

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Bulletin Officiel de la Principauté

PARAISANT LE JEUDI

<p>ABONNEMENTS : MONACO - FRANCE - ALGERIE - 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.</p>	<p>DIRECTION et RÉDACTION : au Ministère d'Etat ADMINISTRATION : à l'Imprimerie de Monaco, Place de la Visitation.</p>	<p>INSERTIONS : Annonces : 3 francs la ligne. Pour les autres insertions, on traite de gré à gré. S'adresser au Gérant, Place de la Visitation.</p>
--	---	--

SOMMAIRE.

PARTIE OFFICIELLE :

Ordonnance Souveraine portant nomination d'un Membre du Tribunal Suprême.
Ordonnance Souveraine rendant exécutoire la Bulle Pontificale du 18 août 1932.
Ordonnance Souveraine concernant la Taxe sur le Chiffre d'Affaires.
Arrêté ministériel réglant le service de nuit des Pharmacies.

AVIS ET COMMUNIQUÉS :
Avis relatif à la régularisation des titres de navigation.

ÉCHOS ET NOUVELLES :
Visite de S. Exc. le Ministre d'Etat à l'Orphelinat, à la Goutte de Lait et au Dispensaire.
Journée de Bienfaisance.

VARIÉTÉS :
La Navigation Intérieure, par M. Louis Vaillant.

PARTIE OFFICIELLE

ORDONNANCES SOUVERAINES

N° 1390. **LOUIS II**
PAR LA GRACE DE DIEU
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu l'article 58 de l'Ordonnance Constitutionnelle du 5 janvier 1911 ;
Vu la délibération du Conseil d'Etat en date du 8 octobre 1932 ;

Avons Ordonné et Ordonnons :

M. André Lacroix, Conseiller d'Etat de la République Française, est nommé Membre du Tribunal Suprême, en remplacement de M. Auzouy, décédé.

Notre Secrétaire d'Etat, Notre Directeur des Services Judiciaires et Notre Ministre d'Etat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de la promulgation et de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné en Notre Château de Marchais, le vingt octobre mil neuf cent trente-deux.

LOUIS.

Par le Prince :
Le Secrétaire d'Etat,
FR. ROUSSEL.

N° 1391. **LOUIS II**
PAR LA GRACE DE DIEU
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu la Bulle Pontificale du 15 mars 1887 ;
Vu la Bulle Pontificale du 18 août 1932 portant nomination de M. l'Abbé Louis Andrieux, Vicaire Général du Diocèse de Monaco, à la dignité d'Archidiacre de la Cathédrale de Monaco ;

Avons Ordonné et Ordonnons :

La Bulle Pontificale en date du 18 août 1932, susvisée, est déclarée, dans toutes ses dispositions, comme ayant force de Loi et, à ce titre, sera enregistrée par Notre Conseil d'Etat.

Notre Secrétaire d'Etat, Notre Directeur des Services Judiciaires et Notre Ministre d'Etat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de la promulgation et de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné en Notre Château de Marchais, le vingt et un octobre mil neuf cent trente-deux.

LOUIS.

Par le Prince :
Le Secrétaire d'Etat,
FR. ROUSSEL.

N° 1392. **LOUIS II**
PAR LA GRACE DE DIEU
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu l'article 21 de l'Ordonnance Constitutionnelle du 5 janvier 1911, modifiée par l'Ordonnance du 18 novembre 1917 ;

Vu les Ordonnances des 11 janvier 1921, 18 février 1922, 12 mai 1923, 21 mai 1924, 31 août 1926 et 28 avril 1932, concernant la Taxe sur le Chiffre d'Affaires ;

Vu l'accord particulier intervenu entre Notre Gouvernement et le Gouvernement de la République Française ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Avons Ordonné et Ordonnons :

L'article 3 de l'Ordonnance du 11 janvier 1921 sur le Chiffre d'Affaires, est complété ainsi qu'il suit :

ART. 3. — « Le Chiffre d'Affaires d'après lequel sera liquidée la taxe est constitué :

« 1° a) pour les personnes vendant des marchandises, denrées, fournitures, objets et, généralement, des biens meubles ou immeubles quelconques ;

« b) pour les commissionnaires, mandataires ou intermédiaires qui ne sont pas uniquement rémunérés par une commission dont le taux préalablement fixé d'après le prix ou la quantité de marchandises, est exclusif de tout autre profit ;

« par le montant des ventes effectivement et définitivement réalisées.

« 2° pour les personnes faisant acte d'intermédiaires, mandataires, façonniers, loueurs de choses, entrepreneurs ou loueurs de services, banquiers, escompteurs, changeurs, par le montant des courtages, commissions, remises, salaires, prix de location, intérêts.

