalement par le plus prochain courrier, après avoir été revêtue de la mention suivante : « Télégramme insuffisamment affranchi en timbres-poste ».

13. — *Adresse imprécise.* — Quand, par suite d'une adresse imprécise (omission ou homonymie du lieu de destination, absence de bureau, etc.), un télégramme ne pourra être acheminé, il sera conservé en instance au bureau de dépôt, mais les renseignements complémentaires nécessaires seront immédiatement demandés à l'expéditeur, par une note dont la distribution sera confiée au service postal, à la condition, bien entendu, que l'envoyeur soit connu ou ait indiqué son adresse au bas de la minute.

L'oblitération des timbres n'aura lieu qu'après régularisation, afin de permettre, le cas échéant, la restitution pure et simple du télégramme, si l'envoyeur en exprime le désir et justifie de sa qualité.

Si l'adresse de l'expéditeur est inconnue et dans le cas de non-régularisation, le télégramme sera conservé pendant six semaines au bureau de dépôt. Passé ce délai, il sera remis, muni des timbres non oblitérés et annexé à un procès-verbal, au service postal qui le versera en rebuts journaliers après l'avoir soumis à la formalité de la recommandation d'office.

14. — *Régularisation des radiotélégrammes, des télégrammes sémaphoriques et internationaux insuffisamment affranchis.* — Les dispositions du paragraphe précédent sont applicables aux radiotélégrammes, aux télégrammes sémaphoriques et aux télégrammes internationaux insuffisamment affranchis (voir également § 5).

15. — *Modification de la mention de voie inscrite par l'expéditeur sur un télégramme international.* — Lorsqu'un télégramme du régime international se trouvera insuffisamment affranchi pour être transmis par la voie indiquée sur la minute, et seulement dans le cas où il ne serait pas possible de consulter l'expéditeur par une note expédiée postalement, s'il existe une autre voie pour laquelle le montant de l'affranchissement serait suffisant, le télégramme sera dirigé d'office par cette seconde voie. L'indication de voie inscrite par l'expéditeur sera modifiée en conséquence par le bureau de dépôt, qui portera en outre sur l'original une mention explicative. Lorsque l'expéditeur pourra être consulté, l'oblitéra-

tion des timbres ne devra pas avoir lieu avant régularisation, afin de permettre la restitution pure et simple du télégramme si l'expéditeur en exprime le désir.

#### III. — Remboursements.

16. — *Excédent d'affranchissement (régime intérieur).* — Dans le régime intérieur, si la valeur des timbres-poste apposés sur un télégramme transmis électriquement est supérieure au montant de la taxe exigible, l'excès d'affranchissement ne sera pas remboursé. Toutefois, le reliquat des sommes qui seraient versées à titre d'arrhes, et représentées par des timbres, sera remboursé à l'envoyeur dans les conditions ordinaires.

17. — *Excédent d'affranchissement (régime international).* — Dans le régime international, il sera fait remboursement de la valeur des timbres apposés en trop sur un télégramme, mais seulement lorsque l'expéditeur aura demandé ce remboursement.

18. — *Remboursement de la valeur des timbres-poste apposés sur les télégrammes insuffisamment affranchis et acheminés par poste.* — Le remboursement de la valeur des timbres apposés sur la minute des télégrammes insuffisamment affranchis et qui auront été acheminés par la poste pourra, sur la demande de l'expéditeur, être effectué par le bureau de dépôt, sous déduction d'un droit fixe de 25 centimes.

19. — *Remboursements.* — Les remboursements de taxe auxquels donneront lieu les télégrammes affranchis en timbres, seront effectués en timbres-poste.

#### IV. — Dispositions générales.

Le dépôt des télégrammes dans les boîtes aux lettres aura lieu aux risques et périls des expéditeurs.

Les timbres-poste nécessaires à l'affranchissement devront être apposés par l'expéditeur sur le recto de la minute même du télégramme, et de préférence dans l'angle droit supérieur.

Il sera recommandé aux envoyeurs d'inscrire sur la minute leur nom et leur adresse.

