

## COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS Lignes d'Afrique noire

Nouvelles coloniales et maritimes  
(*Le Temps*, 9 mai 1889)

Les nouveaux services maritimes de la côte occidentale d'Afrique ont été adjugés définitivement aux Chargeurs Réunis et à la Compagnie Fraissinet. Les Chargeurs Réunis sont adjudicataires de la ligne du Havre au Congo au prix de 311.050 fr. ; la Compagnie Fraissinet a la ligne de Marseille au Congo, au prix de 189.000 francs.

---

Nouvelles coloniales et maritimes  
(*Le Temps*, 6 juillet 1889)

La *Ville-de-Maranhao*, des Chargeurs Réunis, qui inaugure la ligne du Havre au Congo, effectue aujourd'hui son premier départ de France. À cette occasion, la société des Chargeurs Réunis a offert hier soir, à l'hôtel Frascati, un grand banquet auquel étaient invités les notabilités commerciales et politiques de la région. Au dessert, des toasts ont été portés par MM. Henri Fould, président du conseil d'administration des Chargeurs Réunis, Coulon, directeur général des postes, et Brazza, Félix Faure, Hendlé, etc.

M. de Brazza a fait remarquer que la subvention accordée par l'État à la ligne du Congo n'était, en somme, qu'un équivalent et non une charge nouvelle. Elle est compensée surtout par la suppression des transports de la marine de l'État.

La *Ville-de-Maranhao* touchera à Cherbourg, Bordeaux (elle partira de ce port le 10 juillet), Lisbonne, Dakar, Conakry, cap Palmas, Grand-Bassam, Cotonou, Benito, Libreville, Loango, et à titre facultatif, à Banane, Boura, Ambrizette, Saint-Paul de Loanda et Mossamedes. Tel est l'itinéraire d'aller de la ligne Havre-Congo. Elle touchera à Dunkerque au retour.

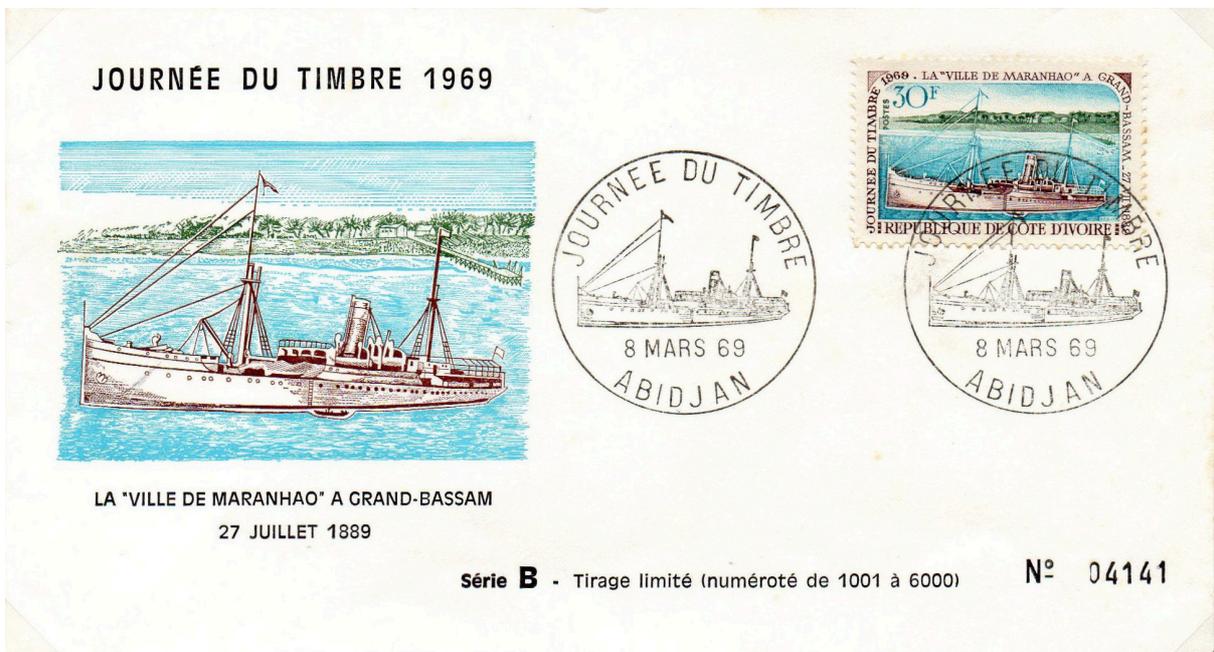
.....

---



Coll. Jacques Bobée

Le *Ville-de-Maranhao* à Dakar (Coll. générale Fortier, Dakar).



Coll. Jacques Bobée

Journée du timbre, Abidjan, 8 mars 1969. Le *Ville-de-Maranhao* à Grand-Bassam, 27 juillet 1889.  
 L'artiste a pris quelque liberté en représentant un wharf inauguré en... juillet 1901.

Compagnie française de navigation à vapeur  
(*Le Journal des finances*, 24 décembre 1891)

.....  
Le rapport du conseil d'administration constate que la sérieuse diminution du trafic sur la République Argentine, durant le dernier exercice, a affecté considérablement les recettes de la société, mais que grâce à l'importance croissante de ses transactions avec le Brésil, et à **un meilleur rendement de son service sur la côte occidentale d'Afrique, dont les départs ont été doublés depuis quelques mois**, les résultats d'ensemble sont encore satisfaisants.

.....  
La Compagnie a effectué pendant l'exercice 1890-91 :

.....  
7 voyages sur la côte occidentale d'Afrique (6, service postal, 1, service libre).  
soit 85 voyages  
.....  
\_\_\_\_\_

LA MISSION MIZON  
(*Le Radical*, 25 décembre 1892)

.....  
La *Ville-de-Ceara*, des Chargeurs-Réunis, qui transportait la mission, dut s'arrêter, du 2 au 17 septembre, à Cotonou, pour débarquer les troupes et le matériel de guerre destinés au corps expéditionnaire du Dahomey. Quelques jours après, la mission débarquait ses marchandises sur un navire qui les porta à Akassa, le tirant d'eau de la *Ville-de-Ceara* ne permettant pas au paquebot de franchir la barre du Niger.

Deux petits vapeurs avaient été loués à la Compagnie des Chargeurs-Réunis ; ce sont la *Mosca*, remorqueur affecté au service des ports de l'Amérique du Sud, et le *Sergent-Malamine*, vapeur affecté au service postal du Congo français pour la côte qui s'étend au nord de Libreville jusqu'à Batah.

.....  
\_\_\_\_\_

CHARGEURS RÉUNIS  
Assemblée générale du 18 novembre 1895  
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,  
7 décembre 1895)

.....  
Pendant ce dernier exercice 1894-1895, les opérations des Chargeurs réunis ont été très actives ; 88 voyages ont été effectués dont 31 sur le Brésil, 18 sur le Brésil et La Plata, 21 sur La Plata, 13 sur la Nouvelle-Orléans, 6 sur la côte occidentale de l'Afrique.

.....  
\_\_\_\_\_

CHARGEURS RÉUNIS  
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,

19 décembre 1896)

.....  
En 1895-1896, 92 voyages ont été effectués, dont 23 sur le Brésil, 18 sur le Brésil et La Plata, 9 sur le Brésil et la Nouvelle-Orléans, 23 sur La Plata, 6 sur la cote occidentale d'Afrique, 13 sur Madagascar.

.....  
Un service a été inauguré entre le Transvaal et Madagascar, *via* Cap de Bonne-Espérance, avec escales sur la côte occidentale d'Afrique. Le premier départ a eu lieu du Havre, le 15 juillet dernier. Tout permet d'espérer que cette nouvelle ligne donnera des résultats favorables

.....  
Un petit steamer de rivière, l'*Avant-Garde*, destiné à l'Ogooué, rivière du Congo français, a été commandé, il doublera l'*Éclaireur*.

---

Transvaal  
(*Le Temps*, 18 février 1897)

Le paquebot des Chargeurs-Réunis, *Ville-de-Pernambuco*, qui inaugure une nouvelle ligne Havre-Bordeaux-Lisbonne, Capetown, Lourenço-Marquès et Madagascar, embarquera demain à Pauillac pour le compte du gouvernement du Transvaal une batterie d'artillerie se chargeant par la culasse, construite au Creusot, et une notable quantité de munitions.

---

ÉCHOS  
(*L'Éclair*, 4 août 1898)

Parmi les passagers du paquebot *Ville-de-Maranhao*, arrivé à Pauillac et venant de la Côte occidentale de l'Afrique, se trouvent M. Mouttet, gouverneur de la Côte-d'Ivoire\*, M. et M<sup>me</sup> Menas, explorateurs.

---

Sinistres et événements de mer  
(*La Gironde*, 21 juillet 1899, p. 3, col. 7)

VILLE-DE-MACEIO. — Havre, 18 juillet. — Le st. fr. *Ville-de-Maceio*, qui devait partir de Libreville le 7 juillet pour Pauillac et le Havre, n'est parti que le 16. Ce steamer avait été retenu en avaries à Loango ; les réparations ont été faites par les moyens du bord.

---

À LA CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 7 octobre 1899)

(De notre correspondant particulier)  
25 août 1899.

La situation de notre pauvre colonie est lamentable. Les paquebots postaux des Chargeurs Réunis ont pris l'habitude de ne plus toucher à Grand-Bassam, par crainte de

l'épidémie de fièvre jaune qui y sévit depuis plusieurs mois. En fin de compte, la Compagnie des Chargeurs Réunis exécute son cahier des charges à sa guise ; elle embarque en France correspondances et marchandises, dépose le tout à Conakry, et file dare dare pour l'escale suivante, sans s'inquiéter quand et comment, elles nous parviendront, ni quand et comment nous écrirons en France. Si bien que nous ignorons à quel moment la présente vous sera remise par la poste. Les Chargeurs Réunis savent sans doute qu'ils n'ont rien à redouter des sévérités administratives en France, et la belle insouciance dont ils font preuve à l'égard de la Côte d'Ivoire ne les empêche probablement pas de toucher très exactement les subventions qui leur sont allouées pour l'exécution d'un service qu'ils ne font pas.

Il y a là, pour l'inspection des colonies qui veille au Pavillon de Flore, une excellente occasion d'exercer sa vigilance, en épluchant avec soin les factures présentées à la liquidation par la puissante Compagnie de transports, en ce qui concerne le matériel et les vivres expédiés à destination de la colonie.

.....

---

Congo  
Conseil d'administration de la colonie  
(*La Dépêche coloniale*, 26 janvier 1900)

Boucher, agent général de la Compagnie des Chargeurs Réunis

---

CHARGEURS RÉUNIS  
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,  
19 décembre 1900)

.....  
Les lignes de la Côte occidentale d'Afrique et du Transvaal-Madagascar ont donné de meilleurs rendements.

---

Produits de la Côte occidentale d'Afrique  
(*La Dépêche coloniale*, 2 août 1901)

Manifeste du *Rio-Negro* (st. fr.), cap. Richard, Compagnie des Chargeurs Réunis, venant de la Côte d'Afrique.

Chargé à Loango : J. Werspreuven, 5 f. caoutchouc, 4 pointes ivoire. À ordre, 13 s. cacao. — À Bas-Kouilou : Compagnie agricole du Kouilou, 27 s. cacao. À ordre, 3 f. caoutchouc, 10 pointes ivoire. — À Mayumba : Administration Q. F. C. O., 1 lot bois de Zanzibar, 92 plateaux et un 1 lot bois rouge 2 billes bois. — À Cap-Lopez : Société du Bas-Ogooué, 47 billes bois. Société du Haut-Ogooué, 32 f. caoutchouc, 1 gr.-ébène, 178 pointes ivoire. Par la Compagnie de la Côte Ogooué et Gounié, 19 f. caoutchouc, 125 pointes ivoire, 1 lot ébène. Compagnie française de l'Afrique, 1 coffre-fort, 12 billes acajou. Société coloniale française de la Côte de Guinée, 46 f. huile de palme.

Société des Factoreries de N'djolè, 9 f. caoutchouc, 31 pointes ivoire, 515 billes ébène. Alvarada et C<sup>ie</sup>, 16 billes boumé, 6 billes bois rouge.

À Libreville : Société du Haut Ogooué, 152 billes ébène. J. Holt et Cie, 820 dito. À ordre, 151 dito, 11 col. conserves. — À Cotonou : Mante frères et Borelli, 100 f. huile

de palme. R. Odinet et Cie, 50 dito. C. Bardon Armandon, 195 dito. À ordre, 138 dito. — À Grand-Bassam : R. Dauby, 20 billes acajou, 7 col. planches, 1 f. caoutchouc. Compagnie française de Kong, 23 bil. acajou.

À Conakry : F. Bolling, 10 col. kola. J. Bonhart, 5 s. cornes. Niger-Soudan, 18 f. caoutchouc. — À Ténérife : Chargeurs Réunis, 3 f. vin, 1 c. tissus, 2 pierres à filtrer.

---

Produits de la Côte occidentale d'Afrique  
(*La Dépêche coloniale*, 4 janvier 1902)

Manifeste de la *Ville-de-Maceio* (st. fr.), cap. Rouelle, venant de la Côte d'Afrique etc., à l'adr., des Chargeurs Réunis.

Chargé à Massabé : Van de Velde, 40 s. café, 36 s. cacao, 507 s. amandes de palme, 29 f. huile de palme, 27 billes bois rouge. — À Loango : Compagnie française du Haut-Congo, 38 pointes et 2 fûts ivoire, 10 s. caoutchouc. — À Bas-Kouilou : Joucla et Cie 36 s. cacao. P. Ancel Seitz, 135 s. café 30 s. cacao. Van de Velde, 488 s. café, 4 f. huile de palme, 50 a. cocottes, 10 pièces bois rouge. À ordre, 75 s. caoutchouc. — À Sette-Cama : J. Holt et Cie 42 f. caoutchouc.

À Botica-Point : À ordre, 112 billes boumé, 764 bûches ébène, 1 gr bois rouge. — À Cap Lopez, J. Holt et Cie, 368 bûches ébène, 8 f. caoutchouc. Société du Haut-Ogooué, 83 f. caoutchouc. 1.495 pièces ébène, 229 pointes ivoire. Compagnie coloniale Ogooué, N. Gounié, 2 lots ébène, 66 s. amandes de palme. 35 f. caoutchouc, 151 pointes ivoire. Alvarada et Cie, 38 billes okoumé, 15 billes bois rouge, 12 billes bois d'ébénisterie, 2 f. caoutchouc, 12 s. gomme chopas, 2 c. objets de collection, Société de N'Djolé, 8 f. caoutchouc 43 pointes ivoire, 1,352 bûches ébène.— À Libreville : Société du Haut-Congo, 451 ébène. J. Holt et Cie. 18 bûches boumé, 770 billes ébène, 440 par. passiva.

À Cotonou : Armandon, 111 f. huile palme. Ed. Borel et Cie, 20 dito J. Holt et Cie, 153 dito. R. Odinet et Cie, 23 dito. Compagnie de l'Ouémé Dahomey, 4 f. caoutchouc. A. Godefroy Leclerc, 1 c. racines de plantes. — À Grand-Bassam : Compagnie française de Kong, 46 billes acajou. A. Zemard et Leonard, 1 défense ivoire. À ordre. 16 f. huile. — À Bouby : J. Schopper, 1 caisse valeurs. — À Conakry : Emerig, 1 col. papiers et imprimés. À ordre, 810 cuirs. — À Dakar : chefs des services administratifs, 7 col. habillements, etc. — À Ténériffe : O. Décugis et fils, 8 col. tomates, 30 col. bananes. Chargeurs Réunis, 143 dito, 53 col. tomates.

---

Produits de la Côte occidentale d'Afrique  
(*La Dépêche coloniale*, 25 avril 1902)

Manifeste de la *Ville-de-Maranhao*, Compagnie des Chargeurs Réunis, venant de la Côte occidentale d'Afrique.

Chargé à Massabé : Van de Wilde, 379 sacs amandes de palme, 15 f. huile de palme, 18 s. caoutchouc, 24 billes bois rouge, 1 s. cacao. — À Bas-Kouilou : Van de Wilde, 4 billes de bois rouge. Sargos et Dutophas, 1 gren. et 21 billes bois rouge. À ordre 50 s. caoutchouc. — À Nyanga : Compagnie française du Congo occidental, 61 f. caoutchouc, 30 s. amandes de palme. — À Sette-Cama : J. Holt et Cie, 4 f. À Botica-Point : J. Holt et Cie, 6.020 bûches ébène, 80 s. écorces de palétuvier. À ordre, 15S dito, 430 bûches ébène.

À Cap Lopez, Société du Haut-Ogooué, 444 pointes ivoire, 69 f. caoutchouc, 1.558 pièces ébène, 3 billes bois, J. Holt et Cie, 3.320 bûches ébène. Société des factoreries

de N.Djolé, 496 dito. Compagnie coloniale du Gabon, 14 b. racines, 3 s. caoutchouc, 2 f. gomme chopas, 252 pièces bois jaune. Chargeurs Réunis, 3 colis pièces de machines. Société du Bas-Ogooué, 1 s. caoutchouc. Compagnie commerciale Ogooué N'Gounié, 321 billes ébène. Philippe, 47 dito.

À Libreville : Ph. Marzolff et Cie, 683 bûches ébènes, 22 s. palmistes. J. Holt et Cie, 70 billes okoumé, 660 bûches ébène, 2 s. cacao. — À Cotonou : Compagnie Ouémé Dahomey, 75 f. huile de palme. J. Holt et Cie, 15 dito. R. Odinet et Cie, 73 dito. Armandon, 87 dito. Société des Wharfs 1 chaudière. — À Assinie : Compagnie française de Kong, 40 billes acajou. — À Grand-Bassam : A Daudy, 20 dito. Société coloniale de la Côte de Guinée, 64 f. huile de palme. À ordre, 121 dito, 548 s. graine de palme. — À Conakry : G. Levasseur, 40 8. caoutchouc.

### Marie Joseph BLACHE

Auteur de *Dissertation sur la marine marchande*, Augustin Challamel, Paris, 1899.

Directeur des agences au Gabon et à la Côte-d'Ivoire des Chargeurs réunis (1902-1914) : créateur du service fluvial à la Côte-d'Ivoire après en avoir exécuté l'hydrographie.

Membre du conseil privé au Gabon (1902-1907), puis à la Côte-d'Ivoire (1907-1914).

Membre du Comité consultatif de l'agriculture, du commerce et de l'industrie à la Côte-d'Ivoire (mars 1909),

Membre du conseil d'administration de la Côte-d'Ivoire (août 1909),

Président du Cercle de Grand-Bassam.

Membre de la Commission du wharf de Grand-Bassam (1912)

Directeur (à titre bénévole), à l'Institut colonial français, du Centre d'orientation professionnelle (1923).

Directeur, à Paris, de la partie française de *L'Essor colonial et maritime* belge (1923).

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 9 novembre 1924) : officier d'administration de 2<sup>e</sup> classe des subsistances de la 5<sup>e</sup> région ; 36 ans de services, 6 campagnes.

Vice-président de la Section de la Presse et membre du jury à l'Exposition coloniale de 1931.

Membre du conseil économique du conseil supérieur des colonies (10 septembre 1931)

Membre de la Commission des stages à la Direction générale de l'Enseignement technique.

Directeur du *Midi colonial et maritime* (jan. 1932).

Trésorier général du Syndicat de la Presse coloniale française.

Vice-président des Syndicats des journalistes et écrivains.

Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 31 juillet 1933, p. 8127) : publiciste colonial. Propagande active en faveur de la diffusion de la pensée française dans notre empire colonial.

Officier de l'ordre de l'Étoile d'Anjouan (13 mai 1936).

Réorganisation des services maritimes postaux  
(*Le Temps*, 11 septembre 1902)

M. Georges Trouillot, ministre du commerce, vient de soumettre à l'examen de ses collègues les ministres des colonies, de la marine et des finances, deux projets de loi réorganisant pour une durée de quinze années les services maritimes postaux, d'une part entre la France et les Antilles, l'Amérique centrale et le Nord du Brésil ; d'autre part, entre la France et la côte occidentale d'Afrique.

Les services maritimes du premier groupe ont été concédés à la Compagnie générale transatlantique jusqu'au 31 décembre 1903. Les services maritimes du second groupe sont actuellement assurés par la Compagnie des Chargeurs réunis et la Compagnie Fraissinet.

Ce sont ces services, réorganisés, que le ministre du commerce met en adjudication. En effet, la nouvelle législation sur la marine marchande étant entrée définitivement en vigueur depuis le mois d'avril dernier, il devenait nécessaire de se préoccuper d'une réorganisation définitive.

1° Services entre la France, les Antilles, l'Amérique centrale et le Nord du Brésil. L'adjudication est répartie en quatre groupes secondaires. Le premier correspond à nos relations avec le Mexique

Dans le second, sont comprises les lignes postales d'Haïti et Port-au-Prince;

Le troisième est relatif aux relations avec les Antilles françaises et Cayenne et lignes annexes ;

Quand au dernier, il concerne la ligne du Nord du Brésil.

Les trois premières lignes existent déjà elles seront maintenues et conserveront leurs points d'attache respectifs en France.

La quatrième ligne, établie entre la France et le nord du Brésil, est nouvelle. Le commerce français réclamait en effet depuis longtemps l'organisation d'un service régulier de nature à faciliter à nos nationaux les relations commerciales avec les riches régions du bassin de l'Amazone, qui ne sont actuellement visitées que par des compagnies étrangères. La nouvelle ligne française, qui est destinée à constituer un service commercial, répondra aux vœux de notre commerce d'exportation et à ceux de nos nombreux compatriotes établis dans ces parages. Enfin, un voyage mensuel, aller et retour, est prévu entre Para et Cayenne.

2° Services entre la France et la côte occidentale de l'Afrique. Ces services sont actuellement assurés par la Compagnie des Chargeurs réunis, dont la ligne principale, allant du Havre-Bordeaux à Loango, avec prolongement facultatif jusqu'à Matadi, fait escale sur plusieurs points de nos possessions africaines occidentales et se prolonge par une ligne annexe en partie fluviale, desservant l'Ogooué, et la Compagnie Fraissinet, dont les vapeurs vont de Marseille à Loango.

Le contrat de ces compagnies avec l'État n'imposait à celles-ci, pour chacune des lignes principales, qu'un voyage tous les deux mois, les départs de Marseille et de Bordeaux devaient être alternés de manière à assurer un courrier mensuel entre la France et la côte d'Afrique. Mais, en présence de l'extension prise en peu d'années par notre empire africain et du développement des échanges entre ces possessions et la métropole, les compagnies concessionnaires furent spontanément amenées à doubler le nombre des voyages subventionnés, de sorte qu'à l'heure actuelle, nous disposons de deux courriers par mois sur la côte occidentale d'Afrique. Nos colonies de l'Ouest africain étant en pleine activité, le projet d'adjudication élaboré par M. Trouillot maintient ce principe des deux courriers par mois. Les itinéraires seraient complétés de la manière suivante :

Report du Havre à Dunkerque du point d'attache du service de l'Océan, dans le but de favoriser l'exportation des produits de la région industrielle du Nord ;

Prolongement jusqu'à Matadi de tous les itinéraires dont Loango est actuellement le point terminus.

Des escales nouvelles auraient lieu notamment à Tanger, à Monrovia (Libéria) et à Forcados.

Le concessionnaire de la ligne de Dunkerque à Matadi sera, en outre, tenu d'assurer un service annexe sur l'Ogooué et le Fernan Vaz, entre Cap Lopez et N'Djolé.

Enfin, en ce qui concerne la subvention accordée aux concessionnaires par l'État, cette subvention sera composée de deux éléments :

Le premier consiste en une annuité fixe dont le montant sera le résultat de l'offre la plus avantageuse qui se sera produite lors de l'adjudication ;

Le deuxième est une allocation variant avec l'origine, le tonnage et l'âge des paquebots employés, suivant les règles fixées par la nouvelle loi sur la marine marchande.

---

CHRONIQUE MARITIME  
PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 21 février 1903)

VILLE-DE-MACEIO (st. fr.), capitaine Argelliès venu de la Côte occidentale d'Afrique.

Agent général : M. Heilmann

En transit pour le Havre, 493 sacs caoutchouc.

Pris à Bas-Kuilu : MM. Joucla et Cie, 66 sacs cacao.

Pris à Grand-Bassam: à ordres, 37 colis caoutchouc.

Pris à Conakry : Banque de Bordeaux, 284 tonnes caoutchouc ; E. Chavanel\*, 53 fardeaux cuirs ; Paul Mirc, 146 sacs caoutchouc ; E. Roux, 37 colis bananes ; à ordres, 12 balles cuirs, 206 sacs caoutchouc.

En transit pour Le Havre, 493 sacs caoutchouc.

Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet\*, 254 sacs caoutchouc ; B. Mayol, 50 colis bananes ; Vicens, 20 colis dito ; Ensenat, 100 colis dito.

---

CHRONIQUE LOCALE  
(*La Gironde*, 16 mars 1903)

NOUVELLES MARITIMES

Le paquebot de la Compagnie des Chargeurs Réunis *Ville-de-Maceio*, commandant Argelliès, qui partira dimanche 15 mars des appontements de Pauillac, emporte soixante passagers et 500 tonneaux diverses marchandises.

Au nombre des passagers, nous avons remarqué :

MM. Mongie, médecin aide-major de 1<sup>re</sup> classe ; de Labrouhe de Laborderie, payeur adjoint ; Lelluch, prêtre du Sénégal ; Guy, commis des postes et télégraphes ; Bernard, administrateur stagiaire, à destination de Dakar.

MM. le vicomte de Valdhon ; Roux, administrateur de 3<sup>e</sup> classe ; Duchambenoît, adjoint de 2<sup>e</sup> classe ; Poupard, commis des postes et télégraphes, à destination de Grand-Bassami.

MM. H. Boluchon, administrateur de 2<sup>e</sup> classe ; Lange, chef de bureau des secrétariats généraux ; de Gayon, médecin-major de 1<sup>re</sup> classe ; Coupé, garde principal de la milice, à destination de Libreville.

MM. Cohade et Bousquet, commis des postes et télégraphes ; Millot, de la maison Devès et Chaumet\*, à destination de Conakry.

Plus quinze sous-officiers, soldats et matelots pour Dakar, Libreville, Grand-Bassam et Cotonou.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 22 avril 1903)

VILLE-DE-MARANHAO (st. fr.), capitaine Renault, venu de la Côte occidentale d'Afrique. — Agent général : M. Heilmann.

Pris à Mayumba : Union commerciale, 3 fûts caoutchouc.

Pris à Nyanza : Union commerciale, 3 fûts dito.

Pris à Iquela : Union commerciale, 9 fûts dito.

Pris à Cap Lopez : MM. Puys et La Blanchetterie, 12 billes acajou ; Union commerciale, 4 fûts caoutchouc.

Pris à Libreville : Service colonial, 1 caisse cabasses de cacao.

Pris à Conakry : MM. E. Roux, 15 caisses ananas, 97 caisses bananes ; Devès et Chaumet\*, 342 sacs caoutchouc ; Banque de Bordeaux, 182 sacs dito ; Chavanel\*, 110 dito ; Compagnie générale de la côte d'Afrique, 3 fardeaux de 57 cuirs ; 16 sacs caoutchouc ; Chargeurs Réunis, 54 sacs caoutchouc ; 2 caisses cire ; Paul Mirc, 96 sacs caoutchouc.

Pris à Dakar : MM. Devès et Chaumet\*, 323 sacs caoutchouc ; Johns et Cie, 65 sacs gomme.

Pris à Ténérife : M. Ensenat, 8 fardeaux tomates, 10 régimes bananes.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 26 juillet 1903)

*VILLE-DE-MARANHAO* (st.fr ), capitaine Renault, venu de la Côte occidentale d'Afrique. — Agent général : M. Heilmann.

Pris à Kouilou : MM. Joucla et Cie, 13 sacs cacao ; Sargos frères, 132 sacs café.

Pris à Mayumba ; Union commerciale, 2 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : Union commerciale, 10 fûts caoutchouc, 45 colis noix de palmes, 7 sacs copal, 1 sac fèves de Calabar, 6 colis ivoire, 1 ballot scravaille, 29 ballots bois rouge.

Pris à Cap-Lopez : MM. E. Castagnet, 20 billes bois O'Koumé.

Pris à Ouidah : M. Ballande fils aîné, 227 fûts huile de palme.

Pris à Grand-Lahou : MM. Arcin, Georges et Cie, 8 fûts caoutchouc.

Pris à Conakry : MM. Gallet, 29 sacs caoutchouc ; Paul Mirc, 92 sacs dito ; E. Roux, 57 caisses bananes ; E. Chavanel\*, 31 sacs caoutchouc, 1 colis curiosités ; Devès et Chaumet\*, 82 sacs caoutchouc.

---

LES PRODUITS DE LA CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE  
(*La Dépêche coloniale*, 2 août 1903)

Manifeste du vapeur *Ville-de-Maranhao*, steamer français, capitaine Renault, Compagnie des Chargeurs Réunis, venant de la Côte occidentale d'Afrique.

Chargé à Massabé : L. et W. Van de Velde, 7 billes bois rouge, 141 s. amandes de palme, 2 f. huile de palme.

À Loango : Compagnie française du Haut-Congo : 1 f. caoutchouc, 1 f. huile de palme, 40 s. de noix de palmistes, 2 pointes d'ivoire.

À Bas-Kouilou : L. et W. Van de Velde, 22 s. caoutchouc, 60 s. amandes de palme, 13 billes bois rouge. P. Ancel Seitz, 8 s. cacao.

À Mayumba : Union commerciale pour les colonies et l'étranger, 1 lot faux buis, 11,040 pièces, 62 s. amandes de palme, 40 billes bois divers, 1 f. caoutchouc.

À Nyanga : Union commerciale pour les colonies et l'étranger, 12s. amandes de palme, 31 billes bois de corail, 2 f. caoutchouc.

À Cap-Lopez : Compagnie Commerciale Ogooué N'Gounié, 2.405 billes ébène, 4 f. noix de palme, 1 c. peaux, 15 f. caoutchouc, 25 pointes ivoire. Société du Haut-

Ogooué, 311 pointes ivoire, Société des Factoreries de N'Djolé, 355 bûches bois, 3 f. amandes palme, 15 f. caoutchouc, 31 pointes ivoire. Compagnie commerciale Ogooué N'Gounié, 4 f. huile de palme.

À Libreville : L. Derais, 192 billes bois boumé. A. Quesnel et Cie, 107 s. fèves de cacao. Société du Haut-Como, 7 s. gomme chopas.

À Cotonou : Ballande fils aine, 334 f. huile de palme. Fould et Cie, 18 f. huile de palme. R. Odinet et Cie, 35 dito.

À Grand-Bassam : Compagnie française de Kong, 39 billes acajou. Compagnie commerciale française<sup>1</sup>, 678 s. de graine de palme. À ordre, 45 billes acajou.

À Dakar : Lamy, 1 lot tuyaux et fil de fer. Certain, 4 f. vieux cuivre. Chef du service colonial, 15 col, cercles et douves de futailles.

À Ténérife : Coplain Cahen et Strauss, 1 caisse travaux en fil. S. Ortiz, 20 col. bananes.

---

PORT DE BORDEAUX  
(*La Gironde*, 21 octobre 1903)

Chargements d'entrée

VILLE-DE-MARANHAO (st. fr.), cap. J Renault, arrivé de la Côte occidentale d'Afrique. — Agent général : M. Heilmann.

Pris à Kuilou : MM. Edwards Brothers, 5 fûts d'huile de palme et 33 sacs amandes de palme ; Joucla et Cie, 290 sacs café et 77 sacs cacao.

Pris à Mayumba : Union commerciale pour les colonies et l'étranger, 4 fûts caoutchouc et 75 sacs amandes de palme.

Pris à Libreville : Commissariat principal des troupes coloniales, 1 caisse effets.

Pris à Grand-Bassam : MM. le directeur de l'Office colonial, 1 cassette bijoux et objets de valeur, 6 caisses successions ; [Compagnie commerciale de la Côte d'Afrique\\*](#), 47 billes acajou.

Pris à Conakry : MM. le chef du Service colonial, 1 caisse graines, 11 caisses fruits du pays, 1 serre ; Devès et Chaumet\*, 62 sacs caoutchouc et 3 ballots ivoire ; Compagnie commerciale de la Côte d'Afrique\*, 2 caisses espèces contenant 90.000 francs ; Édouard Roux, 50 colis bananes, 4 caisses meubles, 1 caisse livres, 3 caisses bouteilles vides.

Pris à Dakar : MM. D. Lacoste. 3 group espèces (valeur 30,000 fr) ; chef du Service colonial, 9 colis et 1 cassette objets de succession.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 26 mai 1904)  
(*La France de Bordeaux*, 26 mai 1904)

VILLE-DE-MACEIO (st. fr.), cap. Argelliès, venu de la Côte occidentale d'Afrique. — Agent général, M. A. de La Valette.

Pris à Matadi : M. Planche, 17 sacs de cuivre.

---

<sup>1</sup> [Compagnie commerciale française](#), Paris : entreprise franco-belge, concentrée dans ses débuts sur les guanos chiliens, diversifiée dans les produits congolais.

Pris à Mayumba : Union commerciale pour les colonies, 6 chimpanzés. 13 sacs cacao, 4 fûts caoutchouc, 1 fût huile de palme, 40 sacs amandes de palme, 2 sacs graines d'ourlas, 1 sac fèves de Calahar.

Pris à Nyanga : Union commerciale pour les colonies, 15 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : Union commerciale pour les colonies, 22 fûts caoutchouc, 5 chimpanzés, 79 sacs noix de palme. 7 sacs modelas.

Pris à Libreville : Chargeurs Réunis, 2 caisses rogues, 1 balle dires de coco, 7 caisses cabosses de cacao.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie commerciale de la Côte d'Afrique\*, 26 fûts caoutchouc.

Pris à Grand-Lahou : MM. Maurel et Prom. 1 baril et 6 ponchons caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 18 sacs dito ; Arcin, H. Georges et Cie, 60 ponchons caoutchouc.

Pris à Conakry : MM. Chavanel\*, 120 sacs caoutchouc ; Besse neveu, Cabrol Jeune, 11 dito ; Guiraud et Delmas\*, 64 dito ; Arcin, H. Georges et Cie, 42 dito ; Assémat, 81 dito ; Mirc, 107 dito ; Compagnie l'Asie, 61 sacs dito ; Devès et Chaumet\*, 175 sacs dito, 29 balles d'ivoire, une malle effets. — À ordres : V. 58 sacs caoutchouc ; Charrier, 2 caisses bananes ; Institut Pasteur, 9 chimpanzés ; Service colonial, 4 caisses bananes, 4 caisses d'ananas, 4 caisses mangues, 2 caisse avocat.

Pris à Dakar : Service colonial, 3 boîtes et une malle succession.

Pris à Ténérife : Crédit Lyonnais, 1 caisse espèces ; Segui, 10 colis bananes ; Mayol, 14 ; 8 colis tomates ; Ensenat, 54 dito ; 20 caisses bananes.

---

PORT DE BORDEAUX  
CHARGEMENTS D'ENTRÉE  
(*La France de Bordeaux*, 24 juillet 1904)

*VILLE-DE-MARANHAO*, vapeur français, capitaine Renault, venu de la côte occidentale d'Afrique. Agent général, M. A. de La Valette.

Pris à Matadi : MM. Philippe Delmas et Cie, 74 sacs caoutchouc,

Pris à Hallou 1 MM. Joucla et Cie, 4 sacs cacao.

Pris au cap Lopez : M. Pujos La Blanchetaie, 9 billes okoumé, 6 billes acajou.

Pris à Libreville : Service colonial, une caisse contenant 6 chimpanzés.

Pris à Grand-Bassam : M. Schultz, 9 caisses espèces ; Compagnie commerciale de la côte d'Afrique\*, 4 fûts caoutchouc ; Boriagère, 2 paq. peaux de bœuf, une caisse musique, 1 caisse vêtements.

Pris à Grand-Lahou : MM. Palma frères, 6 ponchons, 1 baril caoutchouc ; Azémard [Azéma] et Liénard, 1 ponchon, 1 sac et un baril caoutchouc ; Arcin, H. Georges et Cie, 65 ponchons dito.

Pris à Conakry : MM. Paul Miro, 100 sacs caoutchouc ; Besse neveu, Cabrol jeune, 11 dito ; Guiraud-Delmas\*, 43 dito, 131 caisses bananes, 6 caisses ananas ; Devès et Chaumet\*, 130 sacs caoutchouc, 8 colis ivoire ; Arcin, H. Georges et Cie, 2 billes bois ; Dubet, 90 caisses bananes ; Compagnie Commerciale, 6 paquets cuirs ; E. Chavanel\*, 9 sacs caoutchouc ; Assémat frères et Cie, 28 dito ; 3 groups espèces, 7.000 fr.

Pris à Dakar : MM. Salagna, 11 sacs caoutchouc, 140 peaux de bœufs ; Chargeurs Réunis, 28 sacs cornes.

Pris à Ténérife : M. Ensenat, 60 colis bananes ; Crédit Lyonnais, 2 caisses espèces, 16.000 fr.

---

CHARGEURS RÉUNIS

(Paris-Capital, 14 décembre 1904)

.....  
La diminution du trafic sur les lignes du Sud-Afrique et du Brésil-Nouvelle-Orléans a amené la Compagnie à supprimer momentanément, depuis le mois d'octobre 1904, le service sur le Transvaal-Madagascar et à ne plus desservir qu'accidentellement la Nouvelle-Orléans.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(La Gironde, 23 décembre 1904)

PARAGUAY (st. fr.), capitaine Agan, ven. de la cote occidentale d'Afrique. Agent général. M. H. de la Valette.

Pris à Bas-Kuilou. : MM. Joucla et Cie, 50 sacs cacao.

Pris à Libreville : M. Delannoy, 39 billes okoumé.

Pris à Cotonou : M. Samuel Gasquet, 3 sacs palmistes.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie générale de la Côte d'Afrique, 7 fûts caoutchouc, 53 billes acajou.

Pris à Grand-Lahou : MM. Arcin, Georges et Cie, 46 ponchons caoutchouc. 1 ballot ivoire.

Pris à Conakry : MM. Devès et Chaumet\*, 3 ballots ivoire, 101 sacs caoutchouc ; Assémat, 46 sacs dito ; Chavanel\*, 97 sacs et 24 ponchons dito ; Paul Mirc, 62 sacs dito ; 2 c. appareils téléphoniques ; Guiraud et Delmas\*, 197 sacs dito ; Delmas et Cie\*, 100 colis bananes ; Roux, 90 dito ; Service colonial, 2 colis échantillons de botanique.

Pris à Dakar : MM. Salagna\*, 20 sacs caoutchouc ; Buhan et Teisseire, 14 sacs arachides ; Maurel frères, 8 sacs dito ; Service colonial, 2 malles succession.

Pris à Ténérife : Crédit lyonnais, 1 c. espèces 5.000 fr. ; Chatenet, 240 colis bananes ; Mayol 40 colis dito ; Ensenat, 203 colis dito.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(La Gironde, 19 janvier 1905)

VILLE-DE-MARANHAO (st. fr.), cap. Renault, venu de la Côte occidentale d'Afrique. Agent général, M. Henry de La Valette.

Pris à Matadi : MM. Ph. Delmas et Cie\*, 120 sac caoutchouc ; Compagnie française du Haut-Congo. 125 sacs dito.

Pris à Bas-Kuilou : MM. Fouclax et Cie, 33 sacs cacao.

Pris à Cap-Lopez : MM. Pujos et Blancheton, 20 billes okoumé ; Louis Augustin, 35 sacs cacao.

Pris à Cotonou : Jardin colonial de Nogent-sur-Marne, 1 ballot arachides, ballot pulpes de palmiste, 1 caisse régimes et fruits, 1 caisse amandes de palmiste, 1 caisse fruits du cocotier, 1 caisse graines diverses, 1 ballot farine de manioc, 2 caisses ignames et patates, 1 caisse patates, 1 ballot raphia, indigo, 1 caisse caoutchouc, café, cacao.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie générale de la Côte d'Afrique, 18 billes acajou, 11 fûts caoutchouc.

Pris à Grand-Lahou : MM. Arcin, Georges et Cie, 1 sac, 28 ponchons caoutchouc.

Pris à Conakry : MM. J.-A. Delmas\*, 79 sacs caoutchouc ; Ph. Delmas\*, 107 caisses bananes ; P Mirc, 58 sacs caoutchouc ; Guiraud et Delmas\*, 113 dito ; Assémat et Cie, 100 dito ; Besse neveu et Cabrol jeune, 22 sacs dito ; Devès et Chaumet\*, 274 sacs dito ; Chavanel\*, 16 ponchons dito, Guiraud et Delmas\*, 1 caisse machine à écrire, 7 caisses ananas, 2 caisses bananes.

Pris à Ténérife : Crédit lyonnais, 1 caisse argent monnayé, valeur 5.500 fr.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 23 mars 1905)

*PARAGUAY* (st. fr.), capitaine Agan, venu de la Côte occidentale d'Afrique. — Agent général : M. A. de La Valette.

Pris à Matadi : M. [Ph.] Delmas\*, 114 sacs caoutchouc ; Chargeurs réunis, 9 sacs lianes de caoutchouc, 15 sacs minerais de cuivre.

Pris à Mayumba : Union pour les colonies, 6 fûts caoutchouc.

Pris à Nyanga : Union pour les colonies, 11 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : Union pour les colonies, 9 fûts caoutchouc, 25 sacs palmistes, 7 sacs owala, 2 sacs coprah, 1 balle raphia, 1 sac fèves de Calabar, 6 fûts caoutchouc, 14 sacs kola, 4 sacs Mebalas.

Pris à Cap-Lopez : Union pour les colonies, 14 fûts, 1 colis caoutchouc, 13 billes okoumé.

Pris à Libreville : Service colonial, 2 caisses cacao et kola, 4 caisses café en cerises.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie commerciale, 6 fûts caoutchouc, 1 caisse pièces de machine.

Pris à Grand-Lahou : MM. Maurel et Prom, 1 fût caoutchouc, 66 sacs dito, Arcin, Georges et Cie, 23 (?) fûts, 36 sacs dito, 1 caisse quartz.

Pris à Conakry : MM. Philippe Delmas\*, 83 sacs caoutchouc ; J. Assémat frères, 140 sacs caoutchouc ; Besse neveu, Cabrol jeune, 19 sacs caoutchouc ; Arcin, Georges et Cie, 47 sacs dito ; Paul Mirc, 78 dito ; E. Chavanel\*, 373 sacs et 6 ponchons caoutchouc ; Guiraud et Delmas\*, 154 sacs caoutchouc, 5 caisses bananes ; Devès et Chaumet\*, 605 sacs et 14 ponchons caoutchouc, 1 caisse scies ; Delmas\*, 140 caisses bananes ; Service colonial, 2 caisses bananes.

Pris à Dakar : MM. Salagna et Cie, 17 fûts caoutchouc, 1 caisse entonnoirs, Chargeurs Réunis, 13 colis bagages.

Pris à Ténérife : MM. Mathieu Segui, 20 colis bananes ; Mayol, 20 colis dito ; Ensenat, 210 colis dito.

LISTE DES PASSAGERS

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 28 avril 1905)

*VILLE-DE-MARANHAO* (st. fr.), cap. Renault, venu de la Côte occidentale d'Afrique. Agent général, M. A. de La Valette.

Pris à Bas Kouilou : MM. Joucla et Cie, 20 sacs caoutchouc.

Pris à Matadi : MM. Philippe Delmas et Cie\*, 65 sacs caoutchouc.

Pris à Mayumba : Union commerciale pour les colonies et l'étranger, 11 fûts huile de palme. 4 futs caoutchouc.

Pris à N'Yanga : Compagnie du Congo, 18 fûts caoutchouc.

Pris au Cap Lopez : Union commerciale, 8 fûts caoutchouc.

Pris à Cotonou : M. Montagne, 3 madriers et 9 planches Rocco, une bille ébène ; à ordre à R. M., 19 fûts huile de palme.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie commerciale de la Côte d'Afrique\*, 4 fûts caoutchouc ; Richard, 1 caisse lingot d'or.

Pris à Grand-Lahou : MM. Georges, Arcin et Cie, 4 caisses terre aurifère.

Pris à Conakry : MM. Ph. Delmas et Cie\*, 30 caisses bananes ; 24 sacs caoutchouc ; Assémat frères, 192 sacs dito ; Georges Arcin et Cie, 60 dito ; Guiraud [et Delmas]\*, 196 dito ; Chavanel\*, 201 sacs, 10 ponchons caoutchouc, 3 défenses d'ivoire ; Devès et Chaumet\*. 316 sacs, 15 ponchons caoutchouc, 14 ballots ivoire ; 1 caisse divers produits ; à ordre, CBFC dans un X, 81 sacs caoutchouc.

Pris à Dakar : Compagnie commerciale de l'Afrique occidentale, 2 fûts caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 11 ponchons, 2 barils caoutchouc ; Maurel et Prom, 9 ponchons caoutchouc ; Georges Arcin et Cie, 17 ponchons caoutchouc.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 25 juillet 1905)

VILLE-DE-MARANHAO, vapeur français arrivé de la Côte occidentale d'Afrique :

.....

Pris à Bas Kouilou : MM. Joucla et Cie, 12 sacs café.

Pris à Matadi : MM. Philippe Delmas et Cie\*, 228 sacs caoutchouc, 1 caisse objets de succession.

Pris à Mayumba : Union commerciale, 6 fûts caoutchouc, 12 fûts huile de palmes, 5 singes vivants.

Pris à Nyanga : Union commerciale, 18 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : Union commerciale, 88 billes okoumé, 10 fûts caoutchouc, 82 sacs amandes de palmes.

Pris au Cap Lopez : Union commerciale, 34 billes okoumé, 17 fûts caoutchouc, 2 cages contenant ? singes ; Pujos et Blanchetais, 25 billes okoumé.

Pris à Libreville : M. le chef du service colonial, 1 caisse théodolite, 2 serres et 3 caisses plantes vivantes, 2 sacs et 2 caisses manguiers greffés ; à ordre B. 70 billes okoumé.

Pris à Cotonou : M. le commissaire de l'Inscription maritime, 1 caisse harnachements, 1 caisse armes, 1 petite boîte bijoux.

Pris à Grand-Lahou : MM. Ardin, Georges et Cie, 10 ponchons caoutchouc, 5 caisses quartz aurifères, 8 sacs caoutchouc.

Pris à Conakry : MM. Beynis, 80 sacs caoutchouc ; Guiraud et Delmas, 65 sacs dito ; Besse neveu, Cabrol jeune, 8 sacs dito ; Devès et Chaumet\*, 20 sacs et 8 ponchons dito ; Chavanel\*, 13 ponchons dito, 78 sacs dito ; Assémat frères et Cie, un group espèces.

Pris à Dakar : MM. J.-A. Delmas, 27 caisses divers ; Huetz, 3 caisses instruments scientifiques.

Pris à Tenerife : Crédit lyonnais, 1 caisse contenant 7.000 fr.

---

PORT DE BORDEAUX  
CHARGEMENTS D'ENTRÉE  
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 26 août 1905)  
(*La Gironde*, 27 août 1905)

*Cholon*, vapeur français [ancien navire de la Compagnie nationale de navigation], cap. Tessel, arrivé de la côte occidentale d'Afrique.

Pris à Matadi : M. Philippe Delmas\*, 50 sacs caoutchouc.

Pris à Bas-Kuilou : MM. Joucla et Cie, 18 sacs cacao, 255 fracs café.

Pris à Mayumba ; L'Union des Colonies, 3 fûts caoutchouc, 5 fûts huile de palme.

Pris à Uyanga : L'Union des Colonies, 20 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : L'Union des Colonies, 31 sacs palmistes, 1 sac malabar.

Pris à Cap-Lopez : L'Union des Colonies, une cage chimpanzé vivant, 66 billes acajou foncé, à ordre 20 billes okoumé, 12 billes corail.

Pris à Libreville : à ordre 40 billes okoumé.

Pris à Conakry : Le service colonial, une caisse graine ; Guiraud et Delmas, 20 sacs caoutchouc ; p. Chavanel, 50 sacs caoutchouc ; 3 colis ivoire ; p. Sampayo, 25 caisses bananes ; M. Louis Augustin, 11 sacs plantes, 1 sac fruits ; p. Assémat, 1 colis valeur 14.000 fr.

Pris à Dakar ; Le Comptoir d'Escompte, 3 caisses valeur 30.000 fr. p. Arens de Georges [Arcin, Georges et Cie], 20 ponchons caoutchouc, 1 colis ivoire.

---

PORT DE BORDEAUX  
CHARGEMENTS D'ENTRÉE  
(*La Gironde*, 24 novembre 1905)

*PARAGUAY* (st. fr), capitaine Agan, venu de la Côte occidentale d'Afrique. Agent général : M. de La Vallette.

Pris à Matadi : M. Philippe Delmas\*, 100 sacs caoutchouc, Société générale, 4 caisses objet de collection.

Pris à Bas Kuilou : MM. Joucla et Cie, 33 sacs cacao.

Pris à Mayumba : Union commerciale, 1 fût caoutchouc, 4 fûts huile de palme.

Pris à Nyanga : Union commerciale, 17 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : Union commerciale, 7 fûts caoutchouc, 4 pointes ivoire, un chimpanzé vivant.

Pris à Cap-Lopez : Union commerciale, 7 fûts caoutchouc.

Pris à Libreville : M Louis Augustin, à ordres, B. 25 billes okoumé.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie coloniale, 4 fûts caoutchouc.

Pris à Grand-Lahou : MM. Arcin, H. Georges et Cie, 46 fûts caoutchouc, 93 sacs dito, 1 sac gomme.

Pris à Conakry : MM. Devès et Chaumet\*, 15 ponchons et 92 sacs caoutchouc ; Assémat frères, 37 sacs dito ; Beynis, 60 dito ; Guiraud et Delmas\*, 74 dito ; J.-A. Delmas\*, 18 dito ; Chavanel\*, 116 sacs et 21 ponchons caoutchouc, 1 pointe ivoire.

Pris à Dakar : MM Marc Caland, 15 fûts caoutchouc ; Salagna, 17 fûts dito, 1 caisse oiseaux empaillés.

Pris à Ténérife : MM Michel Rasanovos, 25 colis bananes ; Rastanier, 45 dito ; M. Vicens, 30 dito ; Chatenet, 185 dito ; à ordres, M.S., 64 dito ; BM, 60 dito.

---

CHARGEURS RÉUNIS

(*Le Capitaliste*, 23 décembre 1905)

.....  
En ce qui concerne l'avenir, la Compagnie ... a obtenu la prorogation jusqu'en 1908 du service postal pour l'Afrique Occidentale.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 25 janvier 1906)

*VILLE-DE-MARANHAO* (st. fr.), capitaine Renault, venu de la Côte occidentale d'Afrique. — Agent général, M. H. de La Valette.

Pris à Matadi : État français, 2 caisses racines, un ballot collections ; Philippe Delmas et Cie\*, 65 sacs caoutchouc.

Pris à Massabe : MM. Van de Velde, 337 sacs noix palmistes, 17 fûts huile de palme, 6 sacs caoutchouc, 10 sacs cacao.

Pris à Kouilou : MM. Joucla et Cie, 45 sacs cacao.

Pris à Mayumba : Union commerciale, 5 fûts caoutchouc, 4 fûts huile de palme.

Pris à Nyanga : Union commerciale, 16 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : Union commerciale, 11 fûts caoutchouc, 5 billes acajou, 2 pointes ivoire, 1 caisse convenant un gorille.

Pris à Cap-Lopez : Union commerciale, 20 fûts caoutchouc, 77 billes acajou, un gorille et deux chimpanzés.

Pris à Libreville : à ordre B , 20 billes okoumé.

Pris à Cotonou : État français, 2 colis succession.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie commerciale, 13 fûts caoutchouc.

Pris à Conakry : État français, 3 serres Ward ; E. M. Beyries [Beynis], 21 colis, 20 ponchons, 1 barrique caoutchouc ; Guiraud et Delmas\*, 93 colis bananes, 40 colis, 48 ponchons et un sac caoutchouc ; J. Assémat frères, 12 colis, 11 ponchons et un sac caoutchouc ; Banque de l'Afrique occidentale, 108 colis caoutchouc ; J.-A. Delmas et Cie\*, 100 colis dito ; Devès et Chaumet\*, 314 colis et 6 fûts dito, 9 colis ivoire ; Besse neveu, Cabrol jeune, 39 colis caoutchouc ; Paul Mirc, 49 colis dito ; E. Chavanel\*, 173 colis et 17 ponchons dito — À ordres : 84 colis dito ; Compagnie française de l'Afrique occidentale, 5 ponchons bananes, 4 colis ananas ; Cermalacec, 7 colis fruits, 12 régimes bananes, 4 colis ananas, à ordre TAI, 84 sacs caoutchouc.

Pris à Ténérife : MM. Chatenet, 577 colis bananes, 30 colis tomates ; B. Mayol, 85 colis bananes ; J. Quintana, 30 colis bananes ; J. Quintana, 30 colis dito ; Léonce Maudon, 83 colis dito ; Michel Casanova, 50 dito ; à ordre L.E., 150 colis bananes, 10 colis tomates ; BM 50 colis bananes ; FNS, 25 colis dito.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux*, 27 mars 1906)

*VILLE-DE-MACEIO*, vapeur français, venant de la côte occidentale d'Afrique :

Pris à Matadi. — Service colonial, 1 caisse divers ; [Ph.] Delmas\*, 60 sacs caoutchouc.