« escomptes, agios et autres profits définitivement acquis. »

Notre Secrétaire d'Etat, Notre Directeur des Services Judiciaires et Notre Ministre d'Etat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de la promulgation et de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné en Notre Château de Marchais, le vingt et un octobre mil neuf cent trente-deux.

LOUIS.

Par le Prince :
Le Secrétaire d'Etat,
FR. ROUSSEL.

ARRÊTÉS MINISTÉRIELS

Nous, Ministre d'Etat de la Principauté, Vu la délibération du Conseil de Gouvernement des 24-28 octobre 1932 ;

Arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Les pharmacies ci-après désignées assureront le service de nuit pendant la saison d'hiver 1932-1933 :

	Monaco-Ville et La Condamine	Monte-Carlo
du 31 oct. - 6 nov.	Beaujon Marsan	Faraut
du 7 - 13 nov.	Botta Fournier	Adam
du 14 - 20 nov. ...	Del Torchio Carando	Blancher
du 21-27 nov.	Beaujon Marsan	Delay
du 28 nov. - 4 déc.	Botta Fournier	Faraut
du 5-11 déc.	Del Torchio Carando	Adam
du 12-18 déc.	Beaujon Marsan	Blancher
du 19-25 déc.	Botta Fournier	Delay
du 26 déc. - 1 ^{er} janv.	Del Torchio Carando	Faraut
du 2-8 janvier	Beaujon Marsan	Adam
du 9-15 janvier ..	Botta Fournier	Blancher
du 16-22 janvier..	Del Torchio Carando	Delay
du 23-29 janvier..	Beaujon Marsan	Faraut
du 30 janv. - 5 fév.	Botta Fournier	Adam
du 6-12 février...	Del Torchio Carando	Blancher
du 13-19 février..	Beaujon Marsan	Delay
du 20-26 février..	Botta Fournier	Faraut
du 27 févr. - 5 mars.	Del Torchio Carando	Adam
du 6-12 mars	Beaujon Marsan	Blancher
du 13-19 mars...	Botta Fournier	Delay
du 20-26 mars ...	Del Torchio Carando	Faraut
du 27 mars-2 avril.	Beaujon Marsan	Adam
du 3-9 avril.	Botta Fournier	Blancher
du 10-16 avril ..	Del Torchio Carando	Delay
du 17-23 avril...	Beaujon Marsan	Faraut
du 24-30 avril ..	Botta Fournier	Adam
du 1 ^{er} -7 mai.	Del Torchio Carando	Blancher
du 8-14 mai.	Beaujon Marsan	Delay

ART. 2.

Le présent Arrêté sera affiché d'une manière permanente :

1° dans tous les Commissariats et Postes de Police, ainsi que dans les Casernes des Carabiniers et des Sapeurs-Pompiers ;

2° dans toutes les pharmacies de la Principauté

ART. 3.

M. le Conseiller de Gouvernement pour l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent Arrêté.

Fait à Monaco, en l'Hôtel du Gouvernement, le vingt-huit octobre mil neuf cent trente-deux.

Le Ministre d'Etat,
BOUILLOUX-LAFONT.

AVIS & COMMUNIQUÉS

Le Gouvernement Princier rappelle aux propriétaires de bateaux inscrits à Monaco que les titres de navigation (notamment les congés) dont ils sont titulaires doivent être régularisés tous les ans, faute de quoi ils s'exposent au retrait de ces titres et à l'amende prévue à l'article 6 de l'Ordonnance Souveraine du 15 octobre 1915. Ils doivent donc présenter ou faire présenter au Bureau de la Marine les titres en question dès qu'ils arrivent à expiration.

ÉCHOS & NOUVELLES

S. Exc. le Ministre d'Etat s'est rendu, jeudi dernier, à l'Orphelinat de Monaco où il a été reçu par M. Fulbert Aurégia, remplissant les fonctions de Président de la Délégation Spéciale Communale et de Président intérimaire de la Commission Administrative de l'Etablissement; par M. Charles Palmaro, Administrateur des Domaines, Secrétaire Ordonnaire, et par M^{me} la Supérieure de l'Orphelinat.

S. Exc. M. Bouilloux-Lafont a visité les deux ouvroirs, examiné les travaux et parcouru les différents locaux.

M. le Ministre d'Etat, accompagné de M. Fulbert Aurégia, remplaçant le Président de la Délégation Spéciale Communale, et de M. Charles Palmaro, Membre de la Commission Administrative de l'œuvre municipale de la Crèche et de la Goutte de Lait, a visité ensuite cette institution de bienfaisance.

Son Excellence, reçue par M^{me} la Supérieure de l'Orphelinat entourée de ses assistantes, a parcouru les locaux et s'est longuement intéressée au fonctionnement de l'œuvre.

