

COMPAGNIE DE NAVIGATION FRAISSINET, Marseille

En 1836, la Société de MM. Thérou et Fraissinet fait naviguer seulement deux petits bateaux entre Marseille et le Languedoc (Cette et Agde) en utilisant le canal du Midi.

En 1860, elle a créé des chantiers de construction et de réparation

En 1879, la raison sociale devient « Fraissinet et Cie ».

CHRONIQUE LOCALE

(*Le Sémaphore de Marseille*, 12 octobre 1882)

— On vient de lancer des chantiers Mac-Millay le steamer « Taurus », de 1.800 tonneaux et 1.500 chevaux, de la compagnie Fraissinet de Marseille. C'est le sixième vapeur lancé dans ces chantiers pour la même Compagnie, et il y en a encore deux autres en construction. Le "l'auras" a été construit en soixante-six jours ouvrables. Cette Compagnie a acheté depuis trois ans 16.000 tonneaux en Angleterre.

COURRIER DES DÉPARTEMENTS

(*Le Français*, 27 septembre 1883)

La Seyne, 21 septembre. — La plus grande activité règne dans les ateliers des forges et chantiers où l'on vient de mettre la dernière main au superbe steamer *Tibet* construit en acier pour le compte de la Compagnie marseillaise de navigation. Le paquebot, lancé avec plein succès, est destiné au service de la ligne de l'Indo-Chine. Il constituera, dit l'*Éclair*, un des types les plus curieux de la flotte du port de Marseille.

.....

Chronique locale

(*Le Petit Provençal*, 18 décembre 1883)

Armements maritimes. — ... La Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée va livrer, un de ces jours, à la Compagnie Fraissinet le beau steamer *Tibet*, construit pour compte de cette Compagnie sur les chantiers de La Seyne, d'où il avait été mis à l'eau l'été dernier. La Compagnie Fraissinet ayant suspendu provisoirement son service sur la Chine, le *Tibet*, qui y était destiné, sera affecté à la ligne du Levant.

Chronique locale

(*Le Sémaphore de Marseille*, 24 avril 1885)

— Un télégramme arrivé hier annonce que le steamer « Tibet », de la Compagnie Marseillaise de Navigation Fraissinet et Cie, est entré. dans la matinée du 23 avril, à Port-Saïd, venant de Toulon et devant suivre pour le Tonkin. La traversée avait été très heureuse, et tout allait bien à bord. Le steamer de la même Compagnie « Liban » était incessamment attendu à Port-Saïd.

Chronique locale
(*Le Séaphore de Marseille*, 16 juillet 1885)

— Le steamer « Tibet », de la Compagnie Fraissinet, gardé en surestaries au Tonkin par les autorités militaires, vient d'être affrète pour se rendre de Haï-Phong à Tourane, port de Hué, et se tenir à la disposition du général de Courcy.

FAITS DIVERS
(*Le Phare de la Loire*, 6 octobre 1885)

REMARQUABLE TRAVERSÉE. — On lit dans le *Séaphore* que le steamer *Tibet*, de la compagnie Fraissinet, arrivé hier à Marseille, a fait une traversée remarquable de Pondichéry à Marseille. Il n'a mis que 26 jours pour accomplir un trajet qui en prend 30 d'ordinaire, même pour un paquebot de bonne marche.

Au Tonkin, ce navire a servi, pendant quelque temps, d'entrepôt pour le compte de la guerre ; il a également transporté des hommes et des munitions à Hanoï, puis il a opéré son retour par Singapore, où l'on a nettoyé sa carène, et par Pondichéry, où il a pris un chargement de sésames et de graines de ricin.

À Singapore, le capitaine Candolle s'est passé la fantaisie d'acheter deux tigres superbes, de grande taille, pris au piège depuis peu et qui feront le plus bel ornement de la galerie zoologique qui les possédera.

Ils ont toute la férocité des animaux de leur race qu'un dompteur n'a jamais approchés.

Durant la traversée, ils ont été nourris avec de la viande de mouton, de chèvre et avec de nombreuses volailles.

Chronique locale
(*Le Séaphore de Marseille*, 29 avril 1886)

— Le steamer « Tibet », de la Compagnie Fraissinet, parti de Philippeville le 26 mars, avec 750 militaires, à destination du Tonkin, est arrivé à Haïphong le 25 avril, effectuant ainsi une rapide traversée de 30 jours. Le « Tibet », à son retour, rapatriera 50 officiers, 80 sous-officiers et un millier de soldats valides. Il sera dans notre port vers le commencement du mois de juin.