Pris à Loango. — Sauvaive, 7 sacs graines oléagineuses.

Pris à Bas-Kuilou. — Joucla et Cie, 31 sacs cacao.

Pris à Mayumba. — Union commerciale, 4 fûts huile de palme, 5 sacs et 4 fûts caoutchouc.

Pris à N'yangha. — Union commerciale, 6 sacs et 9 fûts caoutchouc.

Pris à Libreville. — Service colonial, 1 caisse échantillons.

Pris à Grand Lahou. — Lalangs, 12 sacs caoutchouc ; Arcin et Georges. 16 colis caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 29 ponchons caoutchouc.

Pris à Grand Bassam. — Compagnie coloniale de la côte d'Afrique, 5 fûts caoutchouc.

Pris à Conakry. — Guiraud et Delmas, 18 ponchons caoutchouc, 193 sacs dito ; Assémat frères, 12 ponchons et 16 sacs caoutchouc ; Chavanel\*, 241 sacs caoutchouc, 40 ponchons et 17 sacs dito ; Fillot, 4 paniers colas ; Devès et Chaumet\*, 11 dito et 470 sacs caoutchouc ; Mirc. 187 dito ; Beynis, 22 fûts et 82 sacs dito ; Besse et Cabrol, 77 dito ; Delmas et Cie\*, 145 dito ; Administrateur de la marine, 1 caisse papiers ; service colonial, 2 caisses échantillons. — À ordre : TAI, 232 sacs caoutchouc.

Pris à Dakar : Hauet, Augé et Cie, 2 sacs colas ; Coutant [Mc Caland ?], 14 sacs coton et 9 sacs gomme ; Inscription maritime, 1 caisse fusées.

Pris à Ténérife : Chatenet, 670 colis bananes, 59 colis tomates : Ensenat, 80 colis bananes. — À ordres : LE, 80 colis bananes et 10 colis tomates ; MS, 59 colis bananes et 4 colis tomates ; FB. 33 colis bananes et 4 colis tomates ; EMS, 20 colis bananes ; FMS, 30 colis bananes.

---

France-Côte occidentale d'Afrique  
Création, par la Compagnie des Chargeurs Réunis,  
d'une ligne commerciale sur l'Afrique.  
(*Les Annales coloniales*, 29 mars 1906)

À dater de ce mois, le service mensuel de la Côte occidentale d'Afrique, actuellement assuré par la Compagnie des Chargeurs Réunis, dont les paquebots quittent le Havre le 11 et Bordeaux le 15, sera modifié et complété par la création d'une ligne commerciale.

— Service postal, passagers de toutes classes : Du Havre, le 22 ; de Bordeaux-Pauillac, le 25, de chaque mois pour : Dakar, Conakry, Grand-Bassam, Cotonou, Libreville, Cap Lopez (Mayumba), en transbordement, Banane, Boma et Matadi.

Il est en outre accepté des marchandises pour Libreville et les au-delà.

— Service commercial, marchandises seulement : De Dunkerque, le 20 ; du Havre le 24 ; de Bordeaux-Pauillac, le 27 de chaque mois, pour le Sénégal, la Guinée, la Côte-d'Ivoire, la Côte-d'Or et le Dahomey.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 12 mai 1906)

PARAGUAY, vapeur français arrivé de la côte occidentale d'Afrique. Agent, M. de La Valette.

Chargé à Mayumba. — Union commerciale, 3 fûts huile palme, 4 fûts et 2 sacs caoutchouc.

Chargé à Nyanga. — Union commerciale, 4 fûts caoutchouc.

Charge à Sette Cama. — Union commerciale, 19 fûts caoutchouc.

Chargé à Cap-Lopez. — Pujos, 10 billes okoumé ; Union commerciale, 10 billes acajou ; Union commerciale, 18 fûts caoutchouc.

Chargé à Grand-Bassam. — Georges Arcin, 4 ponchons caoutchouc.

Chargé à Conakry. — Chavanel, 26 ponchons caoutchouc ; Chavanel, 26 ponchons et 72 sacs ; Georges Arcin, 15 sacs caoutchouc ; Beynis, 27 ponchons caoutchouc ; Assémat frères, 10 ponchons caoutchouc ; Assémat frères, 1 sac caoutchouc ; Devès et Chaumet, 5 ponchons caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 96 sacs caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 1 colis ivoire ; Guiraud et Delmas\*, 52 colis bananes ; Guiraud et Delmas\*, 9 ponchons caoutchouc ; Guiraud et Delmas\*, 4 sacs caoutchouc ; Société Yri Kiri, 28 sacs caoutchouc ; Besse et Cabrol, 84 sacs caoutchouc ; Henry, 3 ponchons caoutchouc ; Ordre, 86 ponchons caoutchouc.

Chargé à Dakar. — Crédit Lyonnais, 1 colis 40.000 fr. or ; M<sup>me</sup> Boucher, 2 colis mobilier.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 13 juin 1906)

*EUROPE* (st. fr.), capitaine Agan, venant de la côte occidentale d'Afrique. Agent général, M. H. de la Valette.

Pris à Matadi : Service colonial, 8 colis objets de succession.

Pris à Mayumba : Union pour les colonies, 5 fûts caoutchouc.

Pris à Cap-Lopez : Société des factoreries de N'BJolé, 6 fûts caoutchouc ; Union pour les colonies, 8 fûts dito ; Pujos de la Blanchetais, 10 billes okoumé.

Pris à Libreville : M. Louis Augustin, 23 sacs cacao.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie coloniale de la côte d'Afrique, 9 ponchons caoutchouc, 1 caisse poudre d'or, valeur 85.000 francs

Pris à Conakry : MM. Guiraud et Delmas, 10 ponchons et 3 sacs caoutchouc ; 43 colis bananes, 10 colis ananas ; Compagnie française de l'Afrique occidentale, 2 paniers kola ; Assémat frères, 8 ponchons caoutchouc ; Beynis, 13 ponchons dito ; Besse neveu Cabrol jeune, 39 sacs dito ; Devès et Chaumet\*, 575 sacs et 3 ponchons dito ; Van Cassel, 60 sacs dito ; Chavanel\*, 114 sacs et 14 ponchons dito ; à ordre T A T. 33 ponchons dito.

Pris à Dakar : MM. Massart, un coffre outils, un colis caisses à plâtre ; Service colonial, un colis effets, une caisse documents de comptabilité ; Salagna et Cie\*, 14 fûts caoutchouc, 2 sacs kapock, 1 sac pièces de machine ; Van de Velde, 19 sacs caoutchouc ; Adolphe Maurer, 353 sacs dito ; Société Mac Caland, 4 fûts dito ; Devès et Chaumet\*, 39 fûts et 1 colis dito.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 14 juillet 1906)

*PARAGUAY* (st. fr.) [Chargeurs réunis\*], capitaine Renault, venu de la côte occidentale d'Afrique.

Agent général : M. H. de la Valette.

Pris à Matadi : MM. Philippe Delmas et Cie\*, 167 sacs caoutchouc, 6 pointes ivoire,

Pris à Mayumba : Union commerciale, 7 fûts huile de palme, 6 fûts caoutchouc.

Pris à Nyanga : Union commerciale, 42 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : Union commerciale, 20 fûts caoutchouc.

Pris à Cap Lopez : Union commerciale, 15 fûts caoutchouc.

Pris à Grand-Bassam : MM. Arcin, H. Georges et Cie, 5 fûts caoutchouc ; Compagnie commerciale de la côte d'Afrique\*, 5 fûts dito, une caisse bouteilles vides en fer.

Pris à Grand Lahou : MM. Arcin, H. Georges et Cie, 3 sacs et 6 ponchons caoutchouc.

Pris à Conakry : M. E. Chavanel\*, 42 sacs et 75 ponchons caoutchouc ; Société générale de commerce, 8 ponchons dito ; MM. Paul Mirc, 27 sacs dito ; E. M. Beynis, 9 ponchons dito ; Guiraud et Delmas\*, 10 ponchons caoutchouc, 4 sacs déchets de caoutchouc, 25 colis bananes ; Delmas et Cie\*, 46 sacs caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 7 ponchons, 116 sacs caoutchouc, 1 ballot ivoire ; Besse neveu, Cabrol jeune, 39 sacs caoutchouc, 5 sacs cire nette, 6 fûts gomme ; J. Assémat frères et Cie, 2 caisses contenant ensemble 18.000 fr. ; Chef du service colonial, 12 sacs manioc ; Adde, 1 caisse vin de Ténérife. À ordres, TAI, 64 ponchons caoutchouc.

---

PORT DE BORDEAUX  
CHARGEMENTS D'ENTRÉE  
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 15 août 1906)

*EUROPE*, vapeur français, capitaine Agan, venant de la côte occidentale d'Afrique.  
Agent général, M. de La Valette.

Pris à Matadi : M. Philippe Delmas\*, 100 sacs caoutchouc.

Pris à N'Yanga : Union pour les colonies, 14 fûts caoutchouc.

Pris à Sette-Cama : Union pour les colonies, 3 fûts caoutchouc.

Pris à Cap-Lopez : Union pour les colonies 85 billes acajou, 27 fûts caoutchouc ; Pujos de La Blanchetais, 25 billes okoumé.

Pris à Libreville : Service colonial, 7 colis successions.

Pris à Grand Bassam : Compagnie commerciale, 7 fûts caoutchouc.

Pris à Conakry : MM. Assémat frères, 2 caisses espèces. 12.000 fr. ; Devès et Chaumet\*, 76 sacs caoutchouc ; Delmas [et Cie]\*, 12 sacs dito ; P. Mirc, 30 sacs dito ; E. Chavanel\*, 33 sacs dito ; 4 ponchons dito ; Société générale du commerce, 2 ponchons dito ; Henry, 11 ponchons dito, 1 caisse écorce de palétuvier ; à ordres, CF, 3 ponchons caoutchouc, TAI, 9 ponchons dito.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux*, 11 novembre 1906)

*Paraguay*, paquebot des Chargeurs Réunis, venant de la côte occidentale d'Afrique.  
Agent général, M. H. de La Valette.

Pris à Matadi pour Ph. Delmas et Cie\*, 80 colis caoutchouc.

Pris à Bas Kouilou pour M. Joucla, 943 sacs café en cerise.

Pris à Mayumba, pour l'Union commerciale, 5 fûts caoutchouc.

Pris à Nyanga, pour l'Union commerciale, 16 fûts caoutchouc.

Pris à Setta-Cama, pour l'Union commerciale, 5 fûts caoutchouc.

Pris à Cap-Lopez, l'Union commerciale, 26 fûts caoutchouc, 20 sacs cacao, 17 pointes ivoire.

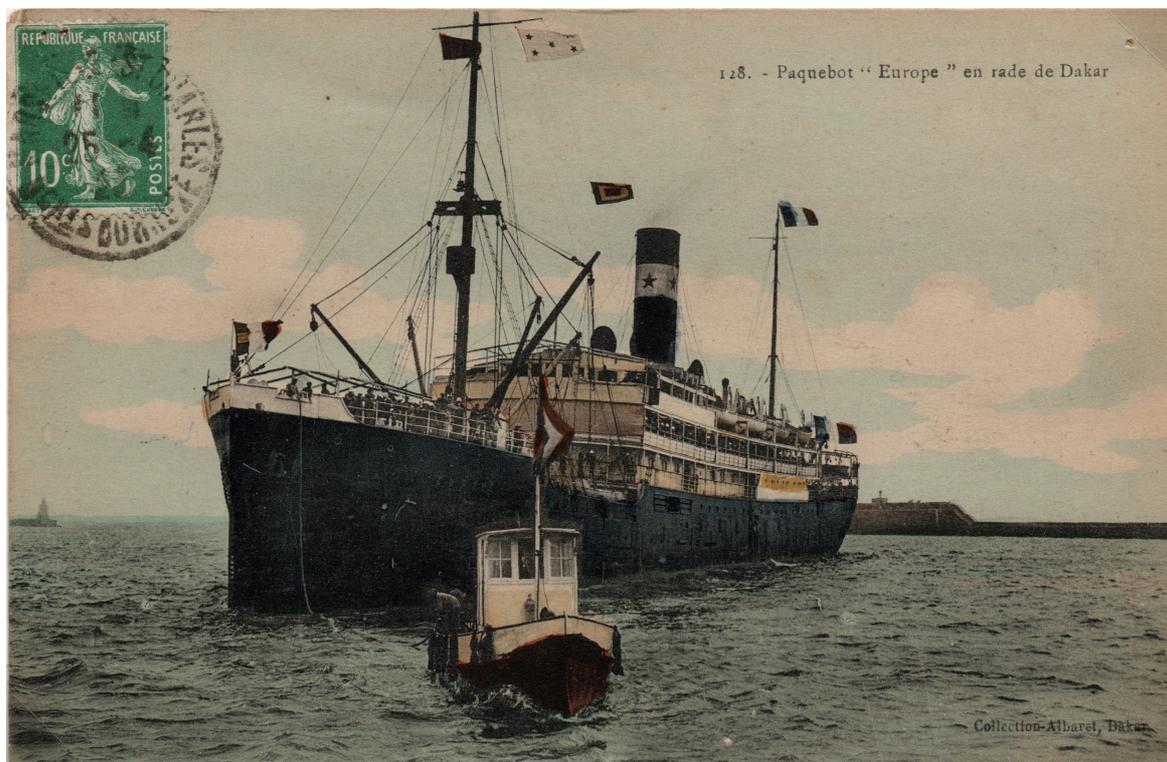
Pris à Grand-Bassam, pour la Compagnie commerciale de la côte d'Afrique\*, 29 fûts caoutchouc.

Pris à Grand-Lahou, pour MM. Devès et Chaumet\*, 5 fûts caoutchouc ; Arcin Georges et Cie, 12 ponchons caoutchouc, 2 pointes Ivoire, 2 fûts caoutchouc.

Pris à Conakry, pour M. Paul Mirc. 58 colis caoutchouc ; Besse neveu et Cie, 64 colis caoutchouc ; Guiraud et Delmas\*, 67 caisses bananes ; Paul Mirc, 80 colis caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 80 colis et 15 ponchons caoutchouc ; Chavanel\*, 93 colis et 10 ponchons caoutchouc ; Victor Kohmann, 11 paquets peaux, à ordre, 63 ponchons caoutchouc.

Pris à Dakar pour M. le chef du service colonial, 34 balles coton, 1 colis peaux d'antilope.

---



[Coll. Jacques Bobée](#)  
Paquebot *Europe* en rade de Dakar (Coll. Albaret, Dakar)



[Coll. Jacques Bobée](#)  
République de Côte d'Ivoire. Postes 1991. Le paquebot « Europe »  
D'après Jacques Bobée, Courvoisier.

Chargeurs réunis  
(*La Dépêche coloniale*, 23 décembre 1906)

.....  
Le rapport constate que les lignes de l'Indo-Chine et de la Côte occidentale d'Afrique continuent à donner des résultats assez satisfaisants.

« Pour améliorer nos services sur l'Ouest-Africain, déclare le conseil, nous avons transformé notre steamer *Paraguay*, en augmentant les installations à passagers, et la Société des Chantiers de la Loire nous a livré en avril dernier un paquebot à deux hélices, *Europe*, dont nous vous avons annoncé la commande l'année dernière. Nous avons fait l'acquisition du vapeur de mer annexe, qui va glaner sur une partie de la côte les passagers et les marchandises destinés aux paquebots. Nous avons aussi rajeuni et renforcé notre flottille de rivière en achetant un petit navire à deux hélices et en faisant construire par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée un vapeur tirant d'eau à roue arrière, qui sera substitué sur l'Ogooué à l'*Éclairneur*, que nous comptons envoyer dans la lagune de Grand-Bassam. En organisant un service commercial parallèlement avec le service postal, et en accélérant la marche des paquebots, nous avons fait un gros et coûteux effort. La prorogation du contrat passé avec l'État pour le transport des dépêches à destination de la Côte occidentale d'Afrique viendra à expiration le 1<sup>er</sup> juillet 1908, et on annonce que l'adjudication du nouveau service aura lieu dans les premiers mois de l'année prochaine. Nous comptons nous présenter à cette adjudication.

.....  
\_\_\_\_\_

Bordeaux  
CHARGEMENTS D'ENTRÉE  
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 12 février 1907)

*EUROPE*, paquebot des Chargeurs Réunis, venant de la côte occidentale d'Afrique.  
Agent général H. de La Valette :

Pris à Matadi pour l'intendance militaire : 5 colis objets et papier de succession.

Pris à Mayumba pour l'Union commerciale : 9 fûts caoutchouc.

Pris à Setta-Cama, Union commerciale : 9 billes bois noyer.

Pris à Cap-Lopez pour Union commerciale : 9 billes bois okoumé, 17 fûts caoutchouc ; Vigneau, 64 billes bois divers ; Chargeurs Réunis, 8 colis corail.

Pris à Libreville : Chargeurs Réunis, 2 caisses tabacs ; MM. Philippe Delmas\*, 19 sacs caoutchouc ; Service colonial, 9 colis divers, 2 noix de cola.

Pris à Cotonou : MM. Burnel et Guibard, 11 sacs cacao, 1 caisse papier.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie générale de la côte d'Afrique, 18 fûts caoutchouc.

Pris à Conakry : MM. Chavanel, 756 [*sic*] colis caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 112 colis caoutchouc ; Paul Mirc, 301 sacs dito ; Besse Cabrol, 60 sacs dito ; Beynis, 8 ponchons dito ; Assémat frères, 17 ponchons dito ; à ordre, 235 colis dito ; Guiraud [et Delmas]\*, 4 sacs dito ; 50 caisses bananes, 5 paniers cola ; Kressmann, 1 ballot feuilles fraîches.

Pris à Dakar : Cie Chargeurs Réunis, 4 colis malles et valises vides ; Caland, 8 fûts caoutchouc ; Salagna, 19 fûts caoutchouc ; 1 caisse pièces machines, 1 caisse oiseaux empaillés ; Société coloniale, 2 colis objets de succession.

\_\_\_\_\_

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 18 mars 1907)

*PARAGUAY*, vapeur français, capitaine Renault, venant de la Côte occidentale d'Afrique. Agent général, M. H. de La Valette.

Pris à Matadi: MM. Delmas et Cie, 105 sacs caoutchouc ; Union commerciale, 7 pointes ivoire, 11 escarcelles contenues dans un sac.

Pris à Bas Kouilou : MM. Joucla et Cie, 35 sacs cacao.

Pris à Mayumba : Union commerciale, 4 fûts caoutchouc.

Pris à Nyanga : Union commerciale, 4 fûts caoutchouc.

Pris à Cap Lopez : Union commerciale, 40 billes d'okoumé équarries, 18 fûts caoutchouc, 4 colis huile de palme ; à ordre : J. R., 87 billes d'okoumé.

Pris à Libreville : Société du Haut-Ogooué, un cercueil ; trésorier-payeur général, 1 caisse valeur, 400.000 fr.

Pris à Cotonou : MM. Beynis frères, 9 ponchons caoutchouc ; Louis Mirau, 3 balles fibres de palmes ; direction du Jardin colonial, 12 plantes.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie commerciale ; 9 fûts caoutchouc. 1 caisse matière d'ivoire.

Pris à Tabou : M. Ménager, 1 caisse contenant shillings.

Pris à Conakry : MM. Ed. Kressmann, 12 paniers cola frais ; Guiraud et Delmas\*, 85 caisses bananes, 18 ponchons et 107 charges caoutchouc ; Devès, Chaumet et Cie\*, 198 sacs, 5 ponchons caoutchouc ; J. Assémat frères et Cie, 23 ponchons et 3 sacs dito ; Paul Mirc, 360 sacs dito ; Besse neveu, Cabrol jeune, 46 sacs dito ; Chargeurs Réunis, 8 caisses fruits.

Pris à Dakar ; Comptoir Marc Caland, 14 fûts caoutchouc.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 14 avril 1907)

*EUROPE*, paquebot français, venant de la Côte occidentale d'Afrique, agent général, M. H. de La Valette.

Pris à Matadi pour MM. Courtet, 1 ballot de noix de kola ; Philippe Delmas et Cie\*, 114 sacs caoutchouc.

Pris à Bas-Kouilou, pour MM. Joucla et Cie, 13 sacs cacao.

Pris à Sette-Cama, pour le service des colonies, 6 pointes moire, 14 fûts caoutchouc.

Pris à Cap-Lopez, pour le service des colonies, 10 fûts caoutchouc, 20 sacs cacao, 7 pièces et 6 billes bois.

Pris à Libreville, pour MM. Philippe Delmas\*, 17 sacs caoutchouc ; Hostaing, 1 rouleau cuir.

Pris à Grand-Bassam, pour la Compagnie commerciale de la côte d'Afrique\*, 9 ponchons caoutchouc ; Arcin et Cie, 23 ponchons caoutchouc, 3 dents ivoire, 50 ponchons huile de palme.

Pris à Conakry, pour MM. P. Mirc, 240 sacs caoutchouc ; Félix Plancher, 9 ponchons dito ; Cabrol Jeune, 104 sacs dito ; Devès et Chaumet\*, 203 sacs et 10 ponchons dito ; Guiraud et Delmas\*, 8 ponchons dito ; Assémat frères, 14 ponchons et 4 sacs dito ; Chavanel\*, 130 sacs et 67 ponchons dito ; À ordre, 102 sacs dito, 1 sac riz, 1 sac riz-paille, 1 sac palmiste, 1 sac sésames ; Guiraud et Delmas, 6 paniers kola frais, 25 caisses bananes.

Pris à Dakar, pour M. le chef du service colonial, 9 sacs coton, 22 sacs karité.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La Gironde*, 15 mai 1907)

*VILLE-DE-MARANHAO* (st. fr.), capitaine Renault, venant de la Côte occidentale d'Afrique. Agent général M. de La Valette.

Pris à Matadi : MM. Ph. Delmas et Cie\*, 112 sacs caoutchouc.

Pris à Mayumba : Union commerciale, 6 fûts caoutchouc, 3 fûts huile de palme, 8 sacs fèves.

Pris à Sette-Cama: Union commerciale, 35 fûts caoutchouc, un fût huile de palme.

Pris à Cap-Lopez : Union commerciale, 11 fûts caoutchouc. — À ordre : JR, 29 billes ogouma [okoumé]. ,

Pris à Grand-Bassam : Museum, 10 colis échantillons de collection ; Compagnie commerciale de la Côte d'Afrique\*, 4 balles peaux sèches.

Pris à Conakry : MM. J. Assémat frères et C°, 2 caisses espèces, valeur 10.000 fr. ; 3 colis cuirs, 5 ponchons caoutchouc ; Félix Faucher, 5 ponchons caoutchouc ; P. Mirc, 230 sacs caoutchouc ; Beynis frères, 9 fûts, dito ; Devès, Chaumet et Cie\*, 89 ponchons dito, 1 colis ivoire ; E. Chavanel\*, 332 sacs et 19 ponchons caoutchouc, 2 planches bois du pays, 1 caisse clous de girofles du pays, etc. ; Guiraud et Delmas\*, 9 ponchons caoutchouc, 23 colis bananes ; à ordres, H F, 6 paniers cola, S B 10 dito, TAI 108 sacs caoutchouc.

Pris à Dakar : Comptoir Marc Caland, 3 fûts caoutchouc, 1 colis vêtements, Maurice Adde, 2 caisses vin

LISTE DE PASSAGERS

.....

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 14 juin 1907)

*EUROPE*, vapeur français, capitaine Agan, de la Côte occidentale d'Afrique, agent général, M. H. de La Valette.

Pris à Loango : Société française pour l'industrie, 3 caisses minerai cuivre.

Pris à Sette-Cama : Union commerciale, 8 fûts caoutchouc, 2 pointes ivoire ;

Pris à Iguela : Union commerciale, 4 fûts caoutchouc.

Pris à Cap-Lopès : M. Augustin, 4 sacs cacao, 6 sacs café, 18 plateaux bois ; Videau et fils, 36 billes ogoumou [okoumé ?] ; Crédit foncier, 20 billes ogoumou équarris. — À ordres ; J.R., 34 billes ogoumou.

Pris à Libreville : Chef du service colonial, 1 colis graines oléagineuses.

Pris à Cotonou : Chef du service colonial, 23 sacs manioc sec, 1 colis effets.

Pris à Grand-Bassam : Compagnie commerciale, 3 ponchons caoutchouc.

Pris à Conakry : M. Paul Mirc, 370 sacs caoutchouc ; Devès, Chaumet et Cie\*, 5 ponchons, 71 sacs caoutchouc, 1 ballot ivoire ; Besse neveu, Cabrol jeune, 32 sacs caoutchouc ; Assémat frères et Cie, 3 colis espèces 25.000 fr., 2 ponchons et 1 sac caoutchouc ; E. Chavanel\*, 227 sacs et 14 ponchons caoutchouc ; R. Henry, 7 fûts

caoutchouc ; Guiraud et Delmas\*, 11 ponchons caoutchouc, 15 colis bananes, 14 colis ananas ; Compagnie française de l'Afrique, 1 caisse instruments de précision.

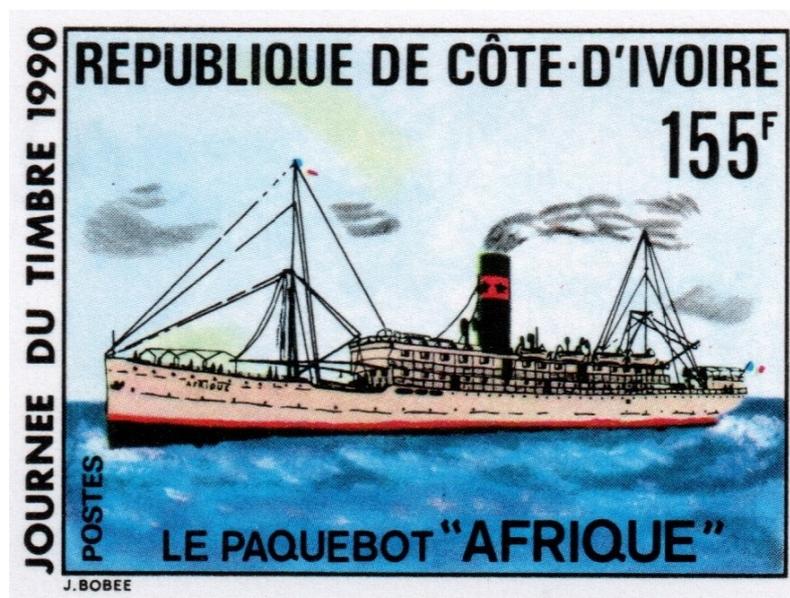
Pris à Dakar : Comptoirs Marc Caland, 5 fûts caoutchouc ; Arcin, H. Georges et Cie, 14 fûts caoutchouc ; Maurel et Prom, 8 fûts dito

---



[Coll. Jacques Bobée](#)

L'Afrique, de la Compagnie des Chargeurs réunis. Marcel Delboy, photographe, Bordeaux



[Coll. Jacques Bobée](#)

Journée du timbre 1990. — République de Côte d'Ivoire. Postes. Le paquebot « Afrique »  
Jacques Bobée

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux*, 14 décembre 1907)

*EUROPE* (vap. fr.), cap. Agan, venant de la côte occidentale d'Afrique. Agent général, M. Henri de la Valette.

Pris à Matadi : MM. Philippe Delmas\*, 13 paniers et 81 sacs caoutchouc.

Pris à Loango : Compagnie française du Haut-Congo, 14 fûts huile de palme ; Joucla, 28 sacs cacao.

Pris à Mayumba : Crédit foncier d'Algérie, 5 fûts huile de palme.

Pris à Cap Lopez ; Crédit foncier d'Algérie, 32 billes okoumé ; à ordre J.-R., 50 billes alto.

Pris à Grand-Bassam : Société coloniale française, divers objets de voyage ; Compagnie commerciale de la côte d'Afrique\*, 3 ponchons, 30 sacs caoutchouc ; Arcin, Georges et Cie, 7 fûts dito ; Plantey\*, 8 dito.

Pris à Conakry : MM. Chavanel\*, 61 sacs caoutchoucs ; Paul Mirc, 397 sacs caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 2 ponchons et 2 sacs dito ; Besse neveu, Cabrol jeune, 61 sacs dito ; Guiraud\*, 3 ponchons dito ; 2 caisses bananes ; à ordre T A I, 17 ponchons caoutchouc.

Pris à Ténérife : MM. Tissé, 451 colis bananes ; Michel Col, 64 colis dito.

---

Chargeurs réunis

Assemblée générale ordinaire du 16 décembre 1907  
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 décembre 1907)

.....

Cote Occidentale d'Afrique.

Nous vous disions l'an dernier que la prorogation du contrat passé avec l'État pour le transport des dépêches postales à destination de la Cote Occidentale d'Afrique viendrait à expiration le premier juillet 1906 et nous vous faisons part de la mise prochaine en adjudication des nouveaux services à laquelle nous comptons nous présenter.

Nous sommes heureux de vous annoncer que nous avons été déclarés, le 16 mars 1907, définitivement adjudicataires du premier lot, c'est-à-dire du service Dunkerque Matadi, pour une période de quinze années à dater du 5 juillet 1908.

Actuellement, notre service postal mensuel est effectué par les paquebots *Paraguay* et *Europe* ; mais pour assurer d'une manière parfaite le service des passagers et avoir un paquebot de réserve, nous avons décidé la construction d'une nouvelle unité dénommée *Afrique* que nous avons confiée aux chantiers anglais de MM. Swan Hunter et Wigham Richardson. Ce navire, type *Europe*, a été lancé le 20 novembre dernier. Les constructeurs comptent nous le livrer fin avril prochain.

Nous avons apporté quelques modifications à notre service d'annexes sur les divers points de la côte occidentale d'Afrique. Le petit vapeur de rivières à roue arrière *Mandji* dont nous vous annonçons la commande l'année dernière à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, au Havre, nous a été livré par ces chantiers fin 1906.

Sa mise en service sur la rivière de l'Ogooué, au mois de février 1907, nous a permis de disposer de l'*Éclairer* que nous avons dirigé sur Grand-Bassam\* où nous avons créé un service de lagune qui nous donne satisfaction. Notre situation sur ce point de la côte, devenue importante en raison du fonctionnement de ce nouveau service de

lagune, nous a obligés à ouvrir une agence, et les résultats obtenus depuis son ouverture, en janvier 1907, confirment l'avantage qu'il y avait pour notre Compagnie à avoir un représentant direct en ce point où nos navires, tant postaux que commerciaux, prennent respectivement les passagers et les marchandises que notre annexe va drainer dans les différentes stations de l'immense lagune. L'utilité se fait déjà sentir de renforcer ce service d'une nouvelle unité.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux*, 21 mai 1908)

*PARAGUAY*, vapeur français [Chargeurs réunis\*], arrivé de la côte occidentale d'Afrique. Agent M. H. de La Valette.

Pris à Matadi : Messageries fluviales. 14 caisses armes, munitions vêtements, bateau démontable, objets de campement, artifices. etc. Gérant, N. A. H. U. 25 caisses conserves, 3 caisses collections.

Pris à Sette-Cama : Union coloniale, 39 billes acacia équarri.

Pris à Cap-Lopez : M. Rousselot, 50 billes okoumé.

Pris à Libreville : Ministère des colonies, 9 caisses serre plantes vides.

Pris à Cotonou : Ministère des colonies, 1 caisses collections.

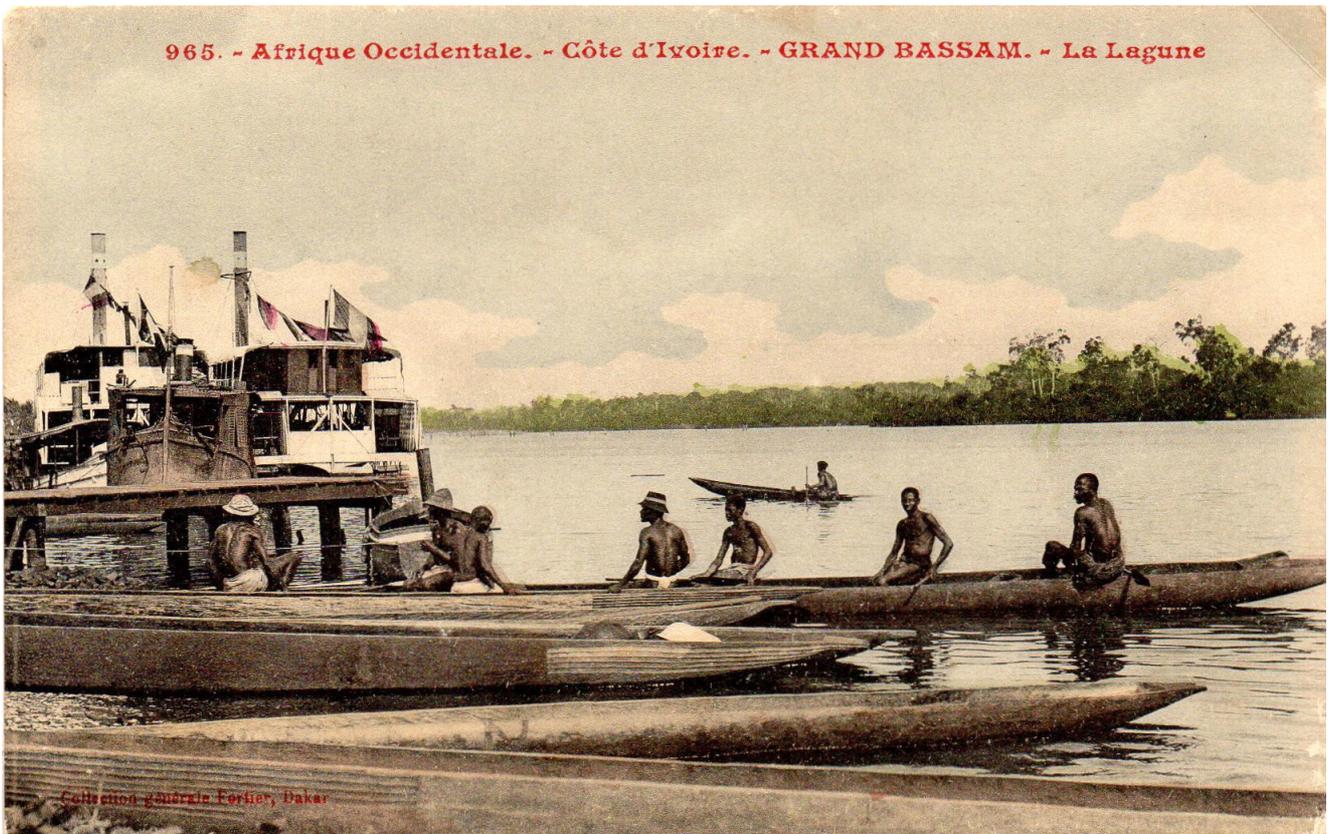
Pris à Bassam : Ministère des colonies. 1 balle collections.

Pris à Conakry : Ministère des colonies. 2 caisses objets succession ; MM. Guiraud, 25 caisses bananes, 33 fûts caoutchouc, 3 sacs dito ; E. Chavanel\*, 178 sacs caoutchouc ; Compagnie coloniale d'exportation, 29 ponchons caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 4 caisses, 103 sacs caoutchouc, 8 colis ivoire, 3 caisses or brut ; Beynis frères, 33 ponchons caoutchouc ; Pinto Benuion, 9 pondions caoutchouc ; Burki frères, 71 sacs caoutchouc ; Paillard Haure [Faure ?], Rouanet, 120 sacs caoutchouc.

Pris à Dakar ; Comptoir M. Caland, 2 caisses oiseaux empaillés, 13 sacs caoutchouc. 15 caisses espèces, valeur 150.000 fr. ; 2 caisses objets divers.

---

965. - Afrique Occidentale. - Côte d'Ivoire. - GRAND BASSAM. - La Lagune



Collection générale Fortier, Dakar

[Coll. Jacques Bobée](#)

Grand-Bassam. — Service lagunaire (Coll. Fortier, Dakar)

Conseil d'administration du Gabon  
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1908)

Par arrêté du lieutenant-gouverneur par intérim, le conseil d'administration de la colonie du Gabon est ainsi composée.

MM. le lieutenant-gouverneur, président : laeck, directeur du service local ; Huron, chef du service judiciaire par intérim ; Le Meilleur, commandant le bataillon du Congo ; Plaisant, directeur de la Société du Haut-Ogooué ; [Vernaelde, agent général de la Compagnie des Chargeurs Réunis](#) ; Leblanc, agent comptable de la Société du Haut-Ogooué ; Cruchet, chef de cabinet du lieutenant-gouverneur, secrétaire-archiviste.

---

Chargeurs Réunis  
(*Le Capitaliste*, 13 août 1908)

Le *Journal officiel* du 9 août courant publie une loi portant approbation de la convention conclue le 30 mai dernier entre l'État et la Compagnie des Chargeurs réunis, pour l'exécution du service maritime postal entre la France et la Côte occidentale d'Afrique.

---

Chargeurs Réunis  
(*Le Capitaliste*, 20 août 1908)

On a commenté diversement la suppression de l'escale de Cherbourg dans le service postal que cette Compagnie effectue avec l'Afrique occidentale. Il convient de remarquer à ce propos que cette escale, qui avait été imposée à la Compagnie par le cahier des charges postal de la Côte d'Afrique de 1889, a été purement et simplement supprimée, par l'administration elle-même, de l'itinéraire prévu au nouveau cahier des charges dont les Chargeurs réunis se sont récemment rendus adjudicataires. Il est bien certain que si l'escale en question n'a plus été exigée, c'est qu'au point de vue postal et commercial, aussi bien qu'au point de vue des passagers, elle ne présentait pas d'intérêt.

---

Chargeurs Réunis  
(*Le Capitaliste*, 22 octobre 1908)

On vient de distribuer au Sénat une proposition de loi, déjà votée par la Chambre et ayant pour but de sanctionner une convention, passée entre M. Symian et la Compagnie des Chargeurs réunis, qui est, comme on le sait, concessionnaire du service maritime postal entre Dunkerque et Matadi. Elle aura la faculté de fixer au Havre le point d'attache et de départ du service subventionné ; mais elle devra maintenir les services libres établis par elle entre la France et la côte occidentale d'Afrique, suivant convention conclue le 30 mai dernier.

Rappelons que ces services comprennent : 1° la ligne commerciale mensuelle partant de Dunkerque ; 2° six voyages par an du Havre à Matadi, doublant la ligne subventionnée.

---

PORT DE BORDEAUX  
Manifestes d'entrée  
(*La Gironde*, 14 décembre 1908)

*EUROPE* (st. fr.) [Chargeurs réunis\*], cap Blazy, venant de la cote Occidentale d'Afrique. — Agent général à Bordeaux, M. de la Valette.

Pris à Loango : Compagnie française du Haut-Congo, 7 fûts huile de palme.

Pris à Bas-Kouilou : MM. Joucla et Cie, 49 sacs cacao.

Pris à Iguela : Crédit foncier d'Algérie, 2 fûts caoutchouc.

Pris à Cap Lopez : MM. Videau et fils, 34 billes okoumé ; MM. Bahour et Chambon, 40 sacs cacao.

Pris à Libreville : À ordre, E. B., 15 sacs cacao.

Pris à Cotonou : Magasins et appontements du Dahomey, 2 colis tôle et filin ; M. Millières-Lacroix, 1 caisse meubles ; sous-intendant militaire, 4 colis effets.

Prix à Grand-Bassam : MM. Plantey et Cie, 4 fûts caoutchouc.

Pris à Conakry : M. Chavanel\*, 61 sacs caoutchouc ; M. Guiraud\*, 50 caisses bananes et 3 ponchons caoutchouc ; MM. Assémat frères 117 dito dito ; MM. Cohen frères, 80 dito dito ; M. E. Chavanel\*, 68 dito dito ; MM. Beynis frères, 106 dito dito ; M. Henry. dito dito ; MM. Devès et Chaumet\*, 5 dito dito ; à ordre, T. A. I., 18 dito dito.

Pris à Dakar : MM. Beynis frères, 16 ponchons caoutchouc ; Carboniques liquides réunies, 7 caisses tubes ; chef du service colonial, 1 caisse archives.

Pris à Ténérife : M. Ensenat, 250 caisses bananes ; M. Tissié, 228 dito dito ; à ordre, F. M. S., 217 dito dito.

---

Chargeurs Réunis  
Exercice 1907-1908  
(*Le Capitaliste*, 7 janvier 1909)

.....  
les bâtiments de la Compagnie ont effectué 98 voyages, dont 17 sur le Brésil, 6 sur le Brésil et La Plata, 30 sur La Plata, 25 sur la côte occidentale d'Afrique, 13 sur l'Indo-Chine et 7 sur l'Extrême-Orient.

---

COTE-D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1909)

La colonie de la Côte d'Ivoire vient de passer avec la Compagnie des Chargeurs Réunis un contrat pour les transports administratifs sur la lagune Ebrié.

La Compagnie des Chargeurs Réunis a mis à la navigation, pour ce service, deux vapeurs confortables avec cabines, salon, promenoir, etc., etc.

Le tarif de voyageur de Bassam à Bingerville est, grâce à ce nouveau service, meilleur marché qu'autrefois.

Bassam à Bingerville :

Voyageurs européens 8.75

Voyageurs indigènes 4.85

Bingerville à Abidjan :  
Voyageurs européens 3.15  
Voyageurs indigènes 1.90  
Bassam à Abidjan :  
Voyageurs européens 11.20

---

PORT DE BORDEAUX  
(*La Gironde*, 10 septembre 1909)

ARRIVÉE DE L' « AFRIQUE »

Contrarié dans sa marche depuis son départ de Dakar par un fort vent de nord-est, le paquebot de la Compagnie des Chargeurs réunis « Afrique » est arrivé jeudi dans la matinée à Pauillac, où il était attendu la veille.

Le très sympathique commandant Renault nous a dit que ce retard aurait été bien plus sensible si son navire ne tenait pas aussi remarquablement la mer.

La traversée a été marquée, au retour, par deux décès : celui d'un planteur, embarqué très malade au Congo, atteint de troubles cérébraux très dangereux, et celui d'un homme de l'équipage, enlevé rapidement par une méningite. Les deux corps ont été immergés.

Manifestes d'entrée

AFRIQUE (paquebot de la Compagnie des Chargeurs réunis), commandant Renault, vinent de la Côte occidentale d'Afrique et du Sénégal.

Pris à Matadi : M. Laflaquière, 3 (?) colis effets, sous-intendant, 2 colis dito.

Pris à Mayumbe : M. Kientzien, 1 c. machines.

Pris à Cap Lopez : M. Monnal, 28 c. cognac ; R. P. Dubrouillet, 3 c. échantillons bois ; MM. Joucla et Cie, 684 sacs café, 13 sacs cacao ; M. Delcour, 18 billes bois ; à ordre, A G, 26 billes bois ; J. R. 70 billes bois.

Pris à Libreville: à ordre, F D, 18 sacs cacao.

Pris à Cotonou : M. Pozzo di Borgo, 9 sacs cacao, 59 fûts huile de palme ; chef Service colonial, 2 colis effets ; sous-intendant militaire, 3 colis effets.

Pris à Grand-Bassam : MM. Maurel et Prom, 90 sacs caoutchouc, 17 colis ivoire ; M<sup>me</sup> Castel. 1 c. objets de collection ; M. Carlsberg, 6 colis ivoire ; M. Monfefoul, 4 dito, dito ; M. Plantey, 6 fûts caoutchouc ; MM. Devès et Chaumet\*, 15 ponchons caoutchouc, 10 colis ivoire, 1 colis cire ; Compagnie coloniale d'Afrique, 7 ponchon et 9 fûts caoutchoucs, 1 colis ivoire.

Pris à Tabou : M. Ch. Bordes, 5 sacs café.

Pris à Conakry : MM. Beynis frères, 8 ponchons et 3 sacs caoutchouc, 1 c. fusils ; Banque Afrique occidentale française, 11 sacs caoutchouc ; Assémat, 86 dito, dito ; MM. Devès et Chaumet\*, 1 pochon caoutchouc ; M. Chavanel\*, 44 ponchons et 21 sacs caoutchouc à ordre T.A.I.

Pris à Dakar : MM. Arcin, Georges et Cie, 14 sacs caoutchoucs, 8 colis ivoire, 21 sacs caoutchouc ; M. Maurer, 38 dito, dito ; M. Henry, 151 dito, dito ; M. Salagna\*, 1 dito, dito ; M. Mirc, 732 dito, dito ; M. van de Velde, 2.900 dito, 16 colis ivoire.

Pris à Grand-Bassam : Société de la Rochère, 8 ponchons caoutchouc, 11 colis ivoire.

---

PORT DE BORDEAUX  
Manifestes d'entrée

(*La Gironde*, 24 octobre 1909)

*CAMPINAS*, paquebot de la Compagnie des Chargeurs réunis, commandant Couen, vouant de la Côte occidentale d'Afrique.

Pris à Cap-Lopez : A ordre JR, 45 billes okoumé ; AG, 30 dito ; AG sur A, 19 dito.

Pris à Cotonou : MM. Armandon et Cie, 81 fûts huile de palme.

Pris à Grand-Bassam : MM. Plantey et Cie, 3 fûts caoutchouc, 94 ponchons huile de palme ; Compagnie coloniale de la Côte d'Afrique, 45 dito ; 5 barriques caoutchouc, 35 ponchons huile de palme.

Pris à Grand-Lahou : MM. Arcin, Georges et Cie, 3 ponchons caoutchouc ; MM. Devès et Chaumet\*, 11 dito, 6 paquets ivoire.

Pris à Ténérife : M. Chatenet, 150 colis bananes.

---

PORT DE BORDEAUX  
Manifestes d'entrée  
(*La Gironde*, 10 novembre 1909)

Paquebot de la Compagnie des Chargeurs réunis *EUROPE*, commandant Blazy, venant de la Côte occidentale d'Afrique et du Sénégal.

Pris à Matadi : chef du service colonial, 2 c. panthères.

Pris à Mayumba : MM. Joucla et Cie, 60 sacs café ; M. A. Delcour, 18 billes bois.

Pris à Cap-Lopez : M. A. Delcour, 18 billes bois.

Pris à Libreville : chef du Service colonial. 2 c. échantillons ; M. Baillot d'Estiaux, 8 c. peaux de bœufs et de moutons ; chef du Service colonial, 1 c. chiens.

Pris à Cotonou : M<sup>me</sup> de Stampa, 1 cercueil.

Pris à Grand-Bassam : MM. Plantey et Cie, 14 fûts caoutchouc, 50 ponchons huile de palme ; MM. Maurel et Prom, 48 sacs caoutchoucs et 3 colis ivoire ; M. W. Carlsberg, 1 colis ivoire ; à ordre, F D B, 51 ponchons huile de palme ; C C C A, 4 ponchons et 3 barriques d'huile de palme, 1 colis ivoire, 34 ponchons huile de palme.

Pris à Conakry : M. E. Chavanel\*, 11 ballots ivoire, 47 ponchons et 167 sacs caoutchouc ; M. E. Guiraud\*, 219 c. bananes, 12 c. ananas, 10 c. citrons, 1 c. pneus ; MM. Devès et Chaumet\*, 53 ponchons et 34 sacs caoutchouc, 1 ballot ivoire ; MM. Beynis frères, 15 ponchons caoutchouc ; M. J. Assémat, 157 sacs caoutchouc ; M. Henry, 62 sacs caoutchouc ; Chef du Service colonial, 1 malle effets ; M. Saint-Royre, 2 colis effets ; à ordre, S A I, 27 sacs caoutchouc ; T A I, 12 ponchons et 91 sacs caoutchouc.

Pris à Dakar : Établissements Salagna\*, 45 fûts, 3 sacs et 5 fûts caoutchouc ; MM. Arcin. Georges et Cie, 4 colis ivoire ; MM. Marc Caland, 14 fûts vides ; M. L.-V, van de Velde, 5 colis ivoire, 28 colis peaux de bœufs et de moutons ; MM. Marc Caland, 11 fûts caoutchouc ; à ordre, A V C, 1 c. quincaillerie.

---

PORT DE BORDEAUX  
Manifestes d'entrée  
(*La Gironde*, 11 décembre 1909)

*AFRIQUE*, paquebot de la Compagnie des Chargeurs réunis en Afrique, commandant Renault venant de la côte occidentale d'Afrique et du Sénégal.

Pris à Matadi : Service colonial. 8 caisses, objets de succession.

Pris à Bas Kouilou : MM. Joucla et Cie, 80 sacs café, 76 sacs cacao ; à ordre, 53 billes bols.

Pris à Mayumbe : M. Augustin, 7 sacs cacao.

Pris à Cap-Lopez : A ordre, A G, 53 billes bois.

Pris à Cotonou : Trésorerie, 1 caisse argent.

Pris à Grand-Bassam : MM. Maurel et Prom, 27 sacs caoutchouc ; M. Carlsberg, ? dito, dito, 6 colis ivoire ; MM. Maurel et Prom, 18 sacs caoutchouc ; MM. Plantey et Cie, 14 fûts caoutchouc, 30 ponchons huile ; à ordre, C C C., 22 fûts dito.

Pris à Grand-Lahou : MM. Arcin, Georges et Cie, 12 ponchons et 1 sac caoutchouc ; MM. Devès et Chaumet\*, 14 ponchons et 1 sac caoutchouc.

Pris à Conakry : MM. Cohen frères, 15 ponchons caoutchouc ; MM. Beynis frères, 26 ponchons et 30 sacs dito ; M. Henri, 30 colis dito ; M. Chavanel, 44 sacs dito et 47 ponchons dito ; 4 fûts et 77 sacs dito ; MM. Besse neveu et Cabrol, 23 dito. dito ; MM. Assémat, 248 sacs dito ; MM. Devès et Chaumet\*, 143 colis dito ; à ordre, F A I, 43 sacs caoutchouc ; V AT. 46 colis dito.

Pris à Dakar : M. G. Mirc, 147 sacs caoutchouc, 7 balles peaux, 4 colis ivoire.

---

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux*, 10 janvier 1910)  
(*La Gironde*, 11 janvier 1910)

*EUROPE*, paquebot des Chargeurs Réunis, arrivé de la côte occidentale d'Afrique.  
Agent général H. de La Valette :

Pris à Matadi : MM. Chevrier et Montariol. 1 pointes ivoire.

Pris à Cap-Lopez : MM. Delcour, 57 billes okoumé, 59 billes acajou ; à ordres. 27 billes obega, agueminia, ogoulmalonga.

Pris à Libreville : M. R. Didier. 20, sacs coprah.

Pris à Cotonou : Service colonial, 14 caisses instruments de précision.

Pris à Grand-Bassam : MM. Maurel et Prom, 38 sacs caoutchouc ; Compagnie coloniale de la Côte d'Afrique, 24 sacs dito ; W. Carlsberg et Cie, 93 ponchons dito ; 5 colis ivoire ; à ordres, 1 barrique et 10 ponchons dito ; Devès et Chaumet\*, 2 sacs dito ; Établissements Salagna\*, 25 sacs dito ; Plantey et Cie, 15 fûts dito ; Arcin, H de Georges et Cie, 4 colis ivoire ; à ordres, 34 ponchons huile de palme ; Desbarrets, 1 bille acajou ; Roux, 1 coffre-fort.

Pris à Conakry : MM. J. Assémat frères, 251 sacs caoutchouc, 2 colis ivoire et 1 caisse curiosités ; Paul Mirc, 135 sacs caoutchouc ; Cahen frères, 18 ponchons caoutchouc, à ordres, 36 ponchons dito ; E. Chavanel\*, 254 colis dito ; Beynis frères, 161 colis dito ; A. Maurer, 156 sacs dito ; à ordres, 84 colis dito ; Devès, Chaumet et Cie\*, 171 colis dito ; Directeur du Jardin colonial de Nogent, 5 caisses et échantillons divers ; chef du service colonial à Bordeaux, 1 caisse machine à écrire.

Pris à Dakar : M. Marc Caland, 20 fûts ou récipients vides.

---

PORT DE BORDEAUX  
Manifestes d'entrée  
(*La Gironde*, 10 juin 1910)

*AFRIQUE* (st. fr.), cap. Blazy, arrivé de la Côte occidentale d'Afrique. — Agent général : M. de la Vallette.

Pris à Matadi : Service colonial, 1 caisse graines ; Fredon, 2 colis pièces de machines usagées, 1 caisse viande salée, 1 caisse pieds et queues d'éléphant ; docteur Marque, 2 colis ivoire.

Pris à Banane: Service colonial, 1 cantine popote, 2 caisses collections zoologiques, 1 caisse instruments divers.

Pris à Cap-Lopez : A ordres, 39 billes bois okoumé.

Pris à Kouilou : M. Delcour, 54 billes bois.

Pris à Libreville : M. Balllet d'Estivaux. 9 ballots peaux diverses ; Chargeurs réunis, 4 colis divers.

Pris à Cotonou: Service colonial, 36 colis divers.

Pris à Grand-Bassam : MM. Plantey et Cie, 2 fûts caoutchouc ; à ordres. 6 ponchons dito ; Établissements Salagna\*, 31 sacs dito ; Arcin, Georges et Cie, 16 sacs dito ; W. Carlsberg, 47 colis dito et 27 colis ivoire ; Devès et Chaumet et Cie\*, 118 sacs caoutchouc et 48 caisses ivoire.