M. Bouilloux-Lafont, accompagné des mêmes personnes auxquelles s'étaient joints M. le Docteur Marsan, Médecin en Chef, et M^{me} la Supérieure de l'Hôpital, s'est rendu enfin au Dispensaire Anti-Tuberculeux et Chirurgical, où il a été reçu par le Docteur Simon, Médecin du Dispensaire, et M. Auguste Médecin, Chef du Laboratoire de Biologie. Guidé par le Docteur Marsan, M. le Ministre d'Etat a visité en détail l'installation du Dispensaire.

A la suite de ses visites, Son Excellence a manifesté sa satisfaction et a félicité les collaborateurs de ces œuvres sociales pour lesquelles il a témoigné tout son intérêt et promis tout son appui.

En vue d'associer la Principauté à l'effort entrepris en France pour venir en aide aux œuvres de bienfaisance de l'Aéronautique, S. Exc. le Ministre d'Etat a autorisé la Fédération Aéronautique à organiser une journée de bienfaisance dimanche dernier.

Son Excellence a accepté la présidence d'honneur d'un Comité de patronage dont faisaient partie M. le Président de l'Assemblée Monégasque, S. Exc. M^r l'Evêque, M. le Président de la Délégation Spéciale Communale, M. le Vice-Président de l'Assemblée Monégasque; M. Fulbert Aurégia, Membre de la Délégation Spéciale Communale; les Membres du Corps Consulaire accrédité; M. le Président du bureau de bienfaisance de la Colonie Française.

VARIÉTÉS

LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Nous croyons intéressant pour nos lecteurs d'emprunter à MER ET COLONIES, bulletin de la Ligue Maritime et Coloniale française, les pages suivantes que M. Louis Vaillant, Inspecteur Principal de la Navigation Commerciale et des Ports du Département de la Seine, consacre à un mode de transport pittoresque et peu connu.

Historique résumé de la navigation intérieure.

La navigation intérieure se définit aisément. C'est le mode de transport qui s'effectue sur les cours d'eau naturels (fleuves, rivières, lacs et étangs d'eau douce) ainsi que sur les voies artificielles ou canaux, au moyen de trains de bois, de radeaux et de bateaux.

Il est possible de dire qu'elle n'est pas assez connue de la grande masse du public, voire même du commerce et de l'industrie; et c'est une des raisons les plus sérieuses pour lesquelles elle ne joue pas un rôle plus important dans notre domaine économique.

Depuis les temps les plus reculés, cependant, l'homme a toujours utilisé les cours d'eau pour transporter ses semblables ou pour véhiculer soit des matériaux, soit des denrées. Tout d'abord, il a creusé un tronç d'arbre, puis a agencé un radeau; graduellement, il est arrivé à construire une petite barque, puis une grande; enfin, un bateau.

Comme moyen de propulsion, dans les débuts, il s'est presque uniquement servi du courant et de la gaffe; plus tard, il a ajouté à ceux-ci la rame et la voile; ensuite, il s'est passé un licol autour de la poitrine pour tractionner son bateau, ou l'a fait tirer par des animaux domestiques, bœufs, ânes, chevaux: le halage était trouvé.

L'application à la navigation de l'invention des moteurs à vapeur, sous la forme du touage d'abord, du remorquage ensuite, dans la première partie du XIX^e siècle, fut une véritable révolution pour la batellerie. Enfin, il y a quelques années, le moteur à explosion a fait son apparition sur la voie fluviale et, sans vouloir dire qu'il s'apprête à détrôner la chaudière, on peut affirmer qu'il songe à la concurrencer très sérieusement.

Au fur et à mesure de ces perfectionnements, le goût de la navigation s'est accru. A l'époque gallo-romaine, déjà, les bateliers se réunissaient en collèges ou corporations présidées par un patron ou préfet. Au début du XII^e siècle, se forma la Hanse des Marchands de l'eau de Paris; des groupements analogues naquirent sur la Garonne, le Rhône, la Saône, la Loire et assurèrent la police et l'exploitation des rivières.

Pendant longtemps, toutefois, le pouvoir royal ne s'intéressa pas à la navigation; mais les besoins commerciaux ayant dépassé l'activité des corporations, il se vit dans l'obligation de devenir le tuteur des transports par eau.

Sous François I^{er}, des projets d'amélioration des voies navigables virent le jour, mais n'eurent pas de suite. Vers 1538, Philippe Visconti, selon les uns, Léonard de Vinci, suivant les autres, inventa l'écluse à sas, à l'époque même de la construction, sous Henri IV et Sully, du premier canal à point de partage — celui de Briare — qui marque un progrès sensible dans les annales de la navigation.

Au XVII^e siècle, Riquet et Vauban attachèrent leur nom au creusement du canal du Midi.

Sous Louis XV et Louis XVI, des travaux furent effectués avec lenteur.