Renflouement du vapeur « Gyptis »
(*Le Séaphore de Marseille*, 30 avril 1887)

On se rappelle que le vapeur français « Gyptis », de la Société de Navigation Fraissinet, de Marseille, de la portée de 1.000 tonnes environ, coula à fond le 29 octobre 1886. à 15 mètres de profondeur, dans le golfe de Porto-Ferrajo. Ce vapeur vient d'être remis à flot, après deux mois de travail, par la Nouvelle Société de Sauvetage qui s'est constituée l'année dernière à Gênes entre Messieurs Bagbino Gius et Figli, Ing. Cav. S. Chambon, l'un des directeurs du nouveau port de Gênes, Frères Serra, plongeurs (scaphandriers) ; Vincenzo Toracca, capitaine marin.

Pour mener à bien cette opération, cette Société fit construire expressément un grand bateau à vapeur spécial pour sauvetages, muni des plus puissants et nouveaux systèmes de pompes à vapeur anglaises et américaines, avec une grosse grue à vapeur pour soulever du fond de la mer de grosses pièces de machines et de chaudière du poids de 30 tonnes environ. Ce vapeur est disposé également à servir d'usine flottante ; il peut aussi transporter des marchandises, ayant une cale de la capacité de 500 tonnes.

MANIFESTES D'ENTRÉE À MARSEILLE (*Le Sémaphore de Marseille*, 22 juin 1887)

Vap. fr. *HÉRAULT*, cap. Bory ; Cie Fraissinet.

Chargé à Cette.

Dubost 5 fûts essence. — Dufour 30 dito. — J. Thaneron 4 fûts vin. — Rabattu 1 dito. — Sube et Cie 20 dito. — Dalfin 2 dito. — Giaichel 2 dito. — Conduché 5 dito. — E. Cusset 7 dito. — A. Roche 2 dito. — Frèze fils 6 dito. — P. Bremond 1 dito. — Meironne 1 dito. — Saisset et Cie 1 dito. — Maurin et Cie 5 b. farine.

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 ligne Marseille-Congo sera inaugurée le 10 août. Le 10 de chaque mois un paquebot partira, soit de Marseille, soit de Bordeaux, pour le Congo. En sens inverse, un paquebot sera expédié de Libreville (Gabon) le 2 de chaque mois alternativement sur le Havre et sur Marseille.

Les paquebots partis de Marseille desserviront régulièrement les escales d'Oran, Dakar, Conakry, Sierra-Leone, cap Palmas, Grand-Bassam, Cotonou, Benito, Libreville et Loango, et à titre facultatif celles de las Palmas (Canaries), Grand-Bassam, Assinie, Lagos, Bonny, Old Calabar et Banane ; ils toucheront éventuellement à Accra, Zuitah, Whydah, aux Popos et à Porto-Seguro.

Nouvelles maritimes
(*La Gironde*, 11 janvier 1890)

Marseille, 9 janvier.

Le steamer *Taurus*, de la Compagnie Fraissinet, est arrivé ce matin de la Côte occidentale d'Afrique, rapatriant 39 marins, 10 premiers maîtres de la provenance de Libreville, ainsi que M. Daily, médecin de la marine, et M. Vincent, administrateur, avec un chargement complet de noix et d'huile de palmes.

Les opérations d'embarquement ont été entravées à Cotonou par la chute à la mer d'un nègre qui a été mangé par les requins. Les autres n'ont plus voulu travailler.

UN DANGER PERMANENT !
(*La Gironde*, 11 juin 1890)

Le Feu à bord du *Taurus*. — Cent mille kilos de poudre et de munitions à bord. — Secours immédiats et danger conjuré. — Les embarquements de Poudre à Marseille.

Le port de Marseille, ou pour parler très exactement, le bassin National et ses dépendances ont échappé, hier matin, à un bien grand danger. Un incendie s'était déclaré à bord du steamer *Taurus*, de la Compagnie Fraissinet, en partance pour Kotonou, et l'on pouvait être effrayé en songeant qu'il n'y avait pas moins de 100.000 kilogrammes de poudre ou de matières explosibles à bord de ce navire. À 3 h. 15 du matin, l'officier et les marins de garde à bord apercevaient une fumée qui sortait du compartiment de l'extrême avant. Le danger n'était pas immédiat, attendu qu'une cloison étanche sépare le coqueron du reste du navire, mais il n'y avait pas une minute à perdre pour enrayer la propagation du feu.

