Mise en ligne : 11 décembre 2016.
Dernière modification : 17 janvier 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION (1881-1904), Marseille

Georges BORELLI (1838-1909), fondateur

Successeur de son père Jérôme à la tête de la maison Mante frères et Borelli,
pionnière du commerce avec le Dahomey,
vice-président de la chambre de commerce de Marseille,
créateur de la Compagnie française des chemins de fer du Dahomey (1901).
Il était le frère aîné d'Octave Borelli (« Borelli bey »),
jurisconsulte du gouvernement égyptien,
administrateur des Sucreries et de la raffinerie d'Égypte,
et de Jules Borelli (ou « Borely »), explorateur,
compagnon de Rimbaud en Abyssinie.

À ses côtés à la CNN, on relève les noms de MM. F. Abram, F. Angst,
J.-B. Bounaud et P. Guérin.

Assemblée générale constitutive : 23 juin 1881

(*Les Archives commerciales de la France*, 6 octobre 1881)

Marseille. — Modification des statuts de la Société anonyme dite COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION. — Cap. : 15 millions de fr. Délibération du 15 septembre 1881.

Paris
Admission à la cote officielle
(*Le Figaro*, 30 octobre 1881)

30.000 act. de 500 fr. de la Compagnie nationale de navigation, émises au pair, libérées de 125 fr. et nominatives. Jouissance courante : 1er juin 1881.

BANQUE D'ESCOMPTE DE PARIS [Soubeyran]
Société anonyme au capital de cent millions
Exercice 1881
(*Le Capitaliste*, 7 juin 1882)
(*Le Temps*, 11 juin 1882)

……

La Banque d'escompte de Paris s'est associée aussi à la création ou au développement de nombreuses entreprises industrielles ou commerciales : Société générale des téléphones, Compagnie des Docks et entrepôts de Rouen, Banque maritime, Compagnie nationale de navigation, Société vénitienne de constructions, et autres sociétés.

……

FLOTTE

Nom	Lancement (achat)	Sortie	Tonneaux
Canton	1882	Vendu en 1898 à Caillol et St Pierre. Rebaptisé Pierre Le Grand	3.721
Chandernagor	1882	Vendu en 1899 à Caillol et St Pierre. Rebaptisé Alexander III	3.075
Cheribon	1882	Vendu en 1900 à des Chiliens	3.075
Cholon I	1882	Échoué et perdu en 1885 près Rangoon	3.053
Colombo	1882	Vendu en 1904 aux Messageries maritimes	3.545
Comorin	1882	Détruit par le feu à Marseille en 1895	3.546
Cachar	1883	Vendu en 1904 aux Messageries maritimes	3.645
Cachemire	1883	Vendu en 1902 à la Cie Paquet, rebaptisé Bithynie	3.360
Cochin	(1883)	ex-Shevington, 1881, acheté en GB, perdu en 1883 suite à une collision avec le Clan Drummond près Calcutta	3.172
Hindoustan	(1886)	acheté à la Cie Maurice et Reunion, revendu en 1898 à des Britanniques	2.953
Caobang	1902	Vendu en 1904 aux Messageries maritimes	6.600
Cholon II	1897	Construit à Ceylan, terminé à Cholon. Vendu en 1904 aux Messageries maritimes et rétrocédé aux Chargeurs réunis. Rebaptisé *Tchad* en 1911	4.665
Chodoc	1898	Vendu en 1904 aux Messageries maritimes et rétrocédé aux Chargeurs réunis. Perdu en 1905 près du cap Guardafui (mer Rouge)	4.685

COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION
Société anonyme. Capital 15 millions.
(*Le Temps*, 1er août 1882)

Services directs et réguliers à grande vitesse

Sur l'INDE, la COCHINCHINE, la CHINE, les INDES NÉERLANDAISES et les ÎLES PHILIPPINES

Le paquebot neuf *CHANDERNAGOR*, coté + 1.3/3. 1, 1, capit. Ruffat, d'une portée de 3.500 tonneaux, partira de Marseille le 10 septembre prochain, pour Colombo, Singapore, Saïgon, Batavia,

Prenant des marchandises avec connaissements directs et avec transbordement facultatif pour Bombay, Madras, Pondichéry. Calcutta, Penang, Bangkok, Rangoon, Manille, Hongkong, Shanghaï, Sourabaya et Samarang.

Splendides aménagements pour 50 passagers de 1re classe.

Services directs et réguliers à grande vitesse
Pour BOMBAY directement

Le paquebot neuf *CANTON*, coté + 1.3/3. 1. 1., capitaine Dannel, d'une portée de 4.500 tonnes, partira de Marseille le 15 août prochain pour

Bombay directement,

Prenant des marchandises avec connaissements directs et avec transbordement à Bombay pour Kurrachee [Karachi] et la côte Malabar.

Splendides aménagements pour 50 passagers de 1re classe.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser :

À MARSEILLE, au siège social, rue de la République, 18.

À PARIS, à M. H. Laurette, agent de la ligne, rue du Faubourg-Poissonnière, 38.

Compagnie nationale de navigation
(*Le Journal des finances*, 26 août 1882)

Le conseil d'administration a décidé l'appel du troisième quart, soit 125 fr. par action.

Les versements devront être effectués du 20 au 30 août courant, au Comptoir d'escompte, à Paris, ou à ses agences de Marseille et de Lyon.

Dernières dépêches des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 20 décembre 1883)

Marseille, 19 décembre.

Le commissaire général de la marine vient d'affréter, pour un transport de troupes au Tonkin, le paquebot *Cholon*, de la Compagnie nationale de navigation. Ce steamer partira jeudi ou vendredi pour Toulon, pour y prendre du matériel. Il se rendra de là en Algérie, où les troupes désignées doivent embarquer.

Le *Comorin*, de la même compagnie, attend des ordres pour effectuer le même service.

Ces deux steamers sont des navires neufs construits aux forges et chantiers de la Seyne pour un service régulier sur l'Indo-Chine. Ils jaugent 3.000 tonneaux et ont une force de 500 chevaux.

Annuaire de la Cie des agents de change 1883/1884, p. 1291-1294 :

Compagnie nationale de navigation

Administrateurs. — G. Borelli, pdt ; Ferdinand Angst, Wulfran-Puget, v.-pdts ; Paul Guérin, adm. dél. ;; Abram, S. Allatini, Bounaud, Émile Caillol, Folco, A. Grangier, Mimbelli, Ulysse Pila, Pianelli [plus bas : Pianello], H. Rossolin, Scaramanga.

Comité de direction. — MM. Borelli, F. Angst, P. Guérin, E. Caillol.

DÉPÊCHES MARITIMES
(*Le Figaro*, 14 juillet 1884)

SUEZ, 13 juillet. — Le steamer *Cachemire* (Compagnie nationale), allant de Marseille à Calcutta, est arrivé.

DÉPÊCHES MARITIMES
(*Le Figaro*, 30 août 1884)

CALCUTTA, 28 août. — Le steamer *Cachemire* (Cie nationale), est parti hier pour Marseille.

DERNIÈRES NOUVELLES
(*Le Temps*, 9 octobre 1884)

Le steamer le *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, vient d'être affrété pour effectuer un voyage de Dunkerque à Toulon et au Tonkin. C'est la seconde fois que ce navire est nolisé par la marine.

MOUVEMENT MARITIME
(*Le Figaro*, 30 octobre 1884)

Cardiff, 29 octobre. — Le steamer *Cachemire* (Compagnie nationale) est parti pour Aden.

Mouvements maritimes
(*Le Temps*, 11 novembre 1884)

Les quatre steamers affrétés pour le transport des troupes au Tonkin et en Chine sont le *Canton*, le *Cholon*, le *Chéribon* et le *Chandernagor* ; le premier de ces bâtiments construit à la Seyne près Toulon, les trois autres en Angleterre. Le *Canton* a 117 mètres de long et une puissance de machine de 1.600 chevaux ; les trois autres ont 105 mètres de long et des machines de 1.600 chevaux. Chacun est aménagé pour recevoir un millier d'hommes dans d'excellentes conditions. Ces navires appartiennent à la Compagnie nationale de navigation, et, hormis le *Canton*, ils sont actuellement désarmés dans le port de Marseille.

À propos de l'affrètement du *Comorin*, qui appartient à la même compagnie, le *Journal des débats* a publié une correspondance de Toulon qui avançait que l'État avait conclu un marché des plus onéreux pour le transport des troupes et des approvisionnements que ce navire avait chargés pour le Tonkin, assertion que M. [Georges] Borelli, président de la Compagnie nationale, n'a pas voulu laisser sans réponse. En effet, il écrit aujourd'hui au *Journal des débats* que son correspondant toulonnais n'entend absolument rien aux affaires d'affrètement (sic) et que la marine est bien loin d'avoir conclu un marché onéreux. Et il énumère les diverses dépenses du *Comorin* : 30 tonneaux de charbon par jour à 60 francs, prix courant dans les mers de

l'Inde et dans l'Indo-Chine, 60.000 fr. de droit de passage dans le canal, etc. Somme toute, le *Comorin*, dit-il, dépensera, comme tous les navires similaires, de 3.000 à 4.000 francs par vingt-quatre heures. Il aura bien la possibilité de prendre du fret au retour, mais actuellement les prix sont désastreux ; 15 francs, dit M. Borelli, de Bombay à Marseille, c'est ce qui explique comment tant de navires sont désarmés dans tous les ports de l'Europe.

Après avoir dit que les offres acceptées par la marine étaient basées sur une rémunération de 5 % du capital engagé dans le *Comorin*, le président de la Compagnie nationale déclare formellement qu'il est prêt à céder au correspondant du *Journal des débats* le voyage du *Comorin*, avec tous ses bénéfices, moyennant le seul payement à sa compagnie de l'intérêt à 5 % l'an du capital.

On se rappellera qu'en relevant certaines des erreurs commises par le correspondant du *Journal des débats,* nous avons rappelé comment se passaient les contrats d'affrètement au ministère de la marine, et quelles précautions on prenait pour sauvegarder les intérêts du Trésor.

Mais, comme on le voit, si l'État profite actuellement de la crise intense qui frappe les transports maritimes, la fortune publique se trouve à son tour très affectée par le malaise qui sévit sur une grande industrie nationale, car les armateurs, ne pouvant naviguer à perte, ont désarmé un certain nombre de leurs bâtiments. La Compagnie nationale de navigation a trois navires sur huit qui sont désarmés dans le port de Marseille.

Nouvelles maritimes et militaires
(*Le Temps*, 17 novembre 1884)

Le *Cholon*, de la Compagnie nationale de navigation, affrété par l'État pour le transport des renforts au Tonkin, est arrivé avant-hier à Toulon, venant de Marseille. On l'a mis immédiatement en chargement.

DERNIÈRES DÉPÊCHES HAVAS
(*Le Temps*, 19 novembre 1884)

Le *Chandernagor*, un des navires affrétés par l'État à destination du Tonkin, est arrivé hier soir à Toulon.

Il va se rendre dans quelques jours à Alger, avec le *Chéribon* et le *Canton*, pour y embarquer les bataillons du 1er régiment de tirailleurs algériens et de la légion étrangère.

Nouvelles maritimes et militaires
LES RENFORTS POUR LE TONKIN
(*Le Temps*, 24 novembre 1884)

Le steamer le *Chéribon*, affrété pour le transport des renforts au Tonkin, arrivé hier à Alger, a repris la mer à six heures du soir avec 1.000 tirailleurs algériens, à destination du Tonkin.

Le *Cholon* a embarqué dans la même journée, à Philippeville, quatre compagnies d'infanterie légère d'Afrique, provenant de Batna et destinées à renforcer le corps

d'occupation de Ke-Lung. Le bataillon est commandé par le chef de bataillon Fontebride.

Le *Chandemagor* est attendu aujourd'hui à Alger, le *Canton* mercredi. Chacun de ces navires prendra un bataillon de la légion étrangère.

Sir Thomas Brassey, le nouveau secrétaire de l'Amirauté, a annoncé à la Chambre des communes que les deux nouveaux cuirassés, l'*Ajax* et l'*Agamemnon*, allaient partir pour renforcer l'escadre anglaise de l'Extrême-Orient et qu'ils feraient route par le canal de Suez.

Au punch offert par la garnison d'Alger aux officiers partant pour le Tonkin, le général Davout d'Auerstaedt a porté le toast suivant :

Je me fais ici votre interprète ; je me fais l'écho de tout le 19e corps pour féliciter nos camarades d'avoir été choisis pour soutenir dans l'Extrême-Orient les intérêts et l'honneur de la France.

Ce n'est pas sans un certain sentiment d'envie que vous les voyez partir, j'en ai la preuve dans l'avalanche de lettres, de réclamations ou de recommandations dont je suis assailli depuis quelque temps.

Messieurs et chers camarades, tous nos vœux vous accompagnent ; nous vous suivrons par l'esprit et par le cœur dans vos marches pénibles et sur les champs de bataille où vous aurez à lutter un contre dix ; nous applaudirons à vos succès.

Vos succès, qui en douterait ? Tous ou presque tous vous fîtes vos preuves devant l'ennemi ; des turcos, ces dilettantes du champ de bataille ; des légionnaires, ces volontaires de toutes les nations, poussés dans nos rangs par leur esprit d'aventure ; des Alsaciens, qui viennent chercher dans les plis de notre drapeau l'image de la patrie bannie de leurs foyers !

Messieurs et chers camarades, je bois à vos succès, et au revoir ! Car vous nous reviendrez après avoir enrichi de nouveaux faits d'armes l'histoire déjà si riche de nos régiments et après avoir inscrit sur vos drapeaux des noms barbares que la gloire nous aura rendus familiers.

Dans un ordre du jour, M. le général Brière de l'Isle a porté à la connaissance du corps expéditionnaire du Tonkin la courageuse conduite du clairon Valentin, de la 24e compagnie du 3e régiment d'infanterie de marine, qui s'est précipité, au péril de sa vie, dans le Song-Tam-Bac, pendant la nuit, pour porter secours à des militaires de la légion étrangère embarqués sur une jonque qui venait de sombrer, et a réussi à sauver cinq des naufragés.

AFFAIRES COLONIALES
Chine et Indo-Chine
(*Le Temps*, 18 décembre 1884)

Plusieurs journaux annoncent que la *Triomphante*, qui s'était rendue à Saïgon afin d'y remplacer un canon de 14 centimètres, a reçu l'ordre d'aller au-devant des transports le *Cholon*, le *Chéribon* et le *Chandernagor*, pour les convoyer de Singapour à Formose. Il y a en cette information plusieurs inexactitudes ;

……

ÉVÉNEMENTS DU TONKIN
(*Le Temps*, 1er janvier 1885)

Dépêche de notre correspondant particulier
Hai-Phong, 30 décembre.
……
Le *Comorin*, de la Société nationale de navigation, est arrivé à Haï-Phong avec un chargement de vivres et de munitions. Il va partir incessamment pour Ké-Lung.

LES ÉVÉNEMENTS DU TONKIN
(*Le Temps*, 6 janvier 1885)

(Dépêche de notre correspondant particulier)
Hanoï, 4 janvier, 11 h. 55, matin.
Le général de Négrier a complètement battu un corps chinois à une journée de marche dans le nord-est de Chu. Les renforts amenés par le *Chandernagor* et le *Chéribon* ont débarqué à Haï-Phong.
La nomination du général Brière de l'Isle au grade de général de division a été accueillie avec une vive satisfaction.
L'état sanitaire est excellent.

AFFAIRES COLONIALES
Indo-Chine
(*Le Temps*, 15 janvier 1885)

Le *Petit Marseillais* donne quelques renseignements intéressants sur certaines conditions imposées aux compagnies avec lesquelles on a traité pour le transport des troupes en Indo-Chine :
Les compagnies qui fournissent les navires ont à leur charge le service des vivres.
Les officiers supérieurs, les officiers subalternes, les sous-officiers forment trois classes distinctes. La composition de leur repas est la même que celle des tables correspondantes à bord des transports de l'État. Les caporaux et les soldats reçoivent la ration réglementaire de trois repas par jour.
À la table des officiers supérieurs, il est servi, au déjeuner; 3 hors-d'œuvre, 3 plats, 5 desserts, 2 fromages, du café ou du thé avec cognac au dîner, 3 hors-d'œuvre dont 1 de cuisine, 1 potage, un relevé de potage, 1 entrée, 1 rôti avec salade autant que possible, 2 légumes, 1 entremets sucré, 5 desserts, 2 fromages, café ou thé, liqueurs assorties, vins fins rouges et blancs.
À la table des officiers subalternes, au déjeuner, 2 hors-d'œuvre, 2 plats de cuisine, 1 fromage, 2 desserts, café ou thé avec cognac (le jeudi et le dimanche, du vin fin à raison d'une bouteille par 5 personnes) ; au dîner, 2 hors-d'œuvre d'office, 1 potage, 1 relevé de potage, 1 entrée, 1 rôti avec salade, 1 légume, 1 fromage, 3 desserts, café ou thé avec cognac (le jeudi et le dimanche vin fin comme le matin et un entremets sucré).
À la table des sous-officiers, au déjeuner, 2 plats, 1 dessert, café et eau-de-vie ; au dîner, 1 potage, 2 plats, 2 desserts, eau-de-vie.
Les caporaux et les soldats reçoivent, au déjeuner, tous les jours, du pain frais ou du biscuit, de l'eau-de-vie, rhum ou tafia, du café avec cassonade ; au dîner, tous les jours, du pain frais ou du biscuit, du vin rouge de campagne deux fois par semaine, des conserves de bœuf avec fayols [= fèves] ou pois ; trois fois par semaine, de la viande fraîche, une fois par semaine, du lard salé avec fayols ou pois, du fromage avec fayols, ou sardines à l'huile avec fayols au souper, tous les jours, du pain frais ou biscuit, du vin

rouge de campagne ; quatre fois par semaine des fayols, deux fois par semaine des pois, et une fois par semaine du riz avec lard salé.