L'Empire, la Restauration et la Monarchie de Juillet se signalèrent par quelques progrès: mais la navigation ne prit un véritable essor que sous le règne de Napoléon III, après l'invention, par l'ingénieur Poirée, des barrages mobiles à aiguilles.

La Troisième République, grâce à la loi de Freycinet (1879), à la suppression des droits de navigation (1880) et à une louable impulsion des pouvoirs publics, a fait entrer les transports par eau dans une ère nouvelle, sans, toutefois, la conduire à la pleine prospérité.

Coup d'œil d'ensemble sur le réseau fluvial français

Si l'on examine attentivement une carte de France, on se rend compte bien vite que toutes les parties de notre territoire ne sont pas favorisées de la même façon, au point de vue de la navigation intérieure.

Le Nord et l'Est sont excellemment outillés; l'Ouest et le Sud-Ouest le sont dans d'assez bonnes conditions; par contre, le Centre et le Sud-Est sont presque complètement déshérités.

De nos quatre principaux fleuves, la Seine, la Loire, la Garonne et le Rhône, seuls, la Seine et le Rhône sont navigables et encore, le Rhône laisse-t-il beaucoup à désirer. Certaines rivières, dont le nom est moins retentissant, comme la Meuse et la Saône, ont au contraire une navigation active; d'autres, même plus petites, telles que la Charente, par exemple, roulent un tonnage fort enviable. La plupart de nos voies navigables aboutissent à Paris et sont en relations avec un certain nombre de ports maritimes: Dunkerque, Calais, Le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Cette, Marseille; quelques-unes, de plus, correspondent avec le réseau belge, ce qui, en définitive, nous met en relations, non seulement avec une partie de l'Europe (Belgique, Hollande, Angleterre, Suède, Espagne, Italie, Grèce), mais encore, avec l'Amérique, l'Afrique et l'Asie.

Enfin, en certains points, il y a liaison entre la voie d'eau et la voie ferrée.

D'après les statistiques officielles, notre réseau fluvial comprend actuellement près de 17.000 kilomètres de chemins d'eau classés, dont 12.000 kilomètres environ de voies navigables et 5.000 de canaux; mais il convient de défalquer de ce total 3.000 kilomètres de rivières seulement flottables, de telle sorte, qu'en réalité, il existe 14.000 kilomètres de voies aptes à porter bateau. La France vient ainsi au deuxième rang en Europe, après la Russie qui possède 57.000 kilomètres de voie d'eau; avant l'Allemagne (13.000) et bien avant l'Angleterre (7.900), l'Autriche (7.700) et l'Italie (3.000); ce qui néanmoins, ne nous donne pas la suprématie sur toutes ces dernières puissances, car la quantité et la qualité, ici comme ailleurs, ne vont pas toujours de pair.

La voie

Le principe qui domine chez nous, comme presque partout en Europe, est que la voie appartient à l'Etat. Celui-ci la livre gratuitement au public et l'entretient, le régime de la concession étant l'exception.

Suivant l'importance de leur mouillage et les dimensions de leurs écluses, les rivières et les canaux sont divisés en deux catégories, d'après la distinction technique établie par la loi de Freycinet.

Dans la première, sont rangées les voies dites principales, les moins nombreuses, telles que la Seine, l'Oise, la Meuse, le canal latéral à la Loire, qui permettent la circulation du type péniche (maximum 38 m. 50 de long; 5 mètres de large; 1 m. 80 d'enfoncement). Certaines rivières ont des écluses de dimensions plus importantes que celles fixées légalement; la Seine et l'Oise, par exemple, déjà citées, pourraient être considérées comme des voies hors classes, si l'on admettait une semblable distinction.

La deuxième catégorie comprend toutes les autres voies, c'est-à-dire celles qui ne réunissent pas les conditions ci-dessus, comme, par exemple, les canaux du Berry et du Midi. Pour cette raison, elles sont dénommées secondaires.

Ce manque d'homogénéité s'explique par les différences chronologiques de construction et par la diversité des intérêts commerciaux que les voies desservent quand elles étaient à peu près toutes isolées les unes des autres.

Lorsqu'une rivière est divisée au moyen de barrages destinés à donner un tirant d'eau plus important, on dit qu'elle est canalisée. Ces barrages peuvent être fixes comme sur la Vienne ou sur la Mayenne, rivières peu profondes, ou mobiles comme sur la Seine, cours d'eau à fort mouillage. L'avantage des barrages mobiles est de pouvoir, en temps de crue, donner à peu près, au lit son état naturel, tout en facilitant la navigation.

Les canaux ont des biefs étagés comme les rivières canalisées, avec cette différence très importante que le courant n'existe que par intermittence.

La comparaison suivante entre les différentes voies, empruntée à M. l'Inspecteur général Debauve, est très suggestive :

« Les rivières sont des plans inclinés.

« Les canaux sont des escaliers hydrauliques.