Lorsqu'un télégramme sera revêtu d'un timbre-poste contrefait ou ayant déjà servi, la figurine ne sera pas oblitérée ni le télégramme transmis. La minute, frappée du timbre à date, sera adressée par le premier courrier au Directeur départemental qui la fera parvenir à l'Administration centrale (Direction de l'Exploitation télégraphique — 1<sup>er</sup> bureau) avec tous les renseignements permettant de découvrir l'expéditeur. Les bureaux auxiliaires, bureaux écluses, sémaphoriques et militaires, opéreront cet envoi par l'intermédiaire de leur bureau d'attache et les bureaux-gares par l'intermédiaire de leur Compagnie.

Si la contrefaçon ou l'utilisation antérieure des figurines apposées sur un télégramme est douteuse, il sera procédé comme il est dit ci-dessus, mais le libellé du télégramme sera transmis au destinataire dans les conditions ordinaires après établissement d'une copie de l'original. Une mention explicative sera portée sur l'original et la copie.

D'une manière générale, toutes les dispositions réglementaires concernant les télégrammes acceptés contre numéraire, et qui ne sont pas contraires aux prescriptions particulières qui font l'objet de la présente circulaire, seront applicables aux télégrammes affranchis en timbres-poste.

Il est intéressant de noter que les télégrammes affranchis en timbres-poste, qui seront déposés aux heures de fermeture des bureaux dans les boîtes installées à l'extérieur, seront transmis le lendemain matin dès la reprise du service.

#### MONTCALM A MONACO

Nous sommes heureux de reproduire l'intéressante note que M. Ph. Casimir, l'érudite et consciencieux archéologue qui s'est voué avec tant de persévérance et de succès au déblaiement et à la mise en valeur de la Tour d'Auguste à La Turbie, a consacrée, dans son journal *La Corniche*, au séjour à Monaco du glorieux général français :

A propos des fêtes en l'honneur de Montcalm, dont les glorieux exploits au Canada ont été célébrés par des discours qui ont inauguré son monument, il nous paraît intéressant de rappeler que le héros commanda la garnison française de Monaco.

C'était pendant la guerre de la Succession d'Autriche. L'armée alliée franco-espagnole attaqua et prit Villefranche au début de la guerre, en 1744, et les alliés austro-sardes durent reculer sur la Ligurie.



Dans ces premières actions, qui eurent pour résultat la conquête du littoral, un concours des plus utiles fut apporté par la garnison de Monaco que commandait le marquis de Montcalm.

Il fut promu rapidement aux grades supérieurs et, en 1756, en qualité de maréchal-de-camp, l'ancien commandant de la garnison de Monaco fut investi du commandement en chef des troupes françaises dans l'Amérique Septentrionale.

Il remporta d'abord plusieurs avantages sur les généraux anglais, mais forcé, en 1759, de livrer un combat inégal sous les murs de Québec, il fut pendant l'action blessé mortellement.

#### CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'est entendue avec la Compagnie du Nord pour organiser un voyage en Belgique et en Hollande pour les Agriculteurs et les membres de Sociétés d'agriculture désireux d'étudier sur place les marchés des fruits et légumes.

L'excursion comprendra la visite des Halles de Bruxelles ainsi que du concours international de fruits et légumes organisé à l'Exposition de Bruxelles et elle peut être complétée au gré des excursionnistes par une tournée englobant les principaux centres de commerce des fruits et légumes (Anvers, La Haye, Amsterdam, Tiel et Rotterdam).

Le départ de Paris Nord est fixé au samedi 24 septembre, sous la conduite d'Inspecteurs commerciaux des Compagnies du Nord et du P.-L.-M.

Pour renseignements et programme détaillé, s'adresser, selon le point de départ, aux Chefs des Services commerciaux de la Compagnie du Nord, 18, rue de Dunkerque, ou de la Compagnie P.-L.-M., 20, boulevard Diderot.