Les navires ont été affrétés par le gouvernement à raison de 400 francs environ par homme embarqué et de 45 à 50 francs par tonne.

Le *Cholon*, le *Chéribon*, le *Chandernagor* et le *Canton* ont coûté 2 millions, soit 500.000 francs pour chacun d'eux.

La dépense occasionnée par la *France*, la *Provence*, le *Béarn* et le *Cachar* peut être évaluée sur les mêmes bases.

Ces navires étant à la disposition du gouvernement pendant cinquante jours environ, coûtent donc chacun 10.000 fr. par jour.

Il faut ajouter environ 1 million pour le *Cachemire* et la *Burgundia*, ce qui porte à 5 millions le prix de transport des renforts expédiés depuis la fin de novembre en Extrême-Orient.

Nouvelles maritimes et militaires
(*Le Temps*, 27 février 1885)

Le *Cholon*, de la Compagnie nationale, qui avait transporté une partie des troupes envoyées récemment à Formose, vient de se perdre dans son voyage de retour, au mouillage de Rangoon (Birmanie anglaise), où il était allé prendre un chargement de riz. Son équipage a été sauvé et recueilli par le *Chéribon* et le *Comorin*, de la même compagnie, qui le rapatrieront à Marseille.

CIE NATIONALE DE NAVIGATION
Société anonyme au capital de 15 millions
Siège social à Marseille,
(*Le Temps*, 1er avril 1885)

SERVICE MENSUEL POUR
LA COCHINCHINE
ET LE TONKIN

Avec splendides emménagements *[sic]* pour passagers

Le vapeur *Hindoustan*, cap. Coste, partira de TOULON le 5 avril prochain, touchant à Saïgon et Haïphong.

Pour passages et renseignements, s'adresser :

À Marseille, au siège social de la Compagnie, 18, rue de la République

À Paris, à MM. H. Laurette et Cie, 36, Faubourg-Poissonnière, et au siège de la Cie commerciale de transports à vapeur français, 20, rue Lepeltier *[sic : Le-Peletier]* ;

À Lyon, à M. R. Moirond, 31, rue de l'Hôtel-de-Ville ;

À Bordeaux, à M. A. Veillet, rue Ségalier, 13 ;

Au Havre, au siège de la Cie commerciale de transports à vapeur français.

LES ÉVÉNEMENTS DU TONKIN
(*Le Temps*, 2 avril 1885)

Voici la liste exacte des navires affrétés :

Le *Thibet* et le *Liban*, de la Compagnie Fraissinet, au prix de 380 fr. par homme.

Le *Colombo* et le *Chéribon*, de la Compagnie nationale, au prix de 375 fr. par homme.

L'*Ava* et l'*Amazone*, des Messageries maritimes ; le *Canada*, la *France* et le *Labrador*, de la Compagnie transatlantique ; ces cinq derniers au prix de 500 fr. par homme.

Les Transatlantiques ont pris l'engagement de rapatrier, le cas échéant, en France, et de transporter en Cochinchine 3.000 hommes ou malades sans autre rétribution nouvelle que les frais de nourriture pour la traversée et de transit dans le canal de Suez.

On remarquera que les compagnies subventionnées ont demandé 120 francs de plus que les compagnies libres.

AFFAIRE COLONIALES
Chine et Indo-Chine
LES AFFRÈTEMENTS
(*Le Temps*, 3 avril 1885)

On nous télégraphie de Marseille :

Le *Colombo*, de la Compagnie nationale, est attendu demain de Bombay. C'est un navire de 4.000 tonnes, filant 12 nœuds, construit à la Seyne, près Toulon.

Le *Chéribon*, de la même Compagnie, jauge 8.500 tonnes et est de construction anglaise. Même vitesse que le précédent.

Nouvelles maritimes et militaires
(*Le Temps*, 24 avril 1885)

Le *Chéribon* est parti hier d'Alger à destination du Tonkin, avec 2 demi-batteries d'artillerie, 404 hommes du génie, 344 hommes du 111e de ligne, 176 spahis et 180 hommes de la légion étrangère.

CIE NATIONALE DE NAVIGATION
Société anonyme au capital de 15 millions
Siège social à Marseille,
(*Le Temps*, 30 avril et 2 juin 1885)

SERVICE MENSUEL POUR
LA COCHINCHINE
ET LE TONKIN

Avec splendides emménagements *[sic]* pour passagers

Le vapeur *Rouen*, cap. Magnient, partira de TOULON le 8 mai prochain, touchant à Saïgon et Haïphong.

Pour passages et renseignements, s'adresser :

À Marseille, au siège social de la Compagnie, 18, rue de la République

À Paris, à MM. H. Laurette et Cie, 36, Faubourg-Poissonnière, et au siège de la Cie commerciale de transports à vapeur français, 20, rue Lepeltier *[sic : Le-Peletier]* ;

À Lyon, à M. R. Moirond, 31, rue de l'Hôtel-de-Ville ;

À Bordeaux, à M. A. Veillet, rue Ségalier, 13 ;

Au Havre, au siège de la Cie commerciale de transports à vapeur français.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mai 1885)

Haïphong, 6 mai 1885.

Nous avons reçu avis de la Compagnie nationale de navigation, qu'un service mensuel entre Marseille et Haïphong venait d'être décidé avec le concours de l'État.

Ce service a été inauguré le 5 avril, par le paquebot *Hindoustan* que nous attendons ici vers le 15 du courant.

L'*Hindoustan* est un navire de 4.000 tonnes. Ces voyages se feront à I'aller pour le compte exclusif du Gouvernement, et deviendront commerciaux pour le retour.

Les exportations de notre nouvelle colonie trouveront donc dans ce service une issue constante à des conditions accessibles à tous.

Recevez, Monsieur le directeur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Par procuration: Ulysse Pila et Cie,
E. BANCAL.

Avis aux actionnaires
CIE NATIONALE DE NAVIGATION
SOCIÉTÉ ANONYME. CAPITAL 15 MILLIONS (QUINZE)
(*Le Temps*, 15 juillet 1885)

Messieurs les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le jeudi 30 juillet, à trois heures du soir, au siège social, rue de la République, 18, à Marseille.

Ordre du jour de l'assemblée, générale ordinaire

Rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1884.
Rapport des commissaires.
Nomination des commissaires pour l'exercice 1884.
Vote sur les résolutions proposées par le conseil d'administration.

Ordre du jour de l'assemblée générale extraordinaire

Diminution du capital par voie d'annulation d'actions.
Modifications aux articles 28 et 43 des statuts.

Conformément à l'article 30 des statuts, pour avoir droit de faire partie de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, tout actionnaire doit posséder, soit en pleine propriété,

soit en usufruit, 20 actions (vingt) au moins et en

avoir fait le dépôt au siège social, trois jours francs au plus tard avant la réunion. Pour ceux des actionnaires dont les titres seraient déposés dans la caisse sociale ou autres désignées par le conseil d'administration, le dépôt du récépissé suffira.

Nouvelles maritimes et militaires
(*Le Temps*, 24 juillet 1885)

Un correspondant, actuellement dans les mers de Chine, a rencontré à Singapour le *Chéribon*, avec 1.500 hommes à destination du Tonkin ; il nous fait part de quelques observations sur la tenue des hommes qu'il est bon de signaler :

« Nos soldats, nous dit-il, circulaient dans les rues en pantalon rouge, capote, képi avec couvre-nuque par une température supérieure à 32°. On s'explique aisément l'énorme déchet qu'il y a au Tonkin et les nombreuses maladies qui éprouvent le corps expéditionnaire quand on voit des hommes équipés de cette façon sous un soleil de plomb !

Habillés comme ils le sont, la traversée elle-même les affaiblit, surtout pendant la saison des grandes chaleurs dans la mer Rouge et l'océan Indien.

Les officiers de l'armée de terre ont la conviction que le soleil de l'Indo-Chine n'est pas plus à craindre que celui d'Afrique. Ils se trompent de bonne foi, mais cela continue à nous coûter cher, car c'est à ces idées qu'on doit attribuer l'oubli des règles élémentaires de l'hygiène dans les régions tropicales, qui fait tant de victimes au Tonkin, où, relativement, nos pertes sont bien supérieures par le fait des maladies à celles de l'infanterie de marine qui opère au Cambodge.

À Singapour, nos troupiers se promenaient littéralement écrasés par leur tenue de France ; à côté et fraternisant avec eux, l'on voyait des soldats anglais en tenue coloniale, pantalons et vestes de toile blanche d'une propreté éblouissante. Le contraste était frappant, et l'on souffrait réellement pour le pauvre soldat français, que l'on traite si singulièrement pour des raisons incompréhensibles.

On sait, en effet, par le mode de tenue et d'hygiène appliqué aux troupes de la marine, comment l'on doit traiter les hommes appelés à faire campagne ou à tenir garnison dans l'Indo-Chine. Seulement, il faudrait que le ministère de la guerre e résignât à rompre avec cet esprit d'uniformité routinière qui fait que l'on équipe les troupes de la même façon, qu'elles soient sur les côtes pluvieuses de la Bretagne, en Tunisie, ou dans les régions torrides. »

MOUVEMENT MARITIME
(*Le Figaro*, 3 septembre 1885)

Marseille, 1er septembre. — Le steamer français *Oxus* (Messageries maritimes) est parti pour Shanghaï.

Est également parti le steamer français *Cachemire* (Compagnie nationale), pour Haïphong.

(*Les Archives commerciales de la France*, 10 septembre 1885)

Marseille. — Modification des statuts de la CIE NATIONALE DE NAVIGATION. — Délib.

Nouvelles maritimes et militaires
(*Le Temps*, 28 septembre 1885)

Le *Chandernagor*, de la Compagnie nationale de navigation, vient d'être affrété, en remplacement du *Scamandre*, coulé près de Gibraltar, pour effectuer le transport de

troupes et de matériel à Obock et à Madagascar, pour lequel ce dernier steamer avait été nolisé.

DÉLIBÉRATION SUR LE TONKIN
(*Le Gaulois*, 13 octobre 1885)

Marseille, 13 octobre, 10 h. 28 soir.

Le ministère de la marine a donné avis de son intention d'affréter plusieurs paquebots du port de Marseille pour transporter d'importants renforts au Tonkin.

La Compagnie des Messageries maritimes, la Société [sic : Cie] nationale de navigation et la Compagnie des transports maritimes sont sur les rangs pour noliser plusieurs de leurs paquebots

---

FAITS DIVERS
(*Le Temps*, 10 avril 1886)

On télégraphie de Marseille que la Compagnie nationale de navigation a reçu de son agent à Gênes un télégramme annonçant la perte du vapeur anglais *Comorin*, allant à Liverpool.

Ce vapeur n'a rien de commun avec le paquebot français du même nom qui rapatrie huit cents hommes du Tonkin et dont une dépêche a signalé le passage à Singapour le 3 avril, en ajoutant que tout allait bien à bord.

Cie NATIONALE DE NAVIGATION
Société anonyme au capital de 10 millions
Siège social à Marseille
(*Le Temps*, 7 mars 1886)

SERVICE POUR LE TONKIN

Avec splendides emménagements pour passagers

Les vapeurs de 1re classe :

Cachar Départ : 12 mars.

Chéribon Départ 15 mars.

De Marseille pour Haï-Phong directement.

Pour fret et passages, s'adresser :

À Marseille, au siège social de la Compagnie, 18, rue de la République ;

À Paris, à MM. H. Laurette et Cie, 36, Faubourg-Poissonnière, agents de la Compagnie.

LETTRES DU TONKIN
(*Le Temps*, 11 mai 1886)

(De notre correspondant particulier.)

Hanoï, 12 mars.

Le démembrement du corps expéditionnaire a commencé à Hanoï le 9 mars. Un escadron de spahis, des artilleurs, des fantassins, des soldats du génie ont été embarqués à la concession sur les canonnières allant à la baie d'Halong; ils partiront par le *Canton*, de la Compagnie nationale de navigation. D'autres troupes suivront sur le *Comorin*.

Parmi les passagers se trouvent d'anciens Tonkinois tels que le capitaine d'artillerie Delestrac, attaché successivement aux états-majors des généraux Millot, Brière de l'Isle et Jamont, le lieutenant d'artillerie Rémusat, qui commandait les pontonniers à Bac-Lé, à Lang-Son et à Hoa-Moc.

Une revue d'adieu a été passée par le général Jamont, revenu du haut fleuve depuis plusieurs jours, puis le général Munier a adressé une allocution, à la fois touchante et pleine d'humour, aux braves troupiers qui rentrent en France après avoir accompli leur tâche. Certes, ils n'oublieront pas, ces pionniers militaires, qu'ils ont eu l'honneur de frayer la route aux colons français. Si la conquête leur a coûté d'innombrables fatigues, elle leur procure la satisfaction d'avoir fait une besogne utile, en portant, malgré tout, le drapeau français aux frontières de Chine.

……

DERNIÈRE HEURE
(*Le Temps*, 18 mai 1886)

Alger, 17 mai.

Le steamer *Chandernagor*, venant de Haï-Phong, est arrivé cette nuit. Il est reparti dès le matin à destination de Port-Cros. Il touchera à Sidi-Ferruch, où il débarquera 905 passagers.

CAPITAL RÉDUIT DE 15 À 8 MF

(*Les Archives commerciales de la France*, 14 juillet 1886)

Marseille. — Modification des statuts de la Société anonyme dite CIE NATIONALE DE NAVIGATION. — Cap. réduit à 8.000.000 fr. — Acte du 22 mai 1886.

[Retour du Tonkin]
(*Le Temps*, 10 octobre 1886)

Le *Canton*, de la Compagnie nationale de navigation, a touché lundi à Alger et est parti le lendemain pour Sidi-Ferruch, où ses passagers algériens seront soumis à la période d'observation réglementaire.

Le *Canton* est parti de l'Indo-Chine avec 665 passagers, 420 appartenant à la marine, le reste aux troupes de la guerre. Sur ce nombre, 95 ont été débarqués à Sidi-Ferruch. Le *Canton* a perdu 19 hommes pendant sa traversée. Il a franchi le canal de Suez en quarantaine stricte.

(*Le Journal des débats*, 4 décembre 1886)

Notre correspondant particulier nous télégraphie de Marseille que la Compagnie nationale de navigation, dont le siège est à Marseille, n'a reçu aucune nouvelle confirmant la perte du *Chandernagor*. Tout permet d'espérer que la nouvelle donnée jeudi est absolument inexacte. Cela résulte des derniers renseignemens reçus.

Hier matin, la Compagnie a reçu un télégramme de son agent à Haïphong signalant le départ du steamer *Comorin*, mais muet en ce qui concerne le *Chandernagor*. Ce silence est interprété favorablement.

La Compagnie a reçu hier soir un second télégramme annonçant que le *Chandernagor* a quitté la baie d'Along le 29 novembre.

ÉCHOS DE PROVINCE
(*Le Gaulois*, 4 décembre 1886)

Par dépêche

On nous télégraphie de Marseille que l'amiral Aube n'aurait pas été exact dans sa déclaration au sujet du *Chandernagor*.

Ce navire, commandé par M. Jacques, capitaine au long cours, a quitté Haïphong le 26 novembre, faisant route pour Saïgon.

La Compagnie nationale de navigation a télégraphié jeudi à tous les agents maritimes des mers de Chine ; mais, hier soir, aucune réponse ne lui était encore parvenue.

Ajoutons qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter outre mesure du *Chandernagor* qui, parti le 26, a pu éprouver des avaries qui motiverait le léger retard éprouve dans son arrivée à Saïgon.

ÉCHOS DE PROVINCE
(*Le Gaulois*, 5 décembre 1886)

Par dépêche de Marseille :

Le *Chandernagor* est retrouvé, non à Haïphong, où le croyait l'amiral Aube, mais bien à Singapore, c'est-à-dire à dix jours de mer du point où le ministre de la marine le signalait.

La Compagnie nationale de navigation a reçu, la nuit dernière, une dépêche de son agent de Singapore lui annonçant l'arrivée, dans la soirée de jeudi, du paquebot dont le manque de nouvelles avait inspiré tant d'inquiétudes.

Tout allait bien à bord.

DERNIÈRE HEURE
(*Le Temps*, 6 décembre 1886)

Alger, 5 décembre.