« Les rivières canalisées participent à la fois des rivières naturelles et des canaux, ce sont des escaliers dont le dessus des marches est incliné ou est à peu près horizontal. »

En ce qui concerne leur situation par rapport aux vallées, les canaux se divisent en canaux latéraux et en canaux de jonction. On a recours au canal latéral lorsqu'une rivière, passant dans une région où l'existence d'une voie navigable est indispensable, ne peut être canalisée. C'est ainsi qu'on a été amené à creuser une dérivation de la Loire entre Roanne et Briare.

S'il s'agit, au contraire, de relier deux voies navigables séparées par un faite élevé, on établit un canal de jonction ou à point de partage formé par deux canaux de pente opposée ayant leur origine respectivement dans chacune des voies navigables qu'il s'agit de mettre en communication et se réunissant sur le faite dans un bief commun dit de partage. Tel est le canal de Bourgogne qui escalade des montagnes pour établir le trait d'union entre la Seine et le Rhône et possède le chiffre respectable de 191 écluses sur un parcours de 242 kilomètres.

L'espace compris entre deux barrages éclusés (sur les rivières) ou deux écluses (sur les canaux) constitue un bief. C'est par l'écluse que les bateaux passent d'un bief dans un autre. C'est une sorte de chambre fermée à l'amont et à l'aval par des portes. Le niveau de l'eau s'élève ou s'abaisse à volonté au moyen de vannés et le bateau, flottant à l'intérieur, monte dans le bief supérieur ou descend dans le bief inférieur.

Il existe des systèmes plus perfectionnés, peu nombreux, d'ailleurs, correspondant à des besoins spéciaux, comme l'ascenseur hydraulique des Fontinettes, près de Saint-Omer, et le transbordeur de Beauval, voisin de Meaux, qui transporte à sec les bateaux de la Marne à l'Oureq, séparées l'une de l'autre par une distance d'un kilomètre environ.

De même que l'exploitation du chemin de fer réclame l'existence de gares assez nombreuses, l'exploitation de la voie navigable nécessite l'installation de ports publics ou privés en quantité suffisante.

Les moins importants parmi ces derniers, les moins nombreux, d'ailleurs, sont constitués par de simples berges; les autres, composés de quais en charpente ou en pierre, sont souvent étendus et larges. Leurs limites, à tous, sont fixées par le décret d'autorisation de construction et sont comprises dans le domaine public qui, d'après le Code civil, n'étant pas aliénable, est accessible à tous.

Lorsque les opérations d'embarquement et de débarquement peuvent s'effectuer à bras d'hommes, c'est-à-dire à l'aide des débardeurs, le port prend plus particulièrement le nom de bas port. Si le terrain descend en pente douce jusqu'à une certaine distance sous leau, on a un port de tirage destiné en principe au tirage des bois de charpente.

En général, l'exploitation des ports, même des bas ports, ne se contente pas de l'emploi des débardeurs; elle réclame un outillage qui comporte surtout des engins de levage, parmi lesquels domine la grue, fixe, roulante ou flottante, que tout le monde connaît, avec benne, pour les marchandises lourdes (charbons, pierres) ou avec élingue pour les marchandises conditionnées (en sacs, en caisses, en fûts). Il existe aussi des systèmes avec électroaimant pour l'enlèvement des aciers et des minerais de fer et des laves pour les pierres de taille. Quant aux liquides en vrac, ils sont généralement chargés ou déchargés au moyen de pompes; tel est le cas des pétroles. Les grains sont aspirés par des appareils dits suceuses.

Si certains ports, trop de ports, sont pauvres en outillage, il en est qui, au contraire, possèdent un équipement nombreux et moderne. Tels sont, pris au hasard, ceux des mines de Lens, ceux des établissements Solvay à Dombasle, des Forges de Neuves-Maisons.

Dans les ports spécialisés, l'outillage est complété par des magasins généraux, des entrepôts de

douane et d'octroi; des wagons accumulateurs, des basculeurs. Enfin, certains comportent de grands bassins (la Villette à Paris, Commerce et Industrie à Strasbourg) qui ont plus d'un point de ressemblance avec les ports maritimes.

Au point de vue économique, il est convenu de classer les ports en ports intermédiaires et en ports terminus. Les premiers sont ceux où le trafic par eau ne s'arrête pas exclusivement, mais s'étend également en deçà et au delà. Les seconds, au contraire, accaparent soit totalement, soit la majeure partie du mouvement commercial, laissant, par conséquent, peu de transports par eau aller au delà de leurs limites.

Il convient de remarquer, toutefois, que les uns et les autres sont établis d'une manière semblable et ne diffèrent que par l'importance et la puissance des installations.