#### TRIBUNAL DE 1<sup>re</sup> INSTANCE DE MONACO

##### AVIS

Les créanciers de la faillite des sieurs CLAUDIO et Cie, tailleurs à Monte Carlo, dont les titres de créance ont été vérifiés et affirmés, sont invités à se réunir dans la salle des audiences du Tribunal de Première Instance, au Palais de Justice, à Monaco, le 21 octobre prochain, à trois heures du soir, à l'effet de délibérer sur la formation d'un concordat, et, en cas d'union, pour y être procédé conformément aux dispositions des articles 500 et 501 du Code de Commerce.

Pour le Greffier en Chef,  
J. GRAS, c. g.

##### AVIS

M<sup>me</sup> JEANNE PEYROT, épouse OBERTO CÉLESTIN, prévient le public que tout acte concernant la location, la cession ou la vente du **Bar de la Gare**, à la Condamine, ne sera valable que s'il est revêtu de sa signature.

#### MONT-DE-PIÉTÉ DE MONACO

##### VENTES

L'Administration de la Société du Mont-de-Piété a l'honneur d'informer le public qu'il sera procédé, le **mercredi 7 septembre**, de 9 h. et demie du matin à midi et de 2 à 4 heures du soir, dans la salle des ventes du Mont-de-Piété, 15, avenue des Fleurs, Monte Carlo, et conformément à l'article 1<sup>er</sup> de l'Ordonnance Souveraine du 9 juin 1907, à la vente aux enchères publiques des nantissements déposés pendant le mois de juin 1909, non dégagés ou renouvelés, provenant des reconnaissances n° 03410 au n° 03784 et du n° 50158 au n° 50191, consistant en : bijoux, brillants, perles, pierres précieuses, montres, meubles, objets d'art, fourrures, dentelles, vêtements, hardes et objets divers.

#### Société Anonyme de la Brasserie et des Etablissements Frigorifiques de Monaco

##### AVIS

Messieurs les porteurs d'obligations sont informés que le coupon numéro 4 sera mis en paiement à raison de 25 francs à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1910.

Les coupons sont payables à la succursale de la Société Générale, à Monte Carlo.

#### CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

#### Stations thermales desservies par le réseau P.-L.-M.

*Aix-les-Bains, Châtelguyon (Riom), Evian-les-Bains, Genève, Menthon (lac d'Annecy), Uriage (Grenoble), Royat, Thonon-les-Bains, Vichy, etc.*

Billets d'aller et retour (dits d'arrière saison) pour familles, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, valables 33 jours avec faculté de prolongation. Délivrés du 1<sup>er</sup> septembre au 15 octobre, aux familles composées d'au moins deux personnes voyageant ensemble.

Prix : La première personne paie le tarif général ; la deuxième personne bénéficie d'une réduction de 50 % ; la troisième personne et chacune des suivantes d'une réduction de 75 %.

Arrêts facultatifs.

Demander les billets quatre jours à l'avance à la gare de départ.

**L'Aérophile**, revue technique et pratique des locomotions aériennes (18<sup>e</sup> année), 35, rue François I<sup>er</sup>, Paris.

A lire dans **L'Aérophile** du 15 août, avec le compte rendu illustré des principaux événements aéronautiques de la quinzaine et notamment des premières étapes du Circuit de l'Est, les principales ascensions de dirigeables en France et en Allemagne, l'important mémoire de M. Rodolphe Soreau, président de la Commission d'Aviation, sur « Les Composantes de la Poussée sur les voilures d'aéroplanes », la note du physicien japonais Tanakadaté, relative à l'Etude photographique du courant aérien produit par les hélices, avec figures et photographies inédites, les notes d'Alexandre Sée et du commandant Thouveny, la biographie de l'ingénieur Airault qui dirige à Lucerne les ascensions du dirigeable de transport en commun *Ville-de-Lucerne*, divers entrefilets techniques ou d'information, le Bulletin des ascensions, etc., etc.