Le vapeur *Colombo* est rentré hier soir en rade, n'ayant pu effectuer le débarquement des militaires à Sidi-Ferruch, à cause du mauvais temps.

DESSERTE DE NEW-YORK (1886-1899)

MOUVEMENT MARITIME
(*Le Figaro*, 14 décembre 1886)

Le steamer *Cachemire* (Cie nationale) embarquait 102.000 caisses pétrole raffiné à New-York le 4 pour Bombay, au fret de 23 cents par caisse.

TONKIN ET ANNAM
(*La France militaire*, 27 avril 1887)

Le *Cachar*, qui va partir d'Haïphong dans deux jours, emporte un grand nombre d'officiers qui sont arrivés au terme de leur période de séjour.

Parmi eux se trouvent le docteur Allix, médecin de première classe de la marine, récemment décoré de la Légion d'honneur ; M. Allix, laissera un grand vide parmi nous, et les colons lui doivent une profonde reconnaissance pour son empressement à leur donner ses soins ; MM. Bodinier, aide-major de première classe ; Dauphin, pharmacien de première classe, savant chimiste ; Maugel et Kermarec ; le capitaine Olléris, du 1er tonkinois, et M. Aphalo, commissaire de la marine, ancien résident de Haïphong.

Dépêches télégraphiques des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 16 août 1887)

Toulon, 15 août, 9 h. 50, matin.

Le paquebot *Colombo*, commandant Pilo, de la Compagnie nationale de navigation à vapeur, affrété par l'État pour le transport des troupes et du matériel à destination du Tonkin, partira de Marseille ce soir à 10 heures pour Toulon, où il arrivera demain à la première heure. Ce départ a été retardé d'un jour à cause du jour férié du 15. Le *Colombo* embarquera à Toulon 5 officiers supérieurs, 68 officiers subalternes (lieutenants et capitaines), 204 sous-officiers et 599 caporaux et soldats.

À Oran il prendra 4 officiers subalternes, 6 sous-officiers et 114 caporaux et soldats. À Alger, 2 officiers subalternes et 1 sous-officier. Dans ces ports, il chargera du matériel pour la marine. Il partira ensuite pour Obock, Saïgon et Haïphong, où il se rendra après trente-cinq jours de traversée.

La commission de visite a passé l'examen du *Colombo*, qu'elle a trouvé en parfait état et dans d'excellentes conditions pour accomplir le voyage auquel il est destiné.

Compagnie nationale de navigation
(*Le Temps*, 22 août 1887)

On sait que les assemblées générales extraordinaires des actionnaires de la Compagnie nationale de navigation, en date des 30 juillet 1885 et 22 mai 1886, ont

décidé la réduction du capital social de 15 millions à 8 millions de francs au moyen du rachat et de l'annulation de 14.000 actions. En conséquence, la chambre syndicale des agents de change a décidé qu'à partir du lundi 22 août, les actions de ladite société ne seraient plus négociables qu'au nombre de 16.000, numérotées de 1 à 16.000, ces titres devant être munis des deux estampilles suivantes : « Capital réduit à 10 millions, divisé en 20.000 actions de 500 fr., par délibération de l'assemblée générale extraordinaire du 30 juillet 1885 » et : « Capital réduit à 8 millions, divisé en 16.000 actions de 500 fr., par délibération de l'assemblée générale extraordinaire du 22 mai 1886. »

SERVICE SUR L'AMÉRIQUE DU SUD (1887-1891)

Compagnie nationale de navigation
Ligne de MARSEILLE à LA PLATA
(*Le Temps*, 7, 16 et 20 octobre 1887)

Le rapide-vapeur français de première classe *CANTON* partira de MARSEILLE pour MONTEVIDEO et BUENOS-AYRES le 28 octobre S'adresser pour fret et passages :

À Marseille, au siège de la Compagnie, 18, rue de la République

……

Dépêches télégraphiques des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 28 novembre 1887)

Toulon, 27 novembre, 11 h.

Le paquebot le *Colombo*, de la Compagnie nationale de navigation, est arrivé hier à deux heures sur notre rade, venant du Tonkin, après avoir fait escale à Alger, où il a débarqué une partie de ses passagers. Dès hier, le débarquement des autres passagers, au nombre de 423, a aussitôt commencé. Le *Colombo* fera route aujourd'hui pour Marseille et se préparera à effectuer le courrier régulier du 20 décembre pour la Cochinchine. et le Tonkin.

Marseille
L'*Hindoustan* en feu
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1887)

Dans la soirée du 24 octobre, à Marseille, le steamer l'*Hindoustan*, de la Compagnie Nationale, arrivé, la veille, de New-York, a pris feu. L'incendie s'est rapidement propagé à cause de la nature du chargement : coton, laine, huile minérale, Le steamer était amarré contre les hangars des Docks et on craignait que l'incendie. vint les atteindre, d'autant plus qu'un vent violent empêchait de le pousser au large. Il fallut des efforts surhumains pour circonscrire l'incendie au navire. L'intérieur est tout consumé. Le navire valait un million et le chargement beaucoup plus.

Annuaire de la Cie des agents de change 1888, p. 1400-1401 :

Compagnie nationale de navigation

Administrateurs. — G. Borelli, pdt ; Ferdinand Angst, Wulfan-Puget, v.-pdts ; Paul Guérin, adm. dél. ; Abram, S. Allatini, Bounaud, Émile Caillol, A. Grangier, Mimbelli, Pianello, E. Racine, Scaramanga.

Comité de direction. — MM. Borelli, F. Angst, P. Guérin, E. Caillol.

L'AMIRAL AUBE
Les transports de l'État et la navigation commerciale
(*Le Matin*, 22 janvier 1888)

(PAR SERVICE SPÉCIAL)

Toulon, 21 janvier. — Le *Var républicain* publie ce soir une série de documents relatifs aux pourparlers échangés en mai et juin 1886 entre la ministre de la marine, l'amiral Aube, et préfet maritime de Toulon, au sujet du traité passé entre la Compagnie nationale de navigation et la marine pour l'entreprise de transports à vapeur entre Toulon et Tonkin.

Ce journal dévoile le sans-gêne incomparable dont usait et abusait l'amiral Aube qui préférait employer les navires de la Compagnie plutôt que ceux de l'État.

Malgré les objections de la préfecture maritime et de la commission de recette constatant le mauvais état des machines et les mauvaises conditions hygiéniques des bâtiments, le ministre ne craignait pas de télégraphier au préfet maritime ceci :

« Malgré toutes les critiques faites contre le matériel de la Compagnie nationale, je passe outre. En conséquence, j'ai décidé que le *Canton* effectuera quand même le voyage.

Deux jours après, le ministre télégraphiait :

« Veuillez aviser les membres de la commission de recette d'avoir à donner leur approbation au contrat passé avec la Compagnie. »

Ces documents provoquent une vive émotion.

Compagnie nationale de navigation.
(*Le Temps*, 2, 12, … février 1888)

Ligne de Marseille à La Plata.
le rapide-vapeur français de première classe
CHÉRIBON
partira de Marseille pour Montevideo
et Buenos-Ayres le 20 février.
s'adresser, pour fret et passages :
à Marseille, au siège de la compagnie, 18, rue de la République.
à Paris, à MM. H. Laurette et C°, agents, 53, faubourg-Poissonnière.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1888)

Deux steamers du port de Marseille ont été affrétés par la marine, pour un transport supplémentaire de troupes en Indo-Chine. Ce sont le *Cachar*, de la Compagnie nationale, et l'*Amérique*, de la Compagnie Fraissinet. Le premier a pris 1.075 hommes et 1.200 tonnes de matériel ; le second, 525 tonnes et 600 tonnes. Ils étaient rendus à Toulon le 28 décembre.

Ces deux steamers sont arrivés en baie d'Along. Le personnel d'infanterie de marine ci-après a pris passage sur le vapeur affrété le *Colombo*, à Toulon, le 20 décembre :

À destination de la Cochinchine, M. Duvigneau, médecin aide-major; 2 élèves clairons du 3e régiment, et un détachement du 4e régiment, comprenant : 6 sergents, 22 caporaux, 2 clairons, 1 soldat prévôt d'escrime, 11 soldats ;

À destination de l'Annam, M. Morel, médecin aide-major, et un détachement du 1er régiment, composé de : 1 adjudant, 5 sergents et fourriers, 5 caporaux, 1 clairon et 38 soldats ;

À destination du Tonkin, pour le 2e régiment de tirailleurs tonkinois, 1 sergent-major, 7 sergents, 1 sergent-fourrier, 1 caporal-clairon, du 1er régiment ; 1 sergent-major et 6 sergents, du 2e ; 1 sergent-major, 7 sergents et 1 sergent-fourrier, du 3e ; 1 sergent-major, 7 sergents, 1 sergent-fourrier et 1 sergent secrétaire, du 4e.

Nouvelles coloniales et maritimes
(*Le Temps*, 8 mai 1888)

Le *Colombo*, de la Compagnie nationale de navigation, affrété par l'État pour porter du personnel et du matériel en Indo-Chine, s'est échoué dans la mer Rouge sur Djebel Teïr et a défoncé son avant. Se trouvant ainsi dans l'impossibilité de continuer son voyage, le capitaine de ce steamer a fait passer ses passagers sur un vapeur hollandais qui va les mettre à terre à Suez où ils seront embarqués sur un transport de l'État qu'on arme à Toulon.

D'après les télégrammes, le *Colombo* n'est pas en danger, son arrière flotte et la consolidation de sa cloison étanche avant terminée, il espère pouvoir gagner aisément Aden, d'où il reviendra en France pour se réparer complètement.

Le croiseur de 1re classe, le *Seignelay*, en station sur la côte d'Égypte, est parti pour porter secours au *Colombo*.

DERNIÈRES NOUVELLES
(*Le Temps*, 15 juin 1888)

L'amiral Krantz, ministre de la marine, a fait savoir que le prochain voyage d'Indo-Chine, qui devait s'effectuer le 20 juin, serait accompli par un bâtiment de la Compagnie nationale de navigation affrété par l'État.

La Compagnie avait mis à la disposition de l'État le paquebot le *Canton*, qui revient d'Indo-Chine, mais qui sera prêt à temps.

Toutefois, bien que l'état sanitaire de ce navire ait été reconnu excellent, que toutes les mesures de désinfection et de purification aient été prises, le ministre a fait savoir à la Compagnie qu'il préférait que le voyage fût accompli par un autre bâtiment et il a demandé, dans ce but, le *Cachar*, dût te voyage être retardé de quelques jours. Cette décision a été prise dans le but d'enlever aux familles intéressées tout sujet d'inquiétude.

DERNIÈRES NOUVELLES
(*Le Temps*, 30 juin 1888)

L'agence Havas nous communique la note suivante :

La presse s'est préoccupée d'une punition dite la crapaudine, qui aurait été infligée à un passager militaire à bord du paquebot de la Compagnie nationale de navigation *le Canton*, commandé par un capitaine au long cours et affrété par l'État pour un voyage en Extrême-Orient.

Le ministre de la marine et des colonies a prescrit des recherches immédiates pour constater si le fait est vrai et, dans ce cas, connaître le nom de l'officier militaire commandant les troupes passagères auquel incomberait la responsabilité de cette répression.

À propos de cette affaire, le croiseur le *Duchaffault* a été mis en cause. Voici ce qui s'est passé :

Ce bâtiment a rencontré à Colombo, le 19 mars dernier, le *Canton*, qui se rendait au Tonkin, tandis que lui faisait route pour France.

Le commandant du *Duchaffault* a eu à intervenir dans une question de discipline relative à un homme de l'équipage auquel il a infligé une punition que ce marin devait subir à son retour en France.

Là s'est arrêtée son intervention, et, d'après les renseignements, il n'a pas eu connaissance de châtiment corporel infligé à un passager militaire, qui, du reste, était placé sous la juridiction du commandant des troupes à bord du *Canton*.

Le *Canton* avait à bord un fort contingent de soldats des bataillons d'Afrique connus sous le nom de zéphyrs.

Le marin dont il est question ci-dessus remplissait les fonctions de cuisinier à bord et était lui-même un ancien zéphyr.

Dépêches télégraphiques des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 2 décembre 1888)

Toulon, 1er décembre. 11 heures.

Le steamer le *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, commandé par le capitaine Pomet, a terminé, ce matin, l'embarquement de 800 tonneaux d'approvisionnements de matériel et de munitions et de 400 tonneaux de charbon, à destination de l'Extrême-Orient.

Le *Comorin* a embarqué 198 passagers militaires marins et civils, parmi lesquels se trouvent 60 officiers ou assimilés ; il embarquera à Bône et à Oran 800 hommes d'infanterie légère d'Afrique et de la Légion étrangère. Le *Comorin* appareille ce soir, à trois heures.

GUERRE ET MARINE
(*Le Journal des débats*, 3 décembre 1888)

Le steamer *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, affrété par l'État, a quitté Toulon samedi, à trois heures de l'après-midi, ayant à bord 198 passagers civils et militaires, parmi lesquels 60 officiers ou assimilés.

Le *Comorin*, qui est commandé par M. Pomet, capitaine au long cours, se rend à Bône et à Oran, où il embarquera, pour le Tonkin, 800 hommes du bataillon d'infanterie légère d'Afrique et de la légion étrangère.

AFFAIRES COLONIALES
Indo-Chine
(*Le Temps*, 27 janvier 1889)

L'agence Havas communique la note suivante :

Un journal du soir dit que le ministre de la marine a annoncé l'autre jour que, dans la dernière expédition contre les pirates de Cho-Maï, il n'y a eu que treize Européens tués, mais qu'il ne parle pas des auxiliaires tonkinois. La dépêche du gouverneur général, qui a annoncé la prise de la position de Cho-Maï, n'a donné aucun renseignement à cet égard.

Il est absolument inexact que le ministre de la marine ait envoyé jeudi au préfet maritime de Toulon, sous le couvert confidentiel, l'ordre de mettre en état et de tenir prêt à prendre la mer le grand transport le *Shamrock*, en raison de l'envoi probable, au premier jour, de troupes à destination du Tonkin.

Le voyage régulier du 20 février sera fait par un paquebot de la Compagnie nationale de navigation, et c'est le *Biên-Hoà* (arrivé récemment) qui fera le voyage.

Il n'est nullement question de faire effectuer un voyage supplémentaire, attendu qu'il n'y a à pourvoir, comme d'habitude, qu'au remplacement des hommes rapatriés, sans augmentation de l'effectif.

L'ex-roi d'Annam vient d'être installé à la villa des Pins, à Mustapha, près Alger.

CHRONIQUE MARITIME
(*Le Figaro*, 29 février 1889)

Steamer *Cachemire* (Compagnie nationale), de Rio-Janeiro à New-York, a été remorqué à Beaufort (Caroline du Nord), à court de charbon et ayant brûlé une partie de son chargement.

CHRONIQUE MARITIME
(*Le Figaro*, 18 avril 1889)

Le steamer *Cachemire* (Compagnie Nationale), arrivé de Rio-Janeiro à New-York avec de graves avaries, est aujourd'hui entièrement réparé. Il est affrété pour charger du pétrole en caisses à destination de Bombay.

CHRONIQUE MARITIME
(*Le Figaro*, 21 novembre 1889)

Le steamer *Cachemire* (Compagnie nationale) arrive de Marseille à Gènes, où il embarquera 800 passagers pour La Plata.

Bourse de Marseille
(*Le Journal des débats*, 17 février 1890)

Voici le tableau des principales valeurs locales se négociant sur le marché de Marseille
Compagnie nationale de navigation capital, 6 millions ; revenu dernier exercice, 30 fr. ; cote, 637 fr. 50 c.

Nouvelles maritimes et coloniales
(*Le Temps*, 17 mars 1890)

Le *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, affrété par l'État, est parti hier de Toulon pour l'Indo-Chine, avec 996 passagers civils et militaires

---

[Collision à Port-Vendres]
(*Le Temps*, 22 août 1890)

On écrit de Port-Vendres, le 18 août, que le transport le *Chandernagor*, de la Compagnie nationale de navigation, venait d'entrer au port, arrivant du Chili avec un chargement de 15.000 tonnes de nitrate de soude destinées à l'usine de dynamite de Paulille, quand il a été abordé par le paquebot transatlantique *l'Afrique.* Il a eu la figure allégorique de la proue et une partie du beaupré enlevés.

NOUVELLES DIVERSES
Déjeuner de la Société d'économie industrielle et commerciale
(*Le Journal des débats*, 13 décembre 1890)

……
M. Lourdelet a annoncé à ses collègues une nouvelle fort intéressante : la Société de géographie commerciale organise, pour le printemps prochain, une excursion dans l'Extrême-Orient et notamment en Chine. C'est probablement sur un paquebot de la Compagnie Borelli que les excursionnistes prendront passage. Deux dames et trois messieurs sont déjà inscrits. Et l'on dira que les Français n'aiment pas à voyager !