Cette puissance est, en général, fonction du tonnage et celui-ci est fort variable d'un port à l'autre. 870 ports ont un trafic d'au moins 10.000 tonnes. Beaucoup d'autres dépassent 100.000 tonnes. Le plus important de tous est le port de Paris qui comprend *largo sensu* tout le département de la Seine (16 millions de tonnes en 1916). Viennent ensuite Rouen, Nancy, Bordeaux, Bruay, Lyon, Montceau-les-Mines.

(à suivre.)

LOUIS VAILLANT.

Inspecteur Principal

de la Navigation Commerciale et des Ports du département de la Seine.

GREFFE GÉNÉRAL DE MONACO

Extrait

Par jugement en date de ce jour, exécutoire sur minute et avant enregistrement, le Tribunal de Première Instance de la Principauté de Monaco a admis au bénéfice de la liquidation judiciaire le sieur Alfred DOZO, commerçant à Monte-Carlo.

M. Henry, Juge au Siège, a été nommé commissaire et M. Orecchia liquidateur provisoire.

Pour extrait certifié conforme dressé en exécution de l'article 413 du Code de Commerce.

Monaco, le 27 octobre 1932.

Le Greffier en Chef : J. GRAS.

GREFFE GÉNÉRAL DE MONACO

AVIS

Les créanciers du sieur Alfred DOZO, admis au bénéfice de la liquidation judiciaire, sont invités à assister à la réunion qui sera tenue dans la salle des audiences du Tribunal de Première Instance au Palais de Justice, à Monaco, le 7 novembre 1932, à 10 h. 45, pour examiner la situation du débiteur dont un état sera présenté par lui, assisté du liquidateur provisoire, donner leur avis sur la nomination du liquidateur définitif et être consultés sur l'utilité d'élire parmi eux un ou deux contrôleurs.

Monaco, le 27 octobre 1932.

Le Greffier en Chef : J. GRAS.

OFFICE FONCIER

1, Boulevard des Moulins — Monte-Carlo

Cession de Fonds de Commerce (Première Insertion)

Suivant acte s. s. p. fait triple à Monaco le 28 octobre 1932, enregistré, M. Ange-Joseph-Louis TIRABOSCHI, commerçant, demeurant à Monte-Carlo, rue des Violettes, n° 1, a vendu à M. Antoine BASSI, employé d'hôtel, demeurant à Monaco, 2, Impasse des Carrières, un fonds de commerce de bar-restaurant-dancings connu sous le nom de *Bar-Restaurant François*, exploité à Monte-Carlo, rue des Violettes, n° 1.

Oppositions, s'il y a lieu, dans les dix jours de la date de la seconde insertion, dans les bureaux de l'Office Foncier, domicile élu par les parties.
Monaco, le 3 novembre 1932.

OFFICE FONCIER

1, Boulevard des Moulins — Monte-Carlo

Cession de Fonds de Commerce (Deuxième Insertion)

Suivant acte s. s. p. fait triple à Monaco le 19 octobre 1932, enregistré, M^{me} Anna PRIOLA, commerçante, épouse de M. Dominique PELLERO, entrepreneur de peinture, avec lequel elle demeure à Monte-Carlo, avenue du Berceau, n° 1, a vendu à M. Jean-Louis-Bonaventure-Arthur ROSSETTI, coiffeur, demeurant à Beausoleil, 5, boulevard du Midi, un fonds de commerce de coiffeur pour dames et messieurs, avec vente de parfums et tous autres accessoires s'y rattachant, exploité à Monte-Carlo, boulevard d'Italie, n° 5.

Oppositions, s'il y a lieu, dans les dix jours de la date de la présente insertion, dans les bureaux de l'Office Foncier, domicile élu par les parties.

Monaco, le 3 novembre 1932.

Etude de M^e AUGUSTE SETTMO, notaire,
41, rue Grimaldi, Monaco.

Cession de Fonds de Commerce (Deuxième Insertion)

Aux termes d'un acte reçu par M^e Auguste Settimo, notaire à Monaco, soussigné, le dix-neuf octobre mil neuf cent trente-deux, M. Auguste GIROUD, boulanger, demeurant à Monaco, 4, rue Grimaldi, a cédé à M. Werner GSCHWEND, pâtissier, et M^{me} Marie-Madeleine BALLERIO, son épouse, demeurant à Monaco, 2, boulevard de France, le fonds de commerce de boulangerie, pâtisserie, avec service dans la pâtisserie de lunch aux clients, la vente de comestibles, la vente de vins doux dits de liqueur, à l'exclusion des autres vins et liqueurs, ainsi que la vente à emporter et par bouteilles cachetées de toutes liqueurs, spiritueux, apéritifs, vins fins, champagne et autres, sis à Monaco, boulevard de France, n° 2.

Opposition, s'il y a lieu, en l'étude de M^e Settimo, notaire, dans les dix jours à compter de la date de la présente insertion.

Monaco, le 3 novembre 1932.