Prévenu aussitôt par l'appareil téléphonique du cap Pinède, M. Cappeter, commandant du port, informait les pompiers et les autorités et donnait des ordres pour diriger sur les lieux le bateau-pompe la *Moselle*, ses feux allumés, et se rendait lui-même, en voiture, au quai des Anglais. M. Mène, commissaire de police du 16^e arrondissement, de service à la permanence, prévenu aussi, arrivait presque en même temps, ainsi que M. le préfet et M. Carton, commissaire central ; les pompiers du poste de la Joliette, M. Troin, capitaine des pompiers, et ses hommes de garde à la mairie.

Grâce au sang-froid qui n'a fait défaut à personne, tout s'est bien passé et le danger n'a pas tardé à être conjuré.

L'officier de garde à bord a fait mettre le feu à la machine auxiliaire afin d'avoir un moteur à sa disposition, et M. Cappeter, actif et prévoyant, comme de coutume, a fait, sans retard, remorquer le navire dans l'avant-port, jusqu'à l'extrémité de la nouvelle jetée inachevée, de façon à l'isoler le plus possible. La pompe de la *Moselle* a inondé le compartiment suspect et l'on n'a pas tardé de constater que le foyer, dont on n'a pu s'expliquer la formation, était éteint, que les tôles, froides de tous côtés, avaient maintenu l'étanchéité du dit compartiment, que les matières explosibles n'étaient avariées en aucune façon et que l'on en était quitte pour une simple alerte, le navire demeurant en état de prendre le large à l'heure réglementaire.

Avant 6 heures, tout était terminé.

Les dégâts sont insignifiants puisqu'ils se bornent à la combustion d'un certain nombre de balais et de quelques menus objets contenus dans les magasins, du bord.

Heureuse issue d'une situation des plus inquiétantes, étant donné le chargement du steamer ! Mais un enseignement découle de ce fait, car on n'a pris aucune mesure pour

conjurer le danger permanent que font courir à notre port, à notre outillage maritime et aux navires qui fréquentent nos bassins, les embarquements incessants de poudre et de matières explosibles qui s'effectuent à Marseille.

On a beau reléguer ces opérations à l'extrémité du bassin National, décoré du nom illusoire de parc aux poudres, le danger qu'elles présentent n'en reste pas moins immense, effroyable. Sans doute, ce n'est pas la manipulation des barils de poudre ou des caisses de cartouches qui nous effraye, mais c'est le danger terrifiant qui résulte d'un incendie se déclarant à bord d'un navire transformé en poudrière. On se souvient de la catastrophe de la *Ville-de-Marseille* ; si les cales du *Taurus* avaient été gagnées par l'incendie, le désastre eût été cinquante fois plus grand !

Comme nous le disions à l'époque, les embarquements de poudre ne devraient pas se faire dans un port de commerce, mais aux îles, par exemple, ou sur un point de la côte, éloigné de toute habitation.

L'autorité compétente attendra-t-elle, pour agir dans ce sens, que le port de Marseille soit détruit ? Nous espérons que non, car les enseignements de ces derniers temps sont précis et effrayants.

Et c'est miracle que nous ayons échappé jusqu'ici au danger permanent que nous signalons, car notre port est une véritable poudrière où se manipulent sans cesse les poudres de la guerre, des contributions indirectes et du commerce, à destination de l'Algérie, de la Tunisie, de la Corse, du Levant, etc. La semaine dernière, on embarquait 3,500 kilos de dynamite au quai des Anglais ; aujourd'hui même, à la place que vient de quitter le *Taurus*, un voilier charge 40.000 kilos de poudre de l'Etat, à destination de la côte occidentale d'Afrique. Nous vivons sur un volcan ! — B.F.

À BORD DU « TAYGÈTE »
(*Le Petit Provençal*, 9 août 1890)

Les Soudaniens. — Les Provisions du « Taygète » — Nouvelles Installations. — MM. Fabrique et Ferrari.

Hier matin, nous nous sommes rendus à bord du *Taygète*, courrier postal de la côte occidentale d'Afrique, de la Compagnie Fraissynet, qui doit quitter notre port dimanche prochain, à 5 heures du soir. Les soldats soudaniens, arrivés jeudi dernier par le paquebot *La-Seyne*, des Messageries Maritimes, comme nous l'avons annoncé dans notre présent numéro, ont été conduits dans la soirée de jeudi au môle de l'Abattoir, où était ancré le navire de la Compagnie Fraissinet.