AFFAIRES MARITIMES
[Nouveau service Marseille-Saïgon-Haïphong]
(*Le Temps*, 4 mars 1891)

Notre correspondant de Marseille nous télégraphie
La Compagnie nationale de navigation inaugure un nouveau service de Marseille à Saïgon et Haïphong. Un de ces navires, le *Canton*, va partir avec 3.000 tonnes de charbon pour le compte de l'État et des marchandises diverses.
Les départs auront lieu tous les deux mois.

Dépêches télégraphiques des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 3 mai 1891)

Marseille, 2 mai.

……

Parmi les soldats rapatriés par le *Yarra* [des Messageries maritimes] se trouvaient un sergent et quatorze hommes de l'infanterie de marine ayant escorté à bord du *Chéribon* [de la Cie nationale de navigation] les 800 condamnés annamites envoyés de Poulo-Condor à Nouméa. Ces derniers ont été bien accueillis en Calédonie et placés sans retard chez divers industriels ou entrepreneurs.

AFFAIRES MARITIMES
(*Le Temps*, 5 mai 1891)

Le steamer le *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, venant du Tonkin et en dernier lieu d'Alger, est arrivé ce matin à Toulon avec 648 passagers civils et militaires.

L'état sanitaire étant très satisfaisant, il a débarqué immédiatement ses passagers.

AFFAIRES COLONIALES
Nouvelle-Calédonie
(*Le Temps*, 12 mai 1891)

Le *Chéribon*, [de la Compagnie nationale de navigation], porteur d'un convoi de huit cents immigrants annamites et tonkinois, est arrivé à Nouméa le 14 mars.

Le voyage s'est opéré dans d'excellentes conditions de temps et de mer, sauf pendant quatre jours (du 6 au 10 mars), où le navire a subi un coup de vent violent à quelque distance des côtes de Calédonie.

L'ordre et la tranquillité n'ont pas été troublés au cours du voyage.

Enfin, l'état sanitaire a été aussi bon qu'il pouvait l'être, et il ne s'est pas produit parmi les Annamites un seul cas de cette nostalgie si redoutable chez les peuples d'Orient et qui les pousse à toutes les extrémités. Il n'est survenu à bord que quatre décès, et tous dus à une cause antérieure à l'embarquement.

Les immigrants ont été placés provisoirement au lazaret de l'îlot Freycinet.

COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 octobre 1891)

Cette compagnie, dont le siège social est à Marseille, a été constituée au capital de 6.000.000 francs, divisé en 13.200 actions de 500 francs chacune.

Elle a pour objet le transport par mer des marchandises, passagers, dépêches et lettres, en général, tous services et entreprises de navigation et plus particulièrement l'exploitation des ligues de Marseille à l'Extrême-Orient et toutes opérations s'y rattachant, qui pourraient être utiles ou profitables à la société.

La dernière assemblée générale des actionnaires de la Compagnie nationale de navigation s'est tenue le 9 mai dernier.

Le rapport présenté à cette réunion constate que le marché des frets ne s'est pas amélioré pendant l'exercice 1891 et que la crise intense qui sévit à La Plata a mis la société dans l'obligation de cesser une ligne qui ne pouvait que lui occasionner de lourdes pertes. Dans ces conditions, il lui a paru préférable de conserver, désarmés dans le port, plusieurs paquebots pendant une certaine période de temps.

Dès qu'il a pu le faire sans perte, le conseil a reporté son action sur les transports d'émigrants et de marchandises à New-York, mais les retours étant nuls ou à peu près, c'est à grand-peine que la société a pu se maintenir sur cette ligne, où elle trouve de puissants et habiles concurrents. Néanmoins, l'excellence des paquebots, leur régularité et leur rapidité lui ont heureusement, et dès le début, valu des passagers et des chargements une préférence, qui va en s'accentuant chaque jour.

Le service gouvernemental a été continué sur l'Indo-Chine à la complète satisfaction du ministre. Il a été transporté, tant à l'aller qu'au retour et pour compte de l'État, 55.000 hommes et 60.000 tonnes de matériel.

Le 29 janvier 1891 amenait l'échéance du terme de la loi instituant la prime de la marine marchande, mais le Parlement en a prorogé les effets jusqu'à la date du renouvellement général des traités de commerce, afin de comprendre l'étude de cette grave question dans l'examen de notre nouveau système économique. La Chambre a compris que la suppression de la prime occasionnerait un désastre mortel pour la marine et cette décision autorise à bien augurer de ses résolutions finales.

En 1880, la France se trouvait dans une situation redoutable lorsque ses représentants ont considéré indispensable de secourir et de soutenir notre marine de commerce. Les arguments et les considérations économiques ne manquaient pas en sa faveur et pourtant, c'est à des considérations plus graves encore et plus hautes que la Chambre a obéi. En effet, les enquêtes les plus sérieuses avaient établi de la façon la plus précise, indiscutable, que notre marine en voie de décadence continue, ne pourrait bientôt plus fournir à notre flotte de guerre les marins nécessaires pour l'armer.

Dans la seconde partie du siècle précédent et aux premières années du siècle actuel, la France, jusqu'alors puissante sur terre comme sur mer et rivale de l'Angleterre, avait dû payer ses défaites continentales par l'abandon de son empire colonial ; de cette époque date la prééminence maritime de l'Angleterre. La conséquence était inévitable ; mais la situation s'aggrave dans la seconde partie du siècle actuel par la création sur nos frontières des redoutables flottes de guerre allemande et italienne. Le danger est imminent ; la conservation, l'augmentation de notre flotte sont une question de vie ou de mort ; hésiter, c'était trahir. La loi de la prime est votée. Quels ont été les résultats ? Un accroissement immédiat et considérable de notre marine ; le pavillon national se montre dans des parages où il était presque inconnu et les matières premières indispensables à notre industrie nous arrivent de plus en plus par navires français ; le chemin parcouru est considérable, mais que de progrès à réaliser encore !

Nous touchons, continue le rapport, au moment où notre sort va être fixé ; notre existence est entre les mains du Parlement : l'arrêt qui va être prononcé sera le point de départ d'une ère nouvelle de prospérité pour notre marine ou sa mort. Les circonstances sont les mêmes qu'en 1880, et les mêmes considérations doivent préoccuper ceux qui ont charge des intérêts primordiaux du pays. Trois grandes puissances maritimes nous enserrent, et il faudrait être aveugle pour envisager, sans anxiété, l'avenir de la patrie.

Une autre considération doit frapper l'esprit de nos députés :

La France, dès la deuxième partie de ce siècle, reconstituant l'œuvre de Richelieu et de Colbert, a refait un nouvel et magnifique empire colonial vingt fois grand comme la France ; qui oserait parler aujourd'hui d'abandon ? Or, quelle sera l'utilité pour la mère-

patrie de ce grand empire indo-chinois, de Madagascar, cette France orientale de Louis XIV, de ces immenses territoires du Gabon-Congo qui, bientôt soudés au Sénégal au Soudan français, formeront avec l'hinterland de l'Algérie et de la Tunisie, un domaine deux fois plus grand que la France, si les relations entre les Colonies et la Métropole doivent s'établir sous pavillon étranger ? Semblable pensée ne peut être supportée un seul instant. La marine de long cours est l'instrument indispensable de la prospérité d'un grand pays qui ne veut pas étouffer de pléthore dans ses étroites frontières. L'expérience de dix années a prouvé que la France était dans la bonne voie ; la loi sur la prime doit être prorogée telle qu'elle a été conçue en 1880. »

Après cet éloquent plaidoyer en faveur du maintien de la prime à la navigation marchande, le rapport du conseil passe aux résultats de l'exercice 1890 :

Les recettes de toute nature ont été de fr. 8.213.635 72
Les dépenses ayant été de 6.732.889 63
il en résulte un excédent de recettes de 1.480.746 09
D'autre part, il a été porté 4i65.156 fr. pour amortissement du matériel naval. 300.000 fr. pour l'amortissement supplémentaire établi par le conseil pour le renouvellement des chaudières et 260.012 fr. 90 pour dotation du compte fonds d'assurances, soit ensemble 1.025.168 90
Reste comme bénéfices nets 456.577 19
À déduire 5 % pour la réserve légale 22.778 85
Reste 432.798 34
5 % aux actionnaires 330.000 00
Solde 102.798 34
Sur cette somme et conformément à l'article 9 des statuts, il a été prélevé 10 % pour le conseil d'administration, soit 10.279 83
Sur le reliquat de 92.518 51
Il a été attribué 85 % aux actionnaires et 15 % aux fondateurs, soit 66.000 fr. pour les premiers et 13.877 75 pour les seconds, ensemble 79.877 75
Quant au solde de 12.640 70
Il a été appliqué aux débours nécessités par l'impôt sur les actions nominatives et au porteur.
Le dividende de l'exercice 1890 a été fixé, à 30 fr. dont 12 fr. 50 ont été payés à partir du 1er janvier 1891 et le solde de 17 fr. 50 depuis le 1er juillet suivant.

MARINE
(*Le Temps*, 17 juin 1892)

Le transport *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, affrété par l'État, a appareillé, hier dans l'après-midi, de Toulon à destination de la Cochinchine et du Tonkin.

(*Le Journal des débats*, 2 juillet 1892)

Toulon, le 1er juillet.
Le steamer de la Compagnie nationale de navigation le *Colombo*, commandant Pomet, vient d'arriver sur notre rade.

Ce navire, qui ramené du Tonkin, de l'Annam et de la Cochinchine de nombreux passagers civils et militaires, avait quitte Haïphong le 21 mai et avait mouille à Alger le 29 juin.

Pendant son retour, le Colombo a rencontré le *Comorin*, qui se rendait en Indo-Chine. Tout allait bien à bord.

LÉGION D'HONNEUR
(*Journal officiel de la République française*, 13 juillet 1892)
(*Le Journal des débats*, 13 juillet 1892)
(*Gil Blas*, 14 juillet 1892)

Chevalier

Borelli (*Georges*-Marie), président de la Compagnie nationale de navigation à Marseille. Services exceptionnels rendus à la marine à l'occasion des transports de troupes au Tonkin

---

(*Le Figaro*, 27 septembre 1892)

TOULON. — Le steamer *Canton*, courrier de la ligne commerciale de Marseille à Haïphong de la Compagnie nationale de navigation, est arrivé la nuit dernière sur notre rade. Ce vapeur, admis à la libre pratique ce matin à huit heures et demie, a immédiatement débarqué les 584 passagers militaires et civils à destination du port de Toulon.

INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 30 novembre 1892)

Les steamers affrétés, le *Colombo* et le *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, se sont croisés à Obock, le premier revenant de l'Indo-Chine, le second s'y rendant.

Aucun décès à bord du *Colombo*, depuis son départ du Tonkin.

Dissolutions de sociétés
(*Les Archives commerciales de la France*, 31 décembre 1892)

Saroul et Bisachy. — Entrep. du restaurant des navires de la Cie nationale de navigation. 28 mai 1892. — Marseille.

Annuaire de la Cie des agents de change 1893, p. 1507 :
Compagnie nationale de navigation
Administrateurs. — *Idem*.
Comité de direction. — MM. Borelli, F. Angst, Wulfran-Puget, E. Caillol, P. Guérin,.

GUERRE ET MARINE
(*Le Journal des débats*, 2 février 1893)

Le vapeur le *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, affrété par l'État, et venant de l'Indo-Chine, est parti aujourd'hui de Port-Saïd pour Alger il ne s'est produit à bord aucun décès.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
Le *Cachar*
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 février 1893)

Ont pris passage, pour rejoindre leur poste, sur le « Cachar » de la Compagnie nationale de navigation parti de Marseille, le 1er janvier 1893, savoir :

À destination de la Cochinchine ou du Cambodge, MM. Morin et Crémazy, juges-suppléants au tribunal de Saïgon ; Nogué, médecin de 2e classe des colonies ; Arborati et Lourme, contrôleurs des Douanes et Régies ; Michelot, commis principal des Douanes et Régies ; Barros et Ducroix, géomètres du cadastre ; Simard, commissaire de police ; Million, comptable principal au secrétariat général ; Carlier, Paillet, Durand, Folliot, Guiseppi, professeurs ; Courtois et Girard, commis des postes et télégraphes ; Canal, greffier du tribunal de Bentré ; Picner, commis de comptabilité au secrétariat général ; Burdet, commis greffier ; Oudin et Roi, sous-brigadiers des Douanes et Régies ; Ursatti, Rufz de Lavison et Lecoq, préposés des Douanes et Régies ; Mme Vve Curiol, surveillante à l'École municipale de Saïgon ; Micheli, brigadier de police ; Léonardi, sous-brigadier de police ; Pintou et Boulain, surveillants des postes ; Galuy, greffier-notaire à Pnom-Penh ;

À destination du Tonkin ou de l'Annam, MM. Josset, juge-président du tribunal d'Hanoï ; Grépon, payeur particulier ; Houdayer, vice-président ; Leroy, payeur adjoint de 1re classe ; Moulié et Constant, chanceliers de résidence ; Martin conducteur des travaux publics ; d'Argence, instituteur ; Mme de Lenchères, institutrice ; Ungerer et Castanet, commis de résidence ; Caperony, commis de trésorerie ; Clavet, commis des postes et télégraphes ; Rotily, Goulot, Corras, commis des Douanes et Régies ; Cessat, commis de comptabilité des Douanes et Régies ; Franciosi, commis greffier ; Crochet, pilote d'Haïphong ; Le Bihan, Pennanroz et Le Roy de Lenchères, commis du commissariat colonial ; Brousse et Héraud, préposés des Douanes et Régies ; Agier, surveillant de voirie ; Bonneaux, Broussiac, Samaran, Vernet, Félix, Marlier, Muller, Pochard, gardes principaux de la garde civile ; Bohr, distributeur auxiliaire.

Indo-Chine
(*Le Temps*, 6 avril 1893)

Notre correspondant de Toulon nous télégraphie : Le steamer *Cachar*, de la Compagnie nationale da navigation à vapeur, venant de l'Indo-Chine, est attendu aujourd'hui sur notre rade, où il débarquera, dès son arrivée, les passagers militaires qu'il a ramenés en France. Les malades seront dirigés sur l'hôpital de Saint-Mandrier par le *Kéraudren*. et les convalescents seront visités par le conseil de santé, qui se réunira extraordinairement cet après-midi.

FAITS DIVERS
(*Le Matin*, 29 juin 1893)
(*Le Temps*, 30 juin 1893)

Notre correspondant de Toulon nous télégraphie :

Le transport de la Compagnie nationale de navigation *Comorin*, affrété par l'État et commandé par le capitaine au long cours Sérénon, est arrivé sur notre rade, hier, après midi, à deux heures, venant du Tonkin, d'où il était parti le 17 mai.

Le Comorin *Comorin* débarqué à Alger plusieurs officiers, parmi lesquels MM. Thirion et Simonneau, chefs de bataillon d'infanterie, et M. Alerini, vice-résident au Tonkin.

La traversée a été mauvaise dans l'océan Indien. MM. Falqueiron, ouvrier mécanicien, Émile Le Royer et Soudane, soldats d'infanterie de marine, Eugène Morvain, soldat de la légion étrangère, et un détenu, Girondin, condamné à vingt ans de travaux forcés et à trois ans de prison pour viol, sont décédés à bord.

Le *Comorin* avait pris à Obock trois forçats destinés à la Guyane : Morevain, condamné à sept ans de travaux publics pour vol qualifié et rébellion ; Sitouène, condamné à vingt ans de travaux forcés pour vol de récoltes et incendie volontaire, et Girondin.

M. Maindroin, naturaliste, avait pris, passage à bord. Il rapporte d'Obock d'intéressantes collections et une lionne apprivoisée, âgée de huit mois.

Saïgon
MOUVEMENTS DES PASSAGERS

ENTRÉES DU 15 AU 19 JUILLET 1893.
(*JOIC*, 24 juillet 1893)

Passagers arrivés par le vapeur affrété *Colombo* venant d'Europe.

M. Mosse, chef de bataillon d'infanterie de marine ; Mme Mosse et 1 enfant ; MM. Mouneyrès, lieutenant de vaisseau du *Cimeterre* ; Sarret, capitaine d'infanterie de marine ; Mme Sarret et 4 enfants ; MM. Patin, lieutenant aux tirailleurs annamites ; Paillot, receveur des postes ; Mme Paillot ; MM. Goyot, Senterrac, Golloen, professeurs ; Mme Golloen et 2 enfants ; MM. Huron, procureur de la République ; Fontaine, Mange, sous-commissaires coloniaux ; Zoviling, commis de trésorerie ; Mme Zoviling et 2 enfants ; Duchesne. Subileau, Millaret, Jacquemin, commis des postes et télégraphes ; Lemaître, géomètre ; Mme Lemaître et 1 enfant ; MM. Guérinaud, garde stagiaire d'artillerie ; Tournois, commis auxiliaire de comptabilité ; Paillard, Lacroix, Berthet, Ulrich, Ferragut, Caron, Bordenave, D'Auteric, Faivre, Lautheanne, Jolest, Tanière, Gillet, sergents aux tirailleurs annamites ; Bouquin, second maître canonnier; Legac, mécanicien ; Le Bouëdec, fourrier ; Le Guirizec, armurier ; Dancié, Davigny, Thouron, facteurs des postes ; Desbordes, sous-brigadier de police ; Gaudillière, agent de police ; Gauterot, gendarme colonial ; Straboni, commis greffier ; Chérel, élève mécanicien de Bompart préposé des douanes ; Mlle Charlez ; 56 marins, caporaux et soldats d'infanterie de marine.