Pris à Conakry : Société la Camayenne, 270 caisses bananes ; Service colonial, 111 ananas et 1 colis échantillon feuilles de tabac ; J. Assémat, 7 sacs caoutchouc ; P. Mirc, 46 colis caoutchouc ; Maurer, 90 colis dito ; Cohen frères, 205 colis dito ; Institut colonial. 3 caisses échantillons botaniques ; E. Chavanel\*, 5 ponchons caoutchouc ; Société de l'Ouest africain, 86 colis dito ; Beynis frères, 50 colis dito ; Devès et Chaumet\*, 2 ballots ivoire ; H. Henry, 37 colis dito ; À ordres, 11 colis dito.

---

À LA CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 5 janvier 1911)

Grand Bassam, le 18 décembre 1910.

.....  
Ces jours derniers devait avoir lieu l'adjudication des transports en lagune en 1911, le contrat passé avec les Chargeurs réunis\* arrivant à expiration. Or, personne ne s'est présenté. Le motif de cette abstention est le suivant : le cahier des charges préparé par l'administration à la fin de l'année de 1909 ne répond plus du tout aux besoins actuels du commerce. D'un côté l'existence des trois centres de Bassam, Bingerville et Abidjan nécessite la possibilité de se déplacer rapidement, de pouvoir aller et revenir dans la même journée, en ayant le temps suffisant pour traiter ses affaires. D'un autre côté, le fonctionnement régulier du chemin de fer facilite l'écoulement rapide des produits. Il était donc de toute nécessité de trouver une solution meilleure que la solution actuelle.

La Compagnie des Chargeurs s'en est bien rendu compte et elle va apporter des améliorations sensibles à son service ; elle vient de procéder à un essai de voyage quotidien aller et retour entre Bassam, Bingerville et Abidjan ; devant les heureux résultats constatés, elle a l'intention de faire des propositions à l'administration en vue de l'établissement d'un nouveau contrat.

Il nous reviendrait qu'en haut lieu, on se montrerait très favorable à la nouvelle combinaison et que l'administration étudierait, comme conséquence, un remaniement des horaires du chemin de fer ; le but recherché serait de permettre de quitter Bassam le matin vers six heures et demie et d'arriver le même soir à Dimbokro. Ce serait un progrès considérable et nous ne doutons pas que notre gouverneur ne s'emploie de toutes ses forces à faire aboutir ce projet si favorable à tous, mais surtout au commerce.

.....  
A. Chatel.

---

Chargeurs Réunis  
Exercice 1909-1910  
(*Le Capitaliste*, 12 janvier 1911)

Il a été effectué, pendant l'exercice écoulé, 70 voyages contre 83 en 1908-1909, se décomposant comme suit :

	1908-1909	1909-1910
La Plata	17	—
Brésil	14	—
Brésil et La Plata	9	29
Côte occidentale d'Afrique	24	23
Indo-Chine	12	12
Autour du monde	7	6
	<u>83</u>	<u>70</u>

Sur la Côte occidentale d'Afrique, le service de paquebots a fonctionné d'une façon satisfaisante, mais les vapeurs de charge n'ont trouvé qu'un aliment de retour insuffisant. Par contre, les services annexes des rivières continuent à donner des résultats intéressants, non seulement par la recette directe qu'ils procurent, mais encore par l'appoint de tonnage qu'ils apportent aux navires de mer en drainant les marchandises de l'intérieur vers la côte. En présence de l'amélioration que ces services annexes apportent à l'exploitation, la Compagnie étudie la possibilité de les développer sur plusieurs points qui possèdent des rivières ou des lagunes navigables.

---

À LA CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 26 janvier 1911)

Grand Bassam, le 8 janvier 1911.

.....  
D'un autre côté, l'entente est intervenue entre l'administration locale et la Compagnie des Chargeurs réunis ; un nouveau contrat a été signé en conseil d'administration, dont l'effet durera pendant six ans, à compter du 1<sup>er</sup> février 1911. Des améliorations notables ont été apportées au service annexe de la lagune Ébrié. Un service quotidien accéléré, avec retour dans la même journée, se fera entre Bassam, Bingerville et Abidjan, et trois fois par semaine, à l'aller et au retour, il correspondra à Abidjan avec le chemin de fer, de sorte que, parti à six heures du matin de Bassam, le voyageur couchera le soir à Dimbokro et vice versa.

Un autre service, assuré par de grands vapeurs à marche rapide, desservira Dabou cinq fois par mois et Kraflee [*sic*] trois fois.

.....  
A. Chatel.

CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 11 février 1911)

La pacification se poursuit sans à-coups sérieux. Elle sera achevée, à n'en pas douter, dans les délais prévus.

Le commerce s'accroît d'une façon continue. et tout permet d'espérer que la Côte-d'Ivoire deviendra avant longtemps « un des joyaux de notre écrin colonial », pour employer l'expression d'un passager.

M. le gouverneur [Angoulvant] a été autorisé à vendre aux Chargeurs réunis les vapeurs *Suzette*, *Diamant* et *Bouët-Villaumetz*. Un service fluvial a pu, par suite, être organisé, qui permet d'aller dans la même journée de Grand-Bassam à Dimbokro, alors qu'il fallait précédemment deux jours et demi pour effectuer ce trajet.

.....  
\_\_\_\_\_

PORT DE BORDEAUX  
Chargements d'entrée  
(*La France de Bordeaux*, 15 mars 1911)

*EUROPE*, vapeur français, venant de la côte occidentale d'Afrique. Agent général, M. Henri de La Valette.

Pris à Matadi, pour M. Calcat, 8 caisses machines à écrire ; sous-intendant militaire, 11 caisses successions diverses ; M. Brachlel, 8 paniers objets collection.

Pris à Cap-Lopez, pour l'Union commerciale, 20 billes okoumé.

Pris à Cotonou, chef du service colonial, 1 caisse graines.

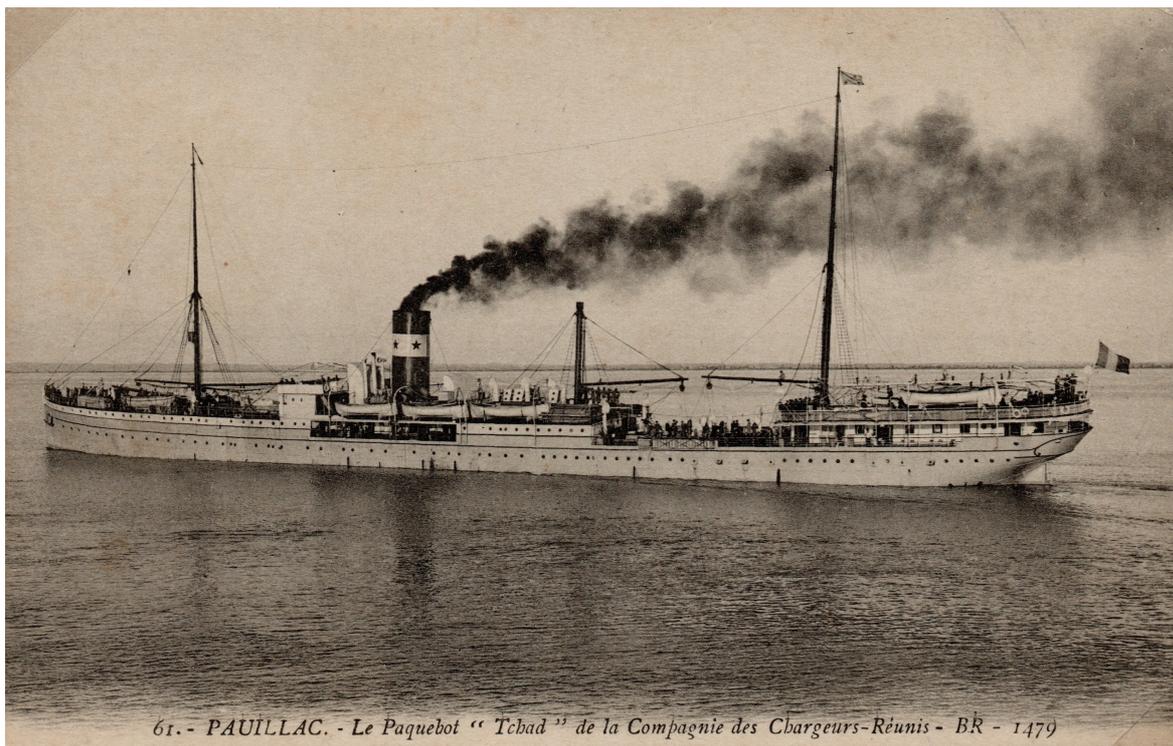
Pris à Accra, à ordres. 89 sacs cacao.

Pris à Grand-Bassam, pour MM. Carlsberg, 634 sacs caoutchouc ; Devès et Chaumet\*, 31 ponchons et 2 sacs dito ; Chevalier, 3 caisses fruits roniers ; C. O. C. A., 19 ponchons caoutchouc ; C.O.F.A., 2 caisses balance de précision ; Service colonial, 1 caisse échantillons botaniques.

Pris à Konakry : pour MM. Chavanel\*, 495 sacs et 24 ponchons caoutchouc ; Garrigues et Cie, 53 (?) sacs dito, 6 colis ivoire, 6 caisses savon ; Cahen frères, 110 sacs et 24 ponchons caoutchouc ; Paul Mirc, 222 sacs dito ; Arcin Georges, 39 sacs dito ; à ordre, 43 ponchons dito ; A. Maurer, 132 sacs dito ; Beynis frères, 86 sacs et 81 ponchons dito ; Fould et Cie, 4 sacs et 19 ponchons dito ; R. Henry, 11 sacs et 90 ponchons dito ; Devès et Chaumet\*, 41 sacs et 16 ponchons dito.

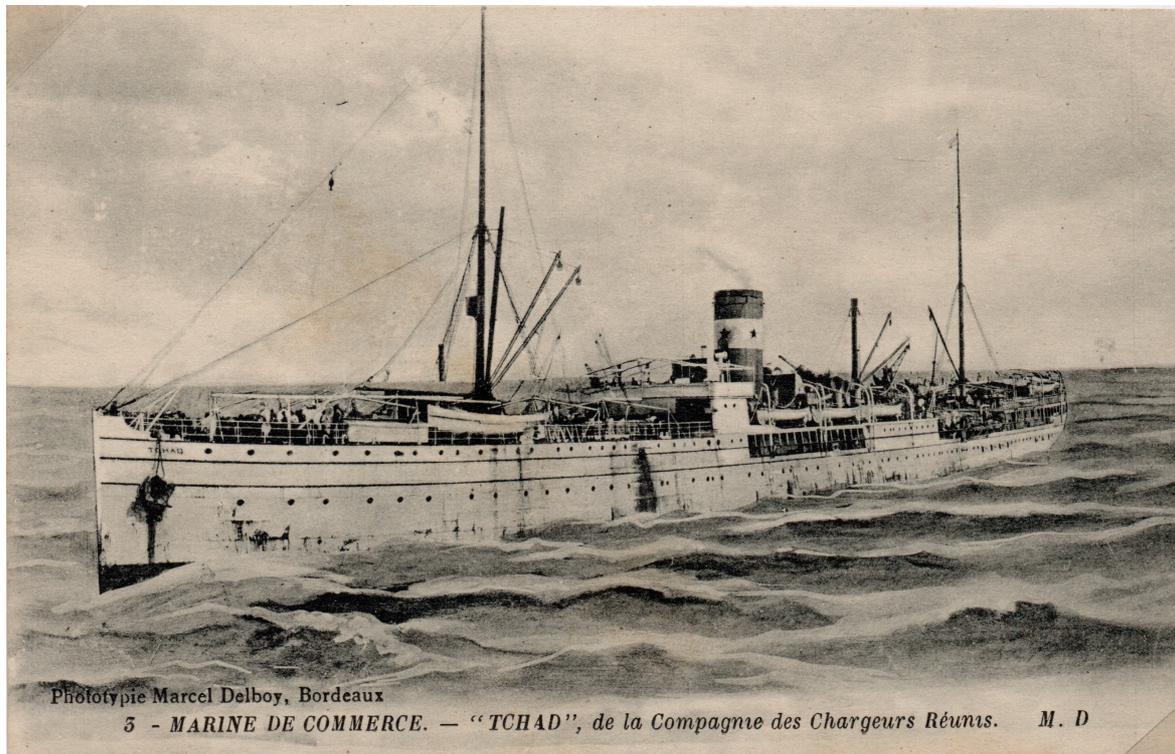
Pris à Dakar : pour MM. Paul Mirc, 11 balles peaux de moutons ; Manuel frères, 7 tubes vides à acide carbonique ; Établissement Salagna\*, 11 fûts caoutchouc et une caisse oiseaux empaillés ; [?] Parenteau, 1 caisse effets usagés.

\_\_\_\_\_



61. - PAULLAC. - Le Paquebot " Tchad " de la Compagnie des Chargeurs-Réunis - BR - 1479

Pauillac. — Le paquebot « Tchad », de la Compagnie des chargeurs réunis (BR 1479)



Phototypie Marcel Delboy, Bordeaux

5 - MARINE DE COMMERCE. — "TCHAD", de la Compagnie des Chargeurs Réunis. M. D

[Coll. Jacques Bobée](#)

MARINE DE COMMERCE. — « Tchad », de la Compagnie des chargeurs réunis  
(Marcel Delboy, Bordeaux)

ARRIVÉES DE COURRIERS  
(*Le Petit Journal*, 11 septembre 1911)

Bordeaux, 10 septembre.

Le paquebot *Tchad*, courrier de la Côte Occidentale d'Afrique, est arrivé aujourd'hui à Bordeaux avec 150 passagers parmi lesquels M. Adam, lieutenant-gouverneur de l'Oubanghi-Chari et du Tchad, et le boy Baptiste, qui assistait le lieutenant-colonel Moll. Ce boy, qui se rend à Paris au ministère des Colonies, porte encore le deuil de son chef.

Il a refait le récit du combat dans lequel l'héroïque officier a trouvé une mort glorieuse. Cependant, un point diffère de ce qui est déjà connu. Il dit bien que le lieutenant-colonel Moll a été tué à 11 h. 15 du matin, mais d'une balle en plein cœur et non à coups de sagaie. Le boy Baptiste a rencontré le colonel Largeau auquel il a fait le récit détaillé des événements dont il a été le témoin. D'après lui, les contingents du colonel Largeau sont en parfaite santé.

---

ARRIVÉES DE COURRIERS  
Nouvelles coloniales et de l'étranger  
(*La Patrie*, 12 septembre 1911)

Bordeaux, 11 septembre. — Le paquebot *Tchad*, revenant de son premier voyage à la côte occidentale d'Afrique, a traversé la zone froide existant entre Dakar et le Sud de l'Espagne.

Les nouvelles qu'il rapporte des colonies africaines sont excellentes.

Les bruits de soulèvement dans l'Ouadaï sont démentis ; il ne s'agissait que de la présence de nomades, venus de la Tripolitaine, se rendant au Darfour, terrorisant la contrée.

La situation est prospère dans l'Oubangui et le Chari. Une partie de l'emprunt a été utilisée dans la construction de routes et d'un réseau télégraphique de 1.500 kilomètres. Parmi les passagers, se trouvaient à bord le capitaine Lagrange, venant de l'Ouadaï, et M. Grignès, trésorier-payeur du Gabon.

Le paquebot *Martinique*, venant de Colon, du Vénézuéla et des Nouvelles-Antilles, également arrivé dans notre port, dit que la situation aux Antilles est excellente.

---

INFORMATIONS  
(*L'Action française*, 13 novembre 1911)

Mgr Augouard en France. — Mgr Augouard, l'évêque missionnaire du Congo français, vient d'arriver à Bordeaux par le paquebot *Tchad*. À peine averti des intentions du ministère de céder tout ou partie de notre colonie à l'Allemagne, il s'embarquait en toute hâte pour aller défendre, à Paris, les intérêts de l'Afrique française.

On comprend, en effet, l'émotion ressentie par le vaillant prélat à cette nouvelle.

L'ardent patriote qu'il est, le volontaire de l'Ouest qui combattait les Prussiens à Loigny, allait voir passer sous le drapeau allemand ces terres et ces populations qu'il avait, pour une large part, conquises à la France par son labeur inlassable.

Évêque catholique, il voyait passer sous l'autorité d'une nation protestante ces hommes qu'au prix de mille souffrances, il avait conquis à l'Église.

Mgr Augouard sera arrivé trop tard. On dit cependant qu'à son débarquement, il eut la consolation de constater que les cessions faites à l'Allemagne laissent à peu près intactes ses missions.

On lui prête l'intention, pendant son séjour en France, de s'employer à faire comprendre à ses concitoyens de quelle importance est pour le prestige et les intérêts de la France en Afrique notre colonie du Congo.

---

Violent combat au Congo. — Le paquebot *Tchad*, arrivé à Bordeaux, apporte la nouvelle d'un violent combat qui a eu lieu, le 11 septembre dernier, à M'Kola, un village du pays des Pahouins, dans le Sud du Congo français. Un détachement de 80 fusils, sous les ordres du lieutenant Fillaudeau, se heurta à 300 Pahouins. Le combat fut des plus durs. Nos troupes eurent 30 blessés, parmi lesquels le chef de la colonne. Le docteur Bernard, médecin-major, parvint à ramener le détachement.

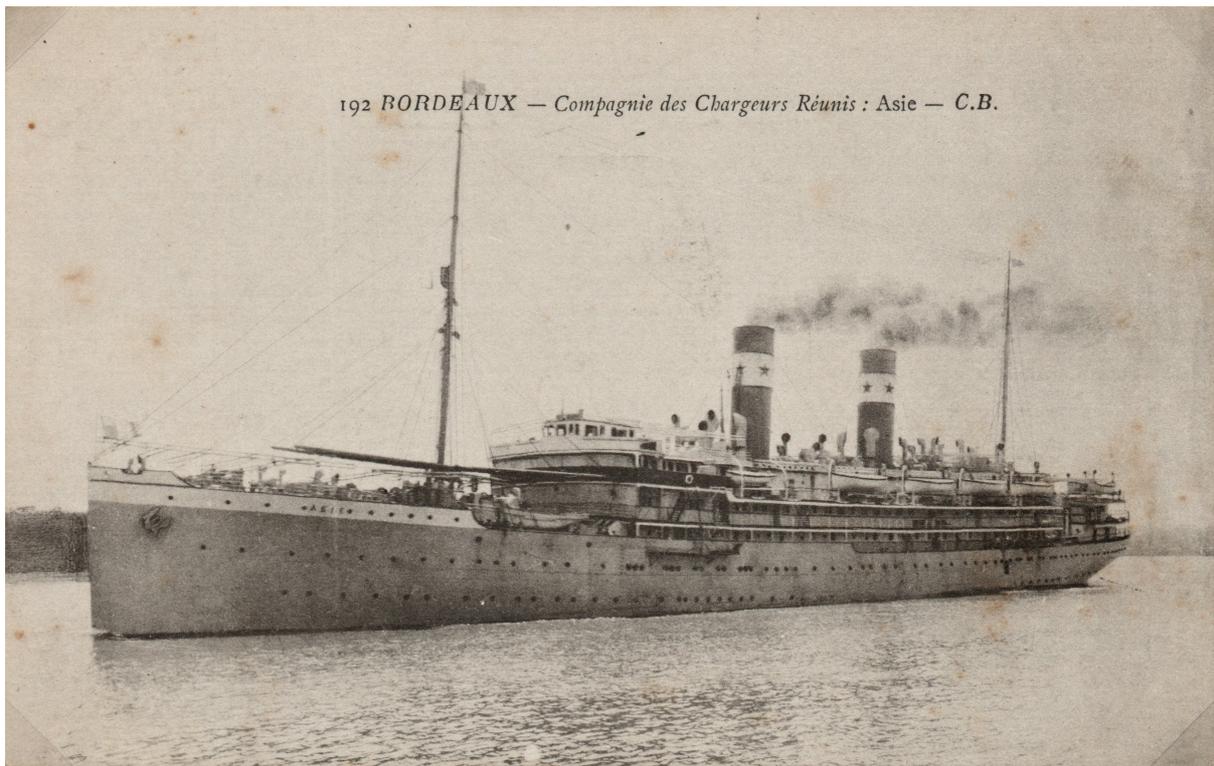
---

Chargeurs Réunis  
Exercice 1910-1911  
(*Le Capitaliste*, 11 janvier 1912)

Pendant l'exercice écoulé, il a été effectué 74 voyages dont 33 sur le Brésil et La Plata, 25 sur la Côte occidentale de l'Afrique, 12 sur l'Indo-Chine et 4 autour du monde.

.....  
À la Côte d'Afrique, les navires de mer ont effectué leur service d'une façon régulière, mais ceux affectés à la ligne commerciale ont souffert de la pénurie des frets de retour. La Compagnie continue à s'occuper du développement des services annexes. Ceux déjà existant au Gabon et à Grand-Bassam ont été renforcés et il a été décidé d'en créer un sur la lagune de Cotonou, entre ce port et Porto-Novo. L'importance de ce service et le développement que prend de jour en jour le commerce du Dahomey ont amené le conseil à établir une agence de la Compagnie à Cotonou.

---



[Coll. Jacques Bobée](#)

Bordeaux. — Compagnie des Chargeurs réunis : Asie. C.B.



[Coll. Jacques Bobée](#)

République de Côte d'Ivoire. Postes 1991. Le paquebot « Asie »  
D'après Jacques Bobée — Courvoisier

Les Services postaux de la Côte d'Afrique  
(*Les Annales coloniales*, 27 février 1912)

C'est très légitimement que les coloniaux se plaignent du manque de courrier.

Les Chargeurs Réunis assurent un service mensuel et, dans le reste du mois, la côte française est touchée très irrégulièrement par les paquebots allemands et belges qui passent également une fois par mois, mais à des intervalles très rapprochés, si bien qu'ils ne répondent guère aux besoins postaux des populations.

Cet état de choses va changer dans un avenir prochain.

D'abord, la nouvelle société qui prend la succession de la Compagnie des Messageries maritimes sur les lignes sud-américaines aura, à partir du 5 octobre prochain, des paquebots postaux, filant 18 nœuds, et aussi une ligne commerciale faisant 15 nœuds, et mettant Dakar à cinq jours et demi de Bordeaux.

En ce qui concerne l'A. E. F. et les ports des colonies du groupe de l'A. O. F. autres que Dakar, la Compagnie des Chargeurs Réunis mettra prochainement en service sur cette ligne un nouveau bateau rapide, l'*Asie*, du même type que l'*Europe* et l'*Afrique*. Et la Compagnie des Chargeurs Réunis, désireuse de satisfaire sa clientèle de la Côte d'Afrique, dont les affaires se développent avec une si merveilleuse régularité, aura sous peu dans les deux sens, un départ toutes les trois semaines, au lieu d'un départ mensuel.

Bravo, n'est-ce pas !

---

MARINE MARCHANDE

Dans les chantiers  
(*La Croix des marins*, 3 novembre 1912)

Les chantiers de Gravelle de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée ont lancé avec succès le steamer *Adjamé*, construit pour le compte de la Société des Chargeurs réunis, et destiné à être envoyé à Grand-Bassam.

Affecté à la navigation en rivière<sup>2</sup>, ce navire est d'un genre relativement nouveau et est en tous cas le premier construit dans ces conditions aux chantiers havrais.

Parmi les curieuses particularités qu'il présente, signalons son système propulseur. Comme il fallait établir un navire ne calant pas plus de 1 m ,97, les ingénieurs ont été amenés à préférer les roues aux hélices qui nécessitent un tirant d'eau plus important. C'est pourquoi l'*Adjamé* sera actionné par deux roues à aubes accouplées à l'arrière du navire sans augmenter la largeur afin de rendre plus facile la circulation dans les bras resserrés de certains cours d'eau.

L'*Adjamé*, dont la coque est construite en tôle d'acier, a une longueur de 38 mètres et une largeur de 6 m. 70. Son port en lourd est de 120 tonnes.

La machine du type Compound à deux cylindres à une force d'environ 300 HP. Elle est placée à l'arrière du navire, entre les deux roues qu'elle actionne en prise directe sur les axes.

Pour équilibrer le bateau on a placé l'appareil évaporatoire tout à l'avant ; c'est une chaudière du type marine cylindrique.

---

<sup>2</sup> En fait, en lagune.

Destiné au transport des passagers, l'*Adjamé* a reçu des aménagements spéciaux. Il est muni sur toute sa largeur de deux roofs. Le pont supérieur sert de pont-promenade, tandis que le second comporte la salle à manger et quatre cabines pour les passagers.

M. l'abbé Lefèvre, curé de Notre-Dame des Neiges, procéda tout d'abord à la bénédiction du nouveau navire, puis le signal du lancement fut donné et peu après l'*Adjamé*, lancé sans ses roues, flottait à quelques mètres du rivage.

#### NOUVELLES ET FAITS NAUTIQUES (*Le Yacht*, 25 janvier 1913)

D'un de nos correspondants de Brest :

« Le petit vapeur à roues *Adjamé*, que la Société des Chargeurs Réunis a fait construire aux chantiers de Graville, et qui avait appareillé du Havre, dans le courant du mois de décembre, à la remorque du vapeur hollandais *Maas*, avait dû relâcher à Brest, par suite du mauvais temps.

À deux reprises différentes, les deux bâtiments ont essayé de continuer leur voyage pour Grand-Bassam, auquel l'*Adjamé* est destiné ; mais, chaque fois, la persistance de la tempête les a. forcés à rentrer au port

Au commencement de cette semaine, le *Maas* a repris la mer avec l'*Adjamé* en remorque ; mais il est à craindre que sa troisième tentative ne soit pas plus couronnée de succès que les précédentes, tellement le temps reste menaçant. »



[Coll. Jacques Bobée](#)

Il est bien arrivé !

Journée du timbre 1985.

Le vapeur *Adjamé*

H. Dumas      Cartor

Chargeurs Réunis  
Exercice 1911-1912  
(*Le Capitaliste*, 16 janvier 1913)

.....  
Le conseil expose ensuite que quelques jours avant la fin de l'exercice, la Compagnie a signé avec le ministère des colonies une convention pour le transport du personnel et du matériel de l'administration entre la France et les colonies de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale.

Signalons, enfin, que les services annexes de la côte d'Afrique continuent à se développer d'une façon satisfaisante ; ils ont été renforcés par l'acquisition de quelques chalands et remorqueurs.

---

CÔTE-D'IVOIRE  
(*La Dépêche coloniale*, 1<sup>er</sup> février 1913)

La vie économique. — La Compagnie des Chargeurs Réunis a fait parvenir à Bassam un vapeur assez vaste pour contenir 25 Européens et 50 indigènes et assez robuste pour avoir pu venir, par ses propres moyens, de Dakar à Bassam.

Ce vapeur, l'*Amona*, est destiné à accomplir le service quotidien de Bassam à Bingerville. On pense qu'il mettra deux heures environ à faire la traversée.

Pour les tout premiers jours de février on attend à Bassam l'*Adjamé*, de la même Compagnie, parti du Havre le 21 décembre et destiné à accomplir les longs itinéraires.

---

EN GUINÉE  
Pénible accident. sur un navire  
(*Les Annales coloniales*, 4 mars 1913)

Le 15 février, à 7 heures du matin, un épouvantable accident s'est produit à bord du vapeur *Amiral-Exelmans*, cargo de la Cie des Chargeurs Réunis, faisant le service du fret sur la côte ouest. d'Afrique, alors en rade de Conakry.

Tous les ouvriers étaient à leur poste dans la machinerie du navire. Le chef mécanicien et ses hommes réparaient un cheval-vapeur quand un bouchon de prise de la chaudière sauta.

Un jet de vapeur à la température de 150 à 200 degrés se répandit dans la machinerie. Ceux qui se trouvaient près de l'échelle de sortie purent se sauver, mais quatre personnes se trouvèrent emprisonnées entre le jet de vapeur et les cloisons de la machine ; impossible de fuir sans risquer sa vie. Un de ceux qui voulut tenter l'expérience, tomba foudroyé.

Le chef mécanicien, avec une grande présence d'esprit, courut à la chambre de chauffe et éteignit les feux.

Les secours furent promptement organisés. Le médecin-chef, le docteur Cavasse, le commissaire central arrivèrent presque aussitôt sur les lieux.

On retira les victimes et on les transporta sur le pont. Là, les médecins purent rappeler à la vie les trois malheureux qui avaient perdu connaissance et les firent transporter à l'hôpital.

Le cadavre du chauffeur François Le Lidec était dans un état lamentable : doigts recroquevillés, bras tordus, chairs éclatées.

Le soir, à 5 heures, la population européenne en entier et un grand nombre d'indigènes accompagnèrent au cimetière la dépouille mortelle.

Le lendemain, un des blessés, le soutier René-Joseph Cozic, mourut à cinq heures du matin.

Ce fut le renouvellement de la pénible cérémonie ; le deuil était conduit par l'agent de la Compagnie., le commandant du navire, les officiers du bord et l'équipage. Le gouverneur était représenté par l'administrateur Proche. Puis venaient l'administrateur-maire, le colonel Almand, le trésorier-payeur, le capitaine du port, le commissaire central, etc., etc.

J'ai été prendre des nouvelles des deux survivants ; leur état est aussi bon que possible et, si aucune complication ne survient, on espère les sauver.

Le parquet a ouvert une enquête.

J. B.

---

COTE D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 22 mars 1913)

La Compagnie des Chargeurs Réunis est autorisée à faire naviguer, sur les lagunes et cours d'eau de la colonie, le bateau à vapeur *Anoma*.

---

DÉPARTS PLUS FRÉQUENTS  
(*Les Annales coloniales*, 8 avril 1913)

Les premières dans la presse, les *Annales coloniales* ont signalé le 27 février 1912 que le service postal de paquebots français sur la côte occidentale et méridionale d'Afrique allait être amélioré.

Ce que nous annoncions alors s'est réalisé un peu tardivement, mais point par point.

La Compagnie des Chargeurs Réunis vient, en effet, de signer avec le gouvernement une convention pour le transport du personnel et du matériel de l'administration entre la France et nos colonies de l'Afrique occidentale et équatoriale. La Compagnie s'engage à exécuter, à partir du début de l'an prochain, un service de paquebots toutes les trois semaines au lieu du service mensuel actuel. Pour faire face à cette augmentation de départs la Compagnie a commandé une unité nouvelle, l'*Asie*, qui offrira les derniers perfectionnements et assurera le service avec l'*Europe* et l'*Afrique*.

---

DAHOMÉY  
(*Les Annales coloniales*, 15 avril 1913)

Est prorogé pour une durée de trois mois à la demande de la Compagnie des Chargeurs Réunis, l'avenant du 19 juillet 1912 relatif à l'exécution d'un service postal hebdomadaire entre Cotonou et-Lagos. La période d'essai de six mois prévue par cet acte se trouve ainsi prolongée jusqu'au 15 juin 1913.

Dans le cas de conclusion d'un accord définitif, les effets de la subvention postale qui pourrait être consentie dans les limites d'un maximum de 500 francs par mois, remonteront au 15 mars 1913.

---

DAHOMÉY  
(*Les Annales coloniales*, 15 avril 1913)

Sont nommés membres de la commune mixte de Cotonou, pour compter du 15 mars 1913 :

Membres titulaires : ... Paulme, agent de la Compagnie des Chargeurs Réunis...

---

L'Extension du chemin de fer de la Guinée  
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1913)

.....  
Il faut compter avec de multiples embarras, dont le plus important est la lenteur des transports maritimes.

Le port de Conakry n'est visité que par les bateaux de la Compagnie des Chargeurs Réunis venant de la côte Atlantique (une fois par mois, sans compter le bateau courrier), où s'embarquent le matériel de voie, les tabliers métalliques, à Dunkerque, Le Havre et Bordeaux. De Marseille viennent les bateaux de la Compagnie Fraissinet, plus rarement ceux de la Compagnie Fabre ; ils pourvoient surtout aux approvisionnements de chaux et de ciment.

Cette pénurie de moyens a créé, pour les premiers tronçons, et créera, pour le Kankan-Beyla, des difficultés auxquelles on ne peut remédier qu'à force d'ingéniosité et d'élasticité dans l'emploi de la main-d'œuvre.

---

COTE D'IVOIRE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1913)

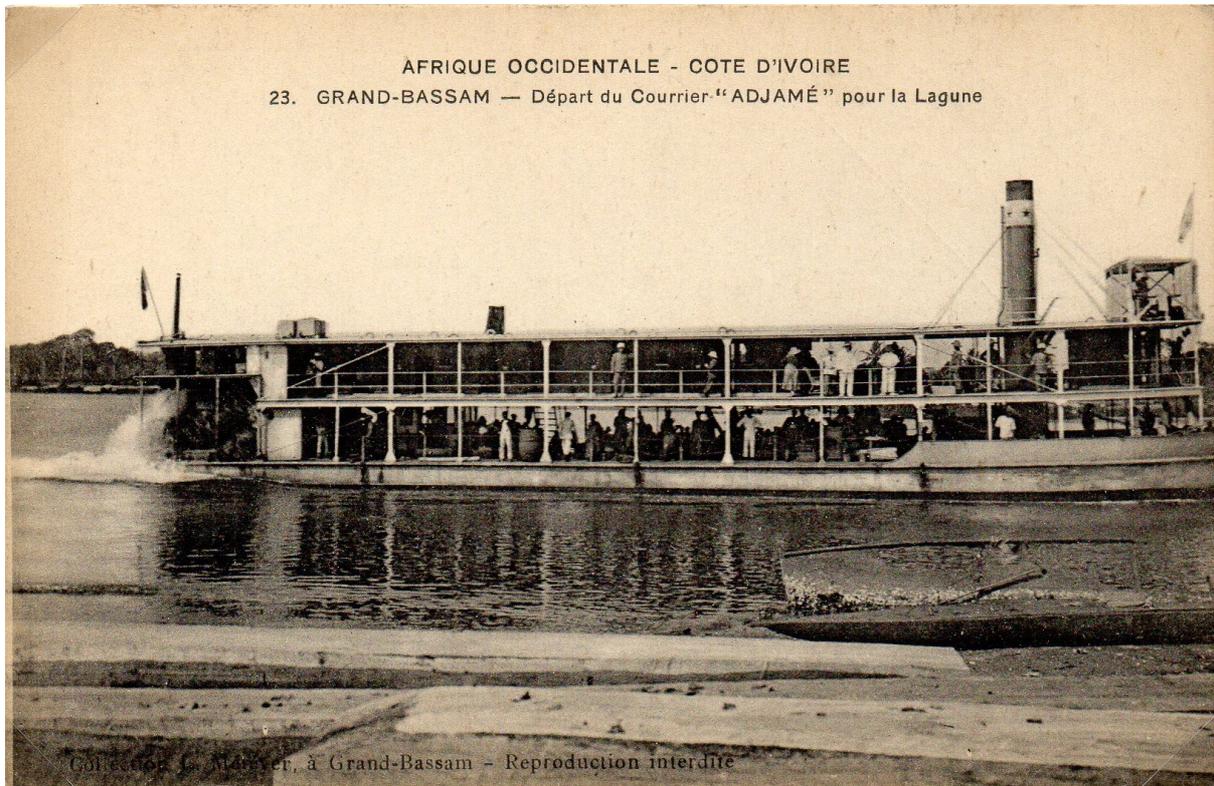
— La Compagnie des Chargeurs Réunis est autorisée à faire naviguer sur les lagunes et cours d'eau de la colonie, le vapeur *Adjamé*,

---

LE CHEMIN DE FER DE LA CÔTE-D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 10 juin 1913)

Voyage du gouverneur général William Ponty

L'arrivée à la gare d'Abidjan-Lagune eut lieu vers 16 heures et le départ presque aussitôt sur le vapeur « Adjamé » qui regagna directement Grand Bassam où il touchait vers 18 heures et demie.



[Coll. Jacques Bobée](#)

Départ du courrier *Adjamé* pour la lagune. — Coll. Météyer, Grand-Bassam

---

### CÔTE D'IVOIRE

(Les *Annales coloniales*, 12 août 1913)

#### LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES.

— Au moment où le vapeur *Afrique*, courrier se rendant en France, quittait Tabou, le 28 juillet, Les passagers ont été témoins d'un terrible accident qui a coûté la vie à quatre Français. Une baleinière montée par cinq Européens chavira en traversant la baie, très dangereuse. Seul, le docteur Bergès put être sauvé. Les quatre autres passagers, le lieutenant Bourelly, chargé du poste de T. S. F. ; MM. Chassaing, adjoint au service des affaires indigènes ; Rossi et Patesti [Battesti], agents des douanes, furent noyés et leurs corps ne purent être retrouvés.

---

### CÔTE D'IVOIRE

(Les *Annales coloniales*, 30 août 1913)

#### Les événements et les hommes.

— Le 28 juillet, un terrible accident survenu à Tabou a coûté la vie à quatre Européens. Par une forte barre, la baleinière qui venait de quitter le paquebot « Afrique », mouillé en rade de Tabou, avait chaviré, ayant à son bord cinq passagers qu'elle amenait à terre.

MM. Bourély, lieutenant d'artillerie coloniale ; Chassaigne, adjoint des affaires indigènes ; Battesti, brigadier, et Rossi, sous-brigadier des douanes, avaient disparu. Seul, le docteur Bergès avait pu arriver à terre.

Les recherches faites immédiatement ne donnèrent aucun résultat.

---

L' « AMIRAL-EXELMANS » EST PERDU  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> novembre 1913)

Le ministre des Colonies a été informé par le gouverneur général de l'Afrique occidentale française que le vapeur *Amiral-Exelmans*, de la Compagnie des Chargeurs réunis, s'est échoué, le 23 octobre, à Tabou (Côte-d'Ivoire). Il n'y a à déplorer aucun accident de personne ; mais le navire est considéré comme perdu, ainsi que la presque totalité de la cargaison. Il est probable que le bateau aura heurté une roche par la cale avant et que les machines auront aussitôt été envahies.

---

LIGNES POSTALES SUR L'A. O. F. ET L'A. E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 6 janvier 1914)

La Compagnie des Chargeurs réunis, dont les paquebots-poste desservent la côte occidentale d'Afrique, vient d'être autorisée par M. Malvy, ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, à modifier la périodicité de son service, le Havre-Bordeaux à Matadi.

Les départs de Bordeaux (port d'embarquement des courriers postaux) s'effectueront désormais le mercredi toutes les trois semaines à partir du 28 janvier 1914, au lieu du 25 de chaque mois ; le départ qui devait avoir lieu le 25 janvier 1914 sera en conséquence reporté au 28.

L'escale de Monrovia, qui n'était pas pratiquée jusqu'ici, sera desservie au cours de deux voyages consécutifs sur trois à compter de celui du 18 février 1914.

Avec le service belge par La Pallice toutes les trois semaines, toutes nos colonies de l'A. O. F. (sauf le Dahomey) et de l'A. E. F. seront desservies dans chaque sens tous les onze jours régulièrement ; elles bénéficient en outre, à des dates plus éloignées et moins fréquentes, de courriers anglais, allemands et portugais, sans oublier le service commercial de la Compagnie des Chargeurs Réunis et les courriers postaux de la Compagnie Sud-Atlantique sur Dakar.

---

LES VOIES DE COMMUNICATION AU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 19 février 1914)

Légende :

Les vapeurs Faâdji et Nokoué, à la Compagnie des Chargeurs réunis, accostés à l'ancien wharf en lagune de Cotonou.

LE SERVICE LAGUNAIRE

On s'étonne vraiment qu'il ait fallu aussi longtemps pour s'apercevoir que l'établissement de moyens réguliers de communication entre Porto-Novo et Cotonou

n'aurait pas seulement pour résultat de servir les intérêts des nombreux commerçants européens et indigènes que leurs affaires obligent à circuler entre la capitale commerciale de la colonie et son principal centre de transit, mais qu'il répondrait encore à la nécessité d'assurer un service de transport rapide des marchandises du port de débarquement au siège des principales firmes et donnerait, en outre, à la voie ferrée Pobé-Porto-Novo, en attendant son prolongement jusqu'à la mer, son complément logique par l'organisation d'un service lagunaire drainant vers notre escale tous les produits de la riche région du Sakété et du pays Hollis.

Il importait également d'attirer vers nos comptoirs la nombreuse clientèle que 'nos ressortissants qui allaient achalander le commerce de la Southern.Nigeria et d'affranchir notre exportation du tribut qu'elle payait à la marine marchande de notre voisin en utilisant la voie d'évacuation de Lagos.

Qu'est-ce à dire, sinon que dans ce petit coin de notre Dahomey se concentre une des plus intéressantes données du problème de noire impérialisme économique. Aussi ne peut-on qu'approuver la sévérité des considérants de l'arrêté de 1911, qui institua une commission technique ,chargée de rechercher les moyens de mettre la lagune en état permanent de navigabilité, autant par des travaux propres à assurer la sécurité des navigateurs que par la création de l'outillage que comporte un petit port fluvial et la dotation d'une flottille moins hasardeuse que celle qui était en service et dont certains éléments avaient fourni, à un âge déjà mûr, une laborieuse carrière aux temps héroïques de la conquête. Il ressort des préliminaires de cet arrêté qu'après vingt années d'occupation, les communications lagunaires du Dahomey se trouvaient encore dans un état « précaire et défectueux » faute de balisage suffisant et visible de nuit, d'entretien du matériel flottant et d'une cale de halage que le chenal, avec sa drague en ruines, son appontement à demi-effondré, ses épaves de chalands et de cabestans, offrait un lamentable aspect d'abandon où s'attestait cette sorte d'indifférence dédaigneuse que certains professent pour les réformes qui ne portent pas au delà des mers la renommée des réformateurs.

#### [Un service concédé aux Chargeurs Réunis]

La commission conclut ses travaux par le dépôt d'un projet, véritable plan de campagne répondant point par point aux considérants de l'arrêté, mais dont l'exécution totale aurait entraîné une dépense de 423.000 francs. On décida d'échelonner la dépense sur plusieurs exercices ; mais en présence des piteux résultats qu'avait donnés l'exploitation en régie, de confier celle-ci à la Compagnie des « Chargeurs Réunis » par un marché de gré à gré.

Elle inaugura le service en mars 1912, et, une nouvelle entente étant intervenue, elle l'étendait, en juillet suivant, jusqu'à Lagos par un voyage postal hebdomadaire. Aujourd'hui, la lagune et ses abords n'ont plus à Cotonou leur aspect désolé. Plus de cette gymnastique à laquelle il fallait se livrer pour débarquer sur le rivage ; un appontement en maçonnerie, de 40 mètres de longueur, atteignant par 10 mètres d'avancée des fonds de 1 m 80 ; de coquettes constructions élevées par les « Chargeurs Réunis » pour les besoins de son service lagunaire : logement du mécanicien, atelier de réparation, alimentation en eau, parc à charbon, premiers éléments d'une agglomération qui s'accroîtra des magasins que ne tarderont pas à édifier les maisons de commerce que leurs intérêts et l'importance croissante du double transit entre Cotonou et Porto-Novo attireront en bordure du chenal. Enfin, bientôt, l'adjudication ayant eu lieu le 15 mai, une double voie de chemin de fer sur route reliera l'appontement au wharf et l'activité commerciale aura remplacé le cimetière de ferrailles et d'épaves qu'étaient les alentours du débarcadère lagunaire de Cotonou.

---

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS  
[Lancement du paquebot *Asie*]  
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1914)

Le 12 février a eu lieu, à Dunkerque, le lancement du paquebot *Asie* construit par les « Chantiers de France » pour la Cie des Chargeurs Réunis ; l'opération a été effectuée avec un plein succès. Ce magnifique vapeur est destiné au nouveau service de trois semaines entre la France et la Côte occidentale d'Afrique, récemment inauguré par les Chargeurs Réunis.

Le luxe et le confort de ses installations ont été portés à un degré qui n'avait pas encore été atteint sur les vapeurs, tant français qu'étrangers, affectés aux lignes parallèles. Des innovations très heureuses, qui seront certainement très goûtées, ont été réalisées dans tous les aménagements.

En un mot, nous pouvons dire que la nouvelle unité occupera la première place parmi les vapeurs les plus modernes et les plus réputés desservant la Côte occidentale d'Afrique.

Les dimensions principales sont les suivantes :

Longueur, 140 m. ; largeur, 17 m. ; creux, 12 mètres.

Son déplacement est de 12.000 tonneaux, la puissance de la machine de 10.000 chevaux et l'*Asie* devra donner aux essais, qui auront lieu prochainement, une vitesse de 18 nœuds.

Nous nous réservons de faire connaître à nos lecteurs le résultat d'une visite approfondie que nous comptons faire prochainement du nouveau paquebot.

---

Chargeurs Réunis  
(Compagnie française de navigation à vapeur).  
(*Le Journal des finances*, 21 mars 1914)

Les départs sont mensuels sur l'Indo-Chine, bimensuels sur la côte africaine

CÔTE D'IVOIRE

LA VIE ADMINISTRATIVE.  
(*Les Annales coloniales*, 9 juin 1914)

À l'*Officiel* du 15 mai 1914 :  
Un arrêté accordant un permis de navigation au vapeur *Nokoué* de la Compagnie des Chargeurs Réunis ;

---

COTE D'IVOIRE  
À l'*Officiel* du 15 mai 1914 :  
(*Les Annales coloniales*, 9 juin 1914)

Un arrêté accordant un permis de navigation au vapeur *Nukoué* de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

---

LA GUERRE EST DÉCLARÉE :  
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1914)

Le paquebot de la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui devait partir aujourd'hui pour la Côte d'Afrique, est retenu provisoirement en raison de l'état actuel des communications maritimes. On compte qu'il pourra quitter Bordeaux à la fin de la semaine.

À l'annonce de la déclaration de guerre, la Compagnie des Chargeurs Réunis a câblé à tous ses paquebots en mer l'ordre de se réfugier dans les ports les plus voisins.

En conformité de cet ordre le *Formosa* s'est arrêté à Conakry et l'*Afrique* est resté à Matadi.

---

Tournée de gouverneur

---

Au Gabon. — M. Guyon à Cap Lopez. — Dans la vallée de l'Ogooué.  
Situation encourageante.  
(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1915)

Embarqué le 18 juin, à bord de l'*Asie*, des Chargeurs réunis, commandé par l'aimable capitaine Blazy, accompagné de son chef de cabinet et du chef du Service des Travaux publics, le gouverneur Guyon s'est d'abord rendu à Cap-Lopez.

.....  
Poursuivant son voyage, le lieutenant-gouverneur prit passage à bord du vapeur fluvial *Mandji*, de la Compagnie des Chargeurs réunis, mis gracieusement à sa disposition par M. Marion, l'agent général de la Compagnie à Cap-Lopez, qui l'accompagna dans sa tournée et auquel s'étaient joints plusieurs commerçants de Cap-Lopez et de la vallée de l'Ogooué.

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> janvier 1916)

.....  
Au cours de l'exercice 1914-1915, clos le 30 juin dernier, cette Compagnie a effectué 62 voyages, dont 33 sur le Brésil et La Plata, 14 sur la Côte occidentale d'Afrique, 8 sur l'Indochine et 7 sur l'Amérique.

---

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS  
LES CHARGEURS RÉUNIS À DUALA  
(*Les Annales coloniales*, 22 avril 1916)

Comme un des premiers résultats de notre conquête, le *Journal officiel* de l'A.O. F. du 25 mars publie la fixation des points de débarquement au Cameroun : « Les essais tentés récemment par la Compagnie des Chargeurs Réunis de faire remonter ses navires desservant le Cameroun jusqu'à Duala-Ville ayant été concluants, cette Colonie continuera à être desservie régulièrement par ladite Compagnie.

« Les paquebots effectueront leurs opérations commerciales en grande rade de Swallaba. Les réquisition de passage et de fret, les billets de passage et connaissements

sur les paquebots seront, en conséquence, établis pour la destination de Swallaba et non pour Duala.

« Les vapeurs de charge (cargos) effectueront leurs opérations commerciales à Duala-Ville, toutes les fois -que le chenal sera praticable, sauf cas de force majeure. Les réquisitions de passage et de fret, les billets de passage et connaissements seront, en conséquence, établis pour la destination de Duala-Ville. Les opérations de ces navires s'effectueront à quai, tout au tant que les autorités du port permettront l'accostage. »

---

POUR LA RÉPARTITION DES COURRIERS D'AFRIQUE  
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1916)

M. William Guynet, délégué de l'A. E. F., vient d'envoyer à M. le mMinistre des colonies la lettre suivante, qui lui a été dictée par le. souci de l'intérêt de. ses mandants :

Paris, le 9 mai 1916.

À monsieur le ministre des Colonies, Paris.

Monsieur le ministre,

Je prends la liberté d'appeler votre attention sur la coïncidence des dates de départ des paquebots français et belges pour la Côte occidentale d'Afrique.

Ce mois-ci encore, pendant que l'« Asie », de la compagnie des Chargeurs Réunis quittait Bordeaux, le 3 courant, le paquebot. de la Compagnie belge maritime du Congo levait l'ancre le 4 courant,

Je n'ignore pas les difficultés qu'il y a à amener ces deux Compagnies à s'entendre pour leurs dates de départ et à s'inspirer des intérêts privés et commerciaux pour les espacer d'une façon raisonnable ; avant la guerre, en effet, j'ai été amené à vous signaler à diverses reprises cette situation, sans que votre département ait pu y porter remède.

Ce qui était, à la rigueur, tolérable en temps de paix, devient inexcusable en temps de guerre, alors que les courriers sont rares et. incertains.

Je ne puis croire que dans les circonstances présentes, alors que, d'une part, on se trouve en présence d'une compagnie subventionnée et que, d'autre part, le gouvernement belge est en France, votre haute intervention, en invoquant l'intérêt général des deux pays qui auraient ainsi un service de correspondance plus 'fréquent, ne puisse provoquer une entente qui amènerait les choses dans la voie du bon sens et. de la normale pour le plus grand bien de tous les intérêts.

J'ose donc espérer que vous voudrez bien prendre en considération la présente requête et obtenir entre les deux Compagnies l'accord qui, dans les circonstances actuelles, s'impose.

Veillez, agréer, Monsieur le ministre, l'hommage de mon plus respectueux dévouement,

Signé : William Guynet,  
délégué de l'A.E. F.

---

À LA CHAMBRE  
RAPPORTS

La garantie des risques de guerre aux Chargeurs Réunis  
(*Les Annales coloniales*, 10 juin 1916)

Au nom de la Commission du budget, M. Pascal Ceccaldi, député de l'Aisne, vient de demander à la Chambre le rejet pur et simple du projet de loi déposé le 9 mars 1916 par le gouvernement, rapporté par M. Candace au nom de la Commission des affaires extérieures, des protectorats et des colonies, et qui a pour but d'ouvrir au ministre des colonies, au titre de l'exercice 1916, en addition aux crédits provisoires alloués par des lois antérieures, un nouveau crédit de neuf cent-cinquante mille francs, applicable à un chapitre nouveau de ce budget, portant le n° 40 *bis*, et intitulé : « Remboursement aux budgets généraux de l'Afrique occidentale et équatoriale des sommes versées pour la garantie des risques de guerre depuis l'ouverture des hostilités. »

M. Ceccaldi estime que le projet du gouvernement ne donne pas une idée certaine de deux opérations que le département des colonies désire faire approuver.

« Une seule est nettement spécifiée, dit-il.

Elle porte sur la couverture des risques de guerre de la Compagnie des Chargeurs Réunis et mentionne que le paiement de ces primes extraordinaires sera supporté par la métropole et non plus par les Colonies des deux groupes. L'autre est incluse dans l'accord particulier que ce même vote rendra inattaquable ; mais bien qu'elle comporte une dépense plus considérable encore que celle qui nous est avouée, on se dispense de nous demander notre approbation. »

M. Ceccaldi rappelle que ce n'est pas la première fois que le gouvernement saisit la chambre de demandes tendant à augmenter les subventions ou les avantages dont profitent les Chargeurs Réunis.

Le gouvernement avait déjà déposé un projet de loi tendant à accorder à cette société une subvention de 60.000 francs, pour l'organisation de trois voyages de vapeurs de charge sur la côte Occidentale et équatoriale de l'Afrique, fin avril, fin juin et fin août 1915.

« Le Parlement, dit M. Ceccaldi, devait acquérir par son vote le droit de payer une dépense plus que contestable, que le gouvernement n'était pas autorisé à engager. Nous avons répudié ce droit. Nous n'eûmes aucun mal à démontrer l'abus de la demande et l'excès de l'approbation gouvernementale. Ces trois voyages n'avaient pas été et ne pouvaient être classés parmi les voyages supplémentaires donnant droit légitimement à une subvention supplémentaire. Tous trois entraient dans la catégorie des voyages prévus par le contrat. Ils devaient être effectués aux prix et conditions du contrat.

Aux termes du cahier des charges du service postal du 6 février 1907, de la convention du 30 mai 1908 et de la convention du 25 juin 1912 qui règlent les droits et obligations de la Compagnie des Chargeurs Réunis envers l'État, ceux-ci doivent en effet :

1° Annuellement, dix-huit voyages entre le Havre et Matadi ; six d'entre eux sont régis par le cahier des charges postal ;

2° Un service mensuel de cargos de Dunkerque sur divers points de la côte occidentale d'Afrique.

Du 21 août 1914 au 26 décembre 1915, la société avait assuré dix-huit voyages, soit : 8 paquebots postaux, 5 paquebots non postaux, 5 cargos. Or, dans ce laps de temps, elle était tenue par ses contrats à assurer le départ de 8 paquebots postaux, 10 paquebots non postaux et 16 cargos, c'est-à-dire 32 voyages. Au lieu de se plier aux règles contractuelles, la société a préféré s'attribuer les bénéfices de la subvention totale, sans en supporter les charges. Était-il logique, dans ces conditions, de négliger les avantages financiers dont la Compagnie avait profité, et convenait-il de solliciter d'autres avantages ? »

La commission du budget a nettement exprimé son opinion, en repoussant à l'unanimité le projet du gouvernement. M. Ceccaldi propose à la Chambre de repousser également le projet actuel qui remet en cause une partie des réclamations de la compagnie des Chargeurs Réunis.