## BAINS DE MER DE MONACO

### PLAGE DE LARVOTTO

Etablissement ouvert tous les jours  
de 7 h. du matin à midi et de 3 à 7 h. du soir



LEÇONS DE NATATION  
DOUCHES (jet ou pluie)  
MASSAGE (manuel et électrique)

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

#### 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.

## AMEUBLEMENTS & TENTURES

### EUGÈNE VÉRAN

MAISON FONDÉE EN 1888

Villa des Garets, Boulevard de l'Ouest  
MONACO (CONDAMINE)

INSTALLATIONS A FORFAIT  
Réparations de Meubles

Etoffes — Laines — Crins animal et végétal — Duvets  
PRIX MODÉRÉS

## ASSURANCES

CARLÈS et PERUGGIA

DIRECTION : Quai Lunel (sur le Port) NICE

### L'ABEILLE (Incendie)

Compagnie Anonyme d'Assurances à prime fixe contre l'incendie

#### LA FONCIÈRE

La C<sup>e</sup> Lyonnaise  
d'Assurances maritimes réunies

C<sup>e</sup> d'assurances contre les risques de transport par terre et par mer et les accidents de toute nature. — Assurances maritimes ; transports-valeurs.

Polices collectives ouvrières, responsabilité civile des patrons et entrepreneurs, assur. des pompiers. Polices spéc. individuelles contre accidents de toute nature.

Assurances vélocipédique et de chasse. Assur. contre les risques de séjour et de voyage dans le monde entier. Assur. des accid. causés aux tiers par des voitures automobiles et à traction mécan.

#### LLOYD NÉERLANDAIS

la plus ancienne des Compagnies d'Assurances contre le Vol.

Assurances contre le vol avec effraction, escalade ou usage de fausses clefs. Contre le vol, précédé ou suivi d'assassinat ou de tentative d'assassinat.

Assurances des vitras, châteaux, banques, marchandises en magasin, titres, valeurs, billets de banque, archives et minutes, églises, musées, objets mobiliers de toute nature, bijoux, etc. Assurances des bijoutiers, horlogers et négociants en matières précieuses.

Assurances contre les détournements et malversations

Agent pour la Principauté de Monaco  
et pour Beausoleil :

J.-B. FARAUT, 4, rue des Açores (Condamine)  
Villa Le Vallonnel (Beausoleil).

## TEINTURERIE DE PARIS.

A. CRÉMIEUX.

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

#### BULLETIN

DES

### OPPOSITIONS SUR LES TITRES AU PORTEUR

#### Titres frappés d'opposition.

Exploit de M<sup>e</sup> Tobon, huissier à Monaco, du 18 octobre 1909. Six Obligations 5 % anciennes de la Société anonyme de l'Hôtel de Paris et ses annexes, portant les numéros 3106, 3107, 3108, 3109, 3110 et 3111.

Exploit de M<sup>e</sup> Blanchy, huissier à Monaco, du 31 décembre 1909. Dix Obligations de la Société anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco : N° 105441 à 105448 et N° 105473 à 105474.

Exploit de M<sup>e</sup> Blanchy, huissier à Monaco, substituant M<sup>e</sup> Tobon, du 18 août 1910. Cinquante-cinq Cinquièmes d'Actions de la Société anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers à Monaco : Numéros 13083, 14555, 21383, 28110, 28111, 37950, 38106, 38107, 38109, 38111 à 38120, 39496, 39497, 39503, 34171, 39786 à 39789, 46841 à 46845, 46851 à 46855, 46846 à 46850, 46856 à 46860, 46861 à 46865, 82376, 82934, 84751.

#### Mainlevées d'opposition.

Exploit de M<sup>e</sup> Blanchy, huissier à Monaco, 12 mai 1910. Vingt-quatre Obligations de la Société anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco. Numéros : 105419 à 105440 et 105471 à 105472.

Exploit de M<sup>e</sup> Blanchy, huissier à Monaco, du 13 mai 1910. Cinq Obligations de la Société anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco : N° 105463 à 105467.

#### Titres frappés de déchéance.

Obligations de la Société des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers à Monaco :  
Nos 16580, 16581, 16582, 16583, 22717, 35904, 41364, 41500, 65876, 65877, 65878, 66633, 66634, 66635, 66636, 66637, 66638, 66639, 70309, 70310.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

Imprimerie de Monaco — 1910