CAPITAL PORTÉ DE 6,6 À 8 MF

(*Les Archives commerciales de la France*, 6 septembre 1893)

Marseille. —Modification. — Société anonyme dite COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION, 18, République. — Capital porté de 6.600.000 fr. à 8.000.000 de fr. — Délib. du 17 août 1893.

DERNIÈRE HEURE
(*Le Journal des débats*, 29 septembre 1893, éd. du soir)

Le *Comorin*, de la Compagnie nationale de navigation, est arrivé à Tourane.

L'INCENDIE DU MAGASIN DE DÉCORS DE L'OPÉRA
Quatre victimes
par Jean Pauwels
(*Gil Blas*, 8 janvier 1894)

……
Ce n'était fort heureusement pas aux Folies-Bergère que le sinistre s'était déclaré, mais dans les magasins de décors de l'Opéra, au numéro 8 de la rue Richer.
……
On fit évacuer immédiatement les maisons portant les numéros 10 et 12, et dont les principaux locataires sont MM. Housseau, Gallé, Leven et M. et madame de Serres-Wieczffinski, et les immeubles portant les numéros 49, 51 et 53, faubourg Poissonnière, habités par plusieurs commissionnaires en marchandises, notamment MM. Charles Gérard, Kiefe frères et par la Compagnie nationale de navigation.
……

CHRONIQUE MARITIME
(*Le Figaro*, 26 février 1894)

Sont débarqués à Marseille :
Steamers *Cachemire*, *Chandernagor, Colombo* et *Hindoustan* (Cie nationale), *N.-D.-du-Salut,* 1.777 t. nettes.

GUERRE ET MARINE
(*Le Journal des débats*, 7 mars 1894)

Pour servir au Tonkin. — M. le lieutenant-colonel Hejligeraneyer, M. le chef de bataillon Réyy, du 1er régiment, à Cherbourg MM. les capitaines Famin, Granet, La verdure, du 8e régiment, à Toulon. Thomassin, du 5e régiment, M. le lieutenant Stauber, du 2e régiment, à Brest M. le sous-lieutenant Giorgi, au 1er régiment.

Pour servir en Cochinchine. — M. le chef de bataillon Buyck du 7e régiment à Rochefort ; MM. les capitaines Faivre, du 2e régiment, et Tournier, du 1er régiment ; M. le lieutenant de Lorza de Reichemberg, du 8e régiment ; MM. les sous-lieutenants Verdant, Guille, du 7e régiment ; Bergougnioux, du 4e régiment, et Gillet, du 3e régiment.

(Ces officiers rejoindront leur destination par le vapeur de la Compagnie nationale de navigation qui partira de Marseille le 1er avril).

Tonkin
(*Le Temps*, 2 août 1894)

Le paquebot *Chéribon*, de la Compagnie nationale, part aujourd'hui pour le Tonkin avec cinquante passagers, parmi lesquels MM. Marguet, conducteur des travaux publics ; Henry, médecin de 1re classe des colonies ; Decourties, payeur adjoint, allant en Cochinchine ; Kerebel, pharmacien de 1re classe de la marine, et plusieurs commis des postes et télégraphes.

Tonkin
(*Le Temps*, 2 décembre 1894)

Le *Chéribon*, allant au Tonkin en voyage libre, quittera Marseille aujourd'hui.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 janvier 1895, p. 2, col. 2)

Ont pris passage sur le *Comorin* qui a quitté Toulon le 10 décembre :

À destination de l'Annam et du Tonkin, MM. Auvergne, résident ; Groleau, Trémoulet. vice-résidents ; Durillon, contrôleur des Douanes et Régies ; Jordany, commissaire de police ; Grégoire, capitaine de port ; Bayle et Laffont, commis de résidence ; Rémy, inspecteur de la garde civile ; d'Elloy, commis de comptabilité ; Vaconsin, Stein, Gouin, commis des postes et télégraphes ; Burelly, commis, et Boyaval surveillant des travaux publics ; Crénan, brigadier ; Lebourcq, préposé des douanes ; Wiélé, Doucet, Savereux, Castellani, Jourdan, Mondot, Paris-Bordeneuve, Pernot, Pompa, gardes principaux de la garde civile ;

MM. les capitaines Bégot, Lamarche, Lecreux ; les lieutenants Yanez et Ferry ; les sous-lieutenants Gleizes, Mène, Guillet, Cénac Dumas et Combet.

MARINE
(*Le Temps*, 31 mai 1895)

Une dépêche d'Aden annonce que le steamer *Comorin*, parti de Toulon le 15 du courant, a eu sa tige de piston rompue et a dû relâcher à Aden pour réparer son avarie. Il a été décidé que ce navire transborderait une partie de ses passagers sur le *Chéribon*, attendu aujourd'hui même à Obock. Un piston de rechange sera expédié au *Comorin* par le paquebot. partant de Marseille le 3 juin.

Compagnie nationale de navigation
(*Le Journal des débats*, 28 juin 1895)

L'assemblée générale tenue à Marseille, le 19 courant, a approuvé les comptes de l'exercice 1894 et fixé à 11 fr. par action libérée de 250 fr. le solde de dividende à répartir à partir du 1er juillet.

L'incendie du transport « Comorin »
(*Le Temps*, 14 septembre 1895)

(Dépêche de notre correspondant particulier)
Marseille, 13 septembre.

Le steamer *Comorin*, transport affrété par l'État, amarré dans le bassin de radoub de Marseille, au môle B, a pris feu cette nuit ; un vent violent a empêché l'extinction de l'incendie. Il n'y a eu heureusement aucun accident de personne.

Le feu a pris vers dix heures et demie dans l'intérieur de l'avant. Il s'est propagé avec une telle rapidité que les marins n'ont même pas eu le temps de sauver leurs effets. Il y avait en ce moment à bord, avec un lieutenant et un officier de magasin de garde, 8 hommes de bordée de pont et 8 hommes de cordée de machine, qui purent se sauver en sautant par dessus les bastingages. Le commandant Périnon, immédiatement prévenu, accourut aussitôt et ne quitta son navire que lorsque le danger devint trop grand. Le docteur Flaissières, maire de Marseille, est également resté à bord jusqu'au dernier moment.

Vers une heure du matin, la *Moselle*, pompe à vapeur du port, s'était rendue maîtresse du feu, mais une avarie de machine s'étant produite à bord du bateau-pompe, tous les efforts devinrent inutiles, le feu redoubla de violence et le navire se trouva entièrement embrasé les mâts tombèrent avec fracas et les pompiers ne purent que protéger les navires voisins qui prirent le large. Le navire était à moitié chargé. Une partie des marchandises furent débarquées sur le quai ; on put aussi sauver et éloigner du navire en flammes les navires chargés de barils d'huile et de balles de foin appartenant à l'administration de la guerre.

À une heure et demie, le *Marius-Cambon* vint remplacer la *Moselle* ; mais les secours étaient inutiles ; à deux heures, le navire était perdu.

Actuellement, à dix heures, le *Comorin* brûle encore. Il est échoué incliné par bâbord sur le quai.

Un instant, on eut de grandes inquiétudes. Les flammèches, emportées à une longue distance par un fort mistral, avaient communiqué le feu à divers endroits du quai et à bord de l'*Océan*, cuirassé en démolition. L'équipage du *Chéribon* s'est rendu rapidement maître de ce commencement d'incendie, et l'on a pu conjurer tout danger, ainsi que pour les autres steamers qu'on a, d'ailleurs, éloignés du *Comorin*.

Le *Comorin* appartenait à la Compagnie nationale et avait été affrété par l'État il devait partir samedi pour Toulon afin de compléter son chargement.

Il n'avait embarqué à Marseille que fort peu de marchandises : 200 balles de foin et 1.000 tonnes de charbon. Il devait prendre à Toulon des passagers, 500 tonnes de matériel, 500 tonnes de charbon et des approvisionnements remis par le service des colonies pour la nourriture de 900 hommes au retour. Il devait partir le 20 pour le Tonkin.

Les dommages sont couverts en grande partie par des assurances. M. Guérin,. directeur de la Compagnie nationale, qui se trouve à Paris, offrira ce matin, au ministère, son steamer *Chandernagor* pour remplacer le *Comorin*. Ce dernier était un des premiers steamers de la compagnie ; construit en 1882, il mesurait 115 mètres de bout en bout et jaugeait 3.810 tonneaux. Il avait effectué une trentaine de voyages au Tonkin pour le compte de la marine ; il était de retour de son dernier voyage depuis le 5 septembre.

On croit à la perte totale du navire, car le *Comorin* est atteint par le feu sur toute sa longueur et probablement la quille seule n'est pas endommagée à moins qu'elle se soit crevée sur les enrochements.

MADAGASCAR
Le rapatriement des malades
(*Le Journal des débats*, 27 octobre 1895)

Le transport de la Compagnie nationale de navigation, le *Canton*, venant de Majunga et en dernier lieu d'Alger, est arrivé hier sur rade de Toulon.

Pendant la traversée, soixante décès ont été constatés.

Les précautions ont été prises pour recevoir le mieux possible les convalescents au lazaret.

La libre pratique n'a été accordée au *Canton* qu'à une heure et le débarquement a commencé aussitôt après.

Le *Canton* repartira ensuite pour Marseille.

L'EXPÉDITION DE MADAGASCAR
(*Le Temps*, 28 octobre 1895)

On nous communique la note suivante au sujet des dispositions prises de concert entre les départements de la guerre et de la marine, afin d'assurer le rapatriement des militaires du corps expéditionnaire de Madagascar :

Pour le transport des malades et convalescents qui restent à rapatrier on a affrété :

Le *Cachar*, pour 600 places, dont un tiers de lits ;

Le *Notre-Dame-de-Salut*, deuxième voyage pour 700 places, dont un tiers de lits ;

La *Ville-de-Belfort*, pour 400 places, dont un tiers de lits ;

Le *Vercingétorix*, pour 581 places, dont un tiers de lits ;

Le *Cachemire*, pour 700 places, dont un tiers de lits.

Le nombre des hommes à embarquer sur chacun de ces bâtiments a été déterminé de manière à assurer, dans la plus large mesure, l'application des règles hygiéniques.

Avant son départ de France, chaque affrété est visité par une commission spéciale de la marine dans laquelle le service de santé est représenté. Une nouvelle visite est faite dans les mêmes conditions au moment du départ de Majunga, afin de s'assurer que le bâtiment est pourvu de tous les approvisionnements nécessaires en denrées et médicaments et de vérifier les installations de bord, notamment les moyens de couchage.

Le colonel Bailloud, directeur des étapes à Majunga, a reçu toutes les instructions nécessaires pour augmenter par tous les moyens possibles le bien-être des rapatriés et pour veiller à ce que le nombre des infirmiers embarqués sur chaque bâtiment soit largement suffisant.

En outre des mesures sont prises en raison de l'abaissement probable de la température, afin que les hommes soient tous munis de vêtements de drap (manteaux, capotes, pantalons) pour la traversée de la Méditerranée.

D'après les renseignements reçus du général Duchesne, les troupes maintenues à Madagascar pendant la période d'occupation comprendront la brigade de marine Voyron, composée de troupes de toutes armes, ainsi que certains éléments de l'armée de terre, savoir :

2 bataillons de tirailleurs algériens ;
1 batterie d'artillerie ;
2 compagnies du génie ;
3 compagnies du train.

Les autres troupes de l'armée de terre seront rapatriées et quitteront Majunga vers la fin de novembre ou le commencement de décembre prochain par les bateaux suivants

Chandernagor 666 places ;
Carolina 1.000 ;
Canarias 650 ;
Liban 650 ;
Hindoustan 725
Amérique 650
Colombia 575
Italie 850
Concordia 575
Massilia 677

Ces bâtiments emporteront également les vêtements chauds destinés à nos soldats pour la fin de la traversée.

Les dispositions qui viennent d'être adoptées par l'autorité militaire pour le rapatriement des troupes du corps expéditionnaire qui ne sont pas maintenues à Madagascar pendant la période d'occupation nous donnent satisfaction sur deux des points que nous lui avions signalés. Les soins que réclame l'état des malades et des convalescents leur seront donnés par un nombre de médecins et d'infirmiers « largement suffisant » et chacun des affrétés emportera des vêtements de drap qui seront distribués aux hommes à leur entrée dans la Méditerranée.

La note dit que le nombre d'hommes à embarquer sur les navires a été déterminé par sa capacité, mais de manière cependant à assurer, dans la plus large mesure, l'application des règles hygiéniques.

D'après les chiffres du ministre de la guerre, le nombre d'hommes à rapatrier pendant les mois de novembre et de décembre est de 10.000 ; cinq navires spécialement affectés au transport des malades et des convalescents sont aménagés pour recevoir 991 lits et 1.990 couchettes ; les 7.000 restants seront embarqués sur dix affrétés dont un, le *Carolina*, en prendra 1.000 ; l'*Italie*, 850 ; l'*Hindoustan*, 725, etc.

Nous persistons à croire que cet encombrement est dangereux. Des renseignements puisés aux meilleures sources nous permettent d'affirmer que le nombre des malades est beaucoup plus considérable, et ce n'est pas seulement 2.000 convalescents qu'il s'agit de rapatrier ; tous les soldats, sans exception, qui composaient le corps expéditionnaire, sont plus ou moins atteints de paludisme, et ceux qui séjournent depuis cinq mois sur les rives mortelles du Betsiboka et de l'Ikopa doivent être considérés comme des malades.

Nous faisons appel, encore une fois, à la sollicitude du gouvernement ; il doit augmenter le nombre des affrétés, pour que la traversée ne soit pas, pour nos malheureux soldats, une nouvelle épreuve ajoutée à tant d'autres.

Ce n'est qu'une question d'argent et les Chambres ne le lui refuseront pas.

Voici la dépêche que nous recevons à l'instant de notre correspondant de Marseille

Marseille, 27 octobre, 11 h. 35.

Le steamer affrété *Chandernargor*, de la Compagnie nationale, vient de prendre le large à destination de Majunga, où il devra prendre 666 soldats à rapatrier, ce qui est beaucoup trop, eu égard à leur état, en outre du trop grand nombre de couchettes qui causent de l'encombrement.

Le steamer a été trouvé bien aménagé par la commission qui l'a visité hier.

Au dernier moment, le *Chandernargor* a reçu un grand approvisionnement de vestes, gilets, flanelles, pantalons et des vêtements chauds pour les rapatriés, ce qui est une excellente mesure.

Les approvisionnements contiennent aussi une grande quantité de lait condensé et des réconfortants de toute nature.

La *Ville-de-Paris* part également ce soir pour Madagascar avec un chargement de vivres et de charbon pour la marine.

Le steamer *Carolina* partira demain ; il est installé pour prendre 1.000 passagers, ce qui est absolument invraisemblable et ne devrait pas avoir lieu.

Le steamer *Canton* est arrivé ce matin, à sept heures, venant de Majunga et en dernier lieu de Toulon avec 166 convalescents. Dès l'arrivée du navire, ces derniers ont été conduits sous les hangars des docks dont les portes ont été fermées. L'autorité militaire empêche toute communication avec eux, même aux journalistes. Cette mesure, sans précédent, en pareille matière, n'est pas de nature à faire supposer que tout s'est bien passé à bord du *Canton*, où la mortalité a été si grande pendant la traversée.

Les soldats débarqués ici ne sont pas très malades, mais ont tous le teint jaune et blafard, leur visage est amaigri et ils paraissent très faibles. Tout ce que j'ai pu savoir, c'est qu'ils ont beaucoup souffert pendant la traversée en raison de l'encombrement et qu'ils ont été vivement impressionnés par les décès qui se sont produits et qui ont été en moyenne de deux par jour.

77 rapatriés du *Canton* vont être dirigés sur l'hôpital militaire ; les 89 autres seront conduits à l'infirmerie de la caserne Saint-Charles, où ils seront examinés avec soin afin de renvoyer dans leurs foyers tous ceux qui seront en état de supporter le voyage.

L'EXPÉDITION DE MADAGASCAR
(*Le Temps*, 7 novembre 1895)

On nous télégraphie de Port-Vendres :

Le *Cachar*, de la Compagnie nationale de navigation, amenant les rapatriés de Madagascar, est entré dans le port, ce matin, venant d'Alger. Aussitôt, le général Morio, gouverneur de Perpignan, les médecins, pharmaciens et le personnel administratif des hôpitaux militaires de Perpignan et d'Amélie-les-Bains, de nombreux officiers des garnisons de Port-Vendres et Collioure, le maire de Port-Vendres montent à bord pour prendre toutes les mesures nécessaires au débarquement.

La plupart des rapatriés, massés à l'avant, sur la passerelle et à l'arrière, ôtent leurs bérets et saluent les nombreux curieux que les troupes d'infanterie, la gendarmerie et la douane maintiennent à chaque extrémité des quais.