Les remboursements prévus, jusque et y compris le voyage de mai 1916, relèveraient à 921.707 fr. 58. M. Ceccaldi estime que cette somme ne représente pas le seul supplément de subvention dont profiteront les Chargeurs Réunis.

« Pour avoir, conclut-il, la somme des nouveaux avantages qui leur ont été accordés, il faut -calculer les 25 % de majoration de fret supportée par les colonies et par l'État français, ainsi que les primes de risques de guerre que supporte directement l'État.

Peut-être nous serait-il possible, d'indiquer, avant la discussion du projet, l'importance du sacrifice proposé ! Si, contrairement à l'engagement pris, on ne nous donne pas « le nombre des passagers de l'Administration embarqués ou débarqués depuis l'ouverture des hostilités, le montant de son tonnage ainsi que le total des sommes qu'elle a payées, tout calcul sera impossible ». Dans ce cas, on se pénétrera plus encore de l'intérêt qu'il y a à repousser le projet du gouvernement et à inviter le Département à débarrasser les colonies des deux groupes des charges qu'on leur a imposées, sans qu'elles y fussent tenues. Sans autre retard aussi, il conviendra de procéder à la restitution des sommes qu'elles ont avancées déjà. »

Grâce à l'énergie du sympathique député de l'Aisne, les adversaires de la marine marchande française espèrent avoir bientôt la joie de voir péricliter, après tant d'autres sociétés de navigation, les Chargeurs Réunis, la plus grande de nos compagnies de transports, administrée économiquement et pratiquement.

---

Les Services maritimes sur la Côte d'Afrique  
(*Les Annales coloniales*, 8 juillet 1916)

Il est nécessaire d'attirer l'attention de l'opinion publique sur les obstacles chaque jour renouvelés opposés par l'administration au fonctionnement des services postaux de la Côte d'Afrique. La Compagnie des Chargeurs Réunis, qui ne bénéficie pas du traitement des grandes Compagnies de navigation et qui n'est pas obligée par son cahier des charges d'assurer, pendant la guerre, les relations entre la Métropole d'une part, l'A. O F. et l'A. E. F., de l'autre, en présence des difficultés de toutes sortes et de l'augmentation du prix de revient des matières premières, a demandé à l'État, pour continuer son service, de couvrir contre les risques de guerre les voyages qu'elle effectue — et l'application d'une surtaxe de 25 % sur les prix de fret et de passage très réduits consentis avant la guerre à l'administration. (Ce sont, d'ailleurs, les conditions accordées depuis le début de la guerre par l'État aux Compagnies contractuelles à subvention.)

Si l'État persiste à refuser son concours, notre côte d'Afrique va se trouver isolée de la Métropole, car le paquebot *Asie* ne partira de France, la semaine prochaine, que si la Compagnie des Chargeurs Réunis obtient satisfaction.

---

À LA CHAMBRE  
(*Les Annales coloniales*, 15 juillet 1916)

La navigation sur la Côte d'Afrique

M. Diagne, député du Sénégal, a déposé mardi une demande d'interpellation sur la cessation de la navigation sur la côte d'Afrique par la Compagnie des Chargeurs Réunis.

M. Doumergue, ministre des Colonies, saisit, l'occasion pour attirer l'attention de la Chambre sur la nécessité de discuter, le projet de loi rapporté par la Commission des Affaires extérieures et par la Commission du Budget, et qui prévoit les moyens financiers d'assurer les transports maritimes sur la côte occidentale d'Afrique.

Je crois, dit M. Doumergue, que M. Diagne consentirait à retirer son interpellation si la Chambre voulait mettre ce projet à son ordre du jour.

Cette question sera très prochainement réglée, soit par la fixation de la date de discussion de l'interpellation de M. Diagne, soit par la mise du projet à l'ordre du jour.

D'ores et déjà, une décision a été prise par la Compagnie en cause. Les Chargeurs Réunis viennent, en effet, de nous envoyer la notice suivante :

#### Départ du paquebot « Asie »

En raison du désir exprimé par M. le ministre des Colonies, et par déférence pour le Parlement qui doit prendre, très prochainement -une décision au sujet des mesures législatives proposées pour mettre les services maritimes reliant la Métropole à la Côte Occidentale d'Afrique sur le même pied que ceux desservant les autres colonies françaises, les Chargeurs Réunis viennent de décider de surseoir à l'arrêt de leurs services en effectuant un départ par le paquebot *Asie*. La clôture du chargement : au Havre, sera le 13 juillet 1910 ; à Bordeaux, le 19 juillet 1910.

### À LA CHAMBRE

#### DÉBATS

#### Les risques de guerre des voyages sur la côte d'Afrique (*Les Annales coloniales*, 22 juillet 1916)

La discussion du projet de loi comportant garantie par l'État des risques de guerre pour les voyages exécutés sur la côte occidentale et équatoriale d'Afrique jusqu'à la fin des hostilités et remboursement aux budgets généraux de l'Afrique occidentale et équatoriale des sommes versées pour la garantie desdits risques depuis l'ouverture des hostilités s'est engagée en fin de séance jeudi dernier.

M. Gaston Doumergue, ministre des Colonies, a insisté sur l'urgence que présente le projet :

— Faute de son vote, dit-il, les relations entre la France et la côte occidentale d'Afrique menacent d'être suspendues et vous savez quelles conséquences résulteraient de cette suspension aussi bien pour les intérêts métropolitains que pour la défense nationale et les intérêts coloniaux.

M. Ceccaldi fit observer que la discussion demandera au moins trois heures.

M. Doumergue rappela que la Commission des affaires extérieures et coloniales, qui a étudié le projet, est favorable à son adoption. La commission du budget, consultée pour avis, car il s'agit d'un projet qui engage les finances de l'État, a émis au contraire un avis défavorable. Le gouvernement demande le vote du projet. À la Commission du budget de faire connaître les raisons qui, à son avis, s'opposent à ce vote.

Après un échange d'observations entre M. Gratien Candace, rapporteur de la Commission des Affaires extérieures et coloniales, M. Ceccaldi, rapporteur de la Commission du budget et le ministre des Colonies, on aborda la discussion générale du budget.

M. Gratien Candace intervint le premier. Il rappela que toutes les Compagnies de navigation pour l'exécution des services maritimes postaux contiennent une clause

mettant les risques de guerre à la charge de l'État tant que le concessionnaire n'a pas été autorisé à cesser le service. Cette clause, qui est absente du cahier des charges du 6 février 1907 établi par application de la loi du 5 mai 1906 et en vertu duquel la Compagnie des Chargeurs Réunis exécute Le service sur la Cote d'Afrique, figure au contraire dans tous les cahiers des charges qui lient les autres compagnies à l'État.

M. Candace se réserve d'ailleurs d'indiquer la raison pour laquelle le cahier des charges du 6 juin 1907 ne contient aucune clause relative à l'exécution du contrat en cas de guerre.

Mais l'article 67 de cette convention prévoit la mise en régie ou la résiliation pour interruption ou abandon de service ou pour toute autre cause que l'état de guerre. Indépendamment de toutes dispositions réglant l'organisation du service en temps de guerre, son interprétation littérale ne peut donc se concevoir que de la manière suivante :

« Le concessionnaire a droit de suspendre le service sans s'exposer à la mise en régie ou à la résiliation. »

— Si l'État est en droit d'exiger que les Compagnies tiennent leurs engagements, dit M. Candace, il ne peut cependant se soustraire à l'obligation de tenir les siens. Il ne peut imposer, en cours d'exécution des contrats, des conditions nouvelles qui ne figurent pas dans la convention primitive. Et ce serait une condition nouvelle que de demander aux Chargeurs Réunis d'exécuter en temps de guerre le service tel qu'il a été établi par le cahier des charges de 1907 sans leur accorder en retour la couverture des risques de guerre.

Ce serait d'autant plus paradoxal que la Compagnie des Chargeurs Réunis ne reçoit pour ce service sur la côte occidentale d'Afrique qu'une modeste subvention de 230.000 francs tandis que la clause des -risques de guerre joue pour d'autres Compagnies de navigation qui touchent des subventions s'élevant jusqu'à 7 millions.

Et M. Gratien Candace énumère : La clause joue pour La Compagnie transatlantique qui touche une subvention de 7.900.000 francs pour la ligne de New-York ; la clause ne joue pas pour le service postal Calais-Douvres, mais elle joue pour le service postal des Antilles où la Compagnie transatlantique reçoit une subvention de 4.878.000 francs. Les Messageries Maritimes touchent, pour leur ligne d'Indochine, une subvention de 5 millions. 733.000 francs et la clause joue ; pour Madagascar, la subvention est de 2.153.000 francs et pourtant les risques de guerre sont couverts par l'État. Le projet du gouvernement ne vise à rembourser aux Colonies que 950.000 francs, représentant les sommes versées par elles depuis l'ouverture des hostilités pour couvrir les risques de guerre afférents aux voyages accomplis par les paquebots et cargos des Chargeurs Réunis, risques que l'État aurait dû couvrir, ce qu'il n'a pu faire en l'absence d'un texte légal, en présence de la lacune qui se trouve dans la convention de 1907.

M. Candace fait d'ailleurs observer que M. Ceccaldi, rapporteur de la Commission du budget, reconnaît avec le gouvernement et avec la Commission des Affaires extérieures que ce ne sont pas les Colonies qui doivent courir les risques de guerre

La discussion continuera après le vote de la proposition concernant l'organisation du contrôle aux armées.

---

#### À LA CHAMBRE DÉBATS

La garantie des risques de guerre pour les voyages sur la côte d'Afrique  
(*Les Annales coloniales*, 29 juillet 1916)

La Chambre a repris, mercredi, la discussion du projet de loi comportant garantie par l'État des risques de guerre pour les voyages exécutés sur la côte occidentale et

équatoriale d'Afrique jusqu'à la fin des hostilités et remboursement aux budgets généraux de l'Afrique Occidentale et Equatoriale des sommes versées pour la garantie desdits risques depuis l'ouverture des hostilités.

M. Gratién Candace, rapporteur, a continué son discours interrompu, demandant pourquoi la clause de l'article 50 de la convention de 1889, qui stipulait qu'en cas de guerre, le gouvernement supporterait les risques qui pourraient en résulter à moins qu'il n'ait autorisé l'entrepreneur à cesser son service, n'avait pas été reproduite dans la convention de 1907.

— Est-ce que, dans la correspondance qui a été échangée entre les Chargeurs Réunis et l'Administration, interrompait M. Guernier, il est fait allusion aux considérations pour lesquelles l'article 50 de la Convention n'a pas été reproduit ?

M. Candace. — Je laisse à M. le ministre des Colonies le soin de répondre à cette question.

Mais M. Ceccaldi, rapporteur de la Commission du budget, intervient :

— Je déclare, dit-il, qu'il résulte de tous les documents que les risques de guerre ont été supprimés parce qu'il y a eu un régime de compensation établi entre les Chargeurs Réunis, nouveaux affréteurs, et l'État concédant.

M. Candace estime que des correspondances échangées n'ont pas la valeur d'un texte de loi. La question est la suivante :

La Compagnie des Chargeurs Réunis reçoit une subvention de 230.000 francs alors que d'autres touchent des subventions beaucoup plus élevées. Est-il équitable dans ces conditions de demander à la Compagnie de ne pas tenir compte de l'augmentation du charbon, des matières grasses, des vivres, etc., même pour répondre à des sentiments patriotiques qui sont certainement ceux des administrateurs ?

Si on compare le coût d'un voyage à la Côte occidentale d'Afrique avant et depuis la guerre, l'écart apparaît considérable. Voici le paquebot « Asie », parti du Havre le 30 mai 1914. Le coût du voyage revenait alors à 266.450 francs. En avril 1916, la durée du voyage était de 84 jours et le coût total atteignait 1 million 132.000 fr. ; la différence est donc énorme.

— Je sais bien, fit M. Gratién Candace, qu'il faut déduire les 570.000 fr. des risques de guerre, il reste néanmoins que le voyage coûte aujourd'hui plus du double.

Il faut reconnaître qu'il y a eu un gros effort de la part de la compagnie des Chargeurs Réunis :

La Commission de la Marine marchande est intervenue pour assurer les relations commerciales entre la métropole et la Côte occidentale d'Afrique. Il ne faut pas oublier que cette compagnie a eu les deux tiers de sa flotte réquisitionnée en décembre 1914, qu'elle a mis huit bateaux frigorifiques à la disposition du gouvernement français pour transporter la viande congelée, qu'elle a rapatrié des réfugiés, qu'elle a installé des navires-hôpitaux. Voulez-vous, à un autre point de vue, considérer ce que nous payons de surestaries - à un navire cinglais affrété par nous ? 14.000 fr. par jour ; aux Chargeurs, nous ne payons que 2.500 fr. Ce sont- les Chargeurs qui ont amené les 40.000 tonnes de blé d'Amérique en France pour assurer, l'an dernier, la soudure. De tout cela, il faut leur tenir compte.

M. Ceccaldi. — Ont-ils fait cela gratuitement ?

M. Candace. — Demandez-vous donc à ceux qui travaillent pour l'État de lui rendre des services gratuits ?

On parle de reprise économique ! Soit, mais commençons par mieux utiliser les ressources coloniales, à rendre plus étroites nos relations avec les colonies en augmentant la flotte commerciale ! Si, en ce moment, la force libératoire de notre portefeuille de valeurs étrangères, qui-était de 42 milliards, se trouve diminuée, nous

avons là une raison de plus d'augmenter l'importation des produits des colonies afin de restreindre le tribut d'or que nous payons à l'étranger.

À cette heure, ce qui est essentiel, c'est d'assurer et de multiplier les rapports entre la métropole et les colonies.

Nous avons la certitude que la suprématie est assurée, dans les mers africaines, par les flottes alliées. Mais cela ne suffit pas : nous devons augmenter la part qui revient à notre pavillon.

Les colonies ont un grand rôle à jouer dans l'œuvre de la reprise économique, elles sont prêtes à le jouer ! Créons donc entre elles et la métropole un grand courant économique ; encourageons toutes les initiatives hardies. L'heure n'est plus de se contenter d'une politique étreinte et hargneuse ; voyons les choses de haut et tâchons, dans notre action, d'être à la hauteur des héros qui combattent sur les champs de bataille.

M. Candace est très applaudi.

M. Ceccaldi, rapporteur de la Commission du budget, dit que ce qu'il veut retenir, c'est que :

Entre les Commissions des Affaires extérieures et du Budget les conclusions sont concordantes sur la nécessité de développer les relations entre les ports métropolitains et les ports de la Côte occidentale d'Afrique, concordant aussi sur la nécessité de rembourser aux colonies les avances qu'elles ont indûment versées. Mais là où l'accord n'existe plus, c'est sur les propositions financières du Gouvernement.

Ayant rappelé qu'une première demande de crédits additionnels n'avait pas été acceptée par la commission du budget, M. Ceccaldi conclut formellement au rejet du projet, les stipulations du contrat de 1912 plaçant l'État dans la situation d'un transporteur ordinaire vis-à-vis d'une compagnie maritime.

— D'ailleurs, dit-il, d'autres compagnies, la Sud-Atlantique, notamment, ne profitent pas de la prime des risques de guerre.

La Commission du budget a eu une préoccupation dominante : la Compagnie des Chargeurs Réunis perd-elle de l'argent ? En gagne-t-elle ? J'ai, pour obéir à cette préoccupation et d'accord avec la Commission, écrit à la Compagnie [pour] lui demander des éclaircissements sur ses prix de fret et de passages : la Compagnie exprime son regret de ne pas pouvoir donner ces renseignements, pour ne pas renseigner, dit-elle, ses concurrents.

La Commission du budget n'en pas moins persisté à juger indispensable de savoir si la Compagnie a fait ou non des bénéfices, puisqu'elle a pu racheter les actions de la Sud-Atlantique. Ces bénéfices ont dû être énormes. Et c'est au moment où elle les a réalisées qu'elle essaye de faire payer par les contribuables le risque de guerre !

Le rapporteur de la Commission du budget invite, en conséquence, la Chambre à refuser les crédits.

M. Gaston Doumergue, ministre des Colonies, intervient ensuite et pose nettement le problème :

— Il s'agit, dit-il, de savoir si, demain, les communications maritimes entre toute la côte occidentale d'Afrique et la France seront suspendues ou continuées.

Le problème se pose ainsi, parce qu'il n'a été ni réglé, ni prévu avant la guerre.

Le ministre rappelle qu'au moment où on se battait au Cameroun et où il fallait ravitailler nos troupes, il avait obtenu des Chargeurs Réunis des départs réguliers à la condition que les colonies lui rembourseraient les primes d'assurances qu'elle devrait payer pour les risques de guerre.

Les colonies ont supporté ces charges. Il est arrivé un moment où, les hostilités continuant; elles ont trouvé que les risques de guerre devenaient une charge trop lourde. C'est dans ces conditions que, d'accord avec le ministre des Finances, le projet tendant à faire supporter les risques de guerre par l'État a été déposé.

La Commission des Affaires extérieures en a fait un examen approfondi, dit M. Doumergue : elle a émis des conclusions favorables: Je pensais, après ce que je vous ai dit, que la Commission du Budget émettrait également un avis favorable : c'est alors qu'elle s'est prononcé au contraire contra le projet.

Dans ces conditions, la Compagnie nous a dit qu'elle ne pouvait plus assurer un service régulier. C'était priver nos colonies de correspondances essentielles ; elles s'en sont montrées très émues.

Allez-vous repousser le projet ?

Sur divers bancs, on crie : « Non ! Non ! Aux voix ! »

M. Gaston Doumergue conclut :

Je remercie la Compagnie des Chargeurs Réunis de ce qu'elle a fait ; malgré l'avis défavorable qui avait été donné et après avoir déclaré qu'elle ne pouvait plus assurer le service, elle a accepté de faire, à ses risques et périls, le voyage de juillet ; elle est, dit-elle, assez bonne française pour courir ce risque. (Vifs applaudissements).

Les colonies nous ont donné des soldats, elles nous ont donné 15 millions de subventions individuelles. Elles sont pour nous des centres d'approvisionnement en peaux, en denrées, en bois. La guerre actuelle a eu comme cause déterminante les ambitions coloniales de l'Allemagne.

Allez-vous dire à l'Afrique occidentale, à l'Afrique orientale, au Cameroun que nous occupons, qu'il n'y aura pas de communication avec la France ?

— La Chambre est libre d'accorder la subvention, réplique alors M. Ceccaldi, mais il faut qu'il soit bien entendu que ce n'est pas aux colonies que vous la donnez, mais à la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui fait, de gras bénéfices !

Les articles du projet adoptés, M. Raoul Briquet vint faire une brève déclaration au moment du vote sur l'ensemble :

— On peut, dit-il, regretter que la convention n'ait pas prévu l'état de guerre, mais nous sommes en présence d'une situation qui doit prendre fin. Nos colonies ont fait des avances ; elles ont donné assez de preuves de leur patriotisme pour que nous ne leur refusions pas ce qu'elles nous demandent. {Applaudissements).

À mains levées, l'ensemble du projet fut ensuite adopté.

---

Société commerciale, industrielle et agricole du  
HAUT-OGOOUÉ (Congo français)  
EXERCICE 1915  
Assemblée générale du 26 octobre 1916.  
(*Les Annales coloniales*, 11 novembre 1916)

.....  
En ce qui concerne les transports maritimes, la situation a plutôt empiré. La Compagnie anglaise Elder Dempster n'a plus que des départs irréguliers et très espacés et le service des Chargeurs Réunis est souvent frappé de réquisitions d'autant plus préjudiciables aux transports commerciaux qu'elles sont le plus souvent inopinées et ne permettent de former aucune prévision. D'autre part, le fret et les frais accessoires ont encore augmenté.

---

Chargeurs Réunis  
(*Les Annales coloniales*, 18 novembre 1916)  
(*L'Économiste parlementaire*, 23 novembre 1916)

On nous informe que la Compagnie Chargeurs Réunis vient de passer la commande à des constructeurs français de trois grands vapeurs de charge qui seront affectés au service de la Côte Occidentale d'Afrique.

Ces nouvelles unités seront, en effet, spécialement disposées pour le transport des ponchons d'huile de palme et de bois en grume ; Il a été prévu une hauteur exceptionnelle d'entreponts et des engins de levage extrêmement puissants ; d'autre part, les ponts supérieurs seront entièrement dégagés pour recevoir des pontées de bois et aménagés pour l'arrimage des colis lourds et encombrants (chalands, remorqueurs, etc.).

À l'avant, des abris ont été aménagés- pour les équipes de Kroumens qui auront leur cuisine et leurs lavabos spéciaux ; ces indigènes, dont les services sont si utiles aux navires sur la Côte d'Afrique, seront ainsi traités d'une façon plus humaine et plus confortable qu'il est d'usage sur les navires étrangers.

Les caractéristiques générales des nouveaux navires sont les suivants :

Longueur, 125 mètres ; largeur, 17 mètres ; Creux, 9 m. 45 ; volume des cales et entreponts 9.500 mc. ; portée, en lourd à 7 m. 60 : 7.500 tonnes.

Cette heureuse initiative des Chargeurs Réunis témoigne des gros efforts que cette Compagnie a l'intention de faire après la guerre en vue du développement économique de nos colonies africaines.

---

Chargeurs réunis  
SOCIÉTÉ ANONYME  
COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION A VAPEUR  
Capital : 25 millions de francs  
Assemblée générale ordinaire du 28 novembre 1916  
RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
(*Les Annales coloniales*, 9 décembre 1916)

Il a été effectué, pendant l'exercice 1914-1915, 61 voyages, dont : 38 sur le Brésil et La Plata ; 13 sur la Côte occidentale d'Afrique ; 10 sur l'Indochine.

.....  
Sur la Côte d'Afrique, malgré tous nos efforts, nous avons continué à subir de lourdes pertes, mais nous sommes soutenus par notre conviction de l'utilité qu'il y a à maintenir des relations régulières entre la métropole et ses colonies : nous formons le vœu que les Pouvoirs publics et les commerçants, mieux éclairés sur la situation exacte, se décident à reconnaître l'effort qui est fait dans cette direction par les « Chargeurs Réunis ».

---

LE GABON ET LE COMMERCE ALLEMAND  
(*Les Annales coloniales*, 10 mars 1917)

.....

En 1913, l'Allemagne exporta au Gabon pour 3.628.602 francs, tandis que nous n'y exportions que pour 2.783.444 francs. Quoique peu nombreuses, les maisons allemandes importèrent dans celle même année pour 3.771.130 francs.

.....  
Au paquebot mensuel des Chargeurs Réunis, les compagnies marseillaises devront ajouter leurs navires (dès qu'ils pourront naviguer en toute sécurité).

.....  
Le commerce du Gabon peut devenir une affaire marseillaise, sans pour cela porter préjudice aux commerces bordelais et havrais auxquels les Chargeurs Réunis apportent une si remarquable contribution.

E. D.

---

### ANCIEN CAMEROUN La vie économique (*Les Annales coloniales*, 31 mars 1917)

Un service régulier de paquebots de la Compagnie des Chargeurs Réunis relie le Cameroun aux Colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique et à la Métropole. Il ne sera pas, jusqu'à nouvel ordre, en raison des circonstances, donné d'indications sur les dates d'arrivée et de départ de ces paquebots.

Nous reconnaissons bien dans cette mesure l'heureux esprit d'initiative de la Compagnie des Chargeurs réunis, à qui notre côte d'Afrique est toujours redevable d'une collaboration assidue dans notre œuvre colonisatrice.

Kribi et Campo sont reliés à Douala par un service de vapeurs et Bonabéri par un service de chaloupes.

---

### La crise des transports (*Le Carnet de la semaine*, 1<sup>er</sup> avril 1917)

Dakar :

.....  
En janvier, le vapeur *Amiral-Obry* était parti de Bordeaux lesté de 500 tonnes de gravats. Ces gravats, étant inutilisables, furent déchargés sur des radeaux, qui allèrent les jeter hors du port, en pleine mer.

Cependant, la colonie manque des produits impérieusement nécessaires aux besoins de l'existence.

---

### LA RÉNOVATION DE LA PACOTILLE par Anatole de MONZIE (*Les Annales coloniales*, 26 mai 1917)

On parle volontiers, dans les assemblées maritimes de France, des souvenirs augustes ou charmants de notre gloire défunte, et les regrets se mêlent à l'ordinaire aux souvenirs quand on évoque le temps où florissait la pacotille.

La guerre, qui a permis d'utiliser au front tant d'instruments de mort jugés désuets, va peut-être permettre de réemployer, en les rajeunissant, de vieilles formules d'exploitation abandonnées pour de soi-disant progrès.

Cette réflexion nous venait à l'esprit il y a quelques mois tandis que notre ami Pascal Ceccaldi, avec sa fougue coutumière et sa belle loyauté, s'efforçait de discuter les clauses, à son-avis, trop onéreuses, inscrites dans le cahier des charges de la Compagnie des Chargeurs Réunis pour les services de la Côte Occidentale d'Afrique.

« Comparez, disait en substance, notre ami, les tarifs de fret demandés par les Chargeurs Réunis et ceux pratiqués pour le même parcours par la Compagnie anglaise Elder Dempster ou par d'autres Compagnies étrangères.

« Il vous paraîtra. que la différence favorable à l'entreprise française ne se justifie pas par le surcroît de charges qui pèsent sur notre armement. »

Sans vouloir revenir sur les explications que fournissait à ce sujet l'honorable M. Doumergue, alors ministre des Colonies, selon son habitude, il nous paraît bon de marquer les caractéristiques essentielles qui différencient l'exploitation de la Woermann Lime ou de la ligne anglaise The African Steamship Company (Elder Dempster et C<sup>o</sup>) de celles présentées par la ligne française des Chargeurs Réunis.

Elder Dempster et Woermann Linie sont des négociants en produits coloniaux qui font des opérations pour leur compte. Les Chargeurs Réunis sont, au contraire, compagnie postale à qui son contrat interdit de faire du commerce.

Si cette interdiction n'existait pas, ils auraient eu évidemment la tentation de « s'amalgamer » avec une affaire commerciale de la région, avec la Compagnie française de l'Afrique Occidentale par exemple, pour offrir au commerce et à l'État un ensemble comparable à ce qui a été organisé par les Allemands et les Anglais, ils eussent fait comme la maison Borde, qui trouve le moyen d'être à la lois négociant en nitrates et armateur.

On sait par les résultats que donne la maison Borde et par le succès financier de la maison Paquet que les combinaisons de ce genre sont fructueuses.

Qu'est-ce, en somme, qu'un service maritime par ligne régulière ? C'est l'établissement d'un pont entre deux points éloignés et que sépare une mer ou un océan ; pour le bon équilibre du pont, les ingénieurs ou les constructeurs, qui connaissent leur métier, installent aux deux extrémités des pylônes.

Ainsi devraient être considérées les industries ou les maisons de commerce qui, aux deux extrémités de la ligne, seraient pour partie au moins l'approvisionnement en fret de la compagnie exploitante, et il serait de l'intérêt de tous, de l'intérêt de l'État, qu'à tout le moins il y eût « amalgamation » entre le chargeur et le transporteur.

Les Allemands l'ont compris, nous pas encore. Mais, dans le moment où nous pratiquons un examen de conscience, où nous récapitulons dans l'ordre maritime nos erreurs et nos fautes, il n'est pas mauvais de se rappeler le langage que tenait le 4 mai dernier, lord Pirrie, président de l'African Steamship Company (Elder Dempster) à la réunion des actionnaires de cette société : « À la demande du Gouvernement et échange des avantages qui nous ont été octroyés dans les marchés de fournitures de graines oléagineuses, nous avons maintenu nos frets de retour d'Afrique à un niveau très bas. Nous sommes ainsi restés pour certains produits à des taux peu éloignés de ceux qui étaient cotés avant la guerre, mais nous avons obtenu le maintien à notre disposition d'un certain nombre de vapeurs qui auraient été réquisitionnés et nous avons pu, une fois les contingents d'oléagineux fixés par l'État dûment transportés, effectuer le transport d'autres marchandises susceptibles de supporter des frets élevés. »

Ainsi, les marchés passés par le gouvernement anglais avec une compagnie qui pratiquait tout à la fois le négoce et l'armement, ont rendu possible l'abaissement à un taux modéré des frets.

La concentration a produit ici encore des effets dont la collectivité a tiré profit. Rien de semblable dans les négociations poursuivies en France par les pouvoirs publics avec les compagnies privées. L'habitude de n'envisager les problèmes que par fraction et sans tenir compte des conséquences directes ou obliques des solutions adoptées, nous

entraîne à des résultats assez fâcheux, pour que nous envisagions dans l'avenir des bases d'accord plus pratiques, plus commerciales, plus modernes.

Nous constatons que les trois vapeurs *Amiral-Charner*, *Amiral-Ganteaume*, *Amiral-Duperré* sont utilisés d'une façon déplorable par la Marine dans la Méditerranée Orientale, alors qu'ils rendraient les plus grands services sur la côte d'Afrique.

Nous constatons que pendant le même temps, on est contraint d'envoyer sur la côte d'Afrique des unités de fort tonnage qui seraient mieux employées sur l'Atlantique Nord, notamment pour décongestionner l'inextricable encombrement du port de New-York.

Nous constatons que, par suite du manque de prévision et du défaut d'organisation, les stocks s'accumulent et que les transports de troupes noires ne peuvent être exécutés dans les délais réclamés par les autorités militaires.

Ces constatations faites, nous sommes en droit de réclamer que soit délibéré et conçu un programme d'organisation générale des services commerciaux sur la Côte d'Afrique, qui s'inspirera de l'enseignement des lignes concurrentes, de l'expérience heureuse des compagnies étrangères, des avantages obtenus par ces mêmes Woermann Linie et The. Africain Steamship Company (Elder Dempster et C<sup>o</sup>) que visait avec raison Pascal Ceccaldi, quand il souhaitait un mode mode d'exploitation et un cahier des charges plus favorable à la cause du commerce français. Il serait injuste de faire grief à la Compagnie française, que dirige, avec un incontestable succès, l'honorable M. Breton, de la hausse des frets qui peut gêner l'utilisation des graines oléagineuses, des bois, des maïs et de tous les produits nécessaires à la Défense Nationale. C'est à notre ignorance seule, à notre paresseuse tradition qu'il faut faire grief de cet état de choses ; ne sommes-nous pas arrivés à une heure où il est possible dans ce domaine, comme dans tous les domaines, de donner à la France des méthodes et des instruments dignes d'elle et de ses justes ambitions ?

---

#### LÉGION D'HONNEUR

Ministère de la marine

(*Le Journal officiel de la République française*, 27 mai 1917)

#### Chevalier

Schoofs (Noël-Raoul-René), lieutenant de vaisseau auxiliaire, Le Havre 401. commandant un bâtiment ravitailleur de l'armée navale : a donné des preuves d'énergie et d'activité remarquables. Très belle tenue sous le feu, aux Dardanelles (Croix de guerre)[Futur commandant de l'Asie, desservant la côte occidentale d'Afrique (COA)].

---

### Naufrage de l'*Afrique*

11 janvier 1920 : naufrage de l'« L'Afrique » à 35 milles au large de l'île d'Oléron, faisant près de 500 victimes. Le navire avait appareillé le vendredi 9 janvier à 19 heures du port de Bordeaux à destination de Dakar avec, à son bord, 465 passagers dont 192 tirailleurs sénégalais regagnant leur pays et une centaine d'hommes d'équipage L'épave n'a jamais été renflouée.

---

LA CATASTROPHE DE L' « AFRIQUE »

---

## TOUT ESPOIR EST MAINTENANT ABANDONNÉ

---

PLUS DE 550 VICTIMES

(*La Dépêche coloniale*, 16 janvier 1920)

Les résultats de l'enquête à bord du « Ceylan »

Les recherches entreprises sur les lieux où sombra l'*Afrique*, n'ayant permis aucun nouveau sauvetage et, d'autre part, le paquebot *Anversville*, qui était passé sur les lieux du naufrage, ayant fait connaître de Plymouth qu'il n'a à bord aucun survivant, le nombre des victimes peut maintenant être établi.

Hélas ! ce nombre est considérable. Il y avait à bord 599 personnes, se répartissant ainsi : 259 passagers de cabine, 215 passagers de pont et 125 hommes d'équipage.

Le nombre des rescapés est de 43 personnes environ, presque tous membres de l'équipage ou tirailleurs sénégalais. C'est donc plus de 550 victimes qu'on aurait à déplorer.

On retrouve des cadavres

Profitant de l'accalmie relative qui se produit actuellement au large de l'île d'Oléron, et vers les Rochelaises, un grand nombre de remorqueurs, de navires, d'avions et d'hydroplanes se sont mis à la recherche des épaves qui, actuellement, abondent en ces parages.

On reçoit de La Rochelle la dépêche suivante :

Mercredi après-midi, à deux heures, le remorqueur de l'État *Hippopotame*, de Lorient, a ramené à La Pallice un canot de l'*Afrique*, recueilli au nord-est des Baleines, dans lequel se trouvaient dix cadavres. Ils ont été déposés à la gare maritime. Ils portent tous des blessures provenant de chocs, mais il semble que, pour la plupart, les malheureux soient morts de froid. Ce sont sept hommes d'équipage et trois tirailleurs sénégalais. L'examen des papiers trouvés sur les corps a permis d'en identifier trois : Lucien Hennequin, troisième mécanicien, domicilié à Surgères, marié, à La Rochelle ; Édouard-Marie Le Bigot, de Paimpol, et Koly-Comte, tirailleur sénégalais.

À 16 heures, le vapeur *Avenir* est allé chercher sur le *Ceylan* les neuf hommes rescapés, qui sont venus reconnaître à la gare maritime les corps de leurs camarades. Ainsi ont été identifiés : Pierre Lolichon, dix-sept ans, novice, inscrit à Lorient, dont la famille habite à Tuellant, dans le Finistère ; François Le Fur, vingt-neuf ans inscrit à Belle-Ile ; Victor Oliveau, trente-six ans, charpentier, inscrit à Saint-Malo ; Georges Mardy, vingt-sept ans, inscrit au Conquet ; Gumard Lucien, vingt-sept ans, inscrit à Libourne. Un onzième cadavre, celui d'un Sénégalais, décédé sur le *Ceylan*, a été également ramené par le vapeur *Avenir*.

Les rescapés seront conduits à La Rochelle, où ils se reposeront avant d'être rapatriés : les Sénégalais repartiront par le *Ceylan*.

D'autre part, la préfecture maritime de Rochefort a publié le communiqué suivant :

Le remorqueur *Hippopotame* a adressé à la marine le télégramme suivant :

« Nous avons rencontré, aux environs d'un point situé à 9 milles au nord-ouest du phare des Baleines, de nombreuses épaves poussées par la mer et le vent sur le pertuis breton. Ces épaves sont constituées par des caissons en tôle, une baleinière, un grand caisson, du bois, une grande quantité de ceintures de sauvetage et des débris de toutes sortes ».

Un deuxième radiotélégramme expédié le 14 janvier, à 10 heures, dit :

« Nous sommes à trois milles du phare des Baleines. Nous avons rencontré une baleinière marquée 6 et contenant une dizaine de corps ».

Le remorqueur *le Cèdre*, de Rochefort, a recueilli à 15 milles à l'ouest des Baleines les cadavres de Lescure Étienne, de l'équipage de l'*Afrique*, et du lieutenant d'infanterie coloniale Georges Huet ainsi que trois Sénégalais.

Sept cadavres, dont ceux de deux femmes, ont été recueillis en mer, non loin des Sables-d'Olonne. Un radeau en bon état, sur lequel se trouvaient deux souliers et deux coiffures, s'est échoué à Longeville, au sud de Saint-Vincent-sur-Jard.

Tous les cadavres sont déposés à la gare maritime de La Pallice. C'est à La Rochelle que se fait la centralisation de tous les renseignements concernant les victimes. Le gouverneur Lucien Fourneau est parti pour La Rochelle; c'est à lui qu'il faut s'adresser.

Envoyer les correspondances à l'adresse suivante : M. Lucien Fourneau, aux bons soins de MM. Delmas frères, rue Jean-Guitton.

#### LES RESCAPÉS

Voici les noms de douze rescapés qui viennent d'arriver aux Sables-d'Olonne :

Équipage : Eugène Corée, 2<sup>e</sup> capitaine, inscrit à Dieppe ; Louis Thibaud, 2<sup>e</sup> lieutenant, inscrit à Bordeaux ; Félix Pasinei, chauffeur, inscrit à Ajaccio ; Théodore Magloire, chauffeur noir, de la Martinique ; François Guillerme, inscrit à Paimpol ; Henri Navoungo, aide-cuisinier noir ; Joseph Furet, novice, inscrit à Paimpol ; Jacques Cortlouer, maître d'équipage, inscrit à Paimpol ; Georges Fennec, mousse, inscrit à Paimpol.

Passagers : Jean Métayer, habitant Bordeaux, 95, rue Dupaty ; Émile Taraud, second maître tisonnier, inscrit à Brest, allant à Dakar ; Jean Berthou, second maître aviateur, inscrit à Lorient, allant à Dakar.

#### L'enquête

L'enquête ouverte à La Rochelle sur les causes et les circonstances du naufrage de l'*Afrique* s'est poursuivie sous la direction de M. Lepelletier, ingénieur de la Compagnie des Chargeurs Réunis, venu de Paris.

M. Lepelletier a fait les déclarations suivantes :

— J'ai interrogé très longuement et très minutieusement tous les rescapés recueillis par le *Ceylan*, et je puis vous dire que tout l'équipage de l'*Afrique* a fait son devoir jusqu'au bout. Les chauffeurs, les soutiers sont restés dans l'eau jusqu'à la ceinture jusqu'à dimanche, vingt heures, faisant la chaîne avec des pelletées de charbon, afin d'alimenter les machines. Ce n'est qu'au dernier moment, quand le bateau, après avoir touché Rochebonnes, partit à la dérive et se brisa en deux, qu'ils montèrent sur le pont. Il n'y a eu aucune pagaye, comme on l'a prétendu, au moment de l'embarquement dans les canots. Les passagers, devant une mer si démontée, dans la nuit, ont hésité à quitter l'*Afrique*. Il fallait être marin ou doué d'une force physique peu commune pour s'élancer dans les barques et faire de l'acrobatie pour s'y maintenir.

C'est ce qui explique que, parmi les survivants ou les cadavres recueillis dans des barques en mer, on ne trouve que des Sénégalais ou des hommes de l'équipage.

Les causes de l'accident initial qui mit l'*Afrique* dans l'impossibilité de continuer sa route restent assez obscures. Tout ce que je sais, c'est qu'après dix heures de voyage, après avoir quitté Bordeaux, le paquebot eut une voie d'eau et que les pompes, gênées par les escarbilles, ne purent, donner tout leur rendement. Pareil accident, tout fortuit,

ne devait pas se produire au départ du port, où toutes les réparations faites après chaque voyage avaient été effectuées sous le contrôle de l'administration Veritas.

N'étant plus maître de son transport, le commandant Le Du a fait tout ce qu'il était humain de faire. La violente tempête, qui a sévi dans le golfe de Gascogne, a fait qu'un accident banal et peu grave, l'arrêt d'une machine envahie par l'eau, s'est changé en une épouvantable catastrophe.

#### Les responsabilités

De différents côtés, on avait répandu le bruit que l'*Afrique*, qui venait de rester six semaines en cale sèche à Bordeaux, avait quitté le port en mauvais état, les réparations n'ayant pas été complètement effectuées.

M. Gardenez, administrateur de 1<sup>re</sup> classe de la marine à Bordeaux, a fait, à ce sujet, les déclarations suivantes :

« C'est moi-même qui fis, l'avant-veille du départ, l'inspection réglementaire. Toutes les pompes fonctionnaient parfaitement. Ayant remarqué que la manœuvre de mise à l'eau des embarcations de sauvetage, en raison de la difficulté que les canots éprouvaient à se décoller de leurs berceaux, était un peu lente, je donnai les instructions nécessaires au capitaine, en présence de l'agent général de la Compagnie des Chargeurs Réunis. Les brassières de sauvetage étaient en nombre plus que suffisant, soit dans les cabines, soit dans les coffres placés sur le pont. Les moyens de sauvetage de l'*Afrique* avaient été récemment perfectionnés : les porte-manteaux des embarcations s'inclinaient automatiquement, évitant ainsi une manœuvre à bras, toujours difficile ; quant à l'état des machines, il était sans doute parfaitement normal, car le syndicat des soutiers, qui m'adresse toutes ses doléances concernant la sécurité de ses membres, ne me signala aucune défectuosité. Je puis donc affirmer que l'*Afrique* a pris la mer dans un bon état de navigation.

« Comment ses machines se sont-elles comportées ? Qu'arriva-t-il par la suite ? Des officiers du bateau, et notamment le second capitaine Corée étant parmi les survivants, nous ne tarderons pas à être fixés à cet égard ».

#### Ce que dit le directeur de la compagnie

Nous avons, d'autre part, demandé à M. Breton dans quelles conditions se trouvait l'*Afrique* au moment de prendre la mer.

« L'*Afrique*, nous a-t-il dit, navire de dix ans d'âge, était en parfait état. Il avait été visité à fond avant son départ de Bordeaux par les inspecteurs de la navigation, comme l'est d'ailleurs tout navire quittant un port. Et je vous prie de croire que cette visite est toujours très sévère.

« La cause véritable de la catastrophe c'est la tempête épouvantable qui s'est déchaînée peu après le départ du paquebot.

« Au reste, conclut M. Breton, l'affaire devra être appelée devant un tribunal maritime commercial, qui établira les responsabilités. À ce moment-là, on verra que la Compagnie des Chargeurs Réunis n'a aucune négligence à se reprocher. »

M. Breton regrette que nos ports de Bordeaux et de Saint-Nazaire n'aient pas été pourvus de remorqueurs puissants et spécialement équipés pour aller au secours de navires en détresse. Un bateau de secours de cette sorte aurait pu ramener au port l'*Afrique* quand celui-ci a demandé du secours.

#### LA LISTE COMPLÈTE DES PASSAGERS DU PAQUEBOT

Nous publions ci-dessous la liste intégrale de tous les passagers de l'*Afrique*. Cette liste est celle qui a été officiellement établie au départ du paquebot ; elle comprend les noms de tous ceux qui ont pris passage à bord :

MM. Adenier (Louis), sous-directeur du chemin de fer du Dahomey, à destination de Cotonou.

M<sup>me</sup> Alabout (Marguerite), sans profession, à destination de Dakar.

Alenandry (adjutant), à destination de Matadi.

M<sup>me</sup> Alessandri (Anna), sans profession, à destination de Dakar.

M<sup>me</sup> Arnaudet, sans profession, et ses deux enfants, à destination de Dakar.

Arnaudet, brigadier, à destination de Dakar.

Assemat (Pierre), commerçant, à destination de Dakar.

Assemat (Louis), commerçant, à destination de Dakar.

Aton (Charles), préposé des douanes, à destination de Dakar.

Bache (Paul), matelot, à destination de Dakar.

Bachelier (Maxime), agent colonial, à destination de Libreville.

M<sup>me</sup> Bachelier (Ernestine), sans profession, à destination de Libreville.

M<sup>me</sup> Bally (Ernestine), sans profession, à destination de Conakry.

M<sup>lle</sup> Bally (Marguerite), sans profession, à destination de Conakry.

Bauby, commerçant, à destination de Port-Gentil.

Beaudelaire (Henri), mécanicien, à destination de Dakar.

Bégneux (André), mécanicien, à destination de Grand-Bassam.

Begouën (Charles), commerçant, à destination de Conakry [des Cultures de Diakandapé\*].

Begouën (Pierre), commerçant, à destination de Conakry [des Cultures de Diakandapé\*].

Beneteau (Stanislas), missionnaire, à destination de Matadi.

Beneze (Charles), employé, à destination de Dakar.

Bernard (Germaine), sans profession, à destination de Cotonou.

Berger (Pierre), ingénieur, à destination de Port-Gentil.

Berthou (Jean), marin, à destination de Dakar.

Bertin (Mathilde), sans profession, à destination de Dakar.

Billard (Fernand), employé, à destination de Dakar.

Billy (Paul), agent commercial, à destination de Port-Gentil.

Blanvillain (Léon), directeur de la Sultanat\*, à destination de Cotonou.

M<sup>me</sup> Bonus (Julia), sans profession, à destination de Conakry.

Boucher (G.), mécanicien, à destination de Port-Gentil.

Boudet (Winny), sans profession, à destination de Grand-Bassam.

Boudet (Louis)<sup>3</sup>, officier d'administration, à destination de Grand-Bassam.

Bouirel (Aimé), commerçant, à destination de Swallaba.

Bourgeois (Henri), agent commercial, à destination de Dakar.

Bouval (Georges), employé de commerce, à destination de Matadi.

de Boysson (Jean-Marie), négociant, à destination de Dakar.

M<sup>me</sup> de Boysson (Valentine), sans profession, à destination de Dakar.

Brault (René-Louis), automobiliste, à destination de Swallaba.

Bridou Émile, employé, à destination de Grand-Bassam.

Brugirard (Louis), colonel, à destination de Dakar.

M<sup>me</sup> Brugirard, sans profession, à destination de Dakar.

M<sup>me</sup> Caland et ses deux enfants (deux et trois ans), sans profession, à destination de Dakar.

Calvet (Alcade), sans profession, à destination de Dakar.

---

<sup>3</sup> Louis Marcel Alexandre Boudet (1880-1920) : Saint-Cyrien. Héros du combat d'Agboville en Côte-d'Ivoire, lors de la [révolte des Abbéys](#) (1910).

M<sup>me</sup> Canadell (Andrée), sans profession, à destination de Grand-Bassam.  
Canadell (Maurice), sous-chef de gare, à destination de Grand-Bassam.  
Cerisier (Louis), employé, à destination de Grand-Bassam.  
Chailley (Louis), employé, à destination de Grand-Bassam.  
Champagne (Maurice), employé de commerce, à destination de Matadi.  
Charnard (Aimé), comptable, à destination de Grand-Bassam.  
M<sup>me</sup> Charnard, sans profession, à destination de Grand-Bassam.  
Charvet (André), administrateur en chef de 1<sup>re</sup> classe, à destination de Matadi.  
Chatin (Georges), agent colonial, à destination de Port-Gentil.  
M<sup>me</sup> Chaumont (Céline), commerçante, à destination de Dakar.  
Clayet (Jean), comptable, à destination de Cotonou.  
Collier (Samuel), employé de commerce, à destination de Cotonou.  
Commune (Paul), à destination de Grand-Bassam.  
M<sup>me</sup> Commune et leurs trois enfants : Lucie, René, Jules, à destination de Grand-Bassam.  
Coulinant, sergent, à destination de Matadi.  
Cook (Daniel), employé de commerce, à destination de Libreville.  
Copti (Édouard), commerçant, à destination de Dakar.  
Collin (Émile), administrateur de 3<sup>e</sup> classe, à destination de Cotonou.  
Cottin (Jeanne), sans profession, à destination de Cotonou.  
M<sup>me</sup> Courlier, employée, et ses deux enfants, à destination de Cotonou.  
Courtinat (Louis), employé de commerce, à destination de Swallaba.  
Crépin (Benoît), missionnaire, à destination de Swallaba.  
David (Ucé), fondé de pouvoir, à destination de Matadi.  
D'Aw Fortou, domestique, à destination de Dakar.  
Delaville (Paul), exploitateur, à destination de Port-Gentil.  
M<sup>me</sup> Delmas (Élise), cultivatrice, et sa fille Alice, sans profession, à destination de Dakar.  
Denit (Léonard), lieutenant, à destination de Matadi.  
Dephilippe (Louis), agent, à destination de Grand-Bassam.  
Desprez (Pierre), comptable, à destination de Cotonou.  
M<sup>me</sup> Desprez (Julie), sans profession, à destination de Cotonou.  
Desprez (Alphonse), sans profession, à destination de Cotonou.  
Devigne, soldat, à destination de Dakar.  
D'Harcourt (Raphaël), commerçant, à destination de Cotonou.  
Diétrich (Pierre), missionnaire, et sa sœur à destination de Matadi.  
Wan Dooven (Jean), missionnaire, à destination de Swallaba.  
M<sup>me</sup> Duffau (Blanche), sans profession, à destination de Dakar.  
Duffo (Pierre), employé de commerce, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Dufflot (Jeanne), sans profession, à destination de Dakar.  
Dulot (Louis), commerçant, à destination de Conakry.  
Durigneul, sergent, à destination de Matadi.  
Ecalte, sans profession, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Ecalte, sans profession, à destination de Conakry.  
M<sup>lle</sup> Ecalte, sans profession, à destination de Conakry.  
Fabre, soldat, à destination de Dakar.  
Fabre (Daniel), officier d'administration, à destination de Swallaba.  
Fabre, sans profession, à destination de Swallaba.  
Fabre (Albert), employé des Chargeurs Réunis, à destination de Dakar.  
Fauconnet (Roger), agent colonial, à destination de Port-Gentil.  
M<sup>me</sup> Faure et son enfant, sans profession, à destination de Port-Gentil.  
M<sup>me</sup> Félix, sans profession, à destination de Dakar.  
Fenneleau, soldat, à destination de Dakar.

M<sup>me</sup> Frace (Elisabeth), domestique, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Fraysse (Marie), sans profession, à destination de Dakar.  
Fremy (Georges), agent commercial, à destination de Libreville.  
Froidevaux (Numa), agent colonial, à destination de Libreville.  
Frottier (Auguste), officier d'administration, à destination de Matadi.  
M<sup>me</sup> Galland, sans profession, à destination de Matadi.  
M<sup>lle</sup> Galland, sans profession, à destination de Matadi.  
Ged (Gabriel), missionnaire, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Gillet (Constance), infirmière, à destination de Conakry.  
M<sup>lle</sup> Gillet (Jeanne), infirmière, à destination de Conakry.  
Gilion (Maurice), administrateur colonial de 1<sup>re</sup> classe, à destination de Matadi.  
Girny (André), employé des Chargeurs-Réunis, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Girny (Suzanne), employée aux Chargeurs-Réunis, à destination de Dakar.  
Gronier (Leon), directeur de la Société maritime et commerciale du Pacifique\*  
(employé), à destination de Dakar.  
Gruot (Julien), employé, à destination de Port-Gentil  
Gruson, commis de 2<sup>e</sup> classe, à destination de Grand-Bassam.  
Guyenot (Eugène), missionnaire, à destination de Port-Gentil.  
Hangeel, adjudant, à destination de Matadi.  
Hermas Huck, missionnaire, à destination de Swallaba.  
Hackly (Arsène), missionnaire, à destination de Matadi.  
d'Hubert (Émile), exploitant forestier\*, à destination de Grand-Bassam.  
d'Hubert (Marcel), mécanicien, à destination de Grand-Bassam.  
M<sup>me</sup> d'Hubert (Louise), sans profession, à destination de Grand-Bassam.  
Huet (Georges), avocat, à destination de Douala.  
Jalabert ((Hyacinthe), évêque, à destination de Dakar.  
Jauja, sergent, A destination de Matadi.  
M<sup>me</sup> Jeanne (Marie), sans profession, à destination de Cotonou.  
Jeannot (Léon), sergent, à destination de Matadi.  
Jessel (Alfred), administrateur de 3<sup>e</sup> classe, à destination de Libreville.  
Junqua (Madeleine), sans profession, à destination de Dakar.  
Kah (Paul), vérificateur des douanes, à destination de Libreville.  
Konad (Anna), à destination de Dakar.  
de Lahitolle (Henri), agent, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> de Lahitolle (Thersée), à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> de Lahitolle (Marie), à destination de Conakry.  
Lamargouelle (Pierre), gendarme, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Larrieu (Jeanne), à destination de Conakry.  
Lanchon, exploitant, à destination de Port-Gentil.  
M<sup>me</sup> Laulaigne (Germaine), sans profession, à destination de Dakar.  
Léger (Mona), missionnaire, à destination de Conakry.  
Le Leal (Julien), missionnaire, à destination de Dakar.  
Le Merle de Beaufond, inspecteur de 2<sup>e</sup> cl., à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Le Merle de Beaufond, sans profession, à destination de Conakry.  
Leprovost (Georges), agent de commerce, à destination de Port-Gentil.  
M<sup>me</sup> Leprovost (Rose), sans profession, à destination de Port-Gentil.  
Leray (Théodore), missionnaire, à destination de Conakry.  
Le Rendu de Longueval (Victor), rédacteur, à destination de Conakry.  
Le Roux, adjudant, à destination de Matadi.  
Lessellier (Paul), missionnaire, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Lhomme (Juliette), sans profession, à destination de Dakar.  
Lorssery (Adrien), employé de chemin de fer\*, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Luciani (Suzanne), sans profession, à destination de Matadi.

Macochain (Ursule), sergent, à destination de Matadi.  
M<sup>me</sup> Macochain, sans profession, à destination de Matadi.  
Mailhat René), directeur de la Société d'importation de bois exotiques\*, à destination de Grand-Bassam.  
M<sup>me</sup> Mailhat (Alice), sans profession, à destination de Grand-Bassam.  
Maiok (Stwo), matelot, à Dakar.  
Mamadou (Keita), soldat, à Conakry.  
Mamadou (Faye), matelot, à Dakar.  
M<sup>me</sup> Maraval (Maria), sans profession, à destination de Dakar.  
Martin (Jean), commerçant, à destination de Dakar.  
Martin (Marcel), ouvrier d'art, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Martin, sans profession, à destination de Dakar.  
Massies (Jean), commerçant, à destination de Cotonou.  
M<sup>me</sup> Mattéi (Amélie), sans profession, à destination de Swallaba.  
Mangenot (Octave), agent de banque, à destination de Swallaba.  
Maury (Ferdinand), soldat à destination de Grand-Bassam.  
M<sup>me</sup> Mausard Jeanne, sans profession, à destination de Grand-Bassam.  
Mequet (Camille), pharmacien, à destination de Cotonou.  
M<sup>me</sup> Mequet, sans profession, à destination de Cotonou.  
Meric (Pierre), à destination de Conakry.  
Meriout (Pierre), garde-forestier, à destination de Grand-Bassam.  
Météyer (Jean-Georges), commerçant, à destination de Grand-Bassam.  
M<sup>me</sup> Michaut Jeanne), sans profession, à destination de Cotonou.  
Michel (Joseph), missionnaire, à destination de Dakar.  
Milie (Alphonse), soldat, à destination de Conakry.  
Minerel (Pierre-Adolphe), employé, à destination de Brazzaville.  
Minguet (Jean), mécanicien, à destination de Grand-Bassam.  
Moch (Xavier), caporal-fourrier, à destination de Cotonou.  
Monnier (Alexandre), missionnaire, à destination de Port-Gentil.  
M<sup>me</sup> Montespan, sans profession, à destination de Matadi.  
De Monts de Bavasse, capitaine de frégate, à destination de Dakar.  
Mora (Édouard), sous-intendant militaire, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Morandeau (Léa), sans profession, et un enfant de quinze mois, à destination de Dakar.  
Morosini (Adrien), lieutenant, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Mugelli Anne), sans profession, à destination de Conakry.  
Muratet (Antonin), missionnaire, à destination de Port-Gentil.  
Neumeyer (Marcien), missionnaire, à destination de Swallaba.  
Noël (Georges), forestier, à destination de Grand-Bassam.  
M<sup>me</sup> Palustran (Gabrielle), commerçante, à destination de Conakry.  
Palustran (Léon), commerçant, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Paris (Georgette), sans profession, à destination de Dakar.  
Pasquine iHenri), employé, à destination de Port-Gentil.  
Passini, sergent, à destination de Matadi.  
Patton (Georges), agent colonial, à destination de Mayumba.  
Paulot (Firmin), commis de 4<sup>e</sup> classe, à destination de Matadi.  
Pericat (Pierre), adjoint, à destination de Conakry.  
Perrin (Louis), commerçant, à destination de Cotonou.  
M<sup>me</sup> Perrin (Blanche), sans profession, à destination de Cotonou.  
Peyreberre (Jacques), commerçant, à destination de Port-Gentil.  
Peytriguët (Jules), agent, à destination de Swallaba.  
M<sup>me</sup> Pion et son fils, sans profession, à destination de Cotonou.  
Planton (Jean-Henri, dit René), commerçant, à destination de Port-Gentil.

Poiraten (Charles), aviateur, à destination de Douala.  
Poncelet, adjudant, à destination de Matadi.  
Pons (Louis), sous-intendant militaire, à destination de Matadi.  
Pons (Thérèse), et son enfant, sans profession, à destination de Matadi.  
Popp, commandant, à destination de Matadi.  
Portes (Joseph), officier d'administration, à destination de Dakar.  
Pouliguen (Pierre), agent, à destination de Dakar.  
Poumier (Pierre), missionnaire, à destination de Cotonou.  
Prévôt, soldat, à destination de Matadi.  
Privas (Berthe), sans profession, à destination de Dakar.  
Pruney (Isnel), commerçant, à destination de Port-Gentil.  
Rambsholten (J. W.), employé de commerce, à destination de Cotonou.  
Roure (Jean-Louis), employé commerce, à destination de Douala.  
Ravon (Célestin), administrateur adjoint de 1<sup>re</sup> classe à destination de Matadi.  
Riou, adjudant, à destination de Matadi.  
M<sup>me</sup> de Rochette (Léon), sans profession, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Rougier (Simone), femme d'administrateur, à Conakry.  
Sabatier, adjudant, à destination de Matadi.  
Salle (Gilbert), commerçant, à destination de Cotonou.  
Salles, sergent, à destination de Matadi.  
M<sup>me</sup> Schenebelin (Lucienne), sans profession, à destination de Port-Gentil.  
Schenebelin (Jean), à destination de Port-Gentil.  
Schenebelin Robert, à destination de Port-Gentil.  
Seydou (Sar), matelot, à destination de Dakar.  
Siffert Joseph), missionnaire, à destination de Dakar.  
Sociral (Joseph-Jean), agent commercial, à destination de Port-Gentil.  
Stewart (Stewart), employé de commerce, à destination de Cotonou.  
M<sup>me</sup> Stewart, sans profession, à destination de Cotonou  
Stum, adjudant, à destination de Dakar.  
M<sup>me</sup> Talarie (Virginie), sans profession, à destination de Swallaba.  
Taraud (Émile), 2<sup>e</sup> maître, à destination de Dakar.  
Tardieu (Fortuné), commerçant, à destination de Port-Gentil.  
M<sup>me</sup> Tardieu (Fortuné), sans profession, à destination de Port-Gentil.  
Tardivel, sergent, à destination de Dakar.  
Testault (Marias), missionnaire, à destination de Dakar.  
Thaivenin (Georges), sans profession, à destination de Matadi.  
M<sup>me</sup> Thouvenin (Marie), sans profession, à destination de Matadi.  
Thieres (Eugène), brigadier, à destination de Matadi.  
M<sup>me</sup> Thieres (Marguerite), sans profession, à destination de Dakar.  
Ticou, agent comptable, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Ticou, sans profession, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Vernauet (Julie), sans profession, à destination de Port-Gentil.  
Vidier (Marius), sans profession, à destination de Conakry.  
M<sup>me</sup> Vincent (Sophie), et son enfant, à destination de Dakar.  
Virales, sergent, à destination de Matadi.  
Vollenweider (Annin), commerçant, à destination de Cotonou.  
M<sup>me</sup> Vollenweider (Sophie), sans profession, à destination de Cotonou.  
M<sup>me</sup> Walker (Marie), sans profession, à destination de Dakar.  
Weigel (François-Xavier), électricien, à destination de Port-Gentil.  
Wihlips (Arthur), mécanicien, à destination de Port-Gentil.  
Wilson (Richard), préposé aux douanes, à destination de Swallaba.  
M<sup>me</sup> Wilson, sans profession, à destination de Swallaba.  
Zuber (Georges), dessinateur, à destination de Dakar.

Zschokke (Henri), employé de commerce, à destination de Port-Gentil.

Entrepont 10 marins indigènes, Dakar  
Entrepont 34 tirailleurs, Dakar  
Entrepont 72 tirailleurs, Conakry  
Entrepont 86 tirailleurs, Grand-Bassam  
Total 202

---

MESSES  
(*La Petite Gironde*, 22 janvier 1920)

Toutes les messes qui seront dites en l'église Notre-Dame, le vendredi 21 janvier, seront offertes pour le repos de l'âme de  
MM. Charles et Pierre BEGOUËN<sup>4</sup>,  
disparus le 12 janvier 1920 dans le naufrage de l'« Afrique ». La famille assistera à celle de dix heures.

---

Comité d'assistance aux familles  
des victimes du naufrage de l'*Afrique*  
(*La Dépêche coloniale*, 31 janvier 1920  
(*Le Journal des débats*, 17 février 1920)

L'horrible catastrophe de l'*Afrique*, qui a produit dans la France entière une si vive émotion, laisse derrière elle de navrantes misères : des mères, des veuves, des orphelins ont perdu dans le naufrage celui ou ceux qui constituaient leur unique soutien Il faut, sans tarder, les secourir.

À cet effet, l'Union coloniale française vient de créer un Comité d'assistance aux familles des victimes du naufrage de l'*Afrique*, composé de hautes personnalités dont on trouvera la liste ci-dessous.

Les membres de ce comité font appel à la générosité des Français, dont le cœur s'émeut toujours dans les épreuves qui atteignent leurs concitoyens.

Pour permettre de subvenir de suite aux situations les plus pénibles et de fournir les secours urgents, il est indispensable de disposer immédiatement de ressources importantes, étant donné le nombre si considérable des victimes.

Le Comité s'adresse donc en toute confiance à la générosité du public dont le concours lui est assuré pour une pareille œuvre de pitié, de solidarité et de philanthropie.

Les souscriptions doivent être envoyées : soit à M. Stanislas Simon, trésorier du Comité et directeur de la Banque de l'Indochine, 15 *bis*, rue Laffitte, à Paris ; soit à l'Union coloniale, 17, rue d'Anjou ; soit à la *Dépêche coloniale*, 19, rue Saint-Georges.

Le comité d'assistance aux familles des victimes du naufrage de l'*Afrique* est ainsi constitué :

Présidents d'honneur : M. le ministre des colonies ; M. le ministre de la marine ; M. le sous-secrétaire d'État des ports, de la marine marchande et des pêches.

MM. Diagne, député du Sénégal, commissaire général aux effectifs coloniaux ; Eugène Étienne, sénateur d'Oran, président de la Ligue Coloniale ; Guist'hau, député de

---

<sup>4</sup> Charles et Pierre Begouën : fils de Jacques Begouën et Marie Aménaïde Devès. De la maison [Devès et Chaumet](#). La veuve de Charles se remaria avec Fernand Philippart, maire de Bordeaux. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

la Loire-Inférieure, président de la Fédération des œuvres d'assistance maritimes ; Jonnart, sénateur du Pas-de-Calais, président du Comité de l'Afrique française ; André Lebon, ancien ministre des colonies, président de la Fédération des industriels et commerçants français ; général Pau, président du Comité central de la Croix-Rouge française et de la Société de secours aux blessés militaires ; Senart, membre de l'Institut, président du Comité de l'Asie française, vice-président de la Fondation Lucien de Reinach.

Président : M. Julien Le Cesne, président de l'Union coloniale française.

Vice-présidents : MM. Léon Prom, président des établissements Maurel et Prom, de Bordeaux, président de la Section de l'Afrique Occidentale de l'Union coloniale française ; du Vivier de Streel, administrateur directeur général de la Société agricole, forestière et industrielle pour l'Afrique, président de la section de l'Afrique Equatoriale de l'Union coloniale française.

Trésorier : M. Stanislas Simon, administrateur directeur de la Banque de l'Indochine, vice-président de l'Union coloniale française.

Délégué au service des secours : M. le baron Durieu, délégué aux œuvres d'assistance de la Ligue maritime française et membre du Conseil central de la Société de secours aux blessés militaires.

Secrétaire : M. Pierre Pégard, secrétaire du Comité d'assistance aux troupes noires et du Comité d'assistance aux tirailleurs et travailleurs malgaches, chef de service à Union coloniale française.

Membres : MM. le général de division Archinard ; Artaud, député des Bouches-du-Rhône, commissaire général de l'Exposition coloniale internationale de Marseille ; Barré, administrateur délégué de la Société du Haut-Ogooué ; Berthoulat, sénateur de Seine-et-Oise, directeur du journal *La Liberté* ; colonel Blaquièrre, président du Syndicat des quotidiens régionaux, directeur du journal *Le Petit Méridional* ; F. Bohn, président de la Compagnie française de l'Afrique Occidentale, président de l'Institut colonial de Marseille ; Eugène Buhan, sénateur de la Gironde, membre de la chambre de commerce de Bordeaux ; de Caqueray, directeur général de la Compagnie marocaine ; Carrier, administrateur délégué de la Société Le Nickel ; J. Chailley, directeur général de l'Union coloniale française ; Coignet, sénateur du Rhône, président de la chambre de commerce de Lyon.

MM. Philippe Delmas, de la maison J.-A. Delmas et Cie, de Bordeaux, président de l'industrielle Africaine ; Georges Dénoual, secrétaire général de la Fondation Lucien de Reinach, secrétaire général de l'Union coloniale française ; Albert Duchêne, conseiller d'État, directeur au ministère des colonies ; Paul Dupuy, directeur du *Petit Parisien* ; Franck, directeur du journal *La Croix* ; Maxime Getten, administrateur-directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; Gimond, administrateur-délégué de la Compagnie de l'Afrique Orientale ; Hubert Giraud, député des Bouches-du-Rhône, président de la Chambre de commerce de Marseille.

MM. William Guynet, délégué de l'Afrique Equatoriale française au conseil supérieur des colonies ; Émile-Adrien Hébrard, directeur du journal *Le Temps* ; Josse, président de la Banque de l'Afrique Equatoriale ; Mgr Le Roy, supérieur de la Congrégation des Pères du Saint-Esprit ; André Mandeix, président de la chambre de commerce du Havre ; Paul Maurel, de la maison Maurel frères, membre et ancien vice-président de la chambre de commerce de Bordeaux ; Arthur Meyer, directeur du journal *Le Gaulois*.

MM. Pierre Mille, délégué du Haut-Sénégal-Niger au conseil supérieur des colonies ; H. Nouvion, administrateur-directeur de la Banque de l'Afrique Occidentale ; de Nalèche, directeur du *Journal des Débats* ; le directeur du *Petit Journal* ; Chickering Jones, président de l'Association of West African Merchants, de Liverpool ; Fernand Philippart, maire de Bordeaux ; G. Seguin, administrateur-délégué de la Société commerciale de l'Ouest-Africain ; Henry Simond, directeur de *l'Écho de Paris* ;

Superville, administrateur-délégué de la Compagnie du Kouango français ; Gilbert Talabard, directeur de la *Dépêche coloniale*.

Président du comité de l'Afrique Occidentale : M. Merlin, gouverneur général de l'Afrique Occidentale française

Président du comité local de l'Afrique Equatoriale et du Cameroun : M. G. Angoulvant, gouverneur général de l'Afrique Equatoriale française.

#### Première liste de souscription

Compagnie des chargeurs-Réunis (pour les familles des passagers)	Fr. 100.000	
Conseil d'administration de la Compagnie des Chargeurs-Réunis	10.000	
Compagnie française de l'Afrique occidentale [CFAO]]	10.000	
M. Bohn	1.000	
Banque de l'Afrique occidentale	10 000	
Messageries fluviales du Congo	2.500	
Afrique et Congo	2.500	
M. William Guynet	500	
Sultanats du Haut-Oubangui	2.500	
M. Louis Paulin [dir. Sultanats]	100	
M. Le Cesne	500	
Société agricole forestière industrielle pour l'Afrique	2.500	
Compagnie de Navigation et Transports Congo-Oubangui	1.000	
Artaud, député des Bouches-du-Rhône	300	
La Dépêche coloniale	500	
Société La Kotto	600	
Société des Plantations de l'Ogooué	500	
M. Alfred Meyer	100	
Banque française de l'Afrique équatoriale	5.000	
Compagnie française de Chemin de fer au Dahomey	2.500	
Société commerciale, industrielle et agricole du Haut-Ogooué [SHO]	2.500	
M. Denfert-Rochereau, président de la SHO	250	
M. le commandant Barré, administrateur-délégué de la SHO	250	
Compagnie française de Kong	1 000	
Compagnie française de l'Ouhame et de la Nana	2.500	
Société de Bamako	500	
L'Africaine française	500	
Compagnies françaises du haut et du bas Congo	2.500	
Compagnie du Kouango français	1.000	
M. Superville	200	
Société commerciale de l'Ouest-Africain [SCOA]	7.000	
Vézia et Cie	2.500	
Syndicat des fabricants d'huile de Bordeaux	10.000	
Compagnie bordelaise des Comptoirs Africains	2.500	
J.-A. Delmas et Cie, Bordeaux	2.500	
Établissements Maurel et Prom, de Bordeaux	3.000	
Union des fabricants d'huile de France	5.000	
M. Gillet	500	
MM. Devès, Chaumet et Cie, Bordeaux	3 000	
Messageries Africaines	3 000	
Peyrebère et Cie	500	
Compagnie Marocaine	500	
M. du Vivier de Streele	900	
M. de Caqueray	100	
Nouvelle Société commerciale Africaine	2.500	

MM. Barthès et Lesieur, de Bordeaux	2.500	
Chambre de commerce de Bordeaux	1.000	
Emmanuel Faure, de Bordeaux	100	
Fraissinet et Cie	1.000	
Compagnie forestière Sangha-Oubangui [CFSO]		5.000
MM. Pozzo di Borgo et Cie, de Marseille	500	
M. le docteur Salmon, Paris	50	
Scieries Africaines (J. Vizioz et Cie)	2.500	
Julien Vizioz	500	
Total Fr.	219.650	

Les fonds recueillis devront être adressés à M. Stanislas Simon, trésorier du Comité et directeur de la Banque de l'Indo-Chine, 15 *bis*, rue Laffitte, à Paris, ou à l'Union coloniale, 17, rue d'Anjou.

---

### NÉCROLOGIE

(*La France militaire*, 16 mars 1920)

Parmi les victimes du naufrage de l' « Afrique » figurent M. Louis Boudet, administrateur des colonies, et M<sup>me</sup> Boudet. M. Louis Boudet, qui était originaire de Juillac (Corrèze)[né à Brossac (Charente)], fut le héros du combat d'Agboville (Sénégal) [Côte-d'Ivoire] en 1909 [1910], combat où il reçut de graves blessures qui mirent longtemps sa vie en danger. Il était alors lieutenant, et sa bravoure lui valut la croix de la Légion d'honneur. Il venait maintenant de faire comme capitaine la campagne contre l'Allemagne. Il avait mérité la croix de guerre à l'armée d'Orient. Après un repos de quelques mois, il repartait dans ce Sénégal [Côte-d'Ivoire] qu'il aimait et où, depuis Saint-Cyr, il avait fait toute sa carrière [il était devenu administrateur à Sassandra]. Il était accompagné par sa femme [Marie Edwina Victoria dite *Winny Smith*], qui, elle aussi, s'était vaillamment comportée pendant la guerre ; son dévouement et son courage dans les ambulances de l'avant lui avaient valu la médaille des épidémies.

---

### Chargeurs Réunis

(*La Journée industrielle*, 9 octobre 1920)

Le Havre, 7 octobre — L'ex-steamer allemand *Lutu-Bohlen* vient d'être donné en gérance à la Société des Chargeurs munis. Il est arrivé ces jours-ci de Barrow (Angleterre) au Havre et repartira le 18 octobre à destination de la Côte d'Afrique.

Ce navire, qui appartenait à la Woermann Linie, de Hambourg, a les dimensions suivantes : longueur 101 mètres ; largeur 13 m. 60 ; creux, 7 mètres. Il jauge, 3.159 tonneaux brut pour 1 652 tonneaux net Il a été construit aux chantiers Reiherstieg Schillswerks, à Hambourg, en 1911.

---

### Chargeurs Réunis

(*L'Économiste parlementaire*, 2 décembre 1920)

Au cours de l'exercice, le navire de charge *Adrar* a été mis à l'eau. Ce vapeur est destiné à renforcer le service commercial de la Côte occidentale d'Afrique. Il vient d'effectuer ses essais.

---

À LA CHAMBRE  
DÉBATS  
(*Les Annales coloniales*, 27 avril 1921)

À l'occasion du budget de la Marine marchande, une question a été posée par M. Léon Accambray, député de l'Aisne, délégué de la Guinée au conseil supérieur des Colonies, sur un accident survenu le mois dernier au navire *Tchad*, revenant de la côte occidentale d'Afrique, qui a été obligé de faire relâche à Lisbonne où la Compagnie des Chargeurs Réunis a envoyé l'*Asie* pour rapatrier les voyageurs à Bordeaux. M. Léon Accambray qui rentrait de Guinée, était parmi les passagers et s'est fait l'écho des doléances de tous les voyageurs qui utilisent la ligne sur la côte d'Afrique.

Une brève réponse a été faite par le sous-secrétaire d'État., M. Rio :

— Tous les navires en partance, a-t-il déclaré, sont l'objet d'un sévère contrôle d'inspecteurs expérimentés, et l'autorisation de prendre la mer n'est donnée qu'avec la certitude que toutes conditions de bonne navigabilité sont remplies.

Quant au cas particulier du *Tchad*, la dernière inspection, faite en 1921, avait permis de constater le bon état des machines, et l'accident survenu à la pompe à air, sans d'ailleurs faire courir au bâtiment aucun danger, provenait d'une cause toute fortuite, non d'un état défectueux du matériel.

En somme, discussion très écourtée.

---

BANQUE FRANÇAISE DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
SOCIÉTÉ ANONYME  
AU CAPITAL DE DIX MILLIONS DE FRANCS  
Siège social : 2 et 4, rue Meyerbeer, Paris  
(*Les Annales coloniales*, 3 juin 1921)

.....  
Ce résultat eût été sensiblement supérieur si nous n'avions été éprouvés par le naufrage du paquebot *Afrique* de la Compagnie des chargeurs réunis, survenu au début de l'exercice. Nous avons à bord de ce navire des sommes importantes dont nous n'avons pu être entièrement remboursés par les compagnies d'assurances qui, s'appuyant sur leurs arguments habituels en pareille circonstance, c'est-à-dire faculté d'user de tous les procédés dilatoires en cours d'une instance : défaut, opposition, appel, cassation, etc., nous ont amenés à une transaction dont l'intérêt était de rentrer immédiatement dans la majeure partie de nos capitaux.

.....

---

Avis aux navigateurs  
(*Les Annales coloniales*, 11 juillet 1921)

Le commandant de l'*Asie*, des Chargeurs Réunis, signale avoir touché sur une roche couverte de 7 m. 10 à basse mer en un point situé à l'intersection de l'alignement

Pointe Avendo-Ile Corniquet (S. 580 E.) et du relèvement de Pointe Pongara (S. 78° O.)  
Carte 4.600.

Ayant eu une avarie à ses hélices, l'*Asie* a dû être remplacée par le *Liger*; qui a quitté  
Bordeaux le 28 juin.

---

L'œuvre de la France au Cameroun  
par Gabriel Combrouze,  
député de la Gironde,  
secrétaire de la Commission des colonies  
(*Les Annales coloniales*, 14 novembre 1921)

.....  
Les compagnies de navigation font un effort considérable sur Douala, attirées par  
l'abondance du fret à l'aller et au retour et par les facilités commerciales qu'offre le port  
où les navires chargent et déchargent bien plus rapidement que dans les autres ports de  
la côte. La Compagnie des Chargeurs Réunis, malgré son effort sur l'Amérique du Sud,  
envoie régulièrement un paquebot par mois sur la ligne ; elle a ajouté à ses anciens  
cargos, type *Amiral* de 10.000 tonnes, des cargos tout modernes de 6.000 tonnes ; il en  
vient un aussi tous les mois. La Compagnie Navale de l'Ouest envoie également un de  
ses cargos tout neuf de 7.000 tonnes par mois ; elle compte commencer, avant la fin de  
l'année, un service de passagers. La Société Humarau a envoyé deux petits vapeurs qui  
restent attachés au port de Douala pour y amener le fret de Kribi et Campo et des  
colonies voisines. Elle aurait déjà commencé un service de cargos avec la Métropole  
sans la crise générale qui sévit ; elle est prête à le faire.

Les Compagnies étrangères ne restent pas en arrière ; la Compagnie Elder Dempster,  
réorganisée pour mettre à exécution un service de six paquebots mixtes ou cargos  
touchant tous les mois à Douala (dont un venant d'Amérique), n'a pu, en raison de la  
crise des frets, le réaliser, mais elle maintient, en attendant des temps meilleurs, celui de  
deux paquebots et un cargo tous les deux mois. La Compagnie américaine Bull Line,  
avec ses superbes cargos, fait un service mensuel. Mensuel également est le service de  
la nouvelle grosse « combine » hollandaise. Elle compte ajouter à ses cargos un  
paquebot par mois à partir du mois d'octobre, ce paquebot allant en France et en  
Angleterre. Les Compagnies commerciales anglaises John Holt et Mac Yver ont leurs  
cargos particuliers qui viennent assez souvent.

.....  
UNE IDIOTIE... POSTALE  
par Georges Barthélemy,  
député du Pas-de-Calais,  
délégué du Soudan Français et de la Haute-Volta au conseil supérieur des colonies  
(*Les Annales coloniales*, 25 novembre 1921)

À bord de l' « *Asie* », novembre 1921

J'ai trouvé, en me rendant en A. O. F., à bord de l'*Asie* — qui est, ma foi ! l'un des  
meilleurs transports des « Chargeurs réunis » — un excellent camarade de traversée ; le  
postier.

Comment ne pas se lier d'amitié avec un homme qui détient dans son bureau toute  
la vie morale des milliers de Français exilés sous les tropiques, qui ne trouvent un peu de

joie et de bonheur que le jour où arrive dans leurs résidences lointaines, le bienheureux courrier de la mère-patrie.

Mais mon postier n'était pas content, il grommelait. Et il n'avait pas tort. Écoutez plutôt :

Le contrat qui lie l'administration des P. T. T. à la Compagnie des Chargeurs Réunis, pour la ligne de la Côte Occidentale d'Afrique, a été renouvelé, après modifications. L'art. 33, du cahier des charges indique bien toujours que « l'administration des P. T. T. se réserve le droit de placer à bord de chaque paquebot un agent, ayant le titre de contrôleur des services maritimes postaux, chargé d'assurer l'exécution du service postal. »

Jusqu'ici, ce service a fonctionné à la perfection.

Mais voilà que, sous le vague prétexte d'économie, l'administration a décidé la suppression des contrôleurs à partir du 25 novembre prochain. Idiotie, a dit mon postier.

C'est vrai. Et nos colonies de l'A. O. F. et de l'A. E. F. ne tarderont pas à s'en apercevoir.

En effet, au départ de France, les contrôleurs reçoivent un grand nombre de correspondances de toute nature, que les bureaux des ports d'embarquement ne sont pas en état de « travailler », faute de temps, les correspondances déposées à Paris, la veille du départ, et à Bordeaux, le jour de ce départ, sont ainsi livrées en bloc, au contrôleur qui en fait le triage en cours de voyage, Le 30 octobre dernier, au moment de son départ, l'Asie a reçu 34 sacs à trier, renfermant 122 valeurs déclarées, 911 objets recommandés et environ 5.000 objets ordinaires. Si le contrôleur avait fait défaut à bord, tous ces objets n'auraient pu être acheminés que par le courrier suivant.

Au voyage de retour, le contrôleur trie les correspondances par « ambulants », fait des sacs directs pour les villes importantes, et sépare les « Paris » par arrondissements.

Ces correspondances peuvent être distribuées quelques heures après l'arrivée du paquebot à Bordeaux.

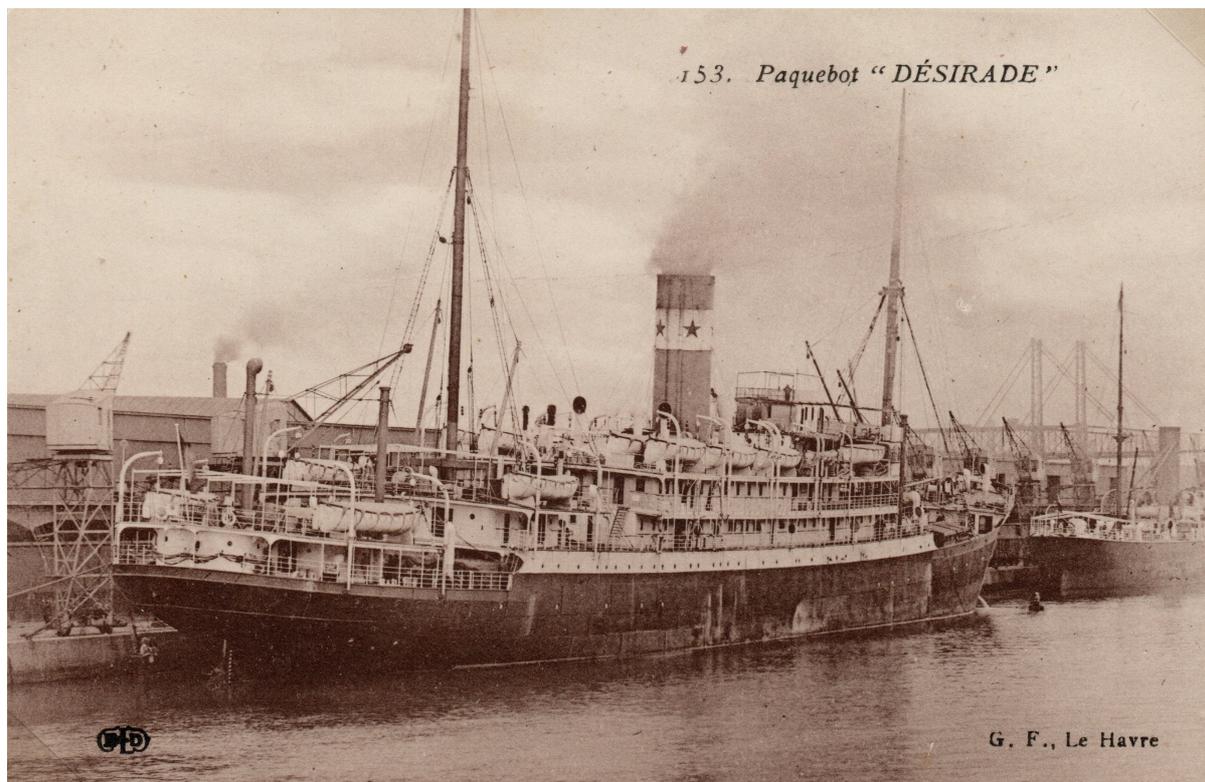
Au voyage précédent de l'Asie (retour), le contrôleur a manipulé et inscrit 4.973 chargements, dont 269 valeurs déclarées, et trié environ 25.000 correspondances. reçues dans les ports. Il a recommandé, à bord, pour les passagers, 91 objets et établi 40 mandats-cartes (17.000 francs).

Le contrôleur s'occupe, personnellement, de la réception et de la livraison des dépêches aux escales de leur sécurité à bord, etc.

Lorsqu'il ne sera plus là, il y aura à redouter des spoliations et disparitions inévitables de sacs postaux.

Qui laissera commettre cette idiotie « postale » ?

---



Coll. Jacques Bobée  
Chargeurs réunis. — Paquebot *Désirade* (G.F., Le Havre)

CHRONIQUE MARITIME  
(*La Gironde*, 25 décembre 1921)

LIGNE MIXTE DU SUD-AMÉRIQUE  
Départ du « Désirade <sup>5</sup> »

Le paquebot « Désirade », commandant Martin, de la Compagnie Sud-Atlantique [*sic*], qui avait embarqué ses passagers et la poste samedi dans la matinée, a quitté la rade ce même jour, à quatorze heures, à destination de l'Espagne, du Sénégal, puis directement pour Montevideo et Buenos-Ayres.

À bord, 130 passagers de toutes classes. Parmi les passagers de cabine, qui se sont embarqués pour le Sénégal, citons : M<sup>me</sup> Thomasset, femme de l'ingénieur en chef des travaux publics, à Dakar ; M. Reuin, avocat général en A. O. F. ; M. Portes, administrateur de 1<sup>re</sup> classe, et M. Villain, lieutenant-colonel d'artillerie coloniale.

Également à destination de Dakar :

M. Bérengier, adjoint au général Messimy, ancien ministre des colonies et de la guerre, actuellement en mission en A. O. F. pour traiter avec le gouvernement général diverses affaires concernant notre expansion coloniale.

---

<sup>5</sup> Lancé en mars 1921 par les Chantiers de France à Dunkerque, il sera affecté à partir de fin 1929 à la ligne de l'Indochine.

GUINÉE FRANÇAISE  
Assesseurs près la Cour d'assises  
(*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1922)

... Gaveau, 35 ans, agent des Chargeurs Réunis...

COTE D'IVOIRE  
Assesseurs près la Cour d'assises  
(*Les Annales coloniales*, 27 janvier 1922)

... Lelong (Alfred), chef mécanicien de la Compagnie des Chargeurs Réunis...

À LA CHAMBRE  
PROJET DE LOI  
Une petite modification à l'exploitation des services maritimes  
avec la Côte Occidentale d'Afrique.  
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1922)

Le ministre des Colonies a déposé un projet de loi concernant l'exploitation du service maritime postal entre Bordeaux et la Côte Occidentale d'Afrique.

On connaît la situation d'avant-guerre de ces services, puis la désorganisation qui survint avec les hostilités.

Il y a un intérêt évident à ce que le point de départ d'un service postal soit rapproché le plus possible du point de destination et, à cet égard, Bordeaux est le port où les passagers viennent naturellement s'embarquer; où les sacs postaux peuvent être acheminés avec le gain de temps le plus appréciable, où, enfin, la marchandise à destination de l'Afrique occidentale se concentre normalement (Le Havre reste d'ailleurs desservi par un service commercial libre de la même Compagnie).

Le présent projet de loi a, surtout, pour objet de répondre aux desiderata de la Compagnie concessionnaire qui estime excessivement onéreuse son exploitation actuelle et demande une rémunération de ses services proportionnée aux charges qui lui sont imposées.

La Compagnie a fait valoir que la subvention annuelle allouée par le contrat en vigueur : 230.000 francs (plus 36.000 francs pour le service annexe de l'Ogooué-Fernan-Vaz) ne correspond plus aux nombreuses charges résultant pour elle de ce contrat : transport gratuit des sacs postaux, transport d'un contrôleur des services maritimes postaux, aménagement de soutes à dépêches, transport des sacs postaux entre les navires et les offices postaux, toutes dépenses évaluées par la Compagnie à environ un million de francs par an, les obligations d'escales et de régularité constituant, en outre, une charge dont la contre-partie doit être envisagée.

D'une manière générale, il a été reconnu que l'État ne pouvait, en raison des changements profonds apportés par la guerre dans tous les domaines de l'activité économique et notamment dans l'industrie maritime, exiger l'application stricte de ses contrats d'avant-guerre sans en réviser les stipulations financières.

C'est dans cet esprit qu'une conférence interministérielle comprenant des représentants des ministères des Colonies, des Finances, des Postes et Télégraphes et de la Marine marchande a étudié les propositions de la Compagnie et déterminé les conditions d'un nouvel accord.

La base en a. été recherchée dans une rémunération aussi équitable que possible des services rendus, en ce qui concerne le transport et le logement du contrôleur et des dépêches et le principe a été adopté de l'évaluation au tarif commercial du manque à gagner qui en résulte pour la Compagnie, formule employée dans la convention du 24 juin 1920 (loi du 13 août 1920) relative à l'exploitation des services maritimes postaux entre la France, le Brésil et La Plata. Il a toutefois été entendu que l'Administration des postes bénéficierait, pour le transport du contrôleur postal et des dépêches, d'une réduction de 30 % sur les tarifs en vigueur et que les frais accessoires (transbordement des dépêches) resteraient à la charge du concessionnaire. Cette disposition constituera, évidemment, pour l'Administration des postes une charge nouvelle.

Si la Compagnie n'avait pas cette rémunération, elle pourrait être justifiée à la Compagnie par un accroissement proportionnel de tarif.

Une subvention de 650.000 francs a été demandée par an. Ce chiffre a paru, trop élevé par rapport à la subvention antérieure et la Commission s'est arrêtée à une formule permettant de faire varier la subvention nouvelle d'après les charges de l'exploitation en prenant pour base le prix moyen du charbon consommé pendant le voyage. La subvention a été fixée au coût de 100 tonnes de charbon, sans pouvoir toutefois excéder 15.000 francs par voyage. D'autre part, la subvention fixe de 36.000 francs prévue par la loi du 5 mai 1906 pour le service annexe de l'Ogooué et du Fernan-Vaz a été portée à 60.000 francs par an.

Les pénalités prévues en cas de retard ou d'inexécution de voyage ont été, d'autre part, sensiblement relevées.

Enfin, en vue d'une amélioration éventuelle des services, il a été spécifié qu'en cas d'affectation à la Compagnie par l'État d'un paquebot ou vapeur mixte convenant au service de la côte occidentale d'Afrique, la Compagnie devait adjoindre ce navire aux trois paquebots actuellement en service et effectuer un départ toutes les trois semaines soit dix-huit voyages par an.

Telles sont les principales modifications apportées au contrat de 1906 par la nouvelle convention établie d'accord avec la Compagnie des Chargeurs Réunis et les départements ministériels intéressés.

Il est demandé au Parlement de les approuver.

---

(*Les Annales coloniales*, 16 février 1922)

M. le gouverneur [Lucien] Fourneau <sup>6</sup>, agent général des Chargeurs réunis à Dakar.

---

À travers l'A.O.F.

ABIDJAN OU BASSAM ?

(*Les Annales coloniales*, 3 mars 1922)

.....  
Le lendemain, l'amabilité de M. Laplace, représentant des Chargeurs Réunis, nous a valu une exquise promenade sur les lagunes, et c'est par la voie fluviale que nous sommes rentrés [d'Abidjan] à Grand-Bassam.

---

<sup>6</sup> Lucien Fourneau (1867-1930) : il fait une carrière d'explorateur, puis d'administrateur en AEF qu'il termine comme commissaire de la République française au Cameroun. Puis il pantoufle comme administrateur de la Silico-Calcaire africaine et des Huileries et rizeries de Guinée, et agent général des Chargeurs réunis en A.-O. F.

Vision fugitive et toujours poursuivie !

Eh ! oui. Un strident coup de sirène nous arrache à nos rêveries. Bassam est déjà là, tout vibrant du grincement de ses scieries.

Les amis sont au débarcadère. En route pour le cercle où la protocolaire coupe de champagne nous attend,

C'est pour demain l'inévitable pyrosis<sup>7</sup>...

Grand-Bassam, le 20 janvier 1922.

Georges Barthélemy,  
député du Pas-de-Calais,  
délégué du Soudan Français et de la Haute-Volta  
au Conseil supérieur des colonies

---

À LA CHAMBRE  
RAPPORTS

Les services de la Côte Occidentale d'Afrique  
(*Les Annales coloniales*, 28 mars 1922)

M. Ballande, député de la Gironde, vient de déposer un rapport favorable sur le projet de loi concernant l'exploitation du service maritime postal entre Bordeaux et la Côte Occidentale d'Afrique.

Sur la ligne de vapeurs de charge se trouvent, en 1907, les vapeurs *Cordoba*, *Concordia*, *Colombia*, *Campana*, petites unités d'un port en lourd de 3.800 tonnes. En 1909, les trois amiraux *Aube*, *Baudin*, *Courbet*, d'un port en lourd de 5.100 tonnes, sont affectés à la Côte d'Afrique. Enfin, en 1911, ces amiraux sont eux-mêmes remplacés par la série Duperré : *Amiral-Duperré*, *Amiral-Fourichon*, *Amiral-Hamelin*, *Amiral-Exelmans* (port en lourd : 6.500 tonnes). En 1914, après avoir renforcé sa ligne de paquebots par l'entrée en service de l'Asie, la Compagnie des Chargeurs Réunis se préoccupait du renforcement de sa ligne de vapeurs de charge en commandant aux chantiers français quatre vapeurs spécialement outillés. pour le trafic africain. Ces vapeurs actuellement en ligne, sont : *Adrar*, *Baoulé*, *Casamance*, *Dahomey*.

La guerre et la réquisition désorganisent complètement les services. Après la dérégulation de la flotte, la Compagnie des Chargeurs Réunis ne disposait plus, sur la côte occidentale d'Afrique, que des vapeurs : *Europe*, *Afrique*, *Amiral-Duperré*, *Amiral-Fourichon*, l'Asie ayant dû être dirigé sur l'Amérique du Sud, et l'*Amiral-Hamelin*, ainsi que l'*Amiral-Charnier*, ayant été torpillés. Aussi, en 1920, la Compagnie n'effectuait que neuf départs de paquebots et sept de vapeurs de charge, mais la remise en ligne de l'Asie et la livraison par les chantiers des vapeurs neufs du type *Adrar* permettait à la Compagnie, en 1921, d'assurer un départ de paquebots tous les vingt-cinq jours et un départ de vapeur de charge chaque mois. L'itinéraire du paquebot postal est le suivant Bordeaux, Dakar, Conakry, Tabou, Grand-Bassam, Lomé, Cotonou, Souellaba (Douala), Libreville, Port-Gentil, Banane, Boma (Douala ) et Matadi (Congo belge). La crise mondiale et le ralentissement des échanges entre la France et ses colonies de l'Ouest-Africain n'ont pas permis à la Compagnie des Chargeurs Réunis d'augmenter la fréquence des départs de sa ligne de vapeurs de charge comme elle l'avait prévu dans ses programmes d'après-guerre, mais elle est prête, dès que les circonstances le justifieront, à doubler sa ligne de vapeurs de charge en assurant un départ tous les quinze jours ; dans ce but, aux vapeurs du type *Adrar* se joindraient les *Amiraux-Duperré*, *Fourichon*, *Ganteaume* et *Villaret-de-Joyeuse*.

---

<sup>7</sup> Reflux gastriques.

- Le projet de loi soumis au Parlement a pour but de régler :
- 1° Le report du Havre à Bordeaux de la tête de ligne postale ;
  - 2° Le réajustement de la subvention.

De même qu'en 1908 il était apparu que le point de départ de la ligne postale pouvait, sans aucun inconvénient, être reporté de Dunkerque au Havre, l'expérience faite pendant la guerre a démontré qu'il convenait de donner satisfaction à la juste demande de la Compagnie tendant à faire de Bordeaux la tête de ligne de ses paquebots africains.

La subvention de 230.000 francs ne paraît plus compenser les charges des services postaux.

Pour reconnaître les charges imposées principalement par la régularité du service et par les escales obligatoires, la Compagnie recevrait une somme basée sur le prix moyen de 100 tonnes de charbon consommé pendant le voyage.

En somme, en dehors du remboursement au concessionnaire de la valeur des prestations que lui impose le service postal, l'administration n'allouera à la Compagnie, comme subvention proprement dite et à chaque voyage, que la valeur de 100 tonnes de charbon ; c'est dire combien est peu importante la charge que devra supporter le budget par le jeu de la convention.

La ligne postale de la côte occidentale d'Afrique constitue donc pour l'État un service peu coûteux, surtout si on le compare à ceux de l'Amérique du Sud, de la Corse et à l'ensemble des services concédés à la Compagnie des Messageries Maritimes. Du reste, la Compagnie déclare que la subvention qui lui est allouée ne lui permet pas de couvrir le déficit que lui laisse sa ligne postale de la côte d'Afrique ; cette subvention ne constituera donc qu'une atténuation des pertes résultant de l'exploitation de cette ligne. Il est certain qu'il est à peine besoin de dire aujourd'hui que les charges qui frappent l'armement, depuis la guerre pèsent lourdement et particulièrement sur les lignes de paquebots ; les frais de personnel résultant à la fois de l'augmentation des salaires et de l'application de la loi de huit heures et la consommation de combustible étant, sur ces navires, beaucoup plus importants que sur les vapeurs de charge.

D'autre part, il convient d'ajouter que, pour les paquebots de la côte d'Afrique, la recette réalisée au titre du fret est peu importante, le paquebot devant limiter ses opérations au trafic des passagers et de la poste sur les rades foraines qu'il dessert et son port terminus étant situé dans une colonie étrangère, laquelle dispose elle-même de lignes propres de paquebots et de vapeurs de charge. Quant au trafic des passagers, il est, sur la côte d'Afrique, tout à fait saisonnier, les usagers de la ligne se préoccupant de revenir dans la métropole au commencement de la belle saison et rejoignant leur poste en Afrique avant que le mauvais temps ne sévise en France. Il en résulte que sur les paquebots, de nombreuses places pour passagers restent inutilisées, soit à l'aller, soit au retour, selon la saison.

Les prix seront réduits durant la morte saison.

Indépendamment de la subvention allouée pour; le service annexe de l'Ogooué et du Fernand-Vaz, laquelle, de 36.000 francs par an, est portée à 60.000 francs par la nouvelle convention, la Compagnie des Chargeurs Réunis recevra à la place de la subvention annuelle de 230.000 francs prévue à l'article 71 du cahier des charges du 6 février 1907 :

- 1° Le remboursement des prestations imposées par le service postal (art. 28).

À noter que la Direction des Postes et Télégraphes a renoncé à embarquer un contrôleur des services maritimes postaux sur les paquebots de la Côte Occidentale d'Afrique ;

- 2° Une subvention proprement dite pour chaque voyage et égale à la valeur de 100 tonnes de charbon (art. 71).

En somme, *aux taux actuels*, la Compagnie recevra pour chacun des voyages de ses paquebots les sommes suivantes :

Asie 28.850 00  
Europe 20.817 50  
Tchad 22.424 00

Soit, en moyenne, en chiffres ronds, 24.000 francs par voyage et, pour les 14 voyages 1/2 effectués dans l'année : 348.000 francs. Telle est, aux taux actuels, la somme qui reviendra à la Compagnie, chaque année, à la place de l'ancienne subvention de 230.000 francs, somme vraiment minime par rapport à un service dont le budget des dépenses se chiffre par plusieurs dizaines de millions.

La Chambre discutera le projet avant sa séparation qui aura vraisemblablement lieu le 8 avril.

---

On préférera sous peu les navires allemands  
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1922)

Car... quatre magnifiques cargos, des Wœrmann, admirablement aménagés pour passagers, feront désormais le service régulier du Congo, en concurrence avec nos bateaux des Chargeurs Réunis.

Les capitaines donnent des fêtes fastueuses à bord, cherchant à éclipser par leur luxe nos modestes installations.

Ils s'enquêtent des besoins des populations et vont même jusqu'à céder des denrées alimentaires provenant de leurs réserves.

Ils font payer le transport des voyageurs et des marchandises beaucoup moins cher.

---

TOGO  
Chambre de commerce de Lomé  
(*Les Annales coloniales*, 7 avril 1922)

La liste additionnelle des électeurs appelés à prendre part aux élections qui doivent avoir lieu pour compléter la chambre de commerce de Lomé est arrêtée comme suit, conformément aux propositions de la commission spéciale susvisée :

A. Électeurs français

MM. ... Aude, agent de la S. C. O. A., représentant à Lomé de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

.....

---

A. E. F.  
[Tarifs spéciaux pour les invalides de guerre]  
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1922)

En exécution de l'article 2 de la loi du 14 février 1920, stipulant une réduction du prix de transport au bénéfice des mutilés et réformés de guerre et de la circulaire ministérielle du 7 avril 1920, le Gouverneur général de l'Afrique équatoriale française porte à la connaissance des intéressés, les renseignements suivants :

1° La Compagnie des chargeurs réunis accorde une réduction de 50 %, sur le prix net des passages, aux aveugles de guerre et aux mutilés ayant au moins 50 % d'invalidité. ainsi qu'aux personnes accompagnant des mutilés ayant une invalidité de 100 %, empruntant les vapeurs de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Cette réduction est de 75 % pour ceux empruntant les vapeurs de la Compagnie Sud-Atlantique

Ces deux réductions ne sont accordées qu'aux passagers de 2<sup>e</sup> classe, 2<sup>e</sup> classe intermédiaire, 3<sup>e</sup> classe et entrepont ;

2° La Compagnie des Messageries fluviales du Congo consent les mêmes réductions que la Compagnie des chargeurs réunis ;

3° La Société du Haut-Ogooué [SHO] s'engage à examiner avec la plus grande bienveillance toute demande de réduction de passage qui lui sera faite par les réformés et mutilés de guerre, se réservant de fixer pour chaque cas le taux de réduction qu'il sera possible de faire.

---

## À LA CHAMBRE RAPPORTS

Les services maritimes avec la Côte Occidentale d'Afrique  
(*Les Annales coloniales*, 30 juin 1922)

Au nom de la commission des Finances M. Charles Leboucq, député de la Seine, vient de donner un avis favorable au projet de loi approuvant la convention du 11 octobre 1921, concernant l'exploitation du service maritime postal entre Bordeaux et la Côte Occidentale d'Afrique.

Il s'agit de la révision des textes contractuels et législatifs qui forment le statut de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Les adjudicataires font valoir que la subvention annuelle de 230.000 francs qui leur est allouée n'est plus en rapport avec les charges résultant pour eux du contrat postal de 1908 : transports gratuits de la poste, transport d'un contrôleur des services maritimes postaux, aménagements d'une soute à dépêches et transports des sacs postaux entre l'office postal et le bateau, dépenses évaluées, pour treize voyages de paquebots par an, à environ 1 million de francs.

D'autre part, les adjudicataires demandent qu'on tienne compte des conditions d'escale et de régularité qui leur sont imposées et qui constituent une charge dont la contre-partie financière doit être envisagée.

Une conférence interministérielle, comprenant des représentants du ministre des Colonies, du ministre des Finances, du sous-secrétaire d'État des Postes et Télégraphes et du ministre de la Marine marchande, s'est réunie en vue d'étudier les propositions de la Compagnie et de déterminer, d'accord avec elle, les bases d'un nouvel accord qui a deux objets :

1° De reporter du Havre à Bordeaux la tête de la ligne postale ;

2° D'adapter la subvention aux charges actuelles.

En ce qui concerne le déplacement de la tête de ligne, il apparaît aujourd'hui que l'on peut sans inconvénient descendre jusqu'à Bordeaux la tête de ligne des services contractuels.

La chambre de commerce du Havre, consultée, estime que la demande de la Compagnie des Chargeurs Réunis est légitime.

Le port du Havre reste, d'ailleurs, desservi par un service commercial libre de la Compagnie des Chargeurs Réunis pour la même destination, service qui se trouve renforcé par les bateaux de la Société navale de l'Ouest.

Quant à ce qui concerne la subvention, rappelons qu'elle était constituée, par le cahier des charges du 6 février 1907, en une somme de 230.000 francs augmentée de prime ou compensation d'armement. Actuellement, les paquebots ne reçoivent plus de prime de navigation : un seul bateau de la compagnie, l'*Asie*, reçoit à titre de compensation une somme de 352 fr. 52 par jour d'armement.

Le nouveau cahier des charges stipule d'abord que la Compagnie recevra une somme basée sur le prix moyen de 100 tonnes de charbon consommé pendant le voyage.

Ensuite, le transport du courrier et le logement du contrôleur du service maritime postal seront remboursés à la Compagnie sur la base des prix des tarifs commerciaux de passage et de fret avec le bénéfice pour l'administration d'une réduction de 30 % sur les prix courants.

Les calculs que M. Ballande, député de la Gironde, rapporteur de la Commission de la Marine marchande, a insérés dans son rapport analysé par les *Annales coloniales*, montrent que la convention proposée est équitable en raison des prix actuels, et, sauf les charges imposées justement à la direction des P. T. T., moins onéreuses que la convention ancienne. Ces charges peuvent d'ailleurs s'atténuer : déjà la direction des P. T. T. a pris la décision de ne plus embarquer de contrôleur des services maritimes postaux sur la côte occidentale d'Afrique, et a ainsi réalisé une économie sur les prix prévus.

---

CÔTE-D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 24 août 1922)

La convention du 19 novembre 1921, relative au service postal et au transport du personnel et du matériel des divers services administratifs et militaires sur la lagune Ebrié est prorogée jusqu'au 23 août 1922, soit pour une période de deux mois à l'expiration de laquelle la Compagnie des Chargeurs réunis fera connaître au gouvernement local ses intentions définitives sur le nouveau fonctionnement du service lagunaire sur la lagune Ebrié.



[Coll. Jacques Bobée](#)

BINGERVILLE. — L'Adjamé au mouillage. Coll. L. Métayer, Grand-Bassam.

DAHOMEY  
La vie administrative  
(*Les Annales coloniales*, 7 septembre 1922)

Sont nommés membres de la Commission municipale de Cotonou, pour une durée de 4 ans :

I. — Membres titulaires :

a) Citoyens français :

MM. ... Rousseau Paul, agent des Chargeurs Réunis...

La loi de huit heures et les services coloniaux  
(*Les Annales coloniales*, 29 septembre 1922)

M. Rio, sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, a mis hier le conseil des ministres au courant de la situation de la grève des inscrits maritimes.

Le sous-secrétaire d'État a exposé au conseil les mesures prises en vue d'organiser des lignes régulières de navigation avec le concours du Département de la Marine, pour établir des relations suivies avec la Corse, l'Algérie, la Tunisie et le Maroc.

.....

À Bordeaux, l'*Amiral-Halgan* a pu quitter le port à destination de l'Amérique du Sud.

Le paquebot *Tchad*, des Chargeurs Réunis, courrier de la Côte d'Afrique, va être désarmé, l'équipage ayant refusé de voyager aux conditions prévues par le décret Rio. Le *Tchad* devait partir le 4 octobre.

.....

---

GABON  
La vie économique  
(*Les Annales coloniales*, 26 octobre 1922)

Par arrêté en date du 11 juillet 192-2, il est accordé, à la Compagnie des Chargeurs Réunis, à l'effet d'y installer une usine génératrice pour alimenter ses bateaux en eau douce, un permis d'établissement sur une parcelle du Domaine Public maritime d'une superficie d'un hectare, sise au Nord de la Pointe Alugubuna (circonscription des Ouroungous).

---

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS  
(*Les Annales coloniales*, 18 décembre 1922)

Cette société, dont les paquebots de la ligne Le Havre-Dakar-Buenos-Ayres ne devaient toucher le port de La Rochelle que tous les 28 jours, a décidé de doubler les escales à l'aller et d'assurer un départ tous les 14 jours.

---

A. O. F.  
(*Les Annales coloniales*, 19 décembre 1922)

D'après le *Bulletin économique et politique de l'A. O. F.* (octobre 1922), la Compagnie de navigation des Affréteurs Réunis, ligne de Marseille-Dakar-Rufisque a momentanément suspendu ses services.

Les Compagnies de navigation desservant la côte occidentale d'Afrique régulièrement sont actuellement les suivantes : Chargeurs réunis, Compagnie Sud-Atlantique, Compagnie des Transports Maritimes à vapeur, Compagnie Fraissinet et compagnie Fabre, Compagnie belge maritime du Congo et Holland-Wiest-Afrika Lijn (qui touche au Havre en moyenne deux fois par mois).

---

## SÉNÉGAL

(*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1923)

Le 31 décembre 1922, le paquebot des Chargeurs Réunis dit de la série des tours du monde, l'*Ouessant*, se rendant de France vers le Sud-Amérique, escalant à Dakar, s'est échoué au milieu du port en évoluant pour partir, sans recourir à l'expérience d'un pilote.

Dès qu'il se fut rendu compte que son navire touchait sur le fond, le commandant du *Ouessant* fit aussitôt appel mais un peu tard à l'habileté d'un des pilotes du port qui réussit, assez rapidement d'ailleurs, à retirer le paquebot de sa fâcheuse position. Après la visite sommaire d'un plongeur qui visita tant bien que mal, et plutôt mal, la coque du paquebot, l'*Ouessant* reprit la mer. mais il fut dans l'obligation de rallier le port quelques heures après, demandant d'urgence à visiter sa coque et ses accessoires.

C'est dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 janvier que furent prises toutes les dispositions pour que ce grand paquebot fut échoué en cale sèche dès le lendemain matin. Toutes les précautions furent prises et toutes les manœuvres furent exécutées avec un ensemble parfait qui fait le plus grand honneur à tous les marins qui y ont contribué. En relatant cet incident, notre confrère l'*Ouest-Africain*, de Dakar, se demande pourquoi on n'utilise pas la superbe drague du port, pour curer les passes, mais il paraît que le chef dragueur est employé à tout autre chose qu'à faire fonctionner la drague.

---

Un peu de bon sens  
pat Georges Barthélemy,  
député du Pas-de-Calais,  
délégué du Soudan Français et de la Haute-Volta au conseil supérieur des colonies  
(*Les Annales coloniales*, 5 février 1923)

En mettant ce matin mon courrier colonial à jour, j'ai eu la curiosité de feuilleter l'opuscule édité mensuellement par la Compagnie des Chargeurs Réunis et qui mentionne l'horaire des paquebots desservant l'Afrique.

Je me suis amusé à comparer les dates d'arrivée à Bordeaux avec les dates de départ de ce dernier port des différents paquebots de cette compagnie, assurant la liaison entre la métropole et l'A. O. F., le Cameroun et Matadi.

Or, grande a été ma surprise de constater que les courriers quittent Bordeaux la veille ou le jour même de l'arrivée des bateaux rentrant de la côte occidentale.

C'est là une pure folie, qui vaudra des lauriers à l'honorable M. Sarraut, s'il fait cesser un pareil état de choses. Je ne suis ni à la tête d'un comptoir, ni directeur d'affaires coloniales, mais je me mets à la place de ceux qui exposent leurs capitaux aux colonies, et j'estime qu'il est du devoir du ministre des Colonies d'entendre leur doléances et de les faire siennes.

Prenons, par exemple, un brave colon installé au Cameroun, à la pointe Manoka. Il écrit à Paris. Dix-huit jours après, ses correspondants de la capitale sont en possession de sa lettre.

Un battement de deux jours permettrait à ceux-ci de répondre., Et dix-huit jours après, Manoka aurait cette réponse.

En 38 jours donc (18 + 2 + 18) un échange de correspondances commerciales pourrait avoir lieu entre la métropole et l'Afrique si les Chargeurs Réunis ne faisaient pas filer leurs bateaux dans les conditions que je critique.

Actuellement, ce même colon ne reçoit réponse à ses lettres que 56 jours (18 + 20 + 18) après leur envoi de Manoka.

C'est tout simplement stupide.

Nous sommes à une époque où les affaires coloniales souffrent surtout de leur éloignement du siège social. Toute mesure ministérielle qui remédierait à ce mal — et celle que j'indique est capitale — serait donc unanimement approuvée par nos colons..

Mais ce jour là, que diront les fonctionnaires de la rue Oudinot :qui, recevant le courrier officiel des chefs-lieux de la Côte d'Afrique, n'auront que quarante-huit heures pour répondre et solutionner les affaires pressantes ?

---

Gabon  
Assesseurs près la Cour Criminelle de l'Afrique Equatoriale Française  
(*Les Annales coloniales*, 6 février 1923)

... Rombaoudi, agent des Chargeurs Réunis...

---

CÔTE-D'IVOIRE  
Assesseurs près la Cour d'assises de la Côte-d'Ivoire  
(*Les Annales coloniales*, 7 mai 1923)

... Duret (Robert), agent général des Chargeurs Réunis à Grand-Bassam...

---

CÔTE-D'IVOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1923)

Sont désignés pour faire partie du comité consultatif du wharf de Grand-Bassam : MM. Vizioz, exploitant forestier à Grand-Bassam ; Duret. agent principal de la Compagnie des Chargeurs Réunis à Grand-Bassam.

---

CHRONIQUE MARITIME  
(*Le Courrier de La Rochelle*, 26 septembre 1923)

— Le paquebot *Désirade*, de la Compagnie Chargeurs Réunis, venant de l'Amérique du Sud et du Sénégal, a escalé sur rade de La Pallice dimanche 23 octobre, à 8 heures, et en est reparti à 10 heures à destination du Havre après avoir débarqué ses passagers, les bagages et la poste.

CHRONIQUE LOCALE

Le nommé Robert Picquet a été arrêté dimanche, par les soins de M. le commissaire spécial, à bord du paquebot *Désirade*, des Chargeurs Réunis, venant de Buenos Aires et de la Côte Occidentale d'Afrique. Cette arrestation a été opérée en vertu d'instructions du parquet de Konakry pour escroquerie commise au préjudice d'un courtier en bêtes fauves. Picquet accompagnait jusqu'au Havre deux lionceaux et trois serpents boas composant le lot de fauves détournés.

---

SÉNÉGAL

(*Les Annales coloniales*, 27 septembre 1923)

M. le gouverneur général de l'A. O. F. et M<sup>me</sup> Jules Carde ont offert le 8 septembre un dîner d'une trentaine de couverts, parmi les invités : gouverneur Fourneau et Mme ; M. Lebreton [Gaston Breton], administrateur délégué de la Compagnie des Chargeurs Réunis de retour d'une tournée dans le Sud ; M. Terrasson de Fougères, gouverneur p. i. du Soudan Français ; M. Floyd Gibbons directeur de l'édition parisienne du « Chicago-Tribune », etc., etc.

---

C.O.A.  
(*Annales coloniales*, 30 octobre 1923)

Le paquebot *Désirade* a quitté Anvers le 21 à destination de La Pallice dont il en est parti le 25 pour effectuer son voyage sur la C. O. A., via Dakar.

---

Lettre de Bordeaux  
LIGNE DE LA COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE  
(*Les Annales coloniales*, 27 novembre 1923)

.....  
Le paquebot *Adrar*, des Chargeurs Réunis, venant, du Havre, est monté sur rade le 17 courant. Après avoir embarqué quelques passagers et 400 tonnes de diverses marchandises, ce paquebot a quitté Bordeaux le 20 courant, à destination du Sénégal et de la C. O. A. Le paquebot *Asie*, des Chargeurs Réunis, commandant Schoofs, retour de Matadi et des ports de la C. O. A., est monté sur notre rade le 20 courant, à 17 h. 30. À bord, 105 passagers de toutes classes et un chargement de 400 tonnes de marchandises se composant notamment de bois exotiques, bananes, fruits et produits coloniaux divers. À signaler que M. Fourn, gouverneur du Dahomey, M. Poiret, gouverneur de la Guinée, s'étaient embarqués de leur port respectif, à bord de l'*Asie* et ont quitté le paquebot à son escale de Dakar où ils se rendaient, pour assister au conseil du gouvernement de l'A. O. F., qui a lieu actuellement. Le vapeur *Baoulé*, des Chargeurs Réunis, commandant Guérin de Vaugrente, venant de la C. O. A. et Dakar, est arrivé, dans notre port, le 20 courant, à 5 heures. Il effectua le déchargement de sa cargaison comprenant 350 tonnes de bois exotiques et produits divers et il a suivi ensuite, sur les ports du Nord, avec le reste de son chargement, soit 3.250 tonnes, légalement à bord et déchargé dans notre port, un lot très intéressant d'animaux vivants destiné au Muséum d'histoire naturelle de Paris

---

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS  
(*Les Annales coloniales*, 31 décembre 1923)

.....  
Le rendement des voyages vers la Côte Occidentale d'Afrique a été influencé par la concurrence subie, ainsi que par l'obligation contractuelle d'accorder à l'État des réductions importantes sur les transports effectués pour compte des administrations publiques. Le conseil pense pouvoir soumettre à la Commission interministérielle ses

propositions en vue de l'établissement d'une convention nouvelle, dans les premiers mois de l'année prochaine.

---

Les suites du naufrage de l'« Afrique »  
(*Les Annales coloniales*, 31 décembre 1923)

Nos lecteurs se souviennent que le paquebot *Afrique*, des Chargeurs Réunis, poussé par un malheureux hasard sur le bateau-phare du plateau de Rochebonne, sombra dans la nuit du 11 au 12 janvier et la grande majorité des passagers et de l'équipage périt. Le capitaine Le Du fut au nombre des victimes ; par contre, le lieutenant Corée eut la vie sauve et grâce au rapport de mer qu'il déposa, la succession des événements lamentables qui se déroulèrent du 9 au 11 janvier put être précisée.

À la suite de ce tragique sinistre maritime, le tribunal de commerce du Havre fut saisi, par de nombreux passagers, de demandes de dommages-intérêts atteignant ensemble un total de trois millions et demi. Pour faire accueillir ces demandes, la faute ordinaire de la Compagnie des Chargeurs Réunis suffisait, mais la preuve de cette faute devait, en droit, être rapportée par les demandeurs.

Or, le tribunal de commerce du Havre, qui vient de rendre son jugement, estime que cette preuve n'a pas été faite. Le naufrage de l'*Afrique* lui apparaît comme la conséquence d'un ensemble de circonstances malheureuses, dont aucune ne peut engager la responsabilité de la Compagnie.

Au surplus, le récent incident du *Lutetia* heurtant, dans la passe même suivie par l'*Afrique*, une épave retrouvée depuis par les scaphandriers, établissait *ipso facto* la possibilité et même la vraisemblance d'un incident analogue à l'origine de la catastrophe de l'*Afrique*.

C'était la thèse de l'armement. et le tribunal l'a admise. Les demandeurs ont été déboutés de leur action et condamnés aux dépens.

---

Les suites du naufrage de l'« Afrique »  
(*Les Annales coloniales*, 18 février 1924)

M. H.-P. Rousseau, agent de la Compagnie des Chargeurs Réunis pour le Dahomey, le Togo, la Gold-Coast et la Nigeria, rentré en France par le paquebot du 28 janvier 1924, a informé l'administration, le commerce et tous les intéressés que les fonctions d'agent de la Compagnie ont été confiées à M. G. Duval, auquel il a fait délégation de sa procuration générale.

---

COTE-D'IVOIRE  
Assesseurs près la Cour d'assises de la Côte-d'Ivoire  
(*Les Annales coloniales*, 22 février 1924)

... Paillard (Louis), agent Chargeurs Réunis, à Bassam.

---

DAHOMÉY  
Assesseurs près la Cour d'assises

(*Les Annales coloniales*, 17 mars 1924)

Rousseau, Chargeurs Réunis, à Cotonou.

---

GABON  
NOMINATIONS

(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1924)

— Ont été nommés, pour l'année 1924, membres de la Commission de classement des Contributions directes, pour la commune de Libreville et la circonscription de l'estuaire du Gabon :

MM. ...Rombau, agent des Chargeurs Réunis.

---

Chargeurs Réunis  
Les relations maritimes avec la côte d'Afrique  
(*Les Annales coloniales*, 30 juin 1924)

La Commission sénatoriale des finances, réunie sous la présidence de M. Milliès-Lacroix, a entendu M. Léon Meyer, sous-secrétaire d'État à la marine marchande, au sujet du projet de loi concernant la prorogation de la convention provisoire passée entre l'État et la Compagnie des Chargeurs Réunis pour les services maritimes postaux entre la métropole et nos colonies de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique Equatoriale.

Le sous-secrétaire d'État a pris l'engagement de déposer dès la rentrée d'octobre le projet de loi concernant la convention définitive.

---

C.O.A.  
(*Annales coloniales*, 8 juillet 1924)

Le paquebot *Désirade* venant du Sud-Amérique a quitté Dakar le 1<sup>er</sup> courant, effectuant son voyage de retour sur La Rochelle-Pallice.

---

Casablanca  
L'accostage des gros navires  
(*Les Annales coloniales*, 22 août 1924)

L'Agence extérieure et coloniale nous annonce que, pour la première fois, deux gros navires de fort tonnage ont accosté le nouveau quai de la grande jetée du port de Casablanca. Il s'agit du paquebot *Asie* des « Chargeurs Réunis », qui jauge 8.000 tonnes, et du cargo *Aurillac*, des « Consignataires Réunis », de 6.500 tonnes, qui vient de prendre un chargement de phosphates. Les deux gros navires ont effectué simultanément la manœuvre d'accostage avec une précision qui fait honneur au service du pilotage.

---

Conseil consultatif du port de commerce de Dakar  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> décembre 1924)

Par décision du Gouverneur général, sont nommés membres du Conseil consultatif du port de commerce de Dakar, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1924, en application du n° 3 de l'article 6 de l'arrêté du 10 juin 1919, les trois agents des Compagnies de navigation suivants :

MM. [Lucien] Fourneau, agent général des Chargeurs Réunis ;  
Marguet, agent des Compagnies marseillaises de navigation ;  
Philippe, agent par intérim des Compagnies de navigation italiennes.

---

Chargeurs réunis  
(*Revue générale du froid*, décembre 1924-janvier 1925)

.....  
Durant l'exercice écoulé, il a été effectué 107 voyages se répartissant comme suit :  
64 sur le Brésil ou La Plata ; 29 sur la Côte occidentale d'Afrique ; 14 sur l'Indochine.

.....  
Les résultats des deux services de la Côte occidentale d'Afrique sont demeurés médiocres.

---

L'ÉCHOUAGE DU PAQUEBOT « EUROPE »  
(*Le Petit Journal*, 23 février 1925)

Bordeaux, 22 fév. — On annonce qu'une partie de l'équipage du paquebot *Europe* doit être ramenée à Bordeaux par le paquebot *Désirade*, l'Europe ayant été mis en cale sèche à Dakar après s'être échoué, il y a quelque temps dans ces parages. Les passagers de l'Europe ont été précédemment envoyés à Marseille.

---

Encore le chemin de fer de Porto-Novo à Cotonou  
par Henri Michel,  
député des Basse-Alpes,  
membre de la Commission des Colonies,  
vice-président de la Commission de la Marine  
(*Les Annales coloniales*, 14 avril 1925)

.....  
Je me suis laissé dire, en effet, que le service lagunaire, assuré jusqu'à présent par les deux bateaux le *Fadji* et l'*Atadji* de la Compagnie des Chargeurs Réunis serait sur le point d'être supprimé. Pour quelles raisons ? Je ne veux pas le rechercher. Peu importe, au surplus. Il suffit que le fait soit exact. Et, s'il est exact, comme je le crains, quelle va être la situation de Porto-Novo, n'ayant plus de communications avec Lagos et n'en ayant pas avec Cotonou ?

---

Notre marine marchande et le traité de Versailles  
par Lucien Gasparin,  
député de la Réunion.  
(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1925)

.....  
Cinq années après la guerre, nos compagnies de navigation n'ont qu'un nombre dérisoire de paquebots. Pour ne citer que la Côte occidentale d'Afrique, les « Chargeurs Réunis » n'en ont plus qu'un par mois. Les Fraissinet et Fabre ont le *Hoggar* et le *Touareg*, le *Foria* est remplacé, momentanément espérons-le, par le *Belgrano*, aux nombreuses escales et au long parcours.

---

Les relations maritimes entre la France  
et la Côte Occidentale d'Afrique  
par Édouard Néron,  
sénateur de la Haute-Loire  
(*Les Annales coloniales*, 4 août 1925)

Mon excellent collègue de la Réunion, Lucien Gasparin, signalait tout récemment dans ces colonnes combien étaient insuffisants les moyens de transport mis à la disposition des passagers se rendant dans nos colonies de la Côte Occidentale d'Afrique ou en revenant.

Si l'on fait abstraction des vapeurs des Compagnies Fraissinet et Fabre, qui sont des bateaux-mixtes, ne prenant qu'un nombre assez limité de passagers, les Compagnies françaises de navigation ne sont, en effet, représentées sur cette ligne que par les trois paquebots des Chargeurs Réunis assurant le service postal. De ces trois paquebots,, deux, au moins, le « Tchad », et l' « Europe », de l'avis unanime, devraient être réformés depuis longtemps. Ils manquent totalement du confort que l'on se plaît actuellement à rencontrer sur la plupart des autres paquebots français et étrangers ; ils n'offrent, au surplus, qu'une sécurité relative, le « Tchad » naviguant depuis bientôt trente ans, l' « Europe » depuis vingt, l'un et l'autre ayant subi de nombreuses avaries et pouvant être, comme le fut l' « Afrique » de la même ligne, en 1920, à la merci d'une tempête. L' « Asie », du reste, s'il est plus grand et plus confortable, sauf dans les secondes classes qui semblent avoir été établies après coup, fait l'objet de plaintes nombreuses des -usagers.

Ajoutons que le service assuré par ces trois paquebots, service jadis subventionné, se distingue à la fois par son irrégularité — les retards de plusieurs jours sont chose fréquente — et par la lenteur de marche des navires. Avant la guerre, nos paquebots allaient en sept jours de Bordeaux à Dakar ; maintenant ils en mettent huit ou neuf, quand ce n'est pas dix. Je sais bien que le coût du charbon a fait réduire les vitesses sur la plupart des lignes à faible rendement ; néanmoins, la rapidité d'avant-guerre était si minime qu'on pouvait espérer qu'elle serait pour le moins maintenue.

Comparativement aux lignes anglaises et belges qui desservent les mêmes parages, dont les paquebots marchent avec une régularité mathématique et à une vitesse très supérieure à la leur, les bateaux des Chargeurs Réunis font assez piètre figure. Il est même permis de se demander comment ces derniers peuvent trouver encore de la clientèle. Or, quoique les navires belges et anglais leur en enlèvent beaucoup, nos trois « Chargeurs » partent le plus souvent et reviennent complets, d'abord parce qu'ils sont les seuls à desservir certains ports de nos colonies du Golfe de Guinée, ensuite parce qu'en vertu de contrats passés, l'Administration leur réserve la majeure partie des fonctionnaires rejoignant leur poste ou rentrant en congé. Le fait n'en est pas moins

lamentable et il serait temps qu'on songeât à mettre sur cette ligne des paquebots un peu plus modernes, plus réguliers surtout et plus rapides. Il les faudrait aussi plus nombreux, de façon à assurer un départ tous les douze ou quatorze jours.

La dernière convention passée entre l'État et la Compagnie des Chargeurs Réunis date en fait de 1906. Elle a été prorogée, puis renouvelée à différentes reprises sans subir d'importantes modifications. Un nouveau contrat a été étudié et va être enfin soumis prochainement au Parlement. Nous aimerions apprendre qu'il prescrit le remplacement, dans un délai restreint, des trois bateaux actuellement en service par cinq ou six unités neuves, d'un tonnage au moins égal à celui de l' « Asie » et dont la vitesse ne serait pas inférieure à celle des bateaux étrangers concurrents. Le contrat sera établi pour quinze ans probablement. Le service des Chargeurs Réunis est actuellement très insuffisant et nos colonies d'Afrique se développent d'autre part assez vite à tous points de vue pour justifier la création d'une ligne de navigation ayant une capacité de transport double de celle qui avait été fixée par la convention établie il y a vingt ans.

---

A.O.F.

A bord du « Tchad »

(*Les Annales coloniales*, 24 août 1925)

À bord du *Tchad*, rentré récemment en France, se trouvait notre ami, M. Fourneau, directeur général des agences des Chargeurs réunis et de la Compagnie Sud-Atlantique, gouverneur honoraire des colonies.

---

Cameroun

Chambre de commerce

(*Les Annales coloniales*, 11 septembre 1925)

Ont été nommés membres de la chambre consultative du commerce, de l'industrie et de l'agriculture :

.....

M. Laplace, agent des Chargeurs réunis, en remplacement de M. Roturier.

---

EN MER

(*Les Annales coloniales*, 28 décembre 1925)

M. Louis Beaudean, intendant général du paquebot *Europe*, des Chargeurs Réunis, a été enlevé par une lame dans les parages des Canaries.

Le paquebot stoppa, et l'on put repêcher l'Intendant, mais il avait cessé de vivre.

Le corps a été déposé à Dakar.

(Par dépêche.)

---

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS

Exercice 1924-1925

(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1926)

.....  
Les lignes de la Côte occidentale d'Afrique ont fonctionné dans des conditions sensiblement équivalentes à celles de l'exercice précédent. Il a été effectué trente voyages qui, par rapport aux vingt-quatre qui étaient effectués avant guerre, démontrent que les échanges sont en léger progrès. La Compagnie a conclu un accord sur des bases nouvelles avec l'État pour le transport de son personnel, de son matériel et de la poste. Parmi les services annexes, la Compagnie a supprimé ceux qu'elle exploitait depuis 1910 dans la lagune de Porto-Novo au Dahomey et transféré le matériel à Port-Gentil afin de renforcer les lignes fluviales de l'Ogooué, du Fernan-Vaz et de la région des lacs.

---

Courrier et colis postaux pour l'A. O. F.  
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1926)

Le 5 décembre 1925, a été signé à Dakar un arrangement conclu entre le gouvernement général de l'A. O. F. et les compagnies de navigation à vapeur Chargeurs Réunis, Fabre et Fraissinet pour le transport des courriers et colis postaux entre la Côte Occidentale d'Afrique et la France.

Ces compagnies se chargent du transport des dépêches postales, valises diplomatiques, colis postaux dans les ports desservis par leurs navires, suivant les clauses et conditions prévues à l'arrangement publié au *J.O. de l'A. O. F.* du 19 décembre 1925.

---

L'A.O.F. et l'A.E.F. s'outillent  
(*Les Annales coloniales*, 12 avril 1926)

Le vapeur *Fort-de-Vaulx*, de la Compagnie des Chargeurs Réunis, parti pour la Côte Occidentale d'Afrique, a emporté une chaloupe à vapeur de 36 chevaux destinée au [port de Dakar](#). À bord du *Dahomey*, qui doit partir demain également pour la Côte d'Afrique, on embarquera au Havre, deux chalands, l'un de 16 mètres, pesant 30 tonnes, l'autre de 14 mètres, pesant 10 tonnes.

Ce navire chargera à La Pallice deux autres chalands et deux ponts destinés à Dakar.

D'autre part, tous les navires de la Compagnie des Chargeurs Réunis, partant pour nos colonies d'Afrique, emportent du matériel de chemin de fer, pièces de locomotives, rails ou autres.

---

Bordeaux  
Efficace intervention de M. Mario Roustan  
(*Les Annales coloniales*, 15 avril 1926)

À la suite des incidents qui ont amené la Compagnie Sud-Atlantique à désarmer le paquebot *Massilia*, l'équipage du paquebot *Asie*, qui devait partir hier mardi, avait résolu, par solidarité, de mettre sac à terre.

Le mouvement menaçant de s'étendre à tout le port, M. Mario Roustan, sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, a convoqué d'urgence les représentants des syndicats maritimes de Bordeaux.

Après de très longs pourparlers, du ministre, des délégués des inscrits et des directeurs des Chargeurs Réunis et de la Compagnie Sud-Atlantique, le conflit a été apaisé.

L'*Asie* est parti dans la journée et le *Massilia* prendra la mer à son tour dans un délai très rapide.

Ainsi est terminé un conflit dont les conséquences graves n'avaient échappé à personne. Un grand nombre de passagers, malgré les bruits contradictoires, attendaient avec confiance que le *Massilia* partit. D'autres sont revenus passer trois jours dans la capitale. Toutes les mesures sont prises pour que le retard soit réparé.

Dites-le bien, a déclaré M. Mario Roustan à l'un de nos confrères, dites-le à l'heure où des compagnies concurrentes étrangères font contre nos compatriotes une propagande acharnée ; dites-le afin que tout le monde garde confiance dans notre armement et dans le personnel de tout ordre, pont, machine, service général. Nous pouvons lutter victorieusement à tous les points de vue contre nos rivaux : le triomphe est certain si l'harmonie règne entre armateurs et équipages. Je m'y emploierai de toutes mes forces.

---

Les « Chargeurs réunis » en Afrique Occidentale  
(*Le Petit Bleu*, 11 mai 1926)

Pour assurer les communications entre la métropole et les colonies, l'État subventionne les compagnies de navigation chargées de faire la liaison. Il va de soi que celle-ci est l'une des premières choses dont il faille se préoccuper, si l'on veut véritablement mettre en œuvre les richesses que renferment nos colonies, et qui, exploitées comme elles devraient l'être, devraient nous éviter que les produits que nous sommes obligés, en l'état actuel, de faire venir du dehors, se chiffrent par milliards, que nous sommes, par suite, obligés de payer à l'étranger.

C'est ainsi que la subventionnée compagnie des Chargeurs réunis reçoit des subventions pour des services desservant le Soudan et la Haut-Volta. Or, les Chargeurs réunis emploient là tout ce qu'ils ont de mieux en fait de vieux bateaux. Le résultat, c'est l'*Afrique* coulant à pic, il y a deux ans. à la sortie de l'estuaire de la Gironde ; c'est l'échouage, sur la Côte d'Afrique, de l'*Europe* et — jamais deux sans trois — on s'attend à ce que l'*Asie* soit voué tôt ou tard au même sort.

En attendant, le mécontentement des régions desservies est grand ; et les Chargeurs réunis ne paraissent pas s'en émouvoir beaucoup jusqu'à présent — pas assez ! Est-ce que l'État, qui est si généreux — avec notre argent — envers les Compagnies de navigation en général et avec les Chargeurs réunis en particulier, ne devrait pas user de son influence pour supprimer les sujets de plainte qui s'élèvent en Afrique Occidentale ? Les subventions de cette catégorie grèvent lourdement le budget ; il faudrait qu'au moins cela servît à quelque chose !

---

COURRIER DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE  
DAKAR ET DÉPENDANCES  
Les incidents de l' « Asie »  
(*Les Annales coloniales*, 5 juillet 1926)

Notre confrère l'*A.O.F.*, publie les renseignements suivants sur les incidents qui ont motivé le retard du paquebot *Asie* à son voyage de retour :

À son dernier voyage, l'*Asie*, des Chargeurs Réunis, avait dû porter plainte à l'administrateur de l'Inscription maritime de Conakry contre plusieurs chauffeurs et soutiers pour refus d'obéissance.

Leur débarquement disciplinaire ayant été ordonné, la chaloupe du bord fut armée pour les conduire à terre.

À bord se trouvaient le commissaire et le troisième lieutenant. L'équipage noir de la machine se solidarisant avec ses camarades s'embarqua tout entier dans l'embarcation malgré les ordres de l'officier et huit hommes s'installèrent même sur le capot de la chaloupe. Ils ne voulurent pas obéir aux ordres de l'officier qui, jugeant leur position dangereuse pour la stabilité du navire, leur recommandait de descendre à l'arrière.

La vitesse fut ralentie, mais la chaloupe ayant eu un violent coup de roulis, plusieurs hommes glissèrent à l'eau. Malgré les embarcations venues immédiatement sur les lieux, deux d'entre eux ne purent être retrouvés.

Craignant que la main-d'œuvre de Conakry ne fut pas suffisamment préparée au métier de chauffeur, les hommes furent réembarqués et la question portée devant le Tribunal maritime de Dakar.

Ce dernier confirma la décision prise par l'Administrateur de l'Inscription Maritime de Conakry, mais l'équipage entier, y compris le personnel de restaurant, ayant pris fait et cause pour les chauffeurs et soutiers de la machine, il fut décidé que la question serait portée devant le tribunal de Bordeaux pour ne pas retarder les nombreux passagers qui se trouvaient à bord.

L'*Asie* arrivé à Dakar le 22 mai vers 15 heures est parti le 23 vers quatorze heures.

---

#### NÉCROLOGIE

M<sup>me</sup> Lucien Fourneau

(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1926)

Nous apprenons avec peine le décès à Chiroubles (Rhône) de Mme Lucien Fourneau, née Clémence Bouillin, épouse du gouverneur honoraire des colonies Lucien Fourneau, agent général de la Compagnie des Chargeurs réunis pour la côte occidentale d'Afrique, commandeur de la Légion d'honneur, à qui nous présentons nos très sincères condoléances.

Les obsèques religieuses ont été célébrées dans la plus stricte intimité, le 17 juillet, à Chiroubles.

---

#### Lettre de Bordeaux

(*Les Annales coloniales*, 24 août 1926)

Le 22 août 1926.

Durant cette dernière semaine, nos relations maritimes avec nos colonies africaines ont été fort animées et d'importantes cargaisons de denrées coloniales ont été déchargées sur nos quais. À l'entrée, nous mentionnerons ... le paquebot *Europe*, des Chargeurs réunis\*, courrier de Matadi et escales, est monté sur notre rade le 16, à 11 heures ; à bord, 49 passagers de première classe, 58 de seconde, 32 de troisième et un contingent de 351 tirailleurs sénégalais. Parmi les passagers de cabine, citons : MM. Partes et Lhuerre, administrateurs ; le commandant Ferrand, M. Chambon, directeur du Consortium des grands réseaux ; M. Sabathié, directeur des Entreprises africaines ; M. Péchegrand, maire de Libreville. L'*Europe* rapporte un chargement de

400 tonnes dont des lots de bois coloniaux, caoutchoucs, gommés, palmistes, cuirs, laines et peaux, cacao et divers. ...

---

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS  
Exercice 1925-1926  
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1926)

Il a été effectué en cours de l'exercice 187 voyages se répartissant comme suit : 76 sur le Brésil et La Plata, 34 sur la Côte occidentale d'Afrique, et 17 sur l'Indochine.

---

RÉVOLUTION DE PALAIS  
PRISE DE CONTRÔLE PAR LE GROUPE MARSEILLAIS  
CYPRIEN-FABRE

---

MARINE DU COMMERCE  
Arrivée de l'« Europe »  
(*La Petite Gironde*, 23 février 1927)

Le paquebot « Europe » (C. R), commandant Dumont, venant de la Côte Occidentale d'Afrique, est arrivé au quai Carnot, mardi, à 22 heures.

La traversée de retour, agrémentée de nombreuses fêtes, s'est effectuée dans les meilleures conditions.

À bord, 43 passagers de première classe, 28 de seconde, 39 de troisième et un chargement de 70 tonnes de produits coloniaux, dont : cacao, caoutchouc, palmistes, coton, ivoire, bananes, etc.

Au nombre des passagers de cabine débarqués dans notre ville, nous avons remarqué : M. Antonetti gouverneur de l'A. E. F., accompagné de M. Pherivong, chef de cabinet, MM. de Paniagua <sup>8</sup> et Jauffret, exportateurs forestiers du Gabon ; Kammerer, agent de la Compagnie des Chargeurs réunis ; de Bonnin de la Bonnière de Beaumont, agent des cotons au Niger.

---

L'incendie de l'Asie n'était pas grave  
(*Les Annales coloniales*, 23 avril 1927)

L'incendie qui s'est déclaré jeudi matin à Bordeaux dans une des cales du paquebot *Asie*, des Chargeurs Réunis, n'a nullement entraîné les conséquences graves mentionnées dans certaines informations parues dans la presse de jeudi soir.

Le feu n'a consumé que quelques balles de marchandises et a été promptement maîtrisé par l'équipage et par les pompiers.

---

<sup>8</sup> Philippe de Paniagua : administrateur délégué de la [Société d'importation de bois exotiques](#).

Aucun changement n'est apporté à la date du départ de l'Asie qui reste fixée au 26 avril.

---

Les incidents du *Tchad*  
(*Les Annales coloniales*, 25 mai 1927)  
(*Le Journal des débats*, 25 mai 1927)

Dès le retour du *Tchad* en France, M. André Tardieu, ministre des Travaux publics, a tenu à procéder lui-même à une enquête sur les incidents qui avaient eu lieu au départ de Bordeaux, et que nous avons relatés en leur temps.

À cet effet, il a convoqué dans son cabinet les représentants de la Compagnie des Chargeurs Réunis et ceux de l'équipage du *Tchad*, assistés du délégué de leur syndicat. Le capitaine du paquebot était présent à l'entrevue.

Après que les délégués de l'équipage eurent présenté leurs excuses au capitaine, le ministre des Travaux publics a fait accepter, par les parties en présence le texte d'un accord qui est de nature à prévenir le retour de nouveaux incidents au port de Bordeaux.

---

MARINE DU COMMERCE  
(*La Petite Gironde*, 27 juillet 1927)

ARRIVÉE DE « L'AMÉRIQUE »

Le paquebot « Amérique », des Chargeurs Réunis, venant de la C. O. A., est arrivé mardi à Bordeaux et a mouillé devant le quai Carnot.

Il y avait à bord 704 passagers, dont 146 de 1<sup>re</sup> classe, 75 de 2<sup>e</sup>, 39 de 3<sup>e</sup> et 444 d'entrepont. Noté, parmi les passagers : MM. Lanes procureur général à Brazzaville ; M. Mayet, trésorier-payeur à Brazzaville ; Legros, Delaquemière, exploitants forestiers au Gabon ; Goudard, directeur de la Société de Kong\* en Côte d'Ivoire ; Malivet, directeur des Messageries africaines\*, et Ramade, directeur même Compagnie au Sénégal.

L'« Amérique » a effectué une bonne traversée à l'aller comme au retour. Des fêtes brillantes ont eu lieu, comprenant concerts, bals travestis, tombola, etc. Ces fêtes ont permis de récolter, au profit des œuvres de mer, une somme de 12.300 francs.

Le paquebot a apporté plus de 5.000 tonnes de marchandises diverses. Il y avait à bord une belle collection de singes de différentes espèces, dont un lot de chimpanzés pour l'institut Voronoff. Les autres singes sont destinés au jardin d'acclimatation du Havre.

Il y a eu un décès pendant le voyage : celui de M. Bamot, chef de service d'exploitation des chemins de fer de la Côte d'Ivoire\*.

---

LETTRE DE BORDEAUX  
ENTRÉES  
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1927)

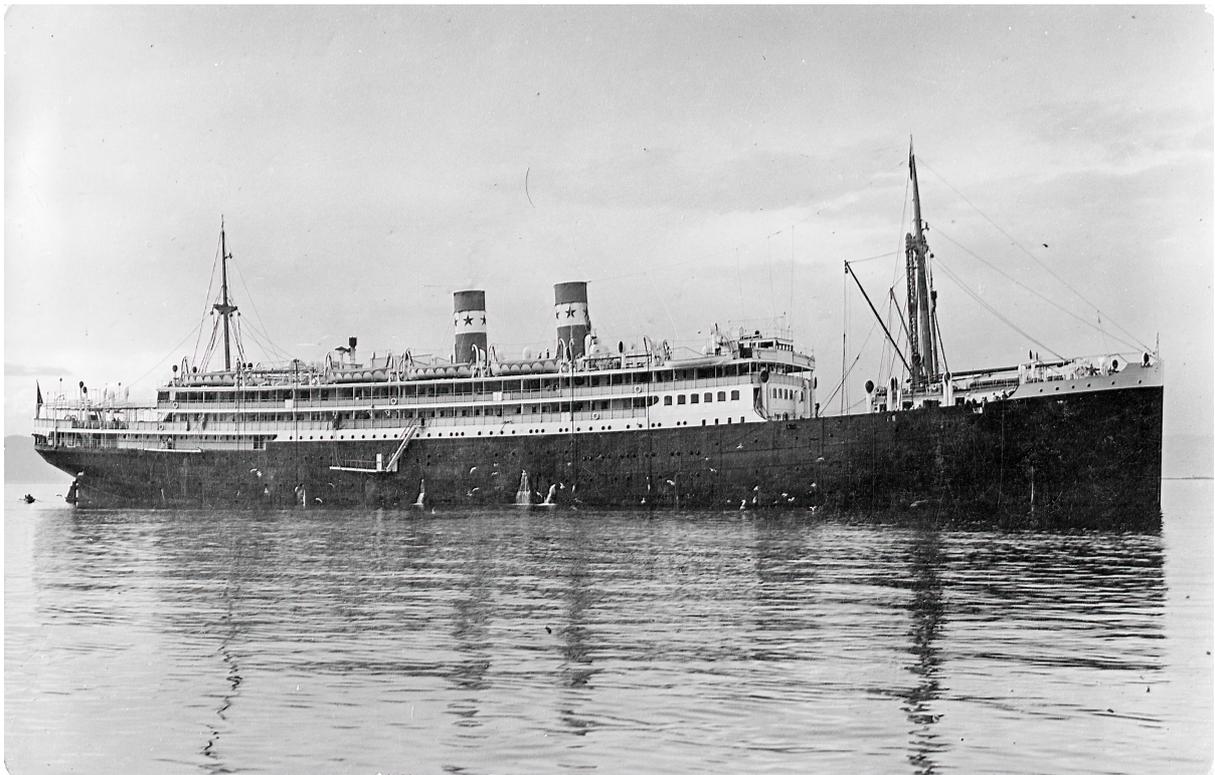
Du Sénégal, le vapeur *André-Thomé*, rapporte une cargaison d'arachides tandis que le paquebot *Amérique*, des Chargeurs Réunis, courrier de la C. O. A., Matadi et escales est arrivé à Bordeaux le 26, avec 704 passagers dont 146 de première classe, 75 de seconde, 39 de 3<sup>e</sup> et 441 d'entrepont ainsi qu'un gros chargement comprenant plus de

5.000 tonnes de divers produits coloniaux. Parmi les passagers de cabine, notons M. Lanes, procureur général à Brazzaville, M. Mayet, trésorier-payeur à Brazzaville ; MM. Legros, Delaquemière, exploitants forestiers au Gabon, M. Goudard, directeur de la Société « Kong », en Côte d'Ivoire ; M. Malivet, directeur des Messageries africaines\*, M. Ramade, directeur de la même Compagnie\* au Sénégal.

---

[Transformation du *Camranh*]  
(*Les Annales coloniales*, 27 septembre 1927)

Vapeur *Brazza* (fin 1931) (Coll. Isabelle Deaudon)



Le cargo *Camranh*, des Chargeurs Réunis, qui vient d'être, à Saint-Nazaire, transformé, en paquebot, quittera ce port à la fin de septembre à destination de Bordeaux. Sous le nom de *Brazza*, ce paquebot sera affecté à la ligne de l'Afrique Occidentale en remplacement du *Tchad* qui doit ultérieurement être affecté à un service de cabotage sur la côte indochinoise.

---

Une politique des ports en A. O. F.  
par Pierre Valude,  
député du Cher,  
ancien ministre.

(*Les Annales coloniales*, 4 octobre 1927)

Nous avons déjà signalé tous les inconvénients résultant de l'absence d'une politique à longue vue de grands travaux publics en Afrique Occidentale Française.

Il est incontestable que le développement économique de la colonie se trouve actuellement entravé du fait de l'insuffisance de certaines voies ferrées et plus encore de la précarité des moyens mis à la disposition du commerce pour débarquer les marchandises ou embarquer les produits. Alors que l'armement français a fait un très gros et très louable effort depuis la guerre pour augmenter le nombre et la puissance des navires en service sur la côte occidentale d'Afrique, que le trafic propre de l'A. O. F. a presque doublé pendant la même période. L'outillage servant au transit est resté à peu près le même qu'il était en 1914. Cette situation a pour conséquence un engorgement très préjudiciable au commerce de certains centres maritimes. Plus préjudiciable encore est la lenteur avec laquelle sont effectuées dans ces centres les opérations de chargement ou de déchargement, lenteur qui se traduit par une cherté excessive des frets interdisant en fait l'exportation de nombre de produits du sol ou du sous-sol de la colonie.

Dans une communication faite en juillet 1926 au Conseil national économique, M. Gaston Breton, le distingué directeur général de la Compagnie des Chargeurs Réunis, attirait l'attention des Pouvoirs publics sur les difficultés éprouvées par les Compagnies de navigation pour assurer le trafic de notre grande colonie ouest africaine. « Celle-ci ne possède, disait-il, qu'un port digne de ce nom, Dakar. Encore ce port ne répond-il plus aux besoins du trafic auquel il doit faire face. Les trois postes à quai sont notoirement insuffisants et l'outillage fait complètement défaut. Faute de surface de mouillage, de nombreux navires doivent jeter l'ancre en dehors de la rade et attendre plusieurs jours pour pouvoir entrer dans le port. Le ravitaillement en charbon de soute se fait dans des conditions qui laissent généralement beaucoup à désirer.

Konakry ne possède qu'un wharf d'accès difficile où un seul navire peut accoster à la fois. Le plus souvent les opérations doivent se faire au large et, par suite du courant violent, dans des conditions fréquemment dangereuses.

À Grand-Bassam le nouveau wharf, qui était achevé juste au moment où s'écroulait l'ancien, est à la merci d'une barre exceptionnelle.

À Cotonou, la situation est analogue.

Il est véritablement indispensable de doter la Côte d'Ivoire d'un accès maritime qui réponde aux nécessités de la colonie. Le wharf actuel manque autant de personnel que de matériel. Il est inconcevable que des navires aient à séjourner quinze, vingt jours devant ce port pour décharger ou prendre quelques centaines de tonnes de marchandises à la cadence de 50 tonnes maximum par jour, comme cela se produit actuellement. »

M. Breton rapportait au surplus une conversation qu'il avait eue avec M. Carde et dans laquelle le gouverneur général de l'A. O. F. lui avait déclaré que l'on approchait du moment où il faudrait limiter la production de la Côte d'Ivoire et du Dahomey aux possibilités d'évacuation des deux wharfs de Grand-Bassam et de Cotonou.

N'était-ce pas là exposer tout le tragique de la situation ?

Quelques mesures palliatives ont été prises depuis. Avant qu'elles soient entièrement exécutées la plupart de ces mesures paraîtront insuffisantes. Il ne nous sera pas difficile de le démontrer.

---

Pour nos ports coloniaux  
(*Les Annales coloniales*, 6 octobre 1927)

Reprenant ses travaux, sous la présidence de M. Chaumet., et après un exposé de M. Gaston Breton, directeur général de la Compagnie des Chargeurs Réunis, sur les relations maritimes entre la France, les colonies, les pays de protectorat et les pays sous mandat, l'Association des grands ports français a émis le vœu que le Gouvernement

soumette d'urgence au Parlement un programme d'outillage des ports coloniaux, vœu conforme aux conclusions de la communication d'un distingué directeur général des Chargeurs Réunis que citait notre collaborateur et ami le député Pierre Valude dans son éditorial des *Annales coloniales* du 4 octobre 1927.

---

Le successeur du « Tchad »  
(*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1927)

Le paquebot à moteur *Brazza*, venant de Saint-Nazaire et destiné à remplacer le *Tchad*, un des courriers de la côte occidentale d'Afrique, montait la Gironde hier matin, quand, à hauteur de la bouée 61, il fut abordé à bâbord arrière par l'étrave du vapeur *Antinoüs*, des Messageries Maritimes, venant du Havre.

Le choc a été tel que le *Brazza*, qui effectuait sa première traversée, a subi d'importantes avaries dans sa superstructure. Il a pourtant pu monter jusqu'à Bordeaux, où il va subir les réparations nécessaires. Le vapeur *Antinoüs* a également subi des avaries.

Nous ne pouvons laisser le *Tchad*, l'ancien *Cholon*, quitter la ligne de la Côte Occidentale d'Afrique sans rappeler qu'il fut un des navires les plus marins des Chargeurs Réunis.

Le passage du dangereux rapide du Chaudron, près de l'embouchure du Congo, était remarquablement effectué par ce vieux navire grâce à ses qualités.

Le *Brazza* ressemble beaucoup à l'*Asie*, dont il a copié la haute superstructure.

---

CHARGEURS REUNIS  
(*L'Économiste parlementaire*, 30 novembre 1927)  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> décembre 1927)

.....  
Le nombre des voyages sur la côte occidentale d'Afrique a été augmenté de huit. L'organisation de la représentation de la Compagnie y a été renforcée et améliorée. Une représentation commune a pu être organisée avec les Compagnies Cyprien-Fabre et Fraissinet, à Dakar, Lomé, Lagos, Douala, Libreville et Port Gentil.

---

DAKAR  
Aux Chargeurs Réunis  
(*Les Annales coloniales*, 23 janvier 1928)

À la première escale du nouveau paquebot à moteur *Brazza*, un grand déjeuner d'inauguration a été offert à bord du navire par M. Rousseau, agent général des Chargeurs Réunis.

Présidé par M. le gouverneur général Carde, ce banquet, auquel assistaient toutes les personnalités civiles et militaires de Dakar, a été très brillant.

---

Le port de Pointe-Noire ouvert au trafic  
(*Les Annales coloniales*, 18 août 1928)

Les travaux du wharf de Pointe-Noire étant, dès maintenant, suffisamment avancés, ce wharf a été ouvert au trafic.

Il est en béton fondu, long de 350 mètres. Il est desservi par trois voies de 1 m. 00 ; il dispose de huit grues et d'un pont transbordeur de 20 tonnes, ce qui lui permet d'assurer mensuellement 690 tonnes de transit.

Les voies d'adduction d'eau étant terminées ou sur le point de l'être, Pointe-Noire est en état de fournir de l'eau aux navires .

Pointe-Noire est présentement le port à barre le mieux équipé de toute la côte occidentale.

Les compagnies de navigation viennent, d'ailleurs, d'en reconnaître l'importance, puisque les Chargeurs Réunis, la Venture-Weir\* et la Société Navale de l'Ouest\* ont supprimé la surtaxe de 10 % qu'elles appliquent aux rades foraines en raison de la lenteur des opérations.

(Par dépêche.)

---

A la chambre de commerce de la Côte-d'Ivoire  
L'installation à Abidjan  
(*Les Annales coloniales*, 6 octobre 1928)

Élections

Ont été élus au second tour de scrutin membres de la chambre de commerce :

Première catégorie

Membres suppléants : MM. Géris, agent des Chargeurs réunis...

---

Lettre de Bordeaux  
(*Les Annales coloniales*, 8 novembre 1928)

Arrivée du *Brazza* avec M. Nicol, dir. des Chargeurs réunis, retour d'un voyage d'études économiques.

---

EN MER  
(*Les Annales coloniales*, 26 novembre 1928)

Le steamer *Tours*, venant de la Côte occidentale d'Afrique, et arrivé hier matin en rade de La Rochelle-Pallice ; une partie de sa pontée a été enlevée et l'un de ses mâts a été arraché par les bourrasques et les vagues.

Le cargo mixte *Amiral-Ponty*, des Chargeurs Réunis, a lancé hier matin un S.O.S., disant que, par suite d'une voie d'eau, il se trouvait en détresse à 120 milles à l'ouest d'Ouessant. Le remorqueur *Iroise* a appareillé à 9 heures et s'est porté à son secours.

Les paquebots *Macoris* et *Aquitania*, avisés par T.S.F., se sont dirigés aussitôt à toute vapeur vers le point signalé par le message de secours. Les deux bateaux ont rejoint l'*Amiral-Ponty* vers 16 h. 30. Le *Macoris* se chargeant de secourir l'*Amiral-Ponty*, l'*Aquitania* a pu reprendre sa route.

Le dernier message du paquebot *Amiral-Ponty* est ainsi conçu :

« Avons quatre mètres d'eau dans la cale numéro un. Sommes désespérés. Essaierons tenir jusqu'à demain matin. »

L'*Amiral-Ponty*, qui avait quitté le port du Havre le 23 novembre, est un cargo mixte de 5.578 tonneaux affecté au service régulier Havre-Afrique occidentale. Il n'y aurait pas de passagers à bord.

---

S.O.S.  
par Michel Geisicøfer,  
député des Côtes-du-Nord,  
membre de la Commission de la Marine marchande  
(*Les Annales coloniales*, 27 novembre 1928)

L'émotion causée par le désastre du « Vestris » n'est pas encore calmée que des signes de détresse nous parviennent, de nouveau, de la Méditerranée et de l'Atlantique.

Cette fois, ce sont des navires français qui coulent, mais, sur mer, un deuil est toujours un deuil et un sinistre maritime frappe également toutes les nations, solidaires sur la mer Internationale !

Aujourd'hui voici le « Césarée » qui fait naufrage sur la côte algérienne à hauteur du Cap Caxine. Le personnel navigant a, en vain, essayé de gagner la côte à la nage : douze hommes ont péri.

D'autre part, au large d'Ouessant, le cargo mixte des Chargeurs Réunis « Amiral Ponty », jaugeant 6.000 tonnes, long de 118 mètres, se rendant au Cameroun, a lancé hier le S. O. S. : par suite d'une voie d'eau, sa cale avant s'est remplie et il n'a pu mettre ses canots de sauvetage à la mer. Le remorqueur « l'Iroise », de Brest, toujours sur la brèche écumante, et sauveteur traditionnel, est parti à son secours hier matin à 6 heures. Avec deux autres vapeurs, il s'est dirigé vers le bateau en détresse, mais il a bien vite fait d'inviter les deux autres navires l' « Aquitania » et le « Macoris », qui est resté près du grand cargo jusqu'à son arrivée pour parer, le cas échéant, à toute éventualité, à continuer leur route, se chargeant seul de sauver l' « Amiral Ponty ».

À midi, hier, « l'Iroise » prenait en remorque l' « Amiral Ponty » qui avait perdu son gouvernail et, ce soir, demain au plus tard, ce blessé de la mer sera au port de Brest.

Sans doute, une très violente tempête sévit depuis plusieurs jours et met tous les navires en difficulté. Cependant quand on se trouve en présence de certains accidents de navigation frappant les gros paquebots et les cargos mixtes, on cède à une inquiétude très justifiée.

Sur les grandes lignes, les grosses unités qui transportent voyageurs et marchandises, doivent être construites et équipées pour faire face aux plus gros temps. La sécurité doit y être toujours assurée. Quand un bâtiment ne remplit pas ou ne remplit plus ces conditions, il doit être réformé.

Toutes les Compagnies de navigation observent-elles cette règle qui n'est qu'une règle d'honnêteté ?

L'État assure-t-il efficacement et en toute indépendance son contrôle, comme c'est son devoir ?

Le paquebot « Afrique », des Chargeurs Réunis, comme l' « Amiral-Ponty », ne s'est-il pas déjà perdu, le 11 janvier 1920, au soir, corps et biens — il n'y a eu que quelques rescapés — en sortant du port de Bordeaux ; il a été drossé par un mauvais temps, et, une voie d'eau s'étant déclarée, il a coulé, talonnant les hauts fonds sans qu'aucun secours efficace pût lui être apporté.

Nous devons tous être convaincus qu'il n'y a pas d'empire colonial sans liaison régulière puissante, sûre et surveillée, entre la Métropole et ses Colonies.

Aussi des événements comme ceux que nous signalons ont-ils des conséquences fâcheuses et lointaines.

Les hommes clairvoyants et compétents l'ont compris, tel le commandant Bourge, dans les Nouvelles Hébrides, qui créa en Océanie des liens solides qui, aujourd'hui, se sont étendus et compliqués.

Il y a dans cette voie toute une politique d'action et d'unification à entreprendre et à appliquer. À elle seule, elle pourrait occuper un sous-secrétaire d'État qui comprendrait que Marine Marchande et Colonie, sont deux sœurs inséparables !

Mais, hélas, la Marine Marchande en est encore à attendre la résurrection de son sous-secrétariat alors que le « football » vient de recevoir le sien !

---

ÉTUDES FINANCIÈRES  
Chargeurs réunis  
(*Le Temps*, 14 janvier 1929)

Nombre de voyages effectués

	1926-27	1927-28
Sur le Brésil et La Plata	73	73
Sur la côte occidentale d'Afrique	42	49
Sur l'indo-Chine	13	17
TOTAL	<u>133</u>	<u>139</u>

GUINÉE  
Cour d'assises  
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1929)

Sont désignés comme assesseurs près la Cour d'assises pour 1929 :  
... Gaveau (Fernand), agent Chargeurs Réunis....

---

Cameroun  
Cour criminelle  
(*Les Annales coloniales*, 25 février 1929)

Ont été nommés membres assesseurs de la cour criminelle de Douala en 1929 : ... Dupenher (Chargeurs Réunis)...

---

TOGO  
Cour d'assises  
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1929)

Sont désignés pour former le collège des assesseurs près la Cour d'assises du Togo pour l'année 1929 :

MM. ... Delon, agent de la Compagnie des Chargeurs...

---

EMBARQUEMENTS  
(*Le Nouvelliste de Bretagne*, 16 mai 1929)



FORT BINGER Cargo 9-8-1949

MARIUS BAR PHOT TOULON  
TOUS DROITS RÉSERVÉS

[Coll. Jacques Bobée](#)

Le *Fort-Binger* tire son nom d'une localité ivoirienne ainsi baptisée en 1899 en l'honneur du gouverneur général [Gustave Binger](#).

Le bateau se rallia en 1940 à la France libre;

---

Ont embarqué bord du vapeur *Fort-Binger*, récemment acquis par la Compagnie des Chargeurs Réunis, les lieutenants Moreul et Charbonnier ; l'officier mécanicien Tattevjn.

---

Pour les fruits coloniaux  
par Louis Le Barbier  
(*Les Annales coloniales*, 27 juin 1929)

.....  
Tous les efforts du Comité protecteur des fruits coloniaux français seront vains s'ils ne s'exercent pas sur les véritables responsables de la situation actuelle : certaines Compagnies de navigation françaises. Celles-ci, et nous pouvons malheureusement

mettre en avant les Chargeurs Réunis, ne font pas ce qu'elles devraient pour desservir nos colonies de l'A.O. F. Si, sur leurs cargos, elles avaient des installations modernes, permettant le transport avec conservation assurée pendant les 10 à 14 jours de mer du trajet, par l'emploi de chambres aménagées spécialement à basse température, pour les régimes de bananes et les ananas, nos colonies de la Guinée et de la Côte d'Ivoire nous fourniraient, demain peut-être, la totalité, en tout cas la très majeure partie de ce que la France consomme.

Remarquons en passant que ces défauts d'organisation des lignes françaises sur la Côte Occidentale d'Afrique se retrouvent dans bien d'autres cas. Il nous souvient, par exemple, qu'à la Côte d'Ivoire, à Assinie, où l'on exporte pas mal de bois, du cacao, etc., etc., on n'avait jamais vu, avant-guerre, un cargo des Chargeurs ou d'une autre Compagnie battant pavillon français s'arrêter. Seuls, les Allemands et étrangers y venaient chercher du fret.

J'ignore s'il en est encore de même. C'est malheureusement probable.

Or, toujours à la Côte-d'Ivoire, l'ananas, que l'on fait venir en serre chaude aux Canaries, pousse, on peut le dire, à l'état spontané.

On en pourrait expédier en France tout ce que l'on voudrait, si les cargos français avaient des cales spécialement aménagées pour ces transports. Malheureusement, ils n'en ont pas, si bien que ce sont des navires battant pavillon étranger qui nous apportent, de l'étranger, des produits dont nous devrions nous approvisionner uniquement chez nous.

Donc, ce n'est pas le consommateur français qu'il faut convaincre, son éducation est faite, mais les transporteurs dont il faut forcer l'apathie, la routine, le mauvais vouloir. C'est de ce côté que doivent se porter les efforts du Comité des fruits coloniaux français.

---

MOYEN-CONGO  
Conseil d'arbitrage du Kouilou  
(*Les Annales coloniales*, 9 juillet 1929)

La composition du conseil d'arbitrage de la circonscription du Kouilou est modifiée comme suit :

.....  
Assesseur suppléant européen : M. Bérard, agent de la Compagnie des Chargeurs Réunis, en remplacement de M. Meunier, décédé,

---

La catastrophe de l'*Afrique*  
(*Les Annales coloniales*, 25 juillet 1929)

Nos lecteurs se rappellent que, le 9 janvier 1920, le paquebot l'*Afrique*, des Chargeurs Réunis, quittait Bordeaux à destination de Dakar, et que, dans la nuit du 10 au 11 janvier, ce navire, désarmé, coulait sur le plateau de Rochebonne. Sur les sept cents passagers, cinq cents périrent.

Une information judiciaire fut ouverte, qu'interrompit la loi d'amnistie. Mais un groupe de familles des victimes demanda réparation du préjudice qu'elles avaient subi devant le tribunal de commerce du Havre, qui les débouta, puis devant la Cour d'appel de Rouen, qui leur donna gain de cause. Une nouvelle action fut alors introduite par un autre groupe de soixante-trois familles. Le tribunal de commerce du Havre les débouta aussi. Elles portèrent alors leur demande devant la Cour de Rouen.

Les débats, qui ont occupé trois audiences, ont remis en question toutes les circonstances du naufrage de l'*Afrique*. La première chambre civile de la cour, que présidait M. le premier président Beaujour-Bourget, vient de décider de faire procéder à une nouvelle expertise pour établir de façon exacte les causes du naufrage. Les experts auront à rechercher s'il existe des fautes à la charge du capitaine auquel on reprocha d'avoir engagé son navire en haute mer avec une avarie et d'avoir demandé du secours trop tard, ou à la charge de la Compagnie des Chargeurs Réunis, à laquelle on fait grief d'avoir fait partir l'*Afrique* sans que le navire soit en parfait état de navigabilité, selon cette devise de la Compagnie : Marche ou crève.

La Cour a commis pour cette expertise le vice-amiral Le Vavasseur, membre du Conseil supérieur de la Marine, qui présidera le Comité composé de l'ingénieur mécanicien général de première classe Reckel, chef des Services techniques des machines au ministère de la Marine, et l'ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe du génie maritime Laucou, sous-directeur des constructions navales au ministère de la Marine.

Ainsi que nous l'écrivions dans les *Annales coloniales* du 17 janvier 1920, l'*Afrique* était commandé par un remarquable marin, le commandant Le Du. excellent manœuvrier, à qui pareil accident n'aurait jamais dû arriver si une malheureuse voie d'eau n'avait aveuglé ses machines et rendu, par conséquent, immédiatement impossible toute manœuvre de direction.

L'*Afrique*, s'il avait été bien réparé, devait tenir devant toute mer, si démontée fût-elle.

C'est donc du côté des réparations défectueuses qu'il faut chercher la cause du sinistre, et là seulement.

Le regretté commandant Le Du doit donc d'ores et déjà être mis hors de cause. S'il n'était pas parti au jour et à l'heure prescrits, il aurait été débarqué. Il n'a donc fait qu'exécuter les ordres de la Compagnie des Chargeurs Réunis lui prescrivant de partir coûte que coûte : Marche ou crève.

---

L' « Afrique » et les Chargeurs Réunis  
(*Les Annales coloniales*, 12 septembre 1929)

Il est tout à fait, regrettable que la Compagnie des Chargeurs Réunis ait laissé au Syndicat des capitaines au long cours de la Manche, le soin de défendre la mémoire du capitaine Ledu, commandant, de l'*Afrique*, lors du naufrage de ce navire.

Cette Compagnie « Marche ou Crève » n'a pas protesté contre les allégations de l'avocat général de la Cour de Rouen, qui prétendait que le capitaine Ledu n'a pas été, lors du naufrage, en pleine possession de tous ses moyens intellectuels et physiques. Cet excellent marin, décoré de la Légion d'honneur et de la Croix de guerre avec palmes, n'a fait, hélas ! qu'obéir aux ordres formels de la Compagnie des Chargeurs Réunis qui n'aurait pas toléré que l'*Afrique*, insuffisamment réparé, ne parte pas, même pour le « grand voyage ».

La protestation des camarades du capitaine Ledu n'est pas à l'honneur de la Compagnie de navigation « Marche ou crève », dont tous les états-majors et marins sont dignes des plus grands éloges pour leur tenue, leur dévouement et surtout pour l'abnégation dont ils font preuve en naviguant sur des « sabots ».

Rendons grâce à notre confrère, le *Bulletin du Syndicat des capitaines au long cours*, qui se joint à nous pour protester contre les victimes vivantes de l'*Afrique*, après les victimes noyées des Chargeurs Réunis.

---

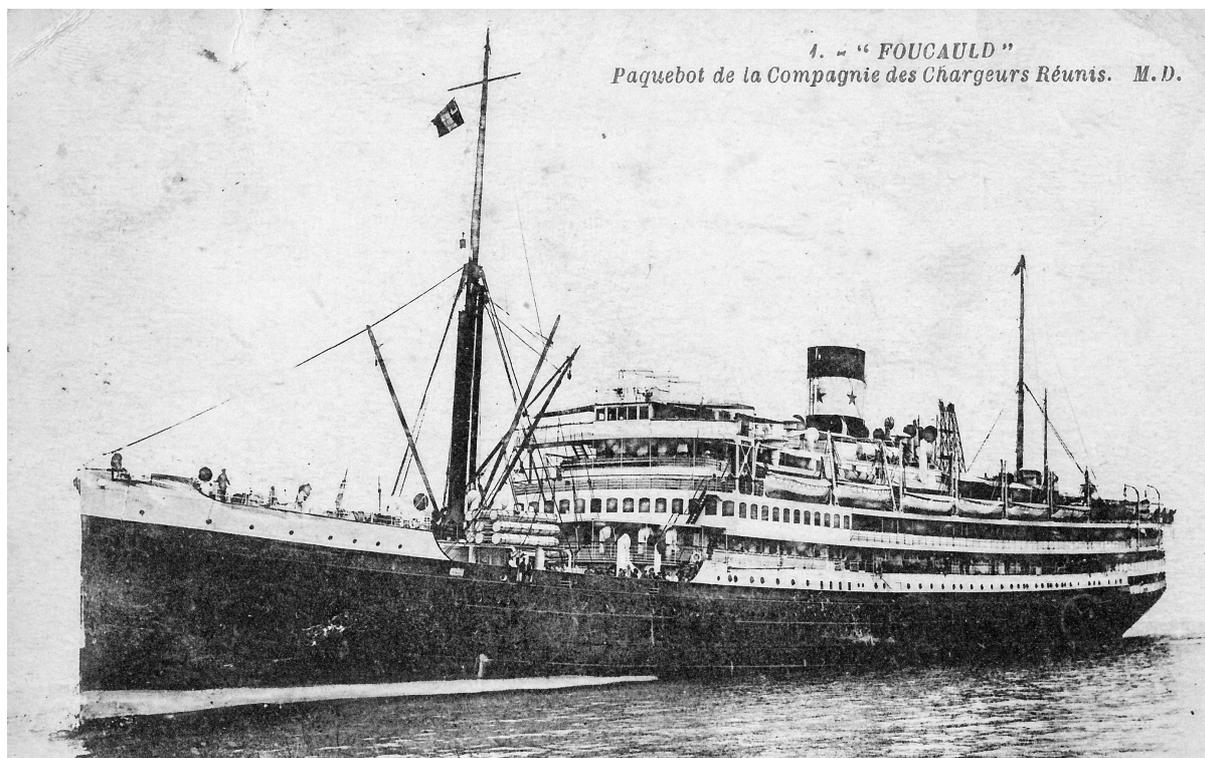
Lettre de Bordeaux  
(*Les Annales coloniales*, 16 novembre 1929)

Ligne de la C. O. A.

Les vapeurs *Dahomey* et *Fort-Binger* (des Chargeurs Réunis) venant du Havre, ont complété leur chargement dans notre port et ont suivi respectivement le 5 et le 9 courant à destination du Sénégal et de la C.O.A. Le paquebot *Europe* (C. R.), ayant embarqué 205 passagers de toutes classes et 400 tonnes de chargement, a quitté Bordeaux le 5 courant pour Dakar, la C.O.A., Matadi et escales. Prochains départs : *Asie*, 19 novembre, *Fort-de-Troyon*, 22 novembre (C. R.)...

---

NOIR SUR BLANC  
Quelques humoristes  
par L'Angely  
(*Les Annales coloniales*, 6 janvier 1930)



Paquebot *Foucauld* (1933)(Coll. Isabelle Deaudon)

On mène grand tapage depuis quarante-huit heures à propos de l'inauguration hier à Bordeaux d'un nouveau (sic) paquebot de la Compagnie des Chargeurs Réunis : le *De-Foucauld*. Le public ébloui était dans l'extase à la nouvelle que la Compagnie des « Marche ou Crève », illustre à tant de titres, et notamment au titre de la catastrophe de l'*Afrique* — des veuves et des orphelins attendent encore, après dix années, les réparations qui leur sont dues — a enfin fait construire un bateau neuf.

Erreur : le *De-Foucauld* est du déjà vu. Il est, en effet, l'un des douze bateaux destinés à faire le transport de viandes frigorifiées et qui n'a pu être utilisé à cet emploi, vu les droits de douane infligés à ces denrées. Pour les broussards de la Côte d'Afrique, ils sont suffisamment desservis — c'est le mot propre — par des bateaux usagés, rafistolés, dont les uniques transformations consistent dans le chauffage au mazout au lieu du charbon et dans une magnifique salle à manger (où l'on mangera mal) et un café-terrasse que des fontaines lumineuses rafraîchissent sans arrêt (tu parles !)

Un banquet fut présidé par M. Charles Chaumet, sénateur de la Gironde, ancien ministre de la Marine, assisté du secrétaire-adjoint de la Compagnie des Chargeurs Réunis, M. Vidal ; il était entouré des personnalités dont nous donnons plus loin les noms. Mais pourquoi ni le président du conseil d'administration, ni les administrateurs-délégués n'avaient-ils daigné honorer de leur présence cette grande fête qui se termina par un bal ?

M. Louis Rollin, auquel incombait le soin de parler, glissa sur le rôle des Chargeurs Réunis qui, associés avec les Compagnies Cyprien-Fabre et Fraissinet, se sont spécialisés

sur la Côte Occidentale d'Afrique. Il rappela que le tonnage subventionné représente 20 % du tonnage global français qui est actuellement de 3.500.000 tonnes, et souhaita de voir cette proportion progresser.

Et ne pouvant célébrer les services rendus à nos colonies de l'Afrique Occidentale et Equatoriale depuis deux ans par les Chargeurs Réunis, le ministre de la Marine marchande s'en tira en faisant en guise de conclusion le panégyrique du Père de Foucauld.

« Puissent nos couleurs flotter très haut sur ce beau navire, à qui je souhaite une longue et brillante carrière, dont nous suivrons la fortune avec un intérêt tout particulier et pour lequel je ne puis me défendre d'avoir une sorte de prédilection, puisque, par une attention délicate dont j'ai été profondément touché, il est le premier qui ait hissé à son bord le pavillon du ministre de la marine marchande !

Vous lui avez donné un nom singulièrement évocateur et profondément émouvant. L'unanimité qu'il réalise dans les cœurs témoigne que les hommes ne s'imposent vraiment au souvenir, à la reconnaissance ou à la vénération de la postérité que dans la mesure où, pratiquant le renoncement d'eux-mêmes, sacrifiant tout à l'idéal, qu'il s'appelle la science, la foi ou la patrie, ils s'élèvent d'un coup au-dessus de l'humanité moyenne et lui procurent un nouveau motif de croire à la supériorité de son génie et de son destin.

Le père de Foucauld a été de ceux-là. À sa foi, à sa patrie, il a tout donné. Nul vocable ne pouvait mieux convenir au navire qui devra relier la Métropole à cette terre d'Afrique qu'il a arrosée de son sang. Son sacrifice évoque celui de tous ces apôtres : missionnaires, explorateurs, navigateurs, marins, qui, eux aussi, ont tout donné, et souvent jusqu'à leur vie même, pour la cause de l'expansion et du rayonnement de leur patrie. »

Et pour célébrer ce vieux neuf, il est venu à Bordeaux deux membres du gouvernement aussi spirituels qu'actifs, aussi populaires que sympathiques : MM. Louis Rollin, ministre de la Marine marchande, et Alcide Delmont, sous-secrétaire d'État aux Colonies, qu'escortaient leurs chefs de cabinet, et MM. Rio, sénateur, ancien sous-secrétaire d'État à la Marine marchande ; Buhan, de Kerguezec, sénateurs ; les députés Gratien Candace et Ernest Outrey, qui s'est fait l'aimable intermédiaire entre le ministre et la Compagnie, le gouverneur général de l'A.E.F., Raphaël Antonetti ; Thomé, préfet de la Gironde, etc., etc.

C'est à croire que les Bordelais se trouvaient en présence d'une troupe d'humoristes rivaux de leur compatriote Jean Bastia, à l'ironie si âpre.

Mais quand une véritable Compagnie de navigation lancera ou enverra un nouveau paquebot, quels sont les personnages consulaires qui présideront à ce baptême ou aux premiers coups de piston ? Le Président du Conseil, le Président de la République eux-mêmes, ce ne sera pas assez, il faudra le pape lui-même, escorté évidemment d'un aréopage important : quelque chose comme le Conseil de la Société des Nations.

---

Coups de bambou  
Courrier par courrier  
(*Les Annales coloniales*, 9 janvier 1930)

L'Asie est arrivée le 5 à Bordeaux ; le *Foucauld* a quitté Bordeaux le 6.

Il est évident que les Chargeurs Réunis n'ont pas — inconsciemment, nous l'espérons — laissé le temps à la Métropole de répondre, par le *Foucauld*, au courrier apporté par l'Asie. Surtout en tenant compte qu'au grand maximum, le courrier débarqué à

Bordeaux le -5 n'a été distribué à Paris que la 6 au soir. Ou même le 7 ; nous avons reçu du courrier le 7 au soir.

D'aucuns nous recommandent d'apporter tous nos efforts à l'expansion coloniale.

Certains exemples tiennent de haut. Témoin celui-là, qui ne nous autorise point à répondre, courrier par courrier, aux lettres d'affaires, ou d'amour.

---

### DAKAR ET DÉPENDANCES LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES (*Les Annales coloniales*, 11 mars 1930)

Le nouveau paquebot rafistolé le *Foucauld* est arrivé à Dakar, revenant de son premier, voyage sur la côte occidentale d'Afrique. On sait qu'il était destiné à transporter les viandes congelées mais que des dispositions douanières ont empêché les Chargeurs réunis de faire ce fructueux commerce. Aussi l'a-t-on trouvé assez bon pour faire le service de la côte d'Afrique et il faut reconnaître qu'il est époustouflant à côté des vieux rafiot de la même Compagnie.

Un banquet d'honneur a été offert sur le bateau aux autorités de la ville. Mgr. le vicaire apostolique était parmi les invités. Dans un toast éloquent, M. Léon-Cyprien Fabre, directeur de la compagnie, et grand ami des missionnaires, a dit pourquoi avait été choisi le nom du savant explorateur du Maroc, devenu ensuite le saint ermite du Sahara, et il a rendu en la personne du P. de Foucauld, un hommage d'admiration et de gratitude à tous les missionnaires. Il a tenu à laisser à Mgr. Grimault, en souvenir du premier voyage du *Foucauld*, une photographie d'art représentant le bel autel qui est à bord du navire.

---

### LA CHRONIQUE DES CHARGEURS RÉUNIS

---

Passez muscade  
par L'Angely  
(*Les Annales coloniales*, 14 avril 1930)

Nos lecteurs se rappellent le vacarme presque aussi grand que celui pour l'inauguration du *Foucauld* il y a trois mois, fait il y a plus de deux ans par la Compagnie des Chargeurs Réunis autour du *Brazza* destiné à desservir lui aussi la Côte d'Afrique.

Ah ! mon empereur, quel extase, le *Brazza* était une petite merveille et les broussards allaient enfin obtenir de la Compagnie *marche ou crève*, un courrier naval qui soit autre chose qu'un rafiot. *Les Annales coloniales* elles-mêmes se sont extasiées et ont applaudi.

Il faut maintenant déchanter.

Le *Brazza* va servir pendant les mois qui vont suivre à faire des croisières. De belles affiches posées un peu partout annoncent que le *Brazza* de la Compagnie des Chargeurs Réunis (15.000 tonnes) ira cet été en Norvège. La croisière commencera le 4 août à Bordeaux, continuera le 6 août à Dunkerque, se poursuivra dans les fjords les plus pittoresques de Norvège pour revenir à Dunkerque le 24 août et le 26 à Bordeaux. D'autres reluisants itinéraires sont prévus pour la fin de l'été et l'automne sur les côtes de Portugal, d'Espagne, de l'Afrique du Nord et aux Baléares.

Si nos braves Africains de Dakar, de Konakry, de Grand Bassam, de Lomé, de Ouagadougou, de Douala, de Brazzaville ne sont pas contents, c'est qu'ils sont vraiment trop exigeants, la *Casamance* et le *Villaret-de-Joyeuse* devraient bien leur suffire.

Quand au *Foucauld*, pourquoi, après un ou deux petits tours jusqu'à Matadi, ne suivrait-il par le cortège mené par le *Brazza* ? Ce sont des voyages plus rémunérateurs et, comme le disait si justement à plusieurs reprises mon distingué confrère M. Alfred Oulmann, dans le *Petit Bleu*, la Compagnie marche financièrement. aussi mal, que maritiment.

Nul doute que notre ami M. Louis Rollin ne juge aussi sévèrement que les malheureux usagers le sans-gêne de la direction des Chargeurs Réunis.

---

GUINÉE  
Conakry  
(*Les Annales coloniales*, 12 mai 1930)

Commission des constatations à bord des navires neufs nouvellement acquis  
Membres : MM. ... Gaveau, agent des Chargeurs Réunis, représentant des armateurs.

---

NOIR SUR BLANC  
*Asia - Brazza - Amérique*  
par L'Angély.  
(*Les Annales coloniales*, 24 mai 1930)

.....  
Après le « *Brazza* » des Chargeurs Réunis, qui s'est échoué le 15 mai sur un banc du Congo à Devils-Caudron, après l'*Amérique*, des Chargeurs Réunis, qui est arrivé, il y a quinze jours, bondé jusqu'à la garde avec des passagers dans les salons, avec des marchandises encombrant tous les ponts-promenade pendant la longue durée de la traversée, voici l'*Asia*, de la Compagnie Cyprien-Fabre qui sombre en mer, et y liquide une partie de son fret humain.

Puissent les rescapés et les familles des victimes de l'*Asia* ne pas attendre *in æternum*, comme celles de l'Afrique, les indemnités qu'elles sont en droit d'exiger.

Vraiment, M. le maréchal Lyautey a eu un sens aigu de l'ironie en choisissant précisément comme président du groupe de la Marine marchande à l'Exposition coloniale internationale de Vincennes M. Léon-Cyprien-Fabre, le naufrageur de l'*Asia*, l'administrateur délégué de la Compagnie des « Marche ou Crève ».

---

La chronique des Chargeurs Réunis  
À bord de *L'Eubée*  
par L'Angély.  
(*Les Annales coloniales*, 27 mai 1930)

À bord des paquebots de la Compagnie des « Marche ou Crève », les marins sont aussi bien traités que les passagers, l'incident qui vient de se passer à bord de l'*Eubée* ce moisci le prouve.

Le cargo mixte des Chargeurs réunis, l'*Eubée*, se rend de Buenos-Ayres à Dakar. À bord, le chauffeur Geffroy, vieux loup de mer qui compte vingt-trois années de service aux Chargeurs Réunis, vingt-trois années de chaufferie, tombe malade. Le médecin du bord lui fait des pointes de feu et lui ordonne le repos.

Le commandant, qui a des ordres de ses grands patrons, Alexis Baptifaut et Léon Cyprien-Fabre — il faut que tout le monde marche — veut obliger ce malheureux à travailler : Geffroy, alité, ne peut obéir. Aussitôt arrivé à Dakar, le 3 mai, le malade est débarqué par mesure disciplinaire avec le motif de refus d'obéissance en mer.

L'équipage se solidarise avec Geffroy et demande une contre-visite civile. Mais les autorités maritimes refusent : le médecin officiel de la marine est envoyé, et son avis ne pouvait qu'être défavorable au malheureux quand on sait et la solidarité qui existe dans l'armement et la puissance des Chargeurs Réunis sur la la côte d'Afrique.

Alors les événements se précipitent.

Le procureur de la République., accompagné des gradés de l'inscription maritime, écrit un de nos correspondants, vient à bord menacer l'équipage qui continue la grève de solidarité. Les marins refusent le départ ; c'est alors qu'une armée de flics envahit le navire et emprisonna 46 membres de l'équipage.

Une passagère de Lille, Mlle Simone Romain, prit fait et cause pour les « mutins » et fut à son tour arrêtée.

Elle purge actuellement 45 jours de prison que lui a infligés le tribunal correctionnel de Dakar le 5 mai.

Dans la même audience, 12 marins ont été condamnés à 20 jours de prison avec sursis, 28 autres à 20 jours sans sursis et enfin 6, considérés comme les meneurs, ont été condamnés, comme la passagère, à 45 jours de prison sans sursis.

Le navire a été armé par des marins de l'État et par des Sénégalais, qui ont été rapatriés à l'arrivée à Bordeaux.

Tels sont les faits ; ajoutons que deux médecins civils, appelés par la Compagnie sous la pression des événements, ont ordonné l'hospitalisation du chauffeur Geffroy. Cette décision prouve, d'une façon éclatante, la légitimité du geste des marins de l'*Eubée*.

Encore de beaux faits à l'actif de ces deux compères de l'armement, Alexis Baptifaut et Léon Cyprien-Fabre, administrateurs délégués de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

---

### La chronique des Chargeurs Réunis

---

Les Chargeurs réunis se moquent de la France et des Colonies  
par l'Angély.

(*Les Annales coloniales*, 19 juin 1930)

Hier, mercredi 5 heures aux *Annales coloniales* :

— Allo ! Allo !

— Oui.

— Les *Annales coloniales* ?

— Parfaitement.

— Voulez-vous me mettre en communication avec M. l'Angély ?

— Voici.

— Monsieur L'Angély ?

— Oui.

— Ici, une importante société qui travaille sur la Côte d'Afrique.

— J'écoute.

— Permettez-moi monsieur, d'abord de vous féliciter de l'admirable campagne que vous menez contre les requins de l'armement. Permettez-moi, en outre, de vous demander de souligner la formidable désinvolture avec laquelle procède la Compagnie des Chargeurs Réunis vis-à-vis des usagers. Le *Brazza* devait partir le 10 juin de Bordeaux pour la Côte d'Afrique. Le 7 juin, nous sommes avertis par une circulaire

imprimée que le départ du *Brazza* était purement et simplement supprimé, mais que, par compensation, le départ du *De-Foucauld* serait avancé de trois jours et aurait lieu le 17 juin au lieu du 20.

— C'est un dérangement considérable.

— Surtout, monsieur, en ce moment où nous souffrons de la crise des affaires, voilà un départ de courriers et de marchandises retardé de huit jours.

— Pas mal.

— Ce n'est rien. Depuis le 12, nous nous préparons pour le 17 ; sur un appel téléphonique de notre part le 16, la Compagnie des Chargeurs Réunis nous répond que le *de-Foucauld* partira non pas le 17, mais le 20, à la date prévue. La plaisanterie n'est pas terminée, elle continue. Nous préparons courrier et fret pour le 20. Aujourd'hui 18, nous téléphonons aux Chargeurs Réunis et on nous répond : « Le *De-Foucauld* partira non pas le vendredi 20, mais le lundi 23. »

Il y a des malheureux qui croient que leurs lettres et leurs marchandises sont parties depuis mardi ; elles ne quitteront Bordeaux que lundi prochain, à moins d'un quatrième contre-ordre.

Vraiment, voilà une désinvolture qui montre le peu de cas que font les Chargeurs Réunis des malheureux particuliers fonctionnaires ou sociétés qui sont obligés de passer sous leurs fourches caudines.

— Je ne manquerai pas de signaler cet état de choses.

Voilà qui est fait. Le *Brazza* va partir pour les fjords de Norvège promener une clientèle plus lucrative que les coloniaux de la Côte de l'Afrique Occidentale et Equatoriale.

Vraiment, M. Louis Rollin aura beau jeu quand il voudra rappeler à l'ordre cette Compagnie qui forme, avec la Compagnie Française de Navigation à Vapeur (Cie Cyprien-Fabre) et la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Cie Fraissinet), un trust ayant le monopole de fait des services français de navigation sur l'Afrique Occidentale et Equatoriale.

Espérons que le ministre de la Marine marchande oubliera les politesses de toutes sortes qu'ont prodiguées à M. Louis Rollin, les deux compères qui tiennent si mal le gouvernail des Chargeurs Réunis, MM. Léon Cyprien-Fabre et Alexis Baptifaut, et qu'il sévira impitoyablement contre ces requins de l'armement.

---

#### Le courrier des Chargeurs Réunis

---

Partira, partira pas  
par L'Angély.

(*Les Annales coloniales*, 25 juin 1930)

Grande était notre erreur quand nous annoncions que le *Foucauld* partirait le lundi 23 juin.

En effet le 19 juin, les Chargeurs Réunis, compagnie française de navigation à vapeur, nous envoyait de Bordeaux le billet suivant tapé à la machine.

Transit.

Nous vous prions de noter à toutes fins utiles que le départ de notre paquebot *Foucauld* a été retardé de quelques jours.

Ce navire quittera notre port le 24 courant, sauf imprévu,  
Bordeaux, le 19 juin 1930.

Sic.

On supprime le départ du *Brazza* ; on ajourne le *Foucauld* du 17 au 20, du 20 au 23 ; du 23 au 24 et cyniquement MM. Léon Cyprien-Fabre et Alexis Baptifaut annoncent à leurs usagers : *sauf imprévu*.

L'imprévu est un bon plaisir pur et simple. Le ministre de la Marine marchande se doit d'oublier les politesses reçues de ces Messieurs, pour, scrupuleux défenseur de l'intérêt public, rappeler à leur devoir ces fantaisistes armateurs.

Mais - au fait ! le *Foucauld* est-il parti hier ?

P.S. — J'ai reçu un volumineux courrier concernant les Chargeurs Réunis, la Société Navale de l'Ouest, la Compagnie Française de Navigation à vapeur et la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur. Je remercie mes correspondants. Ils peuvent compter que j'utiliserai leurs intéressantes communications.

---

#### DÉPARTS

(*Les Annales coloniales*, 28 juin 1930)

Nous apprenons que M. R. Antonetti, gouverneur général de l'A.E.F., rejoindra son poste en août. Il s'embarquera à Bordeaux le 9 août prochain.

Mais rien n'est moins sûr pour la date car il commettrait l'imprudence de confier sa vie à MM. Léon-Cyprien-Fabre et Alexis Baptifaut et l'on sait que les bateaux des Chargeurs Réunis partent quand ça leur chante.

---

#### Le courrier des Chargeurs Réunis

---

Combines ou services combinés  
par L'Angély.

(*Les Annales coloniales*, 30 juin 1930)

Je m'en voudrais de retrancher une ligne à la missive suivante que m'envoie un commerçant de Douala.

Voici d'abord une circulaire. Elle confirme la coalition organisée par les quatre Compagnies de navigation desservant la côte occidentale d'Afrique.

Pas de concurrence ! Union. pour se partager le fromage : le transport des fonctionnaires et le fret : nous avons déjà dit que la Compagnie des Chargeurs Réunis (Alexis Baptifaut, Cyprien-Fabre et consorts), la Compagnie Française de Navigation à Vapeur (Léon et Paul Cyprien-Fabre à nouveau), la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet-Cyprien-Fabre) forment un consortium.

Le papier suivant montre que la Société Navale de l'Ouest est entrée dans le trust pour le plus grand dam des usagers.

#### SERVICES COMBINÉS DES LIGNES FRANÇAISES

au départ des ports de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique

CHARGEURS RÉUNIS  
3, bd Malesherbes, 3  
Paris R. C. Seine : 29.122

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST  
8, rue Auber, 8,  
R. C. Seine: 41.097.

Paris, le 16 juin 1930.

Messieurs,

Les compagnies françaises de navigation

Chargeurs Réunis

Société Navale de l'Ouest

en vous adressant leur circulaire du 12 octobre 1929, avaient l'honneur d'appeler votre attention sur les améliorations qu'elles venaient d'apporter à leurs diverses lignes de la côte occidentale d'Afrique ; désormais, disait cette circulaire, Bordeaux sera à

19 jours de Grand-Bassam ;

20 jours d' Accra ;

22 jours de Lomé ;

19 jours de Cotonou ;

25 jours de Douala.

Or, si l'on considère les départs effectués par les Services combinés depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1929 jusqu'au 31 mars 1930, on constate que la durée moyenne du voyage depuis Bordeaux a été la suivante :

19 jours pour Grand-Bassam ;

20 jours pour Accra ;

22 jours pour Lomé ;

19 jours pour Cotonou ;

22 jours pour Douala.

Les Services combinés ont le plaisir de porter ces faits à votre connaissance. Ils vous assurent, en même temps, que tout sera mis en œuvre pour améliorer encore les résultats déjà obtenus..

Veuillez agréer, messieurs, nos salutations distinguées. :

Chargeurs Réunis,  
Société Navale de l'Ouest.

Pourquoi bluffer ainsi ? Notre correspondant ajoute : La circulaire ci-contre est un mensonge de plus à l'actif des Chargeurs Réunis. Pendant combien de temps encore prendront-ils les commerçants africains pour des serins ? Et les journaux maritimes ne sont-ils donc lus que par les fonctionnaires des seules Compagnies de navigation ?

Publier *urbi et orbi* que la durée moyenne du voyage de Bordeaux à Douala est de 22 jours est sciemment tromper le commerçant. Voici les dates de départ et arrivée des navires suivants du Service combiné. — on sait que les Chargeurs Réunis ont également mis le grappin sur la Société Navale de l'Ouest, traitée d'ailleurs, dit-on, en parente pauvre et quantité négligeable — pendant la période considérée dans la circulaire :

Départ de Bordeaux : *s/s Fort-Binger*, 10 novembre 1929, arrivée à Douala 14 décembre 1929. Durée : 34 jours.

Départ de Bordeaux : *s/s Fort-de-Douaumont*, 28 novembre, arrivée à Douala, 9 janvier 1930. Durée : 42 jours.

Départ de Bordeaux : *s/s Saint-Louis*, 3 janvier 1930, arrivée à Douala, 6 février. Durée : 33 jours.

Départ de Bordeaux : *s/s Saint-Octave*, 14 janvier, arrivée à Douala, 16 février. Durée : 33 jours.

Départ de Bordeaux : *s/s Bougainville*, 11 février, arrivée à Doula, 11 mars. Durée : 30 jours.

Départ de Bordeaux : *s/s Dahomey*, 10 mars, arrivée à Douala, 6 avril. Durée : 27 jours.

La durée moyenne du voyage est donc de 33 jours et non de 22 jours, comme l'affirme cyniquement la circulaire.

Un commerçant de Douala.

M. Louis Rollin a annoncé *urbi et orbi* sa volonté d'être un ministre de la Marine marchande.

Il ne faut pas qu'on puisse dire qu'il s'est arrêté, que dis-je, après les paroles prononcées par lui, qu'il a reculé et cédé aux instances des plus formidables puissances d'argent.

---

### Le courrier des Chargeurs Réunis

---

Pauvres Africains !  
Où vogue le Brazza ?  
par L'Angély.

(*Les Annales coloniales*, 12 juillet 1930)

Je reçois-la lettre suivante :

M. le rédacteur,

Vous avez annoncé il y a quelques semaines que le *Brazza* quittait la côte d'Afrique pour des besognes plus nobles que le service national de liaison (Bordeaux et la Côte d'Afrique).

C'est vrai, le *Brazza* craint la chaleur et va en été faire des croisières en Norvège.

Mais la clientèle n'a pas l'air d'être séduite par les appels alléchants de ces deux sinistres associés que sont MM. Léon Cyprien-Fabre et Alexis Baptifaut, maire de Deauville ; appels auxquels des affiches sur les murs de France, de grands placards dans les journaux de la capitale, dans les publications dites de luxe apportent le secours de leur publicité.

Secours précaire !

Peine perdue !

La clientèle ne vient pas, d'autres compagnies malheureusement étrangères, mais heureusement sérieuses, font aux Chargeurs Réunis une concurrence sans merci offrant un confort plus grand et des prix infiniment plus intéressants.

Ne forçons point notre talent.

Nous ne ferions rien avec grâce. Laissons les *Brazza*, de Foucauld, le Fort-de-Douaumont et autres Saint-Octave, faire leur services de mixtes et de cargos sur l'A. O. F. et l'A. E. F. Essayez de faire moins mal, MM. les Chargeurs Réunis, dans les besognes utiles qui vous sont confiées.

Veillez, etc.

Un malheureux commerçant de la Côte.

M. Louis Rollin, ministre de la Marine marchande, laissera-t-il les Chargeurs Réunis dont les dirigeants sont pour le moins ses commensaux, se moquer indéfiniment des coloniaux ?

---

Lettre de Bordeaux  
Ligne de la C. O. A.  
(*Les Annales coloniales*, 23 août 1930)

Le paquebot *Foucauld* ayant embarqué 160 passagers de 1<sup>re</sup> classe, 120 de seconde, 60 de 3<sup>e</sup>, 10 en entrepont et 870 tonnes de chargement, a quitté notre port le 18 courant à destination de Dakar, le Sénégal, tous pays de la C.O.A., Matadi et escales. Parmi les passagers de cabine, mentionnons M. Antonetti, gouverneur général de l'Afrique Equatoriale française ; M. Musson chef de cabinet du gouverneur ; M. Lhuerre administrateur de 1<sup>re</sup> classe ; M. Giran ingénieur en chef des T. P. ; [M. Sicard inspecteur de la Compagnie des Chargeurs Réunis](#).

Prochains départs : *Asie* 23 août, *Amiral-Villaret-de-Joyeuse* 31 août, *Baoulé* 10 septembre, *Solafric* 15 septembre (Cie Venture Weir), *Kilstroom* 11 septembre (Holland West Afrika Lijn).

---

[Reprise de la [Compagnie des transports maritimes de l'AOF](#)]

---

NOIR SUR BLANC  
Encore les Chargeurs Réunis  
par L'Angély  
(*Les Annales coloniales*, 23 février 1931)

Tel maître, tel valet. À bord du *Groix*, cargo des Chargeurs Réunis qui fait le service de Dakar à Bordeaux, les théories chères à MM. Léon et Paul Cyprien-Fabre et Alexis Baptifaut sont particulièrement en honneur.

Après une enquête que toutes les autorités auraient bien voulu ne voir jamais aboutir, le Parquet de Bordeaux vient de renvoyer devant le Tribunal correctionnel l'officier-mécanicien Vigouroux, pour homicide involontaire.

Cet énergumène avait imposé les plus dures besognes à un nègre, Silva Ambrousse, embarqué clandestinement, dit-on à bord du *Groix*, qui vient d'arriver à Bordeaux.

Le malheureux avait été à tel point brimé, malmené, brutalisé qu'il dut se coucher sur un grabat dans la soute à charbon. Quelques heures après, on ne relevait qu'un cadavre !

Contre le coupable de telles brutalités, espérons que la justice française saura prononcer une peine proportionnelle à son forfait.

Et cependant.

Pourquoi ? Pourquoi sévirait-on contre Vigouroux qui n'a tué qu'un nègre, lorsqu'on nomme les assassins des passagers de l'*Asia*, M. Léon Cyprien-Fabre, commandeur de la Légion d'honneur, et son compère, Alexis Baptifaut, officier.

S'il y a une justice, il faut pendre au gibet avec Vigouroux, les Cyprien-Fabre brothers et Baptifaut ou mieux passer l'éponge, et nommer Vigouroux chevalier de la Légion d'honneur au titre de la Marine marchande tout comme le docteur Tasso de Marseille, frère de M. Henri Tasso, président de la Commission de la Marine marchande de la Chambre lui-même, gros fournisseur du trust naval Cyprien-Fabre.

---

Les bananes de Guinée  
(*Les Annales coloniales*, 15 avril 1931)

M. Paul Reynaud, ministre des Colonies, a décidé de confier à une commission l'examen de la situation des producteurs de bananes en Guinée. La réunion de cette commission a eu lieu aujourd'hui mercredi à onze heures au ministère des Colonies.

M. Keller., chef de cabinet, directeur des Affaires économiques, représentait le ministre.

Les planteurs de bananes dont les éloquents défenseurs sont MM. Léon Accambray, député de l'Aisne, délégué de la Guinée au Conseil supérieur des Colonies, et Isidore Tournan, sénateur du Gers, se plaignent des dégâts commis récemment par les sauterelles dans leurs cultures et surtout de la négligence de la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui n'a cédé que tout récemment aux injonctions dit département en proposant de mettre en service un bateau frigorifique pour le transport des fruits de la Guinée.

L'article que nous publions aujourd'hui expose les doléances des planteurs de bananes.

## FRUITS D'AFRIQUE

La question des transports  
par P.-C. Georges François,  
gouverneur honoraire des colonies  
(*Les Annales coloniales*, 15 avril 1931)

Lorsqu'aux récentes années prospères, il suffisait en A.O.F. de gratter superficiellement du sable pour en retirer de l'arachide et la vendre aux prix rémunérateurs que l'on n'a pas oubliés, la Guinée, malgré ses 4.000 charrues et à cause de ses bananeraies, était la colonie pauvre de la fédération. Aujourd'hui, par un de ces retours de fortune qui sont, en somme, le fond même de la vie aussi bien des pays que des hommes, la Guinée, grâce à ses bananeraies, connaît une situation enviable et enviée. Elle a donné un exemple d'autant plus facile à suivre, qu'à côté d'elle, la Côte d'Ivoire et le Dahomey se prêtent également à la culture de la banane.

Ici, les colons sont prêts à agir ; ils produisent même déjà, sûrs que du nouvel effort pourra sortir l'appoint compensateur indispensable à la misère du temps présent.

Mais voici qu'une impossibilité matérielle s'oppose à l'exportation régulière de leurs fruits : le manque de bateaux à cales rafraîchies.

Combien de fois cette question n'a-t-elle pas été examinée dans les colonnes de ce journal ?

Le temps passe ; les projets qui sont, paraît-il, à l'étude y restent ; et nous continuons d'acheter bon ou mal an à l'étranger pour plus de 600 millions de fruits coloniaux.

Tandis que possédant en Afrique tant de vastes et fertiles territoires où notre liberté d'action reste entière, nous piétinons dans les velléités, comment se fait-il que l'Allemagne dépossédée réalise chez d'autres ce que nous n'arrivons pas à faire chez nous ?

Car, en ce moment même — et qui le sait en France ? —, trois firmes allemandes, secondées par une flotte de bateaux aménagés, ont remis en exploitation les immenses bananeraies qui, dès avant la guerre, étaient en rapport dans la partie du Cameroun passée sous le mandat de l'Angleterre.

L'Afrikanische frucht gesellschaft, la Likomba, et la Société agricole Holtfoth, installées dans le voisinage du port de Tiko, cultivent 5.700 hectares de bananes et expédient les régimes (de 1.200 à 1.500 par semaine) en vrac par des bateaux de la Compagnie Woermann à cales rafraîchies par courant d'air.

Des bateaux spéciaux ont été commandés pour effectuer sans escales et en quinze jours, le trajet Tiko-Hamburg, Tiko-Rotterdam ou Tiko-Liverpool suivant les ordres de livraison.

Chaque firme possède, en outre, des fours à dessécher les bananes et les fruits desséchés sont envoyés en caisses en Allemagne.

Une autre firme, installée à Fernando-Po, produit annuellement 200 tonnes de farine de banane et exporte également des cossettes.

Pendant que les Allemands s'organisent, que fait notre armement et surtout qu'a-t-il fait antérieurement ? Rien. Quand il est d'ordinaire si facile de vivre sur la routine et les positions acquises, pourquoi les Compagnies desservant notre Afrique de l'Ouest et y jouissant d'un véritable monopole grâce à des subventions exorbitantes se seraient-elles souciées de la banane, cette passagère étrange à laquelle il faut des cales particulières et, par dessus le marché, aérées spécialement ?

Ému de cette indifférence préjudiciable aux intérêts de sa colonie, le lieutenant-gouverneur de la Guinée, M. Poiret, résolut d'y parer. Dès 1926, il passait avec la Compagnie des Transports Maritimes de l'A.O.F. une convention aux termes de laquelle cette dernière recevait des avantages particuliers pour que l'évacuation régulière des bananes fût assurée.

Sans doute, à cette époque, la banane était-elle bien pour nos grandes compagnies de navigation, le fret indésirable et négligeable que nous venons ce dire. Mais les plantations guinéennes se développaient rapidement. Parties en 1920 avec 4.500 caisses, les exportations atteignaient 16.000 caisses en 1922 ; 27.000 en 1925 ; 43.000 en 1929 et plus de 50.000 en 1930. Ainsi une marchandise qui n'était que mal acceptée prenait figure d'autant plus intéressante que la Convention de 1926 accordait à la Compagnie contractante des facilités pour l'utilisation du frigorifique à construire et l'accostage des navires, ensuite des garanties contre ses risques d'exploitation.

On s'explique donc qu'en novembre 1928, les trois grandes compagnies Fraissinet, Chargeurs Réunis, Cyprien-Fabre aient jugé opportun d'intervenir auprès du gouverneur général de l'A.O.F. pour protester contre l'initiative prise par le gouverneur Poiret, en violation, affirmaient-elles, des règles administratives qui veulent que tout contrat engageant des deniers publics pour l'exécution de services également publics, ne soient passés qu'après appel à la concurrence.

Ces règles existent bien, et nous n'y contredisons pas.

Mais, connaissant l'esprit de décision du gouverneur Poiret, nous ne croyons pas nous engager imprudemment en écrivant que son initiative, en même temps qu'elle affirmait la longue carence antérieure ces compagnies protestataires, tendait à résoudre en le moindre temps, au profit d'une colonie orientée par lui vers la production fruitière, le problème des transports maritimes où se trouvait engagée sa responsabilité propre ; d'où l'accord incriminé.

Qu'advint-il ?

Comme trop fréquemment en matière de sociétés coloniales, la Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale, faute de préparation ou de moyens, dut abandonner ; et elle passa la gérance de ses mauvais navires à l'une, précisément, des trois grandes Compagnies protestataires dont les intérêts forment bloc.

Du coup, plus de récriminations de ce côté.

Mais du côté colons, des inquiétudes maintenant, se font jour et s'expriment. Et voici ce que nous écrit un planteur de bananes :

Que sera la nouvelle convention ? La Compagnie de navigation consentira-t-elle à utiliser des navires conformes aux desiderata des planteurs, c'est-à-dire réguliers, ventilés, refroidis, à un prix de fret qui n'absorbera pas la totalité et au-delà du bénéfice du planteur ? Il reste évident que le navire doit avoir une capacité telle qu'il donne son maximum de rendement et, pour cela, il faut un outil qui ne soit pas trop puissant. La Compagnie doit être capable de dire au planteur : voici, dans les meilleures conditions d'économies, le minimum du prix du fret, ce que la marchandise doit payer, et cela vaut mieux, nous semble-t-il, que de dire au planteur : vous aurez un meilleur résultat, vous ferez des économies sur l'emballage et la manutention, donnez à la compagnie de navigation, le bénéfice des avantages que vous en retirerez.

Il serait grand temps d'ailleurs qu'on veuille bien considérer la culture bananière française comme devant être payante pour ceux qui ont entrepris de débarrasser la France du tribut qu'elle paye à l'étranger. La question est là toute entière ; la concurrence — qui l'a compris — fait des offres meilleures. Pourquoi les pouvoirs publics refusent-ils de tenir compte de ces offres ? Et surtout, pourquoi les pouvoirs publics subordonnent-ils toute aide aux planteurs, actuellement fort éprouvés par la calamité des sauterelles, à l'acceptation sans conditions des offres de la compagnie de navigation ?

La question est, en effet, d'importance. Elle dépasse même la Guinée. Dès aujourd'hui, elle intéresse la Côte-d'Ivoire et le Dahomey ; demain, elle intéressera le Cameroun et le Gabon, non plus seulement pour la banane, mais encore pour l'ananas.

Et si nous n'avons plus de temps à perdre, nous avons des précautions à garder pour qu'avant tout soient favorisés nos colons et nos colonies.

Nous voulons croire vaines les inquiétudes exprimées dans la lettre de notre correspondant.

---

### Le désastre de l'*Afrique* est jugé à Rouen

---

Dès la première audience, les avocats concluent à la responsabilité totale  
des Chargeurs Réunis  
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1931)

On se souvient de l'effroyable drame qui se déroula en mer et sur lequel les *Annales coloniales* ont jeté à maintes reprises toute la lumière de ses informations.

Le procès intenté à la Compagnie des Chargeurs Réunis par les familles des victimes de l'*Afrique* est entré depuis jeudi dans une nouvelle phase, devant la Cour d'appel de Rouen.

Immédiatement M<sup>e</sup> Albert Crémieux, après avoir refait l'historique du sinistre, plaida en se basant sur le rapport de l'expertise ordonnée par la Cour de Rouen.

Le brillant avocat établit aussi le mauvais état du navire, le trop petit nombre de pompes et l'insuffisance des inspections, dégagea la responsabilité du capitaine et conclut en demandant la condamnation des façons par trop « criminelles » de la Compagnie.

Après lui, M<sup>e</sup> Schayet révéla une fois de plus l'insuffisance du personnel compétent à bord du paquebot et conclut également à la responsabilité complète des Chargeurs.

Le lendemain, M<sup>e</sup> Dor se chargea de l'ingrate besogne de la défense. Il dit que les Chargeurs Réunis représentaient « une haute valeur morale » puisqu'on avait souscrit aux listes de secours. Il dit aussi, pour apitoyer les juges, la situation précaire de son client. Passant sur les détails un peu compromettants de l'expertise, M<sup>e</sup> Dor conclut à la fatalité de *deus ex machina* vraiment commode.

Le 15 juillet prochain, l'avocat général prendra à son tour la parole. L'arrêt de la Cour sera probablement rendu à la fin du mois.

---

### Après l'*Asia*, l'*Asie* (*Les Annales coloniales*, 25 juillet 1931)

La Compagnie des Chargeurs Réunis communique qu'elle veut établir des records de désastres. Mercredi soir, à 17 heures, un incendie d'une certaine violence a éclaté à

bord du paquebot *Asie*, courrier de l'A.O.F., actuellement amarré au quai Carnot, à Bordeaux.

Le feu, dont on ignore la cause, s'est déclaré dans un compartiment des machines et a été activé par un manche à air. Il a rapidement gagné les revêtements calorifuges d'une des cheminées du navire.

Les mesures de précaution contre les incendies, prises par la Compagnie, mises aussitôt en action, ont permis de combattre péniblement le feu, que le concours des pompiers, qui durent mettre plusieurs lances en batterie, a achevé d'arrêter.

Les dégâts concernent les revêtements de parois des chaufferies.

Le départ du navire ne sera pas retardé.

Décidément, l'équipe Cyprien-Fabre - Bapitfaut joue de malheur, et nous plaignons les fonctionnaires qui font obligatoirement appel à leurs services.

---

On expertisera à nouveau (!) le naufrage de l'« Afrique »  
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1931)

Une dépêche de Rouen nous informe que la Cour d'appel a rendu hier son arrêt dans l'affaire du naufrage du paquebot l'*Afrique*, de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Cet arrêt décide de demander une nouvelle expertise à MM. le vice-amiral Le Vavasseur, l'ingénieur Jauch et à l'ingénieur en chef du génie maritime Laucou.

Cette expertise devra établir s'il y a relation de cause à effet entre les circonstances de l'armement de l'*Afrique* et le naufrage du paquebot.

---

Ce que sera la mission complémentaire des experts de l'« Afrique »  
(*Les Annales coloniales*, 3 août 1931)

Nous avons dit l'autre jour que la Cour d'Appel de Rouen avait jugé nécessaire — comme si les faits n'étaient pas patents — une seconde expertise. Voici les points que la Cour désire faire éclaircir par les experts :

1° Un armateur a-t-il commis une faute de nature à entraîner sa responsabilité dans un sinistre tel que celui de l'*Afrique* quand son armement, régulier au regard des lois sur la navigation quant au nombre et aux brevets, ne présente pas de garanties suffisantes de la connaissance des appareils du navire et une expérience suffisante éprouvée ?

2° Le personnel de l'*Afrique* présentait-il dans son ensemble des garanties d'expérience et de connaissance du navire suffisantes pour permettre d'apprécier que la Compagnie avait pris les précautions générales nécessaires pour assurer la manœuvre du navire en cas de survenue d'incidents de navigation ?

3° Les circonstances de l'armement de l'*Afrique*, telles qu'elles ont apparu aux experts, ont-elles, selon ceux-ci, avec le naufrage du navire, une relation de cause à effet suffisamment établie pour leur permettre d'apprécier catégoriquement qu'il existe entre ces faits une relation de cause à effet ?

La Cour a voulu demander par là si le personnel de l'*Afrique* avait la connaissance nécessaire du navire et l'expérience au moins suffisante et des moyens du bord et des remèdes à une voie d'eau. C'est le point qu'établiront à la charge des Chargeurs Réunis des experts qui ne peuvent faire autrement.

---

CHRONIQUE FINANCIÈRE  
Chargeurs réunis  
Exercice 1930-1931

.....  
Pendant l'exercice écoulé, il a été effectué 130 voyages se répartissant comme suit :  
50 sur le Brésil et La Plata, 54 sur la Côte Occidentale d'Afrique, 25 sur l'Indochine et  
diverses croisières.

---

Avaries à un paquebot  
(*Le Journal des finances*, 11 janvier 1932)

La Compagnie des Chargeurs Réunis nous communique :

En quittant Bordeaux, le paquebot « Amérique », manœuvrant en Gironde, a subi de  
légères avaries à la coque et a dû regagner Bordeaux.  
Ses passagers seront embarqués sur le paquebot « Asie », qui avancera son départ.

---

Encore des avaries aux paquebots des Chargeurs Réunis !  
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1932)

En quittant Bordeaux, le paquebot *Amérique*, manœuvrant en Gironde, a subi  
quelques avaries à la coque et a dû regagner Bordeaux.  
Ses passagers seront embarqués sur le paquebot *Asie*, qui avancera son départ  
Ces paquebots assurent le service de Bordeaux-Afrique Occidentale.

---

« Il ne pouvait pas naviguer  
Et demandez pourquoi ? »  
(*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1932)

Le courrier postal pour Dakar partira malgré « les Chargeurs Réunis »  
Par suite de l'interruption du voyage du paquebot *Amérique*, de la Compagnie des  
Chargeurs Réunis, le courrier postal pour Dakar a été expédié par le paquebot *Anfa*, de  
la Compagnie Paquet, partant de Marseille hier.

Quant à celui de l'A. O. F., de l'A. E. F. et escales. ?  
Les dépêches postales pour les autres escales de la côte occidentale d'Afrique et de  
l'Afrique Equatoriale seront remises au paquebot *Asie*, de la Compagnie des Chargeurs  
Réunis, dont le départ primitivement fixé au 23 janvier, aura lieu le 17 janvier  
Espérons que l'*Asie* partira vraiment le 17, nos chers coloniaux attendent le courrier  
avec tant d'impatience; ils ne comptent pas, hélas ! avec la négligence de MM. Cyprien-  
Fabre et Baptifaut !!

---

À SAINT-LOUIS

Nouveaux tarifs des frets intercoloniaux  
(*Les Annales coloniales*, 19 mars 1932)

Le lieutenant-gouverneur du Sénégal a adressé à la chambre de commerce de Saint-Louis le nouveau tarif des frets intercoloniaux de la Compagnie des Chargeurs Réunis pour un examen approfondi.

Le tarif n° 12 du 1<sup>er</sup> janvier 1932 annexé à la lettre du lieutenant-gouverneur a été examiné, compte tenu de la réduction de 20 % acceptée pour les exportations par les Compagnies des Chargeurs Réunis, Fraissinet, Cyprien Fabre et Société Navale de l'Ouest, en ce qui concerne le riz, au départ de la Guinée Française et de la Côte-d'Ivoire, et les bois, au départ de la Côte-d'Ivoire.

Le fret entre Conakry, Grand-Bassam (les deux escales intéressantes pour nous) et Dakar sera ainsi de 100 francs par tonne pour les bois et le riz.

M. Roux est d'avis que les compagnies de navigation auraient intérêt à abaisser encore ces derniers tarifs. Actuellement, les bois ne sont plus exportés en grumes : des scieries, installées sur les lieux de production, permettent de les débiter en planches. et si les tarifs de transport n'étaient pas prohibitifs, l'acajou, l'okoumé, le frake, l'iroko et divers autres bois convenant aux usages de charpente, de menuiserie, de charonnage, d'ébénisterie pourraient remplacer au Sénégal le pitchpin, le hêtre, le chêne exportés d'Europe. Il faudrait pour cela que le fret fût abaissé à 80 francs, car il n'est que de 60 francs de Marseille ou Dunkerque jusqu'à Dakar.

Du Sénégal pourrait être dirigé sur les colonies le sel marin provenant des salines exploitées dans notre région.

On trouverait aussi un débouché au Sénégal pour l'huile de palme du Dahomey et de la Côte-d'Ivoire, si les dispositions qui viennent d'être adoptées pour le riz l'étaient également pour ce produit.

Après discussion et échange de vues, il est décidé de proposer les chiffres suivants pour les transports côtiers entre Conakry et Dakar, Grand-Bassam et Dakar (fr.) :

Riz, Huile de palme	100 00
Bois, Sel	80 00
Kolas	300 francs de Grand Bassam à Dakar, 250 francs de Conakry à Dakar.

---

Les 600 vies humaines disparues seront-elles vengées ?

LES CHARGEURS RÉUNIS SONT RESPONSABLES  
(*Les Annales coloniales*, 26 avril 1932)

Malgré les moyens dilatoires qu'ils ont employé pour éluder la question et ne pas payer le prix du sang aux victimes et aux familles des victimes de l'*Afrique*, les Chargeurs Réunis, poursuivis par les malheureux tenaces, vont avoir à régler leur compte avec la justice du pays.

Devant la Cour d'appel de Rouen, sera de nouveau évoqué aujourd'hui le naufrage du paquebot l'*Afrique*, qui, faisant route vers l'Afrique du Nord, sombra le 10 janvier 1920 contre le bateau-feu de Rochebonne, en face de La Pallice.

L'agonie du navire se prolongea pendant deux jours, sans que l'on pût lui porter secours en raison de la tempête, Six cents vies humaines furent englouties. Un seul passager et quelques matelots furent sauvés.

Un arrêt de la Cour de Rouen, retenant la responsabilité du capitaine et de l'armateur, fut annulé par la Cour de cassation.

Les familles des naufragés introduisirent une nouvelle action. Trois experts furent commis, notamment l'amiral Levasseur. Deux de leurs rapports engagent la responsabilité de la compagnie.

Aujourd'hui, devant la Cour de Rouen, les familles plaignantes seront assistées par Mes Albert Crémieux, Shayé et Jacqueline Lang. La compagnie sera défendue par Me Dor.

---

Le paquebot « Brazza » échoué devant Libreville  
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1932)

Le correspondant de l'Agence Lods, à Libreville, signalait hier que le vapeur français *Brazza*, venant de Bordeaux, s'est échoué au moment où il allait franchir la passe.

À la Compagnie des Chargeurs Réunis, on a déclaré qu'il s'agissait d'un incident de navigation absolument sans gravité.

Le *Brazza*, qui est une des plus belles unités de la Compagnie naviguant sur la ligne, est commandé par le capitaine Carriou. L'accident est survenu jeudi matin, vers sept heures. Une brume épaisse rendait plus difficile encore l'accès du chenal de la rade de Libreville, et le paquebot s'est échoué sur un haut-fonds de sable dur.

Le commandant Carriou a fait savoir qu'il pourrait remettre le paquebot à flot à la prochaine marée en vidant simplement les ballasts du navire.

---

L'échouage du « Brazza » devant Libreville  
(*Les Annales coloniales*, 28 juin 1932)

Notre correspondant de Libreville nous signale que le paquebot *Brazza*, appartenant à la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui s'était échoué à Libreville ces jours-ci, a pu être renfloué mercredi après plusieurs tentatives infructueuses.

Le *Brazza*, qui venait de Bordeaux, a pu continuer son voyage vers Matadi, mais le bruit court qu'il a dû vider à la mer une partie de ses réservoirs de mazout avant de pouvoir être remis à flot.

---

L'échouage du « Brazza »  
(*Le Journal des débats*, 30 juin 1932)

On signale que le paquebot « Brazza », appartenant à la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui s'était échoué à Libreville, samedi, a pu être renfloué mercredi. Le « Brazza », qui venait de Bordeaux, a pu continuer son voyage vers Matadi, mais a dû vider à la mer une partie de ses réservoirs de mazout avant de pouvoir être remis à flot.

---

TRIBUNAUX  
Le naufrage de l'« Afrique »  
(*Le Journal des débats*, 1<sup>er</sup> juillet 1932)

La Cour d'appel de Rouen a rendu son arrêt dans l'affaire du naufrage du paquebot « Afrique » de la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui avait sombré le 12 janvier 1920

alors qu'il venait de quitter Bordeaux le 10 janvier, avec 700 passagers, à destination de Dakar. Il y eut 568 victimes.

Un groupe important de familles des victimes avait introduit une action en dommages-intérêts (sur laquelle le tribunal de commerce du Havre avait eu précédemment à statuer) en invoquant qu'au départ de l' « Afrique », le paquebot n'offrait pas toutes les garanties de sécurité et que le personnel était insuffisamment expérimenté.

La Cour a déclaré ne relever aucune faute contre la Compagnie des Chargeurs Réunis, qu'elle a mise hors de cause, comme l'avait fait le tribunal de commerce du Havre, et a débouté les familles de leurs demandes.

(De notre correspondant.)

---

Un progrès important pour le Congo-Océan  
par Édouard Néron,  
sénateur de la Haute-Loire,  
vice-président de la commission des Douanes.  
(*Les Annales coloniales*, 11 août 1932)

ON a beaucoup écrit, beaucoup parlé — peut-être trop ! — sur le Congo-Océan. Le sentiment de cette surabondance ne doit point aller jusqu'à faire négliger de signaler les phases décisives qui s'avèrent dans l'exécution de ce projet chaque jour plus proche, d'être enfin une réalité complète.

Or, en ce moment même, se produit une réforme qui, pour ne pas être encore définitive, n'en doit pas moins être enregistrée avec satisfaction : Les communications maritimes de la Métropole avec l'A.E.F. sont surtout assurées par un service régulier, organisé par la Compagnie des Chargeurs Réunis, de Bordeaux à Matadi, grand port du Congo belge.

Les navires de cette ligne font escale, sur le littoral de l'A.E.F., à Port-Gentil et à Pointe-Noire. Mais, en dépit des améliorations déjà effectuées et de celles qui sont projetées par les deux premiers de ces mouillages, leur situation géographique ne désignait ni l'un ni l'autre pour devenir le grand port maritime de l'Afrique Equatoriale française. Ce rôle est dévolu à Pointe-Noire, tête ou terminus du Congo-Océan, ce chemin de fer qui ira, à Brazzaville, rejoindre, à plus de 500 kilomètres du littoral, le fleuve géant, véhicule économique d'immenses régions africaines.

Des travaux considérables sont en pleine exécution pour créer, sur ce point, un port en eau profonde, afin de remplacer ou compléter le wharf qui, depuis 1926, s'avance dans la rade pour permettre aux navires des opérations rapides d'embarquement et de débarquement, mais ne saurait suffire au rôle de port de transit de l'intérieur africain que Pointe-Noire est appelé à jouer à très bref délai.

Lorsque ce port sera suffisamment installé pour le permettre, il deviendra, au moins pour les paquebots, tête de ligne du service de navigation des Chargeurs réunis dont les cargos seuls continueront, après escale à Pointe-Noire, à se diriger sur les ports du Congo belge, Banane, Borna et Matadi. Or, dès ce mois de juillet, un premier essai du service ainsi constitué a lieu avec le paquebot « Formose » qui, partant de Bordeaux le 21 juillet, arrivera le 11 août à Pointe-Noire et en repartira le 13 août, non pas pour continuer sur Matadi, mais pour retourner à Bordeaux où il arrivera le 3 septembre.

Le même trajet sera effectué par le paquebot « Brazza », avec départ de Bordeaux le 13 août, arrivée à Pointe-Noire le 3 septembre et retour le surlendemain sur Bordeaux où il sera attendu le 25 septembre.

Ensuite, pour l'hiver, le service sur Matadi sera repris jusqu'à l'achèvement des ouvrages de protection du port de Pointe-Noire, achèvement qui ne sera plus que l'affaire de quelques mois.

Le fait d'être, dès à présent, desservis directement par deux paquebots des Chargeurs Réunis ne peut manquer de produire chez nos compatriotes de l'A.E.F. une sensation profonde.

---

Lancement d'un navire  
(*Le Journal des débats*, 1<sup>er</sup> décembre 1932)

Marseille, le 30 novembre. — Le navire « Kolente », construit pour le compte de la Compagnie des Chargeurs réunis, a été lancé ce matin, avec plein succès, aux chantiers de Port-de-Bouc.

---

Chargeurs réunis  
(*Le Journal des finances*, 16 décembre 1932)

Bien que l'exercice clos le 30 juin 1932 ait vu s'aggraver sensiblement la situation de armement aussi bien à l'étranger qu'en France, les taux des frets étant inférieurs de 10 à 15 % à ceux d'il y a un an, les Chargeurs Réunis sont parvenus à équilibrer leurs comptes de résultats sans pertes, comme l'an dernier :

	1930-31	1931-31
Recettes d'exploitation	350815452	253567683
Dépenses d'exploitation	329569581	233885206
Bénéfice brut d'exploitation	21245871	19682477
Charges obligataires	7398881	15597260
Bénéfice net	3847190	4.085 217
Amortissements	3855000	4080000

Les recettes d'exploitation, étant en diminution de 27 %, l'équilibre n'a pu être réalisé qu'au moyen d'une énergique compression des dépenses qui accusent une réduction du même ordre que celle des recettes, de sorte que le bénéfice brut d'exploitation est peu différent du précédent. Mais les charges obligataires ont été réduites d'environ 10 %, la chute de la livre ayant entraîné un allègement sensible du service de l'emprunt 6 1/2 % 1922 libellé en sterling. De sorte que le bénéfice net ressort en définitive à un chiffre légèrement supérieur à celui de l'an dernier. Il sera affecté à l'amortissement du matériel naval. Si l'on tient compte, par ailleurs, que la Compagnie a remboursé en cours d'exercice cinq millions d'obligations, l'amortissement global est de l'ordre de neuf millions:

C'est là, évidemment, un chiffre insuffisant vis-a-vis d'un matériel naval inscrit au bilan pour 395 millions, en augmentation de 14 millions par rapport à l'exercice précédent. En période normale, la compagnie affectait en moyenne 18 ou 20 millions à l'amortissement de sa flotte. Depuis deux ans, c'est à peine le quart de cette somme qu'elle a pu réserver à cet usage. Cependant, si l'on considère la proportion existante

entre le matériel naval et le fonds d'amortissement (187 millions), on voit qu'en juin 1932 elle s'élevait à 47 %, taux à peu près égal à celui de 1929. On peut dire, par conséquent, que le retard à combler n'est pas jusqu'ici d'une importance trop inquiétante.

Si le bilan des Chargeurs Réunis porte les traces de la crise, notamment dans la diminution des débiteurs et créditeurs divers, on remarquera cependant que la trésorerie s'est améliorée d'un exercice à l'autre ; les créditeurs reviennent de 103.502.000 francs à 84.130.000 francs et les débiteurs de 200 millions 282.000 francs à 173.084.000 francs, mais disponibles se maintiennent à 74.375.000 francs contre 75.851.000 francs, ainsi que les « valeurs mobilières et cautionnements » à 14.237.000 francs contre 14329.000 fr. On trouve au passif près de 80 millions de réserves et provisions, comprenant notamment le « fonds d'assurances ».

Quant à la dette obligataire, ramenée par le jeu de l'amortissement de 272 millions à 267 millions, il convient de tenir compte que du fait de la chute de la livre, l'emprunt 6 1/2 % libellé en sterling qui figure au bilan pour 115 millions, se trouve réduit en capital d'environ 38 millions. Il ne paraît pas impossible que cette sorte de réserve occulte dont la Compagnie ne veut pas tenir compte tant que le sort de la monnaie anglaise ne sera pas fixé, puisse compenser ultérieurement, dans une certaine mesure, le retard apporté à l'amortissement du matériel.

Quoi qu'il en soit, le fait que la Compagnie puisse, cette année encore, présenter un bilan en équilibre, constitue pour les actionnaires un encouragement non négligeable, et s'ils ne peuvent envisager une reprise des dividendes à bref délai, ils paraissent tout au moins fondés à escompter que l'action, qui se tient actuellement à 219, pourrait, en cas de reprise boursière, s'établir à un niveau plus voisin du pair de 500 francs.

---

M. Brunot rejoint Fort-Lamy  
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1933)

M. Brunot, lieutenant-gouverneur du Tchad, a quitté Brazzaville à bord du *Fondère* pour gagner son poste à Fort-Lamy.

M. Brunot, qui était arrivé à Pointe-Noire par le paquebot *Foucauld*, a inauguré dans ce port le nouveau terminus de la ligne des Chargeurs Réunis qui ont transféré de Matadi à Pointe-Noire leur tête de ligne vers Bordeaux.

.....

---

LÉGION D'HONNEUR  
Ministère des colonies  
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1933)

C'est avec plaisir que nous relevons parmi les nouveaux officiers de la Légion d'honneur de la promotion du ministère des Colonies, le nom de notre excellent confrère, M. Joseph Blache, directeur parisien du *Midi Colonial\**, Les titres de M. Blache à cette distinction sont nombreux et mérités :

M. Blache a créé un service fluvial (après en avoir exécuté l'hydrographie) à la Côte-d'Ivoire et l'a dirigé pendant sept ans pour la Compagnie des Chargeurs Réunis dont il fut directeur des agences au Gabon et de la Côte-d'Ivoire de 1902 à 1914.

Ancien membre du conseil privé au Gabon de 1902 à 1907. Ancien membre du conseil privé à la Côte-d'Ivoire de 1907 à 1914.

Fut vice-président de la Section de la Presse et membre du jury à l'Exposition Coloniale de 1931.

Actuel directeur (à titre bénévole) depuis 1923, à l'Institut colonial français\*, du Centre d'orientation professionnelle.

Membre du Conseil supérieur des Colonies, membre de la Commission des stages à la Direction générale de l'Enseignement technique.

Directeur du *Midi colonial et maritime*.

Trésorier général du Syndicat de la Presse Coloniale Française.

Vice-président des Syndicats des journalistes et écrivains.

D'autre part, M. Blache est titulaire de nombreuses décorations dont la Croix de Guerre à trois étoiles de bronze.

---

PROCHAINE MISE EN SERVICE DU « KAKOULIMA »  
(*Les Annales coloniales*, 20 septembre 1933)

Le « Kakoulima », lancé ces temps derniers par les Chantiers de Port-de-Bouc pour compte des Chargeurs Réunis, appareillera Je 21 courant à destination de Conakry.

Cette unité, affrétée par la Cie des transports maritimes de l'A. O. F., sera affectée comme le « Kolente », son sister-ship, à la ligne Conakry-Nantes pour le transport des bananes. À cet effet, elle est pourvue de cales réfrigérées.

Ses caractéristiques sont les suivantes : longueur : 99 mètres ; largeur : 14 m. 82 ; creux : 9 m. 86.

---

Chargeurs réunis  
Exercice 1932-33

.....  
Sur les lignes de la côte occidentale d'Afrique, les diverses activités qui s'exercent dans les colonies françaises de l'Afrique occidentale et équatoriale sont aux prises avec des difficultés sans cesse croissantes. La concurrence maritime est de plus en plus vive. La société a néanmoins tenu à consolider la situation qu'elle a déjà acquise dans ces régions par des services combinés avec ceux des compagnies Fabre et Fraissinet.

Pour répondre au désir de l'administration, le terminus de la ligne de paquebots a été reporté de Matadi à Pointe-Noire, où les passagers de Brazzaville sont maintenant acheminés.

Les transports de bananes de Guinée sont en sensibles progrès. La Compagnie des Transports Maritimes de l'A. O. F., dont les Chargeurs Réunis exercent la gérance, dispose maintenant de trois navires bananiers : le *Kindia*, le *Kolenté* et le *Kakoulima*. Un quatrième cargo bananier entrera en service en septembre 1934. Les Chargeurs Réunis se sont d'ailleurs intéressés à d'autres centres de production. La convention franco-espagnole de juin 1933 ayant maintenu à un certain niveau le contingentement des bananes des Canaries, la société a obtenu que les transports d'une partie de ces fruits à destination des ports français de la Manche et de l'Atlantique lui soient confiés.

---

LA VOIE FERRÉE.  
POUR LES BANANES EN GUINÉE  
(*Les Annales coloniales*, 6 novembre 1933)

Afin de lui permettre l'aménagement de cinquante wagons destinés au transport de la banane, le chemin de fer de Conakry au Niger vient d'être doté d'une subvention de 40.000 francs par la Gouvernement de la Colonie.

Cette subvention est prise sur les fonds du compte spécial Primes à la banane dont est dotée la colonie.

---

M. Angrand est élu maire de Dakar  
(*Paris-Dakar*, 19 juin 1934)

.....  
Le nouveau maire prenait la place de président et l'assemblée procédait alors à l'élection des six adjoints. M. Rousseau, agent général des Chargeurs réunis\*, était nommé 1<sup>er</sup> adjoint au milieu de la sympathie générale ; M. Graziani était nommé 2<sup>e</sup> adjoint ; M. Sangué, 3<sup>e</sup> adjoint ; M. M'Bengue Amat, 4<sup>e</sup> adjoint ; M. Omar N'Dir, 5<sup>e</sup> adjoint ; M. Mabigué Gadiaga, 6<sup>e</sup> adjoint.

---

À Sassandra, espoir de la Côte-d'Ivoire  
LE SÉJOUR DU GOUVERNEUR  
(*Les Annales coloniales*, 6 novembre 1934)

Le Gouverneur Reste s'est embarqué le 11 octobre à bord du *Foucauld* pour assister, à Sassandra, au premier chargement de bananes, événement qui comptera dans les annales de cette région appelée à devenir l'une des plus riches de la Colonie, susceptible de fournir demain à la Métropole café, cacao et bananes.

De Sassandra, il est allé visiter les régions de Gagnoa, Daloa, Issia, Dué-Koué, Mau, puis les travaux en cours de la route Guiglo-Ta-Grabo-Tason qu'il fait activer le plus possible.

Il a été de retour à Abidjan pour inaugurer le la première escale du navire bananier le *Kilissi* à Port-Bouët

#### ESCALES RÉGULIÈRES

Les Chargeurs Réunis ont pris la décision de faire toucher dorénavant deux fois par mois leurs paquebots à Sassandra.

Débouché d'une riche région de colonisation européenne (plus de cent colons européens sont installés dans la seule subdivision de Gagnoa), Sassandra est appelé à devenir un port important.

Le *Foucauld* a jeté l'ancre pour la première fois en rade de Sassandra, le 25 septembre. Une fête eut lieu à bord pour commémorer cet heureux événement.

Il a escale à nouveau le 12 octobre pour charger environ 10 tonnes de bananes.

Par ailleurs, les navires bananiers de la C.T.M., qui s'arrêtaient, jusqu'ici, en Guinée, viendront dorénavant charger à Port-Bouët.

La production bananière en Côte d'Ivoire, qui avait pris en peu de temps un rapide essor, recevra d'ici peu une nouvelle et vigoureuse impulsion, le problème des transports étant, ainsi résolu à l'entière satisfaction des planteurs.

---

Le grand tourisme  
LA CROISIÈRE DU TOURING-CLUB DE FRANCE  
(*Les Annales coloniales*, 10 novembre 1934)

Poursuivant sa campagne en faveur du tourisme colonial, le Touring-Club de France organise pour 1935, en Afrique du Nord et en Afrique Equatoriale, plusieurs croisières analogues à celles qui ont eu lieu les années précédentes.

Le premier de ces voyages aura pour destination le Cameroun et l'A.E.F.

Les touristes s'embarqueront à Bordeaux le 2 janvier sur un paquebot des Chargeurs Réunis, et, après avoir fait escale à Dakar, Conakry, Grand-Bassam et Cotonou, s'arrêteront à Douala d'où ils se rendront par chemin de fer à Yaoundé et de là, en autos de tourisme, à Bangui.

Ils descendront ensuite le cours de l'Oubangui et du Congo pour aborder à Brazzaville.

De cette ville, par le Congo-Océan, les voyageurs rejoindront Pointe-Noire où ils retrouveront le paquebot qui les ramènera à Bordeaux le 13 mars.

Le prix du voyage est fixé à 22.500 francs, tous frais compris, de Bordeaux à Bordeaux.

Le nombre des inscriptions étant limité.

les personnes désireuses de participer à cette croisière sont priées de s'inscrire aussitôt que possible au Touring-Club de France, 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16<sup>e</sup>) où seront également fournis tous les renseignements complémentaires.

---

Les paquebots des Chargeurs réunis montent à Duala  
(*Paris-Dakar*, 20 novembre 1934)

Avec le dernier s/s « Amérique », commandant Pasquier, la Compagnie des Chargeurs réunis a inauguré, le 5 courant, la montée de ses paquebots à Duala.

Cet événement a donné lieu à une fête fort bien réussie, organisée à bord de l'Amérique, à laquelle prirent part avec la joie la population européenne et quelques notabilités indigènes de la ville de Duala, qui auront désormais deux paquebots sur quatre de la Cie Chargeurs Réunis, accostant à quai.

La mesure adoptée par cette Compagnie est d'autant plus appréciée que, jusqu'ici, ses paquebots, pour ne pas perdre de temps, en raison des difficultés de la montée du Wuri, mouillaient à Swellaba, c'est-à-dire à l'embouchure de ce fleuve distante de Duala de 40 kilomètres ; le transbordement des passagers, de la marchandise et de la poste se faisait par remorqueurs, ce qui occasionnait quelques ennuis, notamment pour les passagers.

L'horaire imposé aux paquebots des Chargeurs Réunis étant très serré, il a été décidé que seuls les navires « Amérique » et « Brazza » monteront jusqu'à Duala, à leur retour de Pointe-Noire, « Asie » et « Foucauld » continuant pour le moment à s'arrêter à Swellaba,

Pour les lecteurs qui ne connaissent pas la difficulté de la navigation dans cette région, nous signalons que la montée d'un paquebot à Duala entraîne pour celui-ci un jour de retard dans son horaire, la montée et la descente du fleuve Wuri étant subordonné, comme en Gironde, à l'attente de la marée haute, de nombreux bancs de sable échelonnant les passes du chenal.

C'est pourquoi le s/s « Amérique » passa dernièrement, à son retour du Sud, avec un jour de retard,

Toutes nos félicitations à la Cie des Chargeurs Réunis pour le souci constant dont elle fait preuve de donner satisfaction à sa clientèle. Les nombreux Français qui utilisent les

navires étrangers sauront apprécier les efforts faits, au prix des plus grands sacrifices, par nos Compagnie françaises sur la Côte d'Afrique.

Nos félicitations vont également au commandant Pasquier — dont nous eûmes déjà l'occasion d'apprécier les manœuvres habiles, lors de son commandement sur le superbe bananier « Kakoulima » — pour avoir effectué l'escale de Duala imposée pour la première fois à son paquebot, sans aucun incident.

---

Chargeurs réunis  
Exercice 1933-1934  
(*Le Journal des finances*, 4 janvier 1935)

.....  
Cinq navires anciens ont été livrés à la démolition, tandis que la Société a mis en service un troisième cargo ventilé et réfrigéré destiné au transport des bananes.

.....  
Sur la ligne de la Côte occidentale d'Afrique, la situation s'est aggravée du fait de la baisse des frets. Toutefois, la rotation des navires a pu être accélérée.

---

Le gouverneur général Brévié en ses États  
EN GUINÉE  
(*Les Annales coloniales*, 17 janvier 1935)

.....  
Le 27 décembre, le gouverneur général s'est rendu à la station climatique de Dalaba devenue aujourd'hui centre touristique grâce aux efforts du gouverneur de la Colonie, et de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

---

1935 (janvier) : participation dans la  
SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FRUITS COLONIAUX à Conakry (Guinée)

---

Visite en leurs États  
M. BRÉVIÉ EN A.-O. F.  
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1935)

.....  
Quittant Bamako pour Dakar par chemin de fer, le gouverneur général fit halte à Tambacounda. Située au carrefour des routes du Sénégal, du Soudan et de la Guinée, cette escale vient de s'enrichir d'un hôtel à l'usage des voyageurs et touristes. Construit par la Compagnie des Chemins de fer de l'A.O.F. et sous l'impulsion de son directeur, M. Chardy, ce magnifique hôtel, géré par la Compagnie des Chargeurs Réunis, a reçu pour premiers hôtes le gouverneur général et sa suite.

---

1935 (mars) : CRÉATION DE L'AÉROMARITIME

---

DES AILES !  
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1935)

Le directeur des Chargeurs Réunis, M. Nicol, est sur la Côte. Il étudie les conditions d'aménagement de la ligne Dakar-Pointe-Noire.

---

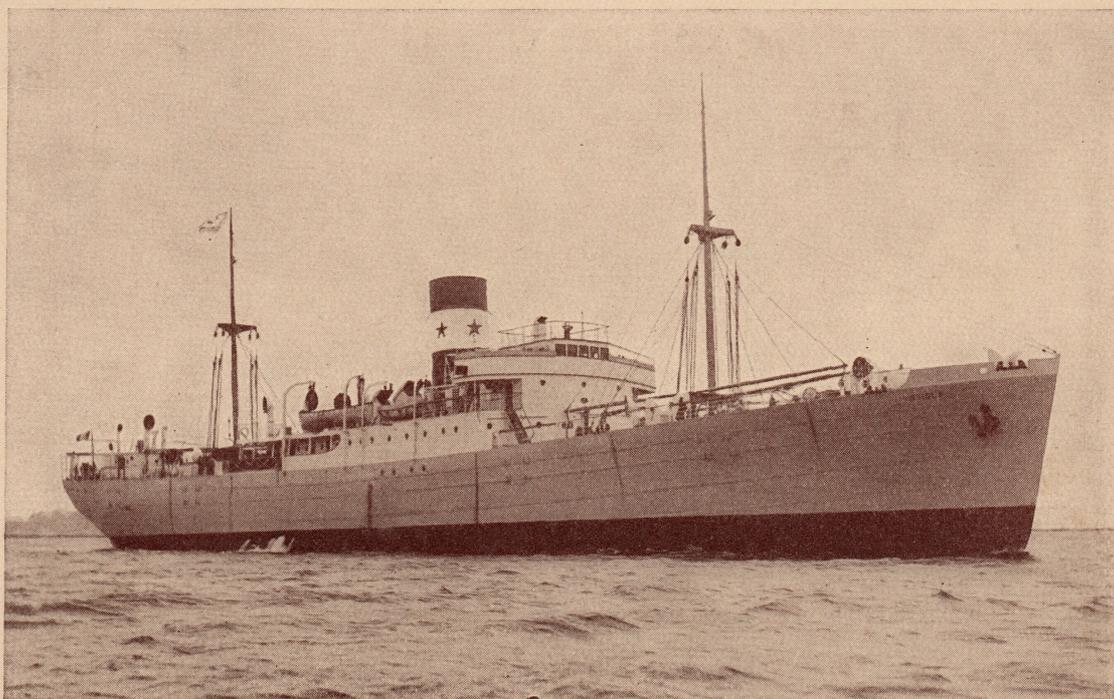
L'arrivée à Bordeaux de M. Brévié, gouverneur général de l'A.O.F.  
(*La Petite Gironde*, 26 novembre 1935)

Bordeaux, 25 novembre. — M. Louis Brévié, gouverneur général de l'A. O. F., qu'accompagne M<sup>me</sup> Brévié, est arrivé lundi soir, à 19 h. 15, en gare Saint-Jean, venant de Toulouse. M. Brévié, qui s'embarque mardi après-midi à bord de l'« Amérique », a été salué à sa descente de train par M. André Bouffant, préfet de la Gironde, et par MM. Rinckenbach, directeur, et Biénès, chef de son cabinet ; le colonel Bottier, chef de la maison militaire ; Paul Bannos, chef du service colonial à Bordeaux, et ses collaborateurs ; Tournières et Paipo-Doumenc ; Larrouquet, commissaire spécial adjoint.

Avaient également tenu à recevoir M. Brévié dès son arrivée, MM. Chavanel, président, et Pierre Delmas, du Syndicat de défense des intérêts de la Côte Occidentale d'Afrique ; le commandant Gamas, chef du pilotage de la Gironde ; Bauer, agent général, et Blanc, chef des passages des Chargeurs réunis ; Barthe, Vézia, Lacau, et de nombreuses personnalités du commerce colonial bordelais.

---

CHARGEURS REUNIS.



Vapeur bananier " KATIOLA ".

[Coll. Jacques Bobée](#)

Chargeurs réunis. — Vapeur bananier *Katiola*.

#### LE PREMIER VOYAGE DU « KATIOLA » (*Les Annales coloniales*, 7 avril 1936)

Le *Katiola*, des Chargeurs Réunis, effectuant son premier voyage, a fait escale le 28 mars, à Casablanca.

Ce navire a été spécialement construit et aménagé pour le transport des fruits et primeurs et particulièrement des régimes de bananes. Sa capacité est de quatre mille mètres cubes et ses cales peuvent être refroidies de - 4° à +12°, chaque compartiment pouvant recevoir une température différente, selon la nature des primeurs qu'il renferme.

Le *Katiola* avait chargé dix mille régimes de bananes sur la Côte-d'Ivoire, vingt-six mille régimes en Guinée, et à Casablanca, il fit son plein avec vingt-mille colis ou sacs de primeur : tomates, haricots verts, pommes de terre.

Ce navire touchera Casablanca deux fois par mois, pendant la période d'exportation des primeurs. Il peut emporter jusqu'à 120.000 colis de primeurs.

Grâce à la vitesse du *Katiola*, les colis ayant quitté Casablanca dans la nuit du 27 au 28 mars, arrivèrent aux Halles de Paris le 1<sup>er</sup> avril au matin.

---

LA BARRE TRAGIQUE

(*Les Annales coloniales*, 4 décembre 1936)

Au Gabon, un tragique accident a causé la mort de M. Jézéquel, commandant du vapeur *Baoulé*. À l'embouchure de la Loubomo, la barre renversa le boat où se trouvaient le commandant et M. Delasalle, agent des Chargeurs Réunis. Ce dernier put être sauvé, mais le commandant fut noyé.

---

CHARGEURS RÉUNIS  
Compagnie française de navigation à vapeur  
Exercice 1935-1936  
Assemblée ordinaire du 22 décembre 1936

Il a été effectué 118 voyages se répartissant comme suit :  
30 sur le Brésil et La Plata.  
59 sur la Côte Occidentale d'Afrique.  
25 sur l'Indochine.  
et diverses croisières.

Lignes de la Côte occidentale d'Afrique

Dans leur ensemble, les échanges de la métropole avec son empire colonial ont nettement augmenté par rapport à l'année précédente. L'Afrique Occidentale et Equatoriale était restée assez longtemps en marge de ce mouvement, mais à partir du mois de janvier, son commerce est redevenu plus actif.

Vous avez été tenus au courant de notre programme consistant à accroître la vitesse des paquebots de notre ligne postale africaine en vue de desservir cette ligne avec trois unités au lieu de quatre. Les transformations apportées dans ce but à l'*Asie*, au *Brazza* et au *Foucauld*, ont été heureuses. Le nouveau service a été assuré avec toute la ponctualité désirable

La production bananière de l'Ouest-Africain français n'a cessé de progresser ; aussi avons-nous décidé d'augmenter le nombre de nos navires bananiers afin d'intensifier leurs touchées en Côte-d'Ivoire et de participer aux exportations du Cameroun Nos bananiers ont toujours compté parmi les plus perfectionnés ; nous avons encore apporté aux deux derniers des améliorations de détail indiquées par l'expérience.

Les horaires ainsi que les itinéraires de tous nos navires — paquebots, bananiers, cargos — faisant escale dans les colonies et territoires sous mandat français situés entré le Congo et le Sénégal, ont été mis en harmonie avec ceux des différentes compagnies françaises desservant ces parages. De nombreux témoignages reçus de l'administration et des colons nous permettent de penser que cette vaste organisation donne satisfaction.

Nous employons néanmoins tous nos soins à la perfectionner.

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 6 février 1937).

---

DE BORDEAUX AU STANLEY-POOL  
par M. Ch. Van de Lanoitte. — Edition Iris, 20, rue de la Convention, Paris.  
par P. L. V.

(*Les Annales coloniales*, 22 janvier 1937)

Écrit dans le style de « au fil du stylo », sans prétention ni recherche, le livre de M. Van de Lanoitte est ce qu'indique son titre : un voyage noté sur du papier.

Congolais d'élection et journaliste d'instinct, l'auteur, las des courriers belges du Congo, change un jour de ligne et part sur un Chargeurs Réunis. Il découvre alors, non la France, ce qui n'a pas lieu d'être pour un Belge, mais l'atmosphère française si différente, surtout à bord d'un paquebot, de celle que remorque derrière eux ses compatriotes : plus de clairon pour sonner le réveil, comme dans une caserne, de petits déjeuners pris en veston blanc amidonnés, plus de cette atmosphère provinciale, guindée que l'on trouve sous le pavillon belge, mais la vie libre et le laisser-aller bon enfant qui, tout en choquant parfois, n'en fait pas moins le charme de la petite société en réduction que forment des passagers liés ensemble pour plusieurs semaines.

Puis, à l'encontre de la monotonie du voyage sur la ligne belge qui ne touche que Ténérife, c'est le plaisir de pouvoir grappiller la côte d'escale en escale en gagnant la terre par le truchement acrobatique du « panier » et de la barquasse. Et à chaque escale, le petit tour à terre que M. Van de Lanoitte met si bien à profit pour noter rapidement toutes les nuances, d'un coup de plume ironique souvent, savoureux toujours, dans un style plein de pittoresque.

Puis c'est le Congo. Le voyage s'achève et la colonie vous reprend. Avec elle, aussi, la réalité.

Adieu le beau voyage !

---

#### LE TOURISME LA QUESTION DES GÎTES D'ÉTAPES EN AFRIQUE (*Les Annales coloniales*, 23 février 1937)

Le tourisme en Afrique Noire réclame de toute nécessité et en première urgence l'aménagement des campements sur tout le parcours que le voyageur est susceptible d'emprunter.

Le gouvernement général de l'A. O. F. a repris dernièrement cette importante question des campements de brousse. Il en existe très peu qui soient parfaitement agencés. La plupart ne comportent aucun matériel. Deux cases rondes reliées par une vérandah couverte constituent le bâtiment lui-même dans lequel il est impossible de s'asseoir. Seuls des canaris d'eau potable sont quotidiennement renouvelés.

Or, un aménagement sommaire est possible. Sous cette vérandah, des planches peuvent former par leur assemblage une table et des banquettes. Des lits de fer avec moustiquaire peuvent être placés dans les cases rondes. Un gardien-cuisinier doit alors être affecté au campement, doté d'un petit matériel de cuisine et chargé de l'entretien et de conservation de ce mobilier et de tous les ustensiles mis à sa disposition. Les touristes peuvent ainsi, à leur passage, commander un repas et passer la nuit. Les vivres sont achetés dans le pays selon un tarif administratif affiché dans le campement même et le cuisinier reçoit une rémunération également fixée.

À Bougouni, à San, à Ségou, au Soudan Français, pareille organisation a fait ses preuves. Il existe également de bons campements au Dahomey et au Togo.

Sans parler des centres touristiques de Dalaba et de Tambacounda, stations organisées par la Compagnie des Chargeurs Réunis, il faut multiplier sur le territoire de la Fédération des installations qui donneront au touriste plus d'indépendance et n'obligeront plus les résidents européens à recevoir tous les passagers faute de pouvoir leur fournir l'indispensable en dehors de la Résidence.

---

#### LA FLOTTE BANANIÈRE FRANÇAISE (*Les Annales coloniales*, 2 avril 1937)

Le Véritas vient de publier en son bulletin une étude sur les navires bananiers. Sur le tableau qui intéresse l'armement français, nous relevons que 9 compagnies se partagent un armement de 74.603 tonnes en 25 navires. La Compagnie Générale d'Armements Maritimes (Compagnie Générale Transatlantique) vient en tête par le nombre des unités de navires, avec 18.165. tonnes contre les Chargeurs Réunis, qui totalisent 20.921 tonnes avec 6 navires.

Quatre navires sont actuellement en construction, 2 à Port-de-Boue et à La Seyne (8.000 tonnes) pour le compte du ministre de la Marine marchande, et 2 à Copenhague et à Göteborg (7.000 tonnes) pour le compte d'une Compagnie privée.

---

Le voyage de M. Marius Moutet en A. O. F.  
(*Les Annales coloniales*, 9 avril 1937)

M. Marius Moutet, ministre des colonies, quitte en ce moment la Côte-d'Ivoire pour le Soudan. Quelques jours de retard du *Brazza* au départ de Bordeaux par suite des grèves, qui n'ont pu être compensés en cours de voyage, ont eu le résultat de contraindre M. Marius Moutet à séjourner à Lomé. Ce séjour, dans l'Histoire, aura sans doute un caractère symbolique, du fait des revendications coloniales allemandes et polonaises.

.....

---



Coll. Jacques Bobée

Chargeurs Réunis

Côte occidentale d'Afrique

Paquebot postal *Foucauld*

Affiche Gaillard Paris-Amiens au format carte postale.

Destinataire : M<sup>me</sup> de Candelar, Dabola (Guinée)(21 avril 1937)

Non, non et non !...  
Telle fut la conclusion du débat ouvert à l'Institut colonial sur  
l'éventuelle rétrocession du Cameroun  
(*Les Annales coloniales*, 13 décembre 1937)

.....  
Sur le plan aérien, M. Richard, d'Air Afrique, démontra l'importance stratégique  
commerciallement et militairement du Cameroun [...].

Sur mer, même danger, expliqua M. Nicol, des Chargeurs Réunis, et, contre notre  
marine marchande, la possibilité d'organiser une concurrence qui serait la mort de notre  
trafic.

.....  
\_\_\_\_\_

La station climatique de Dalaba  
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1938)

L'aménagement de cette station climatique se poursuit activement. On sait qu'un  
hôtel a été installé à 1.200 m. d'altitude par les Chargeurs Réunis ; son ouverture a eu  
lieu en novembre dernier.

La station dispose de deux courts de tennis et aura bientôt un terrain de golf.  
L'éclairage électrique ne tardera pas à être distribué dans les villas.

\_\_\_\_\_

RETOURS  
(*Les Annales coloniales*, 25 juillet 1938)

M. Dupenher, agent général de la Compagnie des Chargeurs Réunis, à Dakar, est  
retré en France par le *Banfora*.

\_\_\_\_\_

Mouvement des ports du Gabon  
(*L'Étoile de l'A.E.F.*, 16 avril 1938)

Le chef du département de l'Ogooué-Maritime (Port-Gentil), M. l'administrateur en  
chef Jacoulet, communique :

L'« Adjamé », vapeur à fond plat de la Compagnie des Chargeurs Réunis du type de  
ceux couramment employés par la Compagnie générale de transports en Afrique, sur le  
Congo et l'Oubangui, faisait, depuis 1912, le service de l'Ogooué de Port-Gentil à  
Lambaréné, N'Djolé et Sindara, ces deux derniers postes quand le régime des eaux le  
permettait.

Déjà réparé de nombreuses fois, l'« Adjamé » a fini par avarier sérieusement sa  
coque à un échouage dans l'Ogooué, le 24 janvier dernier.

Le service fluvial, prévu à la Convention de 1931, est assuré actuellement par le  
remorqueur « Dimbonro ».

Le tarif de transport a été diminué de 50 % par la Compagnie, les passagers n'étant  
ni logés, ni nourris.

Les grèves du Havre  
(*Le Journal des débats*, 7 décembre 1938)

.....  
Les équipages des cargos *Fortin* et *Dupleix* en partance pour le Nord, et *Fort-Binger*, en partance pour la côte d'Afrique, se sont mis en grève ce matin. L'équipage de chacun de ces navires, qui appartiennent à la Compagnie des Chargeurs réunis, se compose de quarante-cinq hommes.

---

La situation au Havre  
(*Le Journal des débats*, 9 décembre 1938)

La situation continue de s'améliorer très nettement au Havre.  
Le *Fort-Binger*, des Chargeurs Réunis, est parti, hier, pour la Côte d'Afrique, ayant à son bord la majeure partie de son ancien équipage.  
Le *Dupleix*, appartenant à la même Compagnie, part aujourd'hui.

---

Pour les touristes du Fouta-Djalon  
(*Les Annales coloniales*, 17 janvier 1939)

L'hôtel, exploité par la Cie des Chargeurs-Réunis, à la station climatique de Dalaba dans le Fouta-Djalon, vient d'ouvrir, pour la saison 1938 1939, à la fin du mois de novembre.

L'hôtel, qui a reçu de nombreux aménagements, permet aux touristes, fonctionnaires ou colons d'effectuer un séjour d'altitude, confortable et reposant, dans un site, du Fouta-Djalon, renommé pour son pittoresque.

Rappelons que la station de Dalaba se trouve à 1.200 mètres d'altitude, à 50 km. de la station de Mamou sur la ligne du Chemin de fer de Conakry au Niger ; elle peut être atteinte depuis le Sénégal par la route de Tambacounda-Gaoual-Labé et depuis le Soudan par la route de Siguiri Kouroussa-Mamou.

---

Les relations commerciales Maroc-C.O.A.  
démontrent l'absence d'entente des producteurs  
(*Les Annales coloniales*, 7 février 1939)

Ainsi que nous l'avons annoncé, une première réunion constitutive du « Comité Maroc-A.O.F. » s'est tenue à la chambre de commerce de Casablanca.

M. Avelot, qui dirige en cette ville l'agence des Chargeurs Réunis, eut en cette circonstance l'occasion d'exposer une vue d'ensemble sur les liaisons maritimes et aériennes entre le Maroc et la Côte Occidentale d'Afrique.

Nos lecteurs ont suffisamment l'expérience de ces services maritimes (Cies Paquet, Fabre et Fraissinet, Chargeurs Réunis) ainsi que des lignes aériennes qui les complètent fort heureusement (Air-France, Air-Afrique et surtout Aéromaritime qui dessert toute la C.O.A.) pour qu'il soit inutile d'entrer dans le détail de ces liaisons.

Il est intéressant, par contre, de reproduire ici le passage de l'exposé de M. Avelot relatif aux échanges économiques.

« Le Maroc, souligne M. Avelot, envoie sur toute la Côte ses produits manufacturés et les tonnages les plus importants enregistrés dans ce sens se composaient de ciment et de sucre.

Notre Industrie locale exporte également des produits métallurgiques, des savons, des conserves. Quant à l'agriculture marocaine, elle trouve en Afrique Occidentale un marché nouveau pour ses crins et aussi pour deux articles sur lesquels je désire insister spécialement :

Les primeurs, et à cet égard si je suis particulièrement heureux de constater que les chambres réfrigérées, aménagées spécialement pour le Maroc par les Compagnies Fabre et Fraissinet ont permis un accroissement des expéditions, nos primeuristes semblent encore tourner trop exclusivement leur activité vers la Métropole. Nous devons dès maintenant rendre hommage aux efforts de l'O.C.E.<sup>9</sup> mais il paraîtrait intéressant d'attirer l'attention des maraîchers sur ce débouché qui est offert aux produits marocains.

De même, les vins rencontrent une grande faveur dans la clientèle ouest-africaine. Leur goût et leur prix les font également apprécier. Si un régime douanier normal est établi en A.O.F., et en A.E.F. pour les produits du Maroc, il semblera permis de considérer que la limitation des plantations de vigne établie il y a quelques années dans le Protectorat en tenant compte du point de vue métropolitain, était quelques peu prématurée.

En provenance d'A.O.F. quel est actuellement l'état de la question ?

Il est intéressant de constater que les bananes de Guinée et de Côte d'Ivoire trouvent maintenant ici, en partie à cause des événements d'Espagne, un marché régulier. Les bois de Côte-d'Ivoire ont également commencé à nous arriver. Mais je dois insister sur un point précis. M. de Coppet gouverneur général d'A.O.F., lorsqu'il était passé au Maroc au cours de l'année dernière, nous avait exprimé son mécontentement de ce que nous ne lui achetions pas plus. Eh bien, il est permis de dire que la raison du manque d'achat par le Maroc est le fait que nos amis d'A.E.F. et d'A.O.F. ne veulent pas nous vendre leurs produits Ceci vise plus spécialement les produits oléigènes : les arachides aussi bien que les huiles de palmes nous sont plutôt vendues ici par les colonies britanniques que françaises, les producteurs de notre zone coloniale trouvant en France un marché largement protégé. C'est ce qui vous explique pourquoi, pratiquement, l'huile d'arachide que nous achetons au Sénégal nous revient par relation triangulaire après être passée par la France ».

Cet exposé, dont la compétence de l'auteur renforce singulièrement l'intérêt, exprime très nettement que le volume de nos échanges interafricains souffre d'un manque d'organisation, d'entente, de coordination.

Défaut d'organisation à la base, sauf pour le Maroc qui contrôle sévèrement sa production et recherche des marchés à l'étranger, nos colonies produisent comme elles veulent et vendent comme elles peuvent. Les minerais marocains, notamment ceux de fer et de manganèse, ajoute ce journal, trouveraient là une utilisation d'une importance capitale pour notre économie.

D'autant plus, disons-nous, que les mines marocaines de manganèse sont fermées et inexploitées depuis plusieurs mois.

Manque d'entente entre producteurs. Que ceux-ci soient métropolitains, nord-africains ou coloniaux, chacun crie haro sur son voisin, les réunions de producteurs sont animées beaucoup plus par l'esprit de bagarre que par le désir de compréhension mutuelle. Absence enfin de coordination à la tête : au lieu de se brandir perpétuellement au visage l'un de l'autre une loi, un arrêté ou un traité, nos

---

<sup>9</sup> Office chérifien du commerce extérieur.

départements ministériels devraient imposer de toute leur autorité un régime d'entente et d'organisation.

Tant que chacun, et à chaque échelon, n'aura pu admettre cette évidence, l'Empire ne sera qu'un leurre.

---

Chargeurs Réunis  
(*Le Journal des débats*, 6 mars 1939)

À l'occasion de la Quinzaine impériale, qui se déroulera dans Paris, du 5 au 19 mars, la Compagnie des Chargeurs réunis a organisé dans les vitrines de son immeuble, 3, boulevard Malesherbes, une magnifique exposition consacrée aux arts indigènes des différentes colonies de la côte occidentale d'Afrique et de l'Indochine qu'elle dessert.

---

Transports  
(*L'Économiste européen*, 9 novembre 1947)

Sept nouveaux navires destinés à notre flotte de commerce ont été lancés depuis trois semaines : le paquebot-mixte « Brazza », de 8.000 tonneaux de jauge brute, qui sera affecté à la ligne de l'A.O.F. et de l'A.E.F. des Chargeurs Réunis, a été mis à flot à Newcastle, par les chantiers « Swan-Hunter »... au Canada, les chantiers Davic ont lancé ...le cargo « Bouca », de 7.200 tonnes de port en lourd, qui s'ajoutera aux trois unités de même type exploitées par les Chargeurs Réunis entre la France et l'Afrique Noire...

---

NOS ÉCHOS  
(*Paris-Dakar*, 22 novembre 1947)

Dans le port

Il ne se passe pas de semaine sans que notre port reçoive la visite de nouveaux navires — arrivant en droite ligne des chantiers de constructions navales — dotés des aménagements les plus perfectionnés. C'est ainsi que, ces jours derniers, nous avons vu successivement le « Saint-Mathieu », dont le consignataire est la Société ouest-africaine d'entreprises maritimes\*, et le « Bilma », des Chargeurs, dont la présence marque, après plusieurs autres, la renaissance de notre marine marchande.

Et Dakar, dont le port maritime est la première raison d'être, se réjouit de voir ces belles unités affectées à la Côte d'Afrique.

---

LES CHARGEURS

Une grande compagnie privée de navigation qui maintient contre vents et marées le pavillon français sur les routes du monde

(*Réalités*, juillet 1951)

.....  
Les territoires d'Afrique ont besoin du matériel américain et de débouchés pour leurs matières premières : les Chargeurs créent une ligne, la seule ligne française reliant les

États-Unis à la côte occidentale d'Afrique. Pour participer au trafic des laines sur l'Afrique du Sud, ils créent un service joint avec la Compagnie des Messageries Maritimes et chargent des bateaux à partir de Durban.

De plus en plus, depuis la guerre, la Compagnie s'intéresse au développement de l'Afrique noire française. La gestion d'une de ses filiales, la Société Commerciale et Immobilière Africaine — qui possède un domaine immobilier considérable — prend des proportions inaccoutumées : construction d'immeubles commerciaux, construction de logements, aménagement de hangars.

Chaque fois qu'une agence quelconque réclame un comptable ou un contremaître supplémentaire, il faut construire pour ce dernier une maison, et le prix d'une maison modeste, en A.-O.-F. ou en A.-E.-F., se monte au moins à 6 millions C. F. A. (12 millions de francs métropolitains).

Le Çarzeur en Afrique est un personnage pour la population. « M. Çarzeur : », disent les noirs, qui, au marché, s'effacent devant le cuisinier de « M<sup>me</sup> Çarzeur »...

À Abidjan, une de leurs implantations les plus complètes, où leur agence et leur service de manutention sont communs aux compagnies Fabre et Fraissinet, ils ont une vingtaine d'employés blancs et une trentaine de noirs pour la seule agence, plus une trentaine de blancs et quatre cents noirs pour la seule manutention.

Autour d'un ancien immeuble qu'ils ont acquis il y a une dizaine d'années, ils ont construit un hôtel très moderne, l'hôtel du Parc. Pour la première fois sur la côte d'Afrique, on a vu un hôtel qui pouvait répondre à ce nom, avec des chambres confortables, propres, des douches, toilettes et un service se rapprochant du service des hôtels européens doté d'une brasserie et d'un restaurant. Qui dit restaurant dit ravitaillement à assurer régulièrement. Il a donc fallu créer des chambres frigorifiques et, pour les faire fonctionner, il a fallu l'électricité. L'électricité d'Abidjan n'était pas à même fournir le courant suffisant. Il a fallu installer des groupes électrogènes importants en triple, en prévision d'une défaillance de l'un d'eux. Il a fallu forer des puits pour trouver l'eau. L'hôtel du Parc a été conçu comme un navire capable de satisfaire à ses propres besoins.

À Douala, de nombreuses constructions sont en cours. La Compagnie s'intéresse vivement aux problèmes des manutentions et elle a acheté beaucoup de matériel pour équiper les différents ports africains : grues, tracteurs, camions, fourchettes, etc. A Port-Gentil, les Chargeurs Réunis ont construit onze immeubles et procurent aux résidents français leurs seules petites bouffées d'air de France : chaque fois qu'un navire fait escale, toute la colonie se précipite pour dîner et danser à bord.

.....

---

Chargeurs Réunis  
Exercice 1950-1951



Coll. Jacques Bobée  
Chargeurs réunis. — Général-Leclerc.

La Compagnie des Chargeurs Réunis vient de mettre en service sur la Côte d'Afrique un nouveau paquebot, le *Général-Leclerc*.

.....  
Le premier exercice de la Société Commerciale et Immobilière Africaine des Chargeurs Réunis s'est soldé par un bénéfice de 17 millions 110.000 fr. C.F.A. qui a été affecté à des amortissements. L'important immeuble édifié à Dakar a été terminé cet été, ainsi que les agrandissements de l'Hôtel du Parc à Abidjan.



[Coll. Jacques Bobée](#)  
Agence des Chargeurs réunis à Abidjan.

---