Sous la conduite de M. Avaërt, un parfait gentleman, capitaine dans l'armée belge, qui les avait pris au Caire, ces Soudaniens à 7 heures, étaient casernés à bord.

Hier matin, une foule de curieux s'était rendue au bassin National, et là ils ont pu assister à leur déjeuner ; à dix heures sonnant, les Soudaniens, descendus à terre, déjeunaient : leur ordinaire est excellent et l'on ne peut faire mieux. Qu'on en juge :

Le matin à 6 heures, café et biscuit ; à 11 heures, potage et bœuf aux variantes *soudaniennes* ; le soir, ragoût avec garniture et pain frais à volonté.

Nous nous plaisons à constater que la Compagnie tient à justifier sa réputation, qui l'a si bien posée dans notre monde maritime.

Le *Taygète* a subi quelques aménagements qu'il est juste de faire connaître. Ainsi 118 couchettes démonstrables ont été installées dans un des faux-ponts avant, ce paquebot devant prendre des troupes à Dakar, pour les transporter à Kotonou où sur divers points de la côte de Guinée. Comme on le voit, ces couchettes seront utilisées.

De plus, un four supplémentaire a été construit à l'avant babord. Ce four peut produire 350 kilos de pain par jour. En ajoutant celui de la cuisine, on arrive à un total

de 600 kilos de pain. Au cours de notre visite, nous avons aussi remarqué une grande marmite en cuivre galvanisé. Cette marmite, d'un genre tout nouveau, peut faire cuire du riz en moins de 15 minutes.

Désirez-vous savoir les provisions de bouche qu'emporte le *Taygète* : 148 bordelaises de vin, 3.000 bouteilles de vin de chambre, 6.000 bouteilles vins et liqueurs, 6.000 bouteilles bières et 2.000 de limonades. Nous citerons, en outre, 15.000 kilos de légumes secs, 4.100 volailles, 6.000 kilos de viandes abattues, 6 bœufs et 20 moutons vivants. À ses escales d'Oran, de Dakar et de Palmas, il complétera ses provisions.

M. Auguste Morin, le très intelligent restaurateur du *Taygète*, est chargé de la nourriture de tous ces passagers qui ne peuvent qu'avoir bon appétit

Nous tenons à remercier M. Paul Martino, le très sympathique directeur de la navigation de la Compagnie Fraissinet qui, avec une grâce parfaite, en compagnie de second capitaine, M. Ferrari, nous a fait les honneurs de son bord avec une exquise cordialité.

Une foule énorme assistera sûrement au départ du *Taygète*, et saluera de ses acclamations les couleurs françaises, ainsi que celles de la Compagnie Fraissinet. Le *Taygète* est commandé par M. Fabrique.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,
14 décembre 1890)

C'est tout récemment, en 1889, que cette compagnie, habituellement désignée sous le titre de Compagnie Fraissinet, a été déclarée adjudicataire pour une période de quinze ans du service postal entre Marseille et la côte occidentale d'Afrique, et cette ligne nouvelle, qui s'est affirmée dès le début comme un grand succès, a considérablement accru les transactions commerciales entre la Méditerranée et des pays neufs, destinés à un immense développement.

Les débuts de cette compagnie aujourd'hui si florissante, ont été fort modestes. En 1836, la Société de MM. Thérout et Fraissinet fait naviguer seulement deux petits bateaux entre Marseille et le Languedoc (Cette et Agde) en utilisant le canal du Midi. Puis elle crée successivement des services sur presque tous les points de la Méditerranée, l'Espagne, l'Italie, le Levant, Constantinople, la mer Noire, le Danube. En 1873, la société renouvelée pour une période de vingt ans, sous la raison sociale « A. et L. Fraissinet et Cie » reçoit un grand développement. Elle est déclarée adjudicataire du service postal de la Corse qu'elle conserve jusqu'en 1883. En 1879, la raison sociale devient ce qu'elle est aujourd'hui « Fraissinet et Cie ». Elle avait atteint à cette époque à la haute et légitime réputation que lui ont valu ses constants efforts pour le progrès de la navigation et l'amélioration de notre outillage maritime.

Sans avoir à énumérer ici les perfectionnements de toutes sortes réalisés par cette célèbre Compagnie, et nous pouvons rappeler qu'elle a été la première propriétaire d'un vapeur à machine Compound, l'Europe. La première aussi, elle a installé des chaudières à triple expansion sur son vapeur *Junon*.

En 1860, elle a créé des chantiers de construction et de réparation mécaniques qui occupent plus de huit cents ouvriers et d'