Les curieux se découvrent à leur tour. Les dames, très nombreuses, agitent leurs mouchoirs ; quelques-unes agitent des bouquets de fleurs. Les malades alités sortent

leur tête par les hublots et un sourire de satisfaction vient éclairer leurs visages anémiés. Convalescents et malades sont, on le sent, joyeux de se retrouver enfin en France. Ils regardent curieusement la ville. De nombreux drapeaux flottent aux fenêtres, les gares sont pavoisées. Aux fenêtres, aux balcons, sur les toits se pressent de nombreux curieux.

La municipalité de Port-Vendres, fait porter à bord une quantité considérable de lait qui est distribuée aux malades.

Le percepteur de Port-Vendres monte ensuite à bord et fait la solde aux passagers ; le curé de Port-Vendres monte aussi sur le *Cachar* et s'entretient avec l'aumônier du bord. Il n'y a eu aucun décès pendant la traversée d'Alger ici. L'état général est au contraire excellent et la population est même étonnée de la bonne mine qu'ont la plupart des rapatriés. Il est vrai que la joie de se retrouver en France réconforte tous les passagers.

Au moment où je télégraphie, les deux trains spéciaux descendent de la gare principale et viennent se ranger sur la voie longeant les quais devant la gare maritime. Le débarquement va commencer. MM. Quarré, ingénieur, et Carrière, inspecteur de l'exploitation de la Compagnie du Midi, dirigent le personnel des trains.

Port-Vendres, 6 novembre, 10 h. 20.

Les trains spéciaux, tout pavoisés de drapeaux, se rangent sur les voies du quai, à peu de distance du *Cachar*. Les médecins militaires passent la visite des rapatriés, qu'ils divisent en trois catégories : convalescents, malades debout et malades alités.

Chaque catégorie se reconnaît à une fiche épinglée à la capote des hommes.

Le transbordement commence par le train allant à Céret et Amélie-les-Bains. 239 malades debout et malades alités y sont embarqués 119 convalescents prennent place dans le train allant à Perpignan.

Les trains spéciaux vont partir à un quart d'heure d'intervalle.

Le *Cachar* repart ce soir pour Toulon avec les malades des troupes de la marine, car on n'a débarqué, ce matin, que les malades de l'armée de terre.

INFORMATIONS
Colonies
[Banquet en l'honneur d'Auguste Pavie]
(*Le Figaro*, 11 novembre 1895)

La Société de géographie commerciale a offert hier, midi, sous la présidence de M. Levasseur, membre de l'Institut, un banquet à M. Pavie*, commissaire général au Laos.

Parmi les assistants : le capitaine Touté, retour du Dahomey ; Borelli, directeur de la Compagnie nationale de navigation ; Lefèvre-Pontalis, attaché d'ambassade ; Polak, Bouin, qui a créé une importante colonie française aux îles Comores.

Des nombreux discours prononces, il résulte que l'État pourrait recueillir en Indo-Chine de grands trésors artistiques, et que le Dahomey offre de nombreux débouchés aux Français. Les indigènes sont ravis que nous les ayons débarrassés de la tyrannie de Béhanzin.

AFFAIRES COLONIALES
Madagascar
Les rapatriements
(*Le Temps*, 28 décembre 1895)

Oran, 27 décembre.

L'affrété *Hindoustan* est arrivé à Mostaganem hier soir. 100 malades ont été débarqués. Les tirailleurs leur ont fait une réception enthousiaste.

L'*Hindoustan* est attendu à Oran aujourd'hui. La ville fait de grands préparatifs pour recevoir les 22 officiers et les 386 légionnaires qui séjourneront à la caserne neuve jusqu'au 31 décembre, date de leur départ pour Sidi-bel-Abbès.

AFFAIRES COLONIALES
Madagascar
(*Le Temps*, 7 juin 1896)

Le ministre de la guerre a reçu du consul de France à Port-Saïd le télégramme suivant, daté du 3 juin :

Le *Chéribon*, rapatriant des militaires de Tananarive, est parti de Port-Saïd pour Marseille le 3 juin, rapatriant 181 hommes du corps d'occupation, tous convalescents. Aucun décès ne s'est produit pendant la traversée.

L'affectation du *Chéribon* à un rapatriement de troupes du corps expéditionnaire a dû être décidée directement à Tamatave par l'autorité locale.

Le département de la guerre ne possède encore aucun renseignement sur les conditions dans lesquelles cette opération a été effectuée.

AFFAIRES COLONIALES
Madagascar
(*Le Temps*, 12 juin 1896)

On nous télégraphie de Marseille :

Le *Chéribon,* de la Compagnie nationale, qui avait effectué le transport de 500 Annamites de Haïphong à Madagascar où ils allaient construire des routes, est arrivé, hier soir, sur notre rade. Il a été envoyé au lazaret du Frioul pour y subir les mesures de désinfection habituelles et est rentré ce matin dans le port. Il avait 186 passagers dont plusieurs officiers et médecins des colonies, 10 sous-officiers, 162 caporaux et soldats rapatriés comme convalescents, et les résidents Decane et Racouchot.

Le *Chéribon* a en charge plus de 2.000 tonnes de riz de Cochinchine pour le commerce marseillais.

Dépêches télégraphiques des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 1er septembre 1896)

Marseille, 31 août.

Le paquebot *Chéribon*, de la Compagnie nationale, affrété par l'État, partira demain pour le Tonkin avec 300 passagers, dont MM. Laguarrigue de Survilliers, colonel d'artillerie de marine ; de Bazire, commandant d'infanterie de marine ; et les officiers et soldats de divers corps à destination du Tonkin.

Le steamer affrété *Cachemire*, venant d'Indo-Chine, est attendu aujourd'hui avec 251 passagers pour Toulon et 109 pour Marseille, tous rapatriés de la marine et de la guerre.

NÉCROLOGIE
(*Le Petit Marseillais*, 15 septembre 1896)

Notre monde maritime a perdu, ces jours-ci, une de ses personnalités les plus sympathiques en la personne de M. Escarras, capitaine au long cours, le plus ancien commandant de la Compagnie nationale de navigation, estimé et aimé pour ses capacités nautiques et ses qualités de cœur. Il s'est éteint à l'âge de 51 ans, après une douloureuse maladie, dont il avait contracté le germe dans ses voyages en Indo-Chine.

FAITS DIVERS
(*Le Temps*, 2 janvier 1897)

Notre dernier numéro contenait une dépêche de Marseille annonçant que le steamer *Cachar* était en feu, par suite de la fermentation du coprah qui constituait sa cargaison, et qu'il était question de couler le navire pour éviter un plus grand désastre.

Les secours immédiats fournis par les pompiers de service du port et par la compagnie de remorquage Chambon ont conjuré le danger. Les cales ont été inondées et le feu éteint, à telle enseigne qu'actuellement, on repompe l'eau pour remettre à la hauteur normale le steamer qui allait être coulé.

Tout danger est donc conjuré. Les pertes se résumeront à des avaries dans le coprah dont la quantité n'atteint pas mille tonnes.

LES MAISONS COLONIALES DE CONVALESCENCE
(*Le Journal des débats*, 11 et 12 janvier 1897)

LISTE DE SOUSCRIPTION

[Georges] Borelli, Marseille, 500
Angst, Marseille, 500
la Compagnie nationale de navigation, Marseille, 1.000

INDOCHINE

DÉPARTS
(*La France militaire*, 11 février 1897)

Ont pris passage sur le *Cachar*, parti de Marseille le 1er février, à destination de l'Indo-Chine :

MM. Duclaux, colonel d'infanterie de marine ; Comte, lieutenant-colonel d'infanterie de marine ; Boutrois, Kuntz, chefs de bataillon ; Millet, capitaine ; Testut, Vial, Jacquin, Barbecot, Hennet, Petit, Leseleur de Kerouara, Vautravers, Gil, Saillant, Bertrand, lieutenants ; Péri, Péloron de Blainville, Chrétien, Tibout, Averplant, Blanchard, Henri, Gheysens. Maurel, Gaté, sous-lieutenants ; Lepinte, vétérinaire en 1er ; Chevalier, vétérinaire en 2e ; 52 sous-officiers, 82 brigadiers, caporaux et soldats des troupes de la marine ;

MM. Andrieux et Chaze, médecins stagiaires des colonies ; Serph, pharmacien stagiaire des colonies ; Bailly et Sallefranque, aides-commissaires des colonies.

Le *Cachar* a en outre à son bord 12 étalons et juments de races russe et hongroise, destinés aux haras de l'Indo-Chine.

AFFAIRES COLONIALES
Cochinchine
(*Le Temps*, 23 avril 1897)

Le vapeur *Chéribon*, venant de Marseille, affrété par le ministre des colonies, est arrivé hier à Toulon et a commencé l'embarquement de 2.050 tonnes de matériel d'artillerie destiné au cap Saint-Jacques, qui commande l'entrée de la rivière de Saigon.

Le vapeur complétera son chargement aujourd'hui à Marseille.

AFFAIRES COLONIALES
(*Le Temps*, 29 avril 1897)

On nous télégraphie d'Oran :

Le courrier de France de ce soir emmène à Marseille, où ils s'embarqueront sur le *Cheribon* pour le Tonkin, deux détachements du 1er et du 2e régiments étrangers, comprenant environ cent cinquante soldats et officiers.

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 juin 1897)

Par le *Cheribon,* de la Compagnie Nationale, sont partis samedi, pour France, 240 soldats et une vingtaine d'officiers.

[Visite à la Société française d'émigration des femmes,
rue de la Chaussée-d'Antin, Paris]
HISTOIRE D'UNE ÉMIGRANTE
par Jules Chancel
(*Le Figaro*, 13 août 1897)

……

Je demandai ensuite des détails complémentaires sur les femmes qui partaient, leur voyage et la façon dont elles étaient reçues une fois à destination. « Vous allez voir », me dit on, et, frappant sur un timbre, Mlle Pégard fit introduire une émigrante acceptée, qui partait pour la Cochinchine.

— Voici, dit-elle à cette femme, vos papiers et trois lettres de recommandation : la première est pour le commandant du navire sur lequel vous vous embarquez ; il s'occupera de vous pendant la traversée. À l'arrivée, une de nos correspondantes viendra vous attendre et vous conduire à votre nouvelle place, en vous donnant tous les renseignements et encouragements dont vous pourrez avoir besoin. Ne craignez pas de vous adresser à cette dame, elle sera une amie pour vous et vous prêtera les livres,

journaux et revues que nous lui envoyons à votre usage. Votre bateau part dimanche matin de Marseille. Voici la deuxième lettre, destinée à une autre dame de cette ville, chargée de vous conduire à bord et de vous souhaiter l'heureux voyage.

Quant à votre passage, la Compagnie nationale de navigation veut bien vous le concéder gratuitement en 4e classe. Seulement, comme vous ne seriez pas assez confortablement, il vous suffira de payer un supplément de 115 francs pour passer aux troisièmes. Voici ce supplément, qui vous est avancé par votre nouveau patron et sera retenu mensuellement sur vos gages. »

Tout était prévu et la femme partit munie de ses lettres, de son argent, tellement enchantée qu'elle demanda à Mlle Pegard, en sortant, l'autorisation de l'embrasser.

……

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1898)

Le *Cachemire* de la Compagnie Nationale, affrété par l'État, devait partir le 1er décembre pour le Tonkin, mais une dépêche adressée à Marseille par le ministre de la Guerre, faisant prévoir l'envoi de 600 hommes d'infanterie de Marine, a obligé la Compagnie à différer le départ jusqu'au vendredi 3 décembre.

Courrier d'Indo-Chine
(*Le Figaro*, 31 mars 1898)

Toulon. — Le transport de la Compagnie nationale de navigation le *Chandernagor*, commandé par le capitaine au long cours Sérenon, est arrivé ce soir à six heures à Toulon, rapatriant 328 passagers civils et militaires du Tonkin et de la Cochinchine.

Parmi les nouvelles, d'ailleurs rassurantes, que le *Chandernagor* rapporte de l'Indo-Chine, signalons celle suivant laquelle M. Doumer, gouverneur général, viendrait en France vers le milieu de cet été pour s'entretenir avec le gouvernement de diverses affaires importantes concernant la colonie.

Le *Chandernagor*, après avoir débarqué ici 24 passagers appartenant à la marine, fera route demain matin pour Marseille où il déposera les passagers appartenant à la guerre.

[Développement du trafic Marseille-Djibouti]
(*Le Radical*, 4 juillet 1898)
(*Le Matin*, 5 juillet 1898)

Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens (compagnies française). On nous signale un fait qui a son importance. Depuis le commencement des travaux des chemins de fer éthiopiens, dont le point de départ est le port de Djibouti, situé sur le territoire de notre protectorat de la mer Rouge, la Compagnie des messageries maritimes* a établi un service bimensuel de paquebots allant directement de Marseille à Djibouti, les 3 et 10 de chaque mois. Ce service étant devenu insuffisant pour satisfaire à tous les besoins commerciaux, la Compagnie nationale de navigation vient, à son tour, de créer un service à même destination, partant également de Marseille, le 6 de chaque mois.

C'est là certainement une preuve de l'intensité du trafic qui s'est produit entre la France et l'Abyssinie, aussitôt que ces deux pays eurent acquis la certitude de l'exécution des chemins de fer éthiopiens et de la prochaine ouverture à la circulation d'une section de la ligne, ayant son point de départ à Djibouti pour aboutir à Harrar et, de là, successivement, à Entotto, capitale de l'Abyssinie, et à Kaffa, après avoir traversé les plus riches et les plus fertiles contrées de l'Afrique orientale.

Il ne faut pas perdre de vue que le port de Djibouti, qui est appelé à devenir l'unique centre commercial de la mer Rouge, n'est qu'à dix jours de distance de Marseille.

Tonkin
(*Le Temps*, 10 juillet 1898)

On nous télégraphie de Marseille :

Le steamer *Chéribon*, de la Compagnie nationale, est arrivé du Tonkin hier soir, après une escale à Toulon dans la matinée, où il avait laissé 59 passagers. Parmi les 35 civils et militaires qu'il avait encore à bord, 11 étaient des soldats de la légion étrangère munis de congés.

La traversée du *Chéribon* avait été pénible sur tout son parcours. La mousson du sud-ouest dans l'océan Indien, le khamsin vers Djibouti, le vent debout dans la mer Rouge et le mistral dans la Méditerranée l'avaient tour à tour assailli.

Le *Chéribon* se trouvait à Port-Saïd au moment où l'amiral Camara négociait vainement avec le gouvernement égyptien pour obtenir le charbon nécessaire à son escadre. La flotte espagnole excitait une vive curiosité dans la population, et les nombreux officiers ou matelots espagnols qui descendaient à terre avaient une excellente tenue. Le *Pelayo*, surtout, attirait les regards.

C'est à ce moment que l'amiral Camara décida de renvoyer en Espagne ses torpilleurs, qui auraient eu à supporter une navigation trop périlleuse, en raison de la violence de la mousson.

Les nouvelles recueillies à bord des arrivants du Tonkin étaient absolument satisfaisantes. Le Tonkin était tranquille. Aucun fait de piraterie, aucun désordre grave n'y avait été signalé pendant le mois qui a précédé le départ du *Chéribon*.

(*Le Figaro*, 28 juillet 1898)

Le steamer le *Cachemire*, de la Compagnie nationale de navigation, affrété par l'État et commandé par le capitaine au long cours Séranon, arrive ce soir à sept heures et demie, rapatriant de nombreux passagers de la guerre et de la marine, venant du Tonkin et de la Cochinchine

---

La relève au Tonkin
(*Le Figaro*, 2 septembre 1898)

Toulon. – Le transport *Cholon*, de la Compagnie nationale de navigation, affrété par l'État et commandé par le capitaine au long cours Castelli, a quitté Toulon ce soir, à six heures, avec un très important convoi à destination de Djibouti, Saïgon et Haïphong.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1898)

Le transport « Cholon », de la Compagnie nationale, affrété par l'État, a quitté Toulon le 3 septembre à six heures, avec un très important convoi à destination de Djibouti, de Saïgon et de Haïphong.

Il n'y a pas moins de 1.400 passagers, la plupart militaires, dont le colonel d'infanterie de marine Girard ; les chefs de bataillon de la même arme Bernard, David et Robert ; un grand nombre d'officiers et 958 caporaux et soldats des 1er et 2e régiments de Légion étrangère ; 23 sous-officiers et 36 soldats de l'infanterie de marine ; enfin 20 quartiers maîtres et marins.

Le « Cholon » a emporté encore 1.500 tonnes de provisions de matériel de guerre pour le Tonkin et notamment pour les provinces du Nord.

À BORD DU « CACHAR »
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 décembre 1898)

Dans un article intitulé « À bord du *Cachar* », paru le 16 novembre dernier, nous avons dit, sur la foi d'un correspondant, que 50 malades avaient été débarqués en cours de voyage.