(Signé :) A. SETTIMO.

Société Civile des Obligataires de l'Hôtel Mirabeau à Monte-Carlo

L'Assemblée Générale des Porteurs de Bons de la Société de l'Hôtel Mirabeau s'est réunie valablement au siège social le 31 octobre 1932.

Elle a voté à l'unanimité de reporter au 15 décembre prochain le paiement du coupon échu sur les dits Bons le 5 octobre dernier.

Le Conseil d'Administration.

Société Civile des Obligataires de la Société Anonyme de l'Hôtel Windsor et ses Annexes

AVIS

Les Obligataires de la Société Anonyme de l'Hôtel Windsor et ses Annexes à Monte-Carlo, sont convoqués à nouveau en Assemblée Générale pour le 16 novembre 1932, à 16 heures, au siège de la Société Civile, boulevard Prince-Pierre, dans l'immeuble de l'Hôtel Windsor, avec l'Ordre du Jour suivant :

Modification au taux d'intérêts et des échéances du paiement du coupon; modification aux règles et aux dates d'amortissement.

Le Conseil d'Administration.

**Société Anonyme Monégasque
des Grands Hôtels de Londres, Monte-Carlo Palace
et Alexandra à Monte-Carlo**

CONVOCACTION

Messieurs les Actionnaires de la Société Anonyme Monégasque des Grands Hôtels de Londres, Monte-Carlo Palace et Alexandra, sont convoqués en Assemblée Générale ordinaire, pour le samedi vingt-six novembre mil neuf cent trente-deux, à quinze heures, au siège social (Monte-Carlo Palace) à Monte-Carlo.

ORDRE DU JOUR :

- 1° Rapport du Conseil d'Administration ;
- 2° Rapport des Commissaires aux Comptes ;
- 3° Examen des comptes de l'Exercice 1931-1932, clos le trente septembre mil neuf cent trente-deux. Approbation, s'il y a lieu, et décharge à qui de droit ;
- 4° Fixation de dividende ;
- 5° Réélection de deux Administrateurs sortants en conformité de l'article 26 des Statuts ;
- 6° Nomination des Commissaires aux Comptes pour l'Exercice 1932-1933 et fixation de leur rétribution ;
- 7° Autorisation à donner aux Administrateurs conformément à l'article 36 des Statuts ;
- 8° Questions diverses.

Conformément à l'article 45 des Statuts, ont le droit de prendre part à l'Assemblée Générale les propriétaires de dix actions au moins et ceux qui par suite de groupement représentent ce nombre d'actions.

Les Actionnaires qui usent du droit de groupement et les propriétaires d'actions doivent déposer leurs titres au plus tard le 17 novembre 1932, soit au siège social, soit dans une banque ou établissement de crédit de la Principauté ou de Beausoleil.

La remise au siège social, dans le délai fixé, d'un certificat de dépôt des titres équivaldra au dépôt des actions.

Messieurs les Actionnaires qui voudront se faire représenter par un mandataire devront déposer au siège social, au plus tard le 17 novembre 1932, leur procuration donnée dans les formes prescrites.

Le Conseil d'Administration.

MAISONS POUR TOUS

La *Revue pratique de l'Habitation et du Foyer*, édition exceptionnelle de *Jardins et Basses-Cours*, multiplie les modèles de jolies maisons et les conseils pour les construire, même si vous n'avez pas d'argent.

HACHETTE, 79, boulevard Saint-Germain, Paris (6^e)

Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée
**DE NOUVEAUX WAGONS-RESTAURANTS
POUR TOUTES LES BOURSES**

Des voitures-buffets ou des wagons-restaurants-bars circulent dans les trains :

- 23 (Paris-Nice), entre Avignon et Nice ;
- 24 (Nice-Paris), entre Nice et Avignon ;
- 743/744 (Lyon-Perrache-Strasbourg), sur tout son parcours ;
- 748/749 (Strasbourg-Lyon-Perrache), sur tout son parcours ;
- GB (Genève-Bordeaux), entre Lyon-Perrache et Saint-Germain-des-Fossés ;
- MB (Milan-Bordeaux), entre Saint-Germain-des-Fossés et Bordeaux ;
- BM (Bordeaux-Milan), entre Bordeaux et Lyon-Perrache.

Dans ces wagons, des consommations et des repas sont servis à un prix modique pendant toute la durée du trajet. Profitez-en.

Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

**POUR VOIR LA COTE D'AZUR
SOUS SES DIFFERENTS ASPECTS**

il faut parcourir, dans les autocars P.-L.-M., la magnifique Route du Littoral, qui passe par toutes les plages entre Marseille et Nice.

Prix : 85 francs pour le parcours simple dans l'un ou l'autre sens et 150 francs pour l'aller et retour.

On délivre tous billets ou coupons d'autocar dans les grandes gares du P.-L.-M. ou dans ses bureaux de ville.

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

LIVRAISON DES BAGAGES A DOMICILE

Les bagages expédiés d'une gare quelconque du P.-L.-M. à destination de Paris, Lyon, Marseille, Cannes, Nice, Monte-Carlo et Menton, peuvent être, sur demande faite au moment de l'enregistrement, livrés à domicile.

Les frais de livraison sont payés à domicile, en même temps que la taxe d'enregistrement.

Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

LES COLIS EXPRESS : UN PROGRES !

Le chemin de fer est seul en mesure de vous offrir, grâce au colis express :

- un service rapide comportant de nombreux départs quotidiens ;
- un service rapide permettant des envois dans toute l'étendue de la France ;
- un service rapide fonctionnant, sans interruption, les dimanches et fêtes comme les autres jours.

L'ARGUS DE LA PRESSE « voit tout », fondé en 1879, les plus anciens Bureaux d'articles de Presse, 37, rue Bergère, Paris, lit et dépouille plus de 20.000 journaux et revues dans le monde entier.

L'Argus, édite l'Argus de Officiel, lequel contient tous les votes des hommes politiques.

L'Argus recherche les articles passés, présents et futurs.

L'Argus se charge de toutes les publicités en France et à l'Etranger.

LISEZ

JARDINS ET BASSES-COURS

*Le plus de Conseils pratiques
Pour le moins d'Argent dépensé*

Un an, 24 numéros : 10 francs seulement

Envoi gratuit des notices explicatives

HACHETTE, 79, boulevard Saint-Germain, Paris (6^e)

ATELIER DE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES
Serrurerie - Ferronnerie d'Art

SOUDURE AUTOGENE

Antoine MUSSO

3, Boulevard du Midi -- BEAUSOLEIL
19, Avenue des Fleurs -- MONTE-CARLO

— Téléphone 3-33 —

MONTE-CARLO

SAISON D'HIVER
15 Novembre - 15 Mai

TOUS LES ARTS

TOUS LES SPORTS

TOUTES LES ATTRACTIONS

GOLF

18 Trous -- Ouvert toute l'Année

MONTE-CARLO COUNTRY CLUB

20 Courts de Tennis et de Squash Racquets

:: :: RESTAURANT :: :: ::

MONTE-CARLO BEACH

Piscine Olympique

ÉTABLISSEMENT PHYSIOTHÉRAPIQUE

Son Luxe, ses Installations Modernes

**COMMUNICATIONS RAPIDES
PAR CHEMIN DE FER P.-L.-M.**

POUR LOUER OU ACHETER

Immeubles, villas, appartements, terrains, propriétés

TOUS FONDS DE COMMERCE EN GÉNÉRAL

AGENCE MARCHETTI ^{35^e}
^{ANNÉE}

20, Rue Caroline - MONACO - Tél. 4-78

**APPAREILS & PLOMBERIE SANITAIRES
CHAUFFAGE CENTRAL**

H. CHOINIÈRE

18, B^D DES MOULINS - MONTE-CARLO

ÉTUDES -- PLANS -- DEVIS

TÉLÉPHONE : 0-08

BULLETIN DES OPPOSITIONS SUR LES TITRES AU PORTEUR

Titres frappés d'opposition.

Exploit de M^r Vialon, huissier à Monaco, en date du 31 octobre 1931. Trois Cinquièmes d'Actions de la Société Anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco, portant les numéros 24325, 24326, 86221.

Exploit de M^r Ch. Socal, huissier à Monaco, en date du 3 février 1932. Un Cinquième d'Action de la Société Anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco, portant le numéro 8251.

Exploit de M^r Vialon, huissier à Monaco, en date du 31 mars 1932. Un Cinquième d'Action de la Société Anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco, portant le numéro 25601.

Exploit de M^r Vialon, huissier à Monaco, en date du 13 avril 1932. Deux Cinquièmes d'Actions de la Société Anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco, portant les numéros 21463, 26689.

Exploit de M^r Vialon, huissier à Monaco, en date du 25 juin 1932. Quatre Cinquièmes d'Actions de la Société Anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco, portant les numéros 39428, 44271, 44450, 51344.

Mainlevées d'opposition.

Exploit de M^r Vialon, huissier à Monaco, en date du 11 février 1932. Vingt Cinquièmes d'Actions de la Société des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco, portant les numéros 898, 899, 5508, 5508, 9997, 17716, 21759, 82900, 84949, 86683, 321012, 323887, 333022, 343454, 405140 à 405143, 407285, 459117.

Titres frappés de déchéance

Du 7 septembre 1932. Trois Actions de la Société Anonyme des Bains de Mer et du Cercle des Etrangers de Monaco, portant les numéros 44866, 50285, 54004.

Le Gérant : Charles MARTINI.

Imprimerie de Monaco. — 1932.