Cet article, reproduit par le *Courrier de Saïgon*, a motivé, à l'adresse de notre confrère, par M. l'agent général de la Cie Nationale en Cochinchine, la lettre rectificative suivante que nous insérons à notre tour :

M. le directeur du *Courrier de Saïgon*.

Je lis dans votre journal un article fort alarmant pour les familles des militaires qui s'embarquent sur les navires de la Compagnie nationale de navigation. Je vous prie, M. le directeur, de vouloir bien insérer dans votre honorable journal les lignes suivantes :

1° Le *Cachar* n'a laissé aucun passager atteint de la fièvre typhoïde en cours de voyage, si ce n'est à Saïgon, un second maître faisant partie de l'équipage ;

2° Les couchettes sont superposées sur deux rangs dans les batteries avec ventilateurs, hublots et portières. Quant au reste, je tiens à votre disposition ma charte-partie de chaque bateau, établie à Marseille avant le départ, dont la copie est également à la disposition du commandant des troupes qui a pour mission de veiller rigoureusement à l'exécution les clauses de ladite charte-partie.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Loquente.

La Cie est représentée à Haïphong par Denis frères (Louis Gage, directeur).

AFFAIRES COLONIALES
Tonkin
(*Le Temps*, 2 janvier 1899)

On nous télégraphie de Toulon :

L'affrété *Cachar*, de la Compagnie nationale, allant au Tonkin en voyage libre, a appareillé hier soir de Toulon, emmenant, avec des commis de résidence et de diverses administrations, les chefs de bataillon d'artillerie et d'infanterie de marine Lecamus et Roucoules, 8 capitaines, 14 lieutenants et 400 rationnaires.

Le *Cachar* emporte 1.200 tonnes de marchandises pour le commerce et 400 tonnes de provisions pour notre corps d'occupation du Tonkin.

Ordre du jour
INDO-CHINE
(*Le Temps*, 10 janvier 1899)

Services directs pour SAIGON, HAIPHONG
1° Cie nationale de navigation, capit. 8 millions
Service rapide 1er fixé chaque mois, établi en 1882
Vapeur neuf « Chodoc », de Marseille, 1er février
2° Service fco-danois (mensuel, cargo boats rapides)
Vapeur « Cathay », de Dunkerque, 12 janvier
Laurette et Ambroise, 51, fg Poissonnière, Paris
Maison française fondée en 1844.

Avis divers
INDO-CHINE
(*Le Temps*, 28 janvier 1899)

Services directs pour SAIGON, HAIPHONG
1° Cie nationale de navigation, capit. 8 millions
Service rapide 1er fixé chaque mois, établi en 1882
Vapeur neuf « Chodoc », de Marseille, 1er février
2° Service fco-danois (mensuel, cargo boats rapides)
Vapeur neuf « Siam », de Dunkerque, 25 février
Laurette et Ambroise, 51, fg Poissonnière, Paris
Maison française fondée en 1844.

Dépêches télégraphiques des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 4 mars 1899)

Valence, 3 mars.

On éprouve une vive inquiétude au sujet du retard du *Chéribon*, qui ramène les derniers rapatriés de Cuba et qui aurait dû arriver avant-hier.

Les sémaphores de Tarifa et de Gibraltar n'ont pas signalé qu'il ait passé le détroit.

Dépêches télégraphiques des correspondants particuliers du *Temps*
(*Le Temps*, 1er août 1899)

Marseille, 31 juillet.

Le steamer *Chodoc*, de la Compagnie nationale, partira demain pour le Tonkin, avec 200 passagers dont MM. Lecostey et Bodin, chefs d'escadron d'artillerie de marine, dix capitaines d'infanterie et d'artillerie de marine ; MM. Plagneux, Prébois et Porre, médecins coloniaux ; 25 sous-officiers, 117 soldats d'infanterie et d'artillerie de marine, allant faire la relève des différents postes du Tonkin.

CAPITAL RÉDUIT DE 8 À 4 MF

CONVOCATIONS EN ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 avril 1900)

3 mai, 2 h., ord. et extraord. — Compagnie Nationale de Navigation. — Au siège social, 18, rue de la République, à Marseille. — Extr. Ordre du jour : Réduction du capital, actuellement de 8 millions dont la moitié versée, à 4 millions, divisés en 16.000 actions de 250 francs entièrement libérées. — *O.*, 18.

LES ÉVÉNEMENTS DE CHINE
(*Le Figaro*, 19 juin 1900)

Marseille, 18 juin.

La direction de la marine à Marseille a reçu des instructions pour préparer l'embarquement des détachements de renfort à expédier par notre port à destination de l'Indo-Chine et de la Chine. Des détachements d'infanterie de marine et deux batteries d'artillerie de marine partiront à bref délai, soit par le courrier ordinaire des Messageries maritimes, soit par les paquebots de la Compagnie nationale de navigation.

AFFAIRES DE CHINE
Les préparatifs dans nos ports
(*Le Figaro*, 7 juillet 1900)

Toulon, 6 juillet.

Je crois pouvoir affirmer que le préfet maritime a reçu ce soir des dépêches ministérielles de la plus grande importance. Ces dépêches informent l'amiral de La Bonninière de Beaumont de l'intention du gouvernement d'augmenter sensiblement le chiffre de ses envois en hommes en Chine. Il est question de porter le corps expéditionnaire à 18 ou 20.000 hommes ; en réalité, il n'y a actuellement que 3.500 hommes de troupes françaises en route et deux croiseurs qui doivent augmenter l'escadre de l'amiral Courrejolles.

D'après les instructions les plus récentes, plus de 10.000 hommes embarqueront à Toulon pour Takou d'ici à la fin de juillet ; le port a pris ses dispositions en conséquence. Il tient à la disposition du ministre, en dehors du transport *Vinh-Long*, dont le départ est fixé au 12, les transports *Gironde* et *Biên-Hoà* et les croiseurs *Bugeaud* et *Alger*. En

outre, dès ce soir, des pourparlers ont été engagés télégraphiquement avec la Compagnie nationale de navigation pour affréter de nouveaux steamers.

Les bureaux de la préfecture maritime restent en communication télégraphique suivie avec le ministre durant toute la nuit et le personnel a été invité à travailler nuit et jour.

Une dépêche du gouvernement, arrivée ce soir à 10 heures, ordonne aux troupes de marine en ce moment à Toulon de se former en. deux sections pour hâter d'urgence leur départ. Une section partira demain avec l'affrété *Aquitaine*, l'autre partira dimanche avec l'affrété *Yarra*. FALLOIS.

NOTES SUR LE TONKIN
par D. ZOLLA
(*Le Journal des débats*, 1er août 1900)

……

Deux lignes régulières de vapeurs assurent le transport des passagers et des marchandises entre Marseille et Saïgon ; nous voulons parler des steamers de la Compagnie des Messageries et de la Compagnie nationale de navigation. Les navires de cette dernière compagnie ne sont pas à marche rapide ; mais le prix de transport est plus faible que sur les bateaux des Messageries. En outre, certains vapeurs poursuivent leur route au delà de Saïgon et vont jusqu'à Haïphong, seul port du Tonkin. S'ils ne mouillent pas dans le port même, qui n'est pas toujours accessible aux navires d'un fort tonnage à l'époque des basses eaux (novembre-avril), ils séjournent en baie d'Along, près d'Hong-Kay. Quant aux paquebots-postes des Messageries, ils font escale à Saïgon, mais ne touchent pas à Haïphong. Un service annexe assure les communications entre la Cochinchine, les ports de la côte d'Annam (Nha-Trang, Qui-Nhon, Tourane) et Haïphong. Toutefois, des cargo-boats appartenant à la même compagnie peuvent aller à Haïphong et y prendre ou y déposer des marchandises.

……

La plus intéressante observation à faire au sujet des transports maritimes, c'est celle qui se rapporte à l'élévation du fret entre Haïphong et Marseille ou le Havre.

Le tarif imposé comporte le prix de 77 fr. la tonne ou le mètre cube, de Haïphong à Marseille, et de 85 fr. pour le Havre. Ces chiffres équivalent pour beaucoup de marchandises à une charge qui est hors de proportion avec leur valeur. Les frets de la Compagnie nationale de navigation sont moins élevés, mais en novembre, les départs d'Haïphong sont très irréguliers.

……

AFFAIRES DE CHINE
(*Le Temps*, 4 août 1900)

Le steamer affrété *Chodoc*, en quittant Toulon hier, a emporté un grand nombre d'officiers et sous-officiers d'infanterie de marine et d'artillerie de marine désignés pour assurer en Extrême-Orient (Indo-Chine) la relève des officiers de la colonie envoyés en Chine.

Tonkin
(*Le Temps*, 21 octobre 1900)

Dépêche de notre correspondant
Marseille, 20 octobre.

Le paquebot *Chodoc*, venant d'Haïphong et de Saïgon, est arrivé hier soir à Marseille. Il avait près de 400 passagers dont MM. Colomb, médecin principal des colonies ; Lanteaume et Marguin, médecins ; Ladret et Loisy, capitaines ; plusieurs lieutenants et fonctionnaires.

Le *Chodoc* rapatrie 300 soldats de relève et 17 soldats d'infanterie de marine revenant de Ta-Kou et qui ont été blessés lors des premiers engagements avec les Chinois.

Indo-Chine
(*Le Temps*, 1er novembre 1900)

On nous télégraphie de Marseille :

Le steamer *Chodoc* partira demain de Marseille pour Toulon, où s'embarquera un bataillon d'infanterie de marine, six cents hommes avec matériel et munitions de guerre, puis se rendra à Bône, où il prendra un bataillon de tirailleurs algériens. Le *Chodoc* fera route ensuite sur Saïgon et Haïphong d'où les troupes seront dirigées sur la Chine.

Le steamer *Cachar* partira le 6 novembre pour Sousse, où il embarquera un bataillon de tirailleurs algériens et un bataillon d'infanterie d'Afrique, soit douze cents hommes, officiers compris, avec matériel et provisions allant directement à Haïphong.

AFFAIRES COLONIALES
Tonkin
(*Le Temps*, 21 avril 1901)

Notre correspondant nous télégraphie :
Marseille, 20 avril.

Le steamer *Chodoc*, de retour du Tonkin, est arrivé hier soir après avoir laissé à Toulon près de 300 hommes de troupes. Il avait encore à son bord, à son arrivée à Marseille, 160 passagers, dont M. Damade, résident au Tonkin.

AVARIES À UN TRANSPORT
(*Le Temps*, 27 juillet 1901)

Le *Cachar*, parti le 15 juillet pour le Tonkin avec 150 hommes de troupes, est en ce moment, à la suite d'une importante avarie de machine, retenu dans un garage du canal de Suez. Ses passagers ont été transbordés sur le *Polynésien*.

Le navire sera remorqué à Port-Saïd et de là regagnera Marseille avec toutes les marchandises qu'il y avait prises.

MARINE
LE COURRIER D'EXTRÊME-ORIENT

(*Le Temps*, 23 août 1901)

Le paquebot *Chodoc*, courrier d'Extrême-Orient, est arrivé, hier soir, avec 315 passagers dont le lieutenant-colonel Betboy, le chef de bataillon Dupuy, etc., et 275 sous-officiers ou soldats, rapatriés du Tonkin, provenant des 1r et 2e régiments étrangers et des tirailleurs algériens.

DERNIÈRES DÉPÊCHES
(*Le Temps*, 3 septembre 1901)

Toulon, 2 septembre :

Le transport *Chodoc*, de la Compagnie nationale de navigation, après avoir pris plusieurs soldats d'infanterie coloniale, a fait route pour l'Indo-Chine.

Recueil belge des entreprises coloniales, 1902, p. 340 :

Cie Nationale de Navigation.

Siège social: 18, rue de la République, Marseille. — Conseil d'administration : Président : M. Georges Borelli. — Vice-présidents : MM. F. Angst, Ed. Wulfran, Puget. — Membres : MM. F. Abram, J.-B. Bonnaud, A. Grangier, P. Guérin, L. Luca Mimbelli, S. Pianello, E. Racine. — Commissaires des comptes : MM. A. Racine et G. Robert. — Comité de direction : Membres : MM. Georges Borelli, P. Angst, E. W. Puget, J-B. Bonnaud et P. Guérin. — Administrateur-délégué : M. Paul Guérin. — Objet de la Société : Transport par mer des marchandises, passagers, dépêches et lettres, et exploitation des lignes de Marseille à l'Extrême-Orient. — Capital social : huit millions de francs, divisés en 16.000 actions de 500 fr. libérées de 250 fr. — Les titres sont au porteur et sont cotés à la Bourse de Marseille. — Répartition des bénéfices : 5 p. c. à la réserve, jusqu'au 1/10 du capital social ; 5 p. c. au capital versé ; 10 p. c. au conseil d'administration; une somme pour réserve supplémentaire ; le surplus, 85 p. c. aux actionnaires ; 15 p. c. aux fondateurs.

DERNIÈRES NOUVELLES
(*Le Temps*, 24 avril 1902)

Toulon, 23 avril.

L'affrété *Cachar* est arrivé ce matin venant de Haïphong, avec relâche à Tourane, Saïgon, Colombo, Périm, Port-Saïd, ayant à bord 458 passagers, parmi lesquels le commandant d'artillerie Vaché, les capitaines d'artillerie Notte, Genin, Porchier, le capitaine d'infanterie Mène, les lieutenants Esery, Voillat, Raymond, le lieutenant Paoli du bataillon d'Afrique, le commissaire colonial Michel, le médecin colonial Paucot, les lieutenants de vaisseau Louel, Périot, les enseignes Marchand, Gomez, Bernadac, Vicel, les médecins de marine Oudart, Lassère.

Quatre décès ont eu lieu pendant la traversée.

LES MESSAGERIES MARITIMES
ET L'ARTICLE 40
(*Paris-Capital*, 20 juillet 1902)

……

La *Finance coloniale* a publié dans un de ses derniers numéros un intéressant article à propos de l'inobservation, par certains conseils d'administration, des prescriptions de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Nous reproduisons textuellement cet article :

Dédié au conseil d'administration des Messageries maritimes.

Ce fameux article 40 dont, on parle rarement, qui est peu connu et pourtant si souvent transgressé, est ainsi conçu :

« Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou dans un marché fait avec la société ou pour son compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par l'assemblée générale.

Il est, chaque année, rendu à l'assemblée générale un compte spécial de l'exécution des marchés ou entreprises par elle autorisés aux termes du paragraphe précédent. »

Bien souvent, nous avons signalé ici l'erreur dans laquelle tombaient de nombreux conseils d'administration en négligeant de se conformer aux prescriptions légales en ce qui concerne les intérêts directs ou indirects que certains de leurs membres peuvent avoir dans des entreprises liées avec les sociétés qu'ils administrent.

L'année dernière encore nous soulevions la question au moment de l'assemblée des actionnaires des Messageries maritimes, et, à la suite de nos observations, reprises d'ailleurs par un groupe d'actionnaires, deux administrateurs de cette société donnèrent prudemment leur démission : mais le conseil n'en continua pas moins à prétendre que l'autorisation et le contrôle prévus par la loi ne lui était pas applicable. Nous voulons espérer que son opinion s'est aujourd'hui modifiée. En tout cas, nous avons plaisir à comparer aux procédés dus Messageries maritimes, lu les procédés de la Compagnie nationale de. navigation, concurrente des Messageries maritimes sur la ligne de l'Indo-Chine.

Dans le dernier rapport administratif de cette compagnie — rapport que nous analyserons, au premier jour en publiant l'étude du dernier exercice —, nous relevons cette phrase :

« En exécution de la loi du 24 juillet 1867, vous avez, dans votre assemblée générale constitutive du 23 juin 1881, autorisé les membres du conseil à traiter des affaires avec la société.

Conformément à l'obligation qui nous est imposée par cette loi, nous devons, chaque année, vous rendre un compte spécial de l'exécution des marchés et entreprises conclus dans ces conditions. »

Suivent les indications détaillées, avec chiffres et comptes à l'appui.)

Enfin, pour sanctionner cette déclaration, l'assemblée a voté la résolution suivante :

« L'assemblée général, voulant se

……[lignes illisibles]

pareille délibération dans les comptes-rendus des assemblées des Messageries maritimes.

AFFAIRES MILITAIRES

MARINE

LES PÉNALITÉS DANS LA MARINE MARCHANDE.

(*Le Temps*, 9 juillet 1902)

Nous avons, sous ce titre, annoncé, il y a quelques jours, que M. Trarieux, sénateur, président de la Ligue des droits de l'homme, avait adressé au ministre de la marine, une lettre dans laquelle il lui signalait les mauvais traitements dont des détenus auraient été l'objet à bord du paquebot *Chodoc*. Le ministre de la marine vient de répondre en ces termes à M. Trarieux :

Monsieur le sénateur,

Par vos deux communications du 3 juin dernier vous avez bien voulu appeler mon attention sur les mauvais traitements dont plusieurs détenus passagers auraient été l'objet à bord du paquebot *Chodoc* pendant un voyage de ce navire de Saïgon à Marseille, et sur le recours en grâce formé par l'un d'eux, l'ex fourrier des équipages de la flotte, Urcun, condamné le 16 novembre 1897 à dix ans de travaux forcés par un conseil de guerre maritime séant à Saïgon, pour vol et faux en écriture.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en ce qui concerne le premier point, les faits signalés mettant directement en cause un colonel d'infanterie coloniale, commandant les troupes passagères rapatriées par la *Chodoc*, sous l'autorité et la surveillance exclusives duquel les condamnés en question se trouvaient placés pendant toute la durée de leur présence à bord, conformément à l'article 25 de l'instruction du 8 novembre 1899, j'ai prié M. le ministre de la guerre de prescrire d'urgence une enquête approfondie en vue de faire la lumière complète sur cette affaire. Vous serez informé par ses soins des résultats de cette enquête et des mesures qu'Il croira devoir prendre pour réprimer les actes d'inhumanité qui seraient nettement établis.

En ce qui concerne le condamné Urcun, sur lequel mon attention avait déjà été appelée, j'ai prié mon collègue, M. le ministre des colonies, de faire rechercher et de m'adresser la proposition de grâce qui, d'après l'intéressé, aurait été établie en sa faveur, quelques jours avant son départ de Saïgon, par les autorités de la colonie. Vous pouvez être assuré que cette proposition fera, dès qu'elle me sera parvenue, l'objet d'un attentif et bienveillant examen.

Agréez, etc. »

Pour le ministre et par son ordre
Le chef du cabinet,
L. TEISSIER.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 août 1902)

Nous avons annoncé hier que la Compagnie nationale de navigation a fait construire un nouveau vapeur, le « Caobang », destiné à la ligne d'Indo-Chine.

Un du nos confrères donne les détails suivants sur le lancement de ce navire :

Le 10 juillet, aux Forges et chantiers de La Seyne, a été lancé le paquebot *Caobang*, construit pour le compte de la Compagnie nationale de navigation, de Marseille, qui est un des clients les plus assidus de nos ateliers.

L'opération avait attiré aux ateliers de nombreux curieux. Sur l'estrade officielle, nous remarquons quantité de notabilités du monde maritime et commercial de Marseille ; des personnalités toulonnaises, des officiers, au nombre desquels M. le général Vieillard, adjoint au préfet maritime.

Le *Caobang* est un splendide paquebot qui tiendra dignement sa place au nombre des plus belles unités de la flotte marseillaise. Il est destiné au service de l'Indo-Chine, assuré depuis des années par la Compagnie Nationale. Et, en outre, d'importantes améliorations dans ses dispositions intérieures. Il réalise sur ses prédécesseurs un progrès marqué, avec ses deux hélices, actionnées par deux jeux de machines

indépendantes. La longueur totale du navire est d'environ 140 mètres et son déplacement en charge de 8.055 tonneaux. La puissance totale de ses machines sera de 4.000 chevaux, lui permettant de réaliser commodément une vitesse de 15 nœuds. Cales et entreponts pourront recevoir plus de 1.000 tonnes de marchandises. Les entreponts sont aussi établis pour le transport des troupes ; le bâtiment peut ainsi transporter jusqu'à 1.800 hommes.

Les aménagements, luxueux et confortables, pourvus de toutes les commodités réclamées par une semblable traversée, sont établis pour une dizaine de passagers de classe supérieure, officiers généraux ou similaires ; 80 passagers de 1re classe ; 180 passagers de 2e classe.

L'opération du lancement a été dirigée par M. l'ingénieur Coudreau. Un déjeuner a eu lieu ensuite à Sablettes-les-Bains auquel assistaient une trentaine de convives, au nombre desquels ; M. Borelli, président du conseil d'administration de la Compagnie Nationale ; M. Guérin, l'aimable administrateur délégué ; MM. les administrateurs de Roux, Angot, Bonnaud, Mimbelli, Abram, Pianello. M. Reynaud, ingénieur ; M. H. Giraud, représentant de la Compagnie ; M. Lagane, administrateur des Forges et chantiers ; M. Fournier, directeur des Chantiers de La Seyne ; MM. les ingénieurs ; M. le secrétaire général des ateliers ; MM. Boissevain, ingénieur du Veritas, de Mortemart, capitaine d'armement, etc.

Ajoutons que les plans du *Caobang*, mis en relief par un artiste seynois, figureront à l'exposition d'Hanoi.

AFFAIRES COLONIALES
Échouement du « Cachar »
(*Le Temps*, 26 septembre 1902)

Le paquebot *Cachar*, de la Compagnie nationale de navigation, avait quitté Saïgon la semaine dernière, ayant son bord un millier de passagers parmi lesquels un grand nombre de militaires.

Dans la nuit du 23 au 24, le navire, qui se trouvait dans le détroit de Singapour, est allé donner contre la côte par suite de la brume intense. Les passagers ont été débarqués à Singapour au moyen de remorqueurs ; aucun accident n'est signalé.

Voici d'ailleurs le télégramme adressé par le commandant du *Cachar* à l'agence de Marseille :

Singapour, 24 septembre, 7 h. 10 matin.

Cachar échoué sans danger sous Batou-Beroti, près Poulo-Samboe, détroit Singapour. Brume très intense. Allégeons navire. Cales sèches. Comptons déséchouer ce soir marée montante minuit.

MARINI

Indo-Chine
(*Le Temps*, 6 novembre 1902)

Notre correspondant nous télégraphie :

Toulon, 5 novembre.

Le steamer *Cachar* est arrivé, hier, en rade de Toulon avec de nombreux passagers provenant du corps d'occupation de l'Indo-Chine ; trente-neuf malades ont été évacués sur l'hôpital de Saint-Mandrier. Les autres passagers valides ont été débarqués et dirigés sur le dépôt des isolés, pour y attendre leur passage devant le conseil de santé, en vue

de leur envoi en convalescence dans leurs foyers ou du congédiement de ceux qui ont terminé leur temps de service militaire.

Le *Cachar* a fait ensuite route pour Marseille.

Grève des inscrits maritimes
(*Le Temps*, 27 novembre 1902)

(De notre correspondant particulier)

Marseille, 26 novembre.

……

L'*Orléanais*, le *Chodoc* [de la Cie nationale de navigation] et la *Mingrélie* ont été désertés par tout le personnel.

……

L'EXPOSITION DE HANOÏ

LE PALAIS CENTRAL
par A. Raquez
(*Revue indochinoise*, 19 janvier 1903)

……

La Compagnie Nationale de Navigation s'est montrée moins avare que les Messageries Maritimes. À côté d'un cadre de haute dimension qui nous présente sept coupes du *Caobang*, paquebot à deux hélices, elle expose en une aquarelle artistique un de ses paquebots à la mer, puis une réduction grand modèle d'un bâtiment type *Cholon* et *Chodoc*.

Très soigné, ce spécimen en bois et en fer qui retient tous les passants. Alors… , du fer magnétique, susurre un camarade qui me regarde écrire.

ÉCHOUEMENT DU « CAO-BANG »
(*Le Matin*, 21 juillet 1903)

Marseille, 20 juillet. — M. Guérin, directeur de la Compagnie nationale de navigation, confirme la dépêche du Lloyd annonçant l'échouement à Saïgon, sur un banc de sable, du vapeur *Caobang*, appartenant à la Compagnie nationale de navigation. La direction de cette compagnie déclare que le cas du *Caobang*, échoué à Saïgon, n'est pas grave et qu'on pourra le renflouer.

Publicité
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1903, p. 763)

Compagnie Nationale de Navigation

SERVICE RÉGULIER MENSUEL DE PAQUEBOTS

ENTRE

MARSEILLE, LA COCHINCHINE ET LE TONKIN

Société anonyme : capital 4.000.000

Siège Social : 18, Rue de la République, MARSEILLE

AGENTS DE LA COMPAGNIE

Paris. — Laurette et Ambroise, 51, Rue du Faubourg-Poissonnière.
Lyon. — R. Moiroud, Place de l'Hôtel-de-Ville.
Bordeaux. — Testard, courtier maritime.
Cette. — Caillol et Saint-Pierre.
Alger. — Crispo, courtier maritime.
Zurich. — E. Bauhofer et Cie.
Port-saïd. — L. Savon et Cie.
Djibouti. — César Tian, M. Riès.
Colombo. — Volkart frès.
Singapore. — Boustead et Co.
Saigon. — Ch. Guérin, agent général.
Tourane. — Escande et Cie.
Haiphong. — Denis frères.

FLOTTE

	S. B.	T. IV.	Chevaux.
Chodoc	4.500	2.200	3.600
Cholon.	4.500	2.200	3.600
Colombo	3.795	1.932	2.600
Cachar	3.682	2.032	2.000
X..	5.000	2.500	4.000

Départ de Marseille le 1er de chaque mois pour Djibouti, Saigon et Haiphong.
Départ de Haiphong, entre le 10 et le 15 de chaque mois.

PASSAGES

Marseille à	Djibouti	Saigon	Tourane	Haiphong
Hors classe	600	1.000	1.112,50	1.150
1re classe	400	700	775,00	800
2e classe	250	400	456,25	475
3e classe	150	250	287,50	300

Billets AR. — Réduction sur retour, 10 % pour 6 mois.

Compagnie Nationale de Navigation
SERVICE RÉGULIER MENSUEL DE PAQUEBOTS
ENTRE
MARSEILLE, LA COCHINCHINE ET LE TONKIN

Société anonyme : capital 4.000.000
Siège social : 18, rue de la République, MARSEILLE

AGENTS DE LA COMPAGNIE
Paris. — Laurette et Ambroise, 51, rue du Faubourg-Poissonnière.
Lyon. — R. Moiroud, place de l'Hôtel-de-Ville.
Bordeaux. — Testard, courtier maritime.
Cette. — Caillol et Saint-Pierre.
Alger. — Crispo, courtier maritime.
Zurich. — E. Bauhofer et Cie.
Port-Saïd. — L. Savon et Cie.
Djibouti. — César Tian, M. Riès.

Colombo. — Volkart frères.
Singapore. — Boustead et C°.
Saïgon. — Ch. Guérin, agent général.
Tourane. — Escande et Cie.
Haïphong. — Denis frères.

FLOTTE

	S. B.	T. IV.	Chevaux.
Chodoc	4.500	2.200	3.600
Cholon	4.500	2.200	3.600
Colombo	3.795	1.932	2.000
Cachar	3.682	2.032	2.000
X.	5.000	2.500	4.000

Départ de Marseille le 1er de chaque mois pour Djibouti, Saïgon et Haïphong.
Départ de Haïphong, entre le 10 et le 15 de chaque mois.

PASSAGES

Marseille	Djibouti	Saïgon	Tourane	Haïphong
Hors classe	600	1.000	1.112,50	1.150
1re classe	400	700	775	800
2e classe	250	400	456,25	475
3e classe	150	250	287,5	300

Billets AR. -—. Réduction sur retour, 10 % pour 6 mois.

Compagnie nationale de navigation
(*Gil Blas*, 23 décembre 1903)

À partir du 1er janvier 1904, un dividende de 6 fr. 25 par action sera payé aux actionnaires de cette société, contre remise du coupon n° 38.

RENFORTS AU TONKIN
(*La Justice*, 3 janvier 1904)

Marseille, 30 décembre. — Le gouvernement vient d'affréter de nouveau le transport *Caobang*, de la Compagnie Nationale.

Ce navire, qui partira de Marseille pour Haïphong, emportera douze cents hommes de troupes de l'artillerie, de l'infanterie et de la légion étrangère.

Ces troupes sont destinées à renforcer les effectifs du Tonkin.

D'autre part, M. Eugène Salles, armateur, a été appelé par le ministre de la marine pour l'affrètement de son nouveau vapeur, le *Malou*.

Ce navire, qui vient de sortir des chantiers de la Seyne, peut prendre à son bord quinze cents hommes de troupes.

LE VOYAGE DE M. ILG
(*Le Journal des débats*, 2 février 1904)
(*Le Temps*, 2 février 1904)

Marseille, le 1er février. — M. Ilg, Premier ministre de l'empereur d'Éthiopie, parti ce matin par le *Chodoc*, de la Compagnie nationale, avec toute sa famille, se dispose à faire auprès du Négus un séjour prolongé. Il assistera Ménélik dans la réalisation des vastes entreprises qui vont faire entrer dans la période active le développement du pays.

C'est dans ce but que l'empereur et l'impératrice ne cessaient, ces derniers temps, de hâter son retour, afin de lui voir reprendre la direction de son ministère.

M. Ilg a été accompagné à bord par M. Bovet, son ami et correspondant à Marseille ; par MM. Borely *[sic : Jules Borelli]* explorateur, et Angst, consul de Suisse.

Sur le même navire se sont embarqués, au nombre de 12, des ingénieurs-mécaniciens et des ouvriers qui se rendent aux mines d'or du Valaga pour en commencer d'une façon rationnelle l'exploitation, officiellement accordée par le Négus. Un nombreux matériel les accompagne.

Le désarmement général de la marine marchande à Marseille
(*Le Temps*, 26 août 1904)

(Dépêches de nos correspondants particuliers)

Marseille, 25 août.

Le calme règne sur les quais absolument déserts. La *Ville-de-Naples*, de la Compagnie transatlantique, arrivé d'Oran ce matin, désarmera cet après-midi. Les officiers de la *Ville-de-Sfax* et de la *Ville-de-Nemours*, de la Compagnie franco-tunisienne*, ceux du *Cholon* et du *Chodoc*, de la Compagnie nationale, et du *Gaulois*, de la maison Axel Busk, ont déposé leurs rôles à la marine.

VENTE DES CINQ NAVIRES AUX MESSAGERIES MARITIMES QUI, APRÈS ENTENTE AVEC LES CHARGEURS RÉUNIS SUR L'ORGANISATION DE LA LIGNE D'EXTRÊME-ORIENT, LEUR EN RÉTROCÈDENT DEUX

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Compagnie nationale de navigation
Le Matin, 6 septembre 1904, p. 5)

Les actionnaires sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, a Marseille, pour le 13 septembre courant, principalement l'effet d'approuver l'acte de vente du matériel naval à la Compagnie des Messageries maritimes et, par suite, de prononcer la dissolution anticipée de la société.

Messageries maritimes
Compagnie nationale de navigation
(*Le Figaro*, 15 septembre 1904)

La Compagnie des Messageries maritimes vient d'acquérir de la Compagnie nationale de navigation tout le matériel naval de cette dernière, c'est-à-dire des cinq paquebots-transports *Caobang, Chodoc, Cholon, Colombo* et *Cachar*, qui étaient affectés à la ligne de l'Indo-Chine, pour le convoi des troupes.

(*Les Archives commerciales de la France*, 19 octobre 1904)

Dissolution. — CIE NATIONALE DE NAVIGATION, 18, République. — Liquidateurs : MM. G. Borelli, F. Angst, J.-B. Bounaud, F. Abram et P. Guérin. — 12 sept. 1904.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des débats*, 12 décembre 1904)

……
Comme le faisaient prévoir les derniers rapports, c'est du côté de l'Extrême-Orient que la compagnie est maintenant décidée à diriger particulièrement ses efforts. C'est ainsi qu'après la liquidation volontaire de la Compagnie nationale de navigation, de Marseille, qui desservait la Cochinchine et le Tonkin, les Chargeurs réunis ont acheté deux des vapeurs qui appartenaient à cette compagnie pour renforcer leur flotte d'Extrême-Orient.
……

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 45.000.000 de francs
Assemblée générale extraordinaire
(*Le Journal des chemins de fer*, 7 janvier 1905)

[Acquisition de la flotte de la Compagnie nationale de navigation]
Depuis votre dernière réunion, un fait nouveau est venu ajouter à nos obligations budgétaires. Nous voulons parler de l'acquisition par votre compagnie de la flotte de la Compagnie nationale de navigation dont une partie a été rétrocédée à la Société des chargeurs réunis.

Nous n'avons pas à mettre en évidence les conséquences de cette opération dont la portée ne peut manquer de vous frapper. C'est une négociation à laquelle nous ne songions pas il y a six mois, mais que nous n'avons pas hésité à poursuivre dès que la réalisation nous en a été proposée.

Il ne faudrait pas voir uniquement dans cette dernière combinaison le fait de la disparition d'un concurrent sur une des lignes les plus intéressantes de votre exploitation. C'est assurément un des côtés de la question et non des moindres, mais nous devons en retirer, entre autres avantages, celui de coordonner les services de concert avec la Compagnie des chargeurs réunis, de manière à ne plus nous trouver dans le cas de voir les navires de plusieurs compagnies partir pour l'Indo-Chine dans une même semaine, laissant ensuite après eux une période prolongée sans départ.

……

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 mai 1905)

Départs. — M. [Gaston] Mayer, directeur de la Banque de I'Indo-Chine, est parti jeudi à bord du « Cachar » pour Tourane. Avaient pris passage à bord de ce même navire M. le baron Pérignon, se rendant à Phan-Rang, et M Guérin, agent de la Compagnie nationale, rentrant à Saïgon.

Compagnie nationale de navigation
(*Le Journal des finances*, 20 mai 1905)

En liquidation.

NÉCROLOGIE
Georges-André Borelli
(*Le Journal des débats*, 13 février 1909)

On annonce la mort à Marseille, à l'âge de soixante dix ans, de M. Georges-André Borelli, juge au tribunal de commerce et vice-président de la Chambre de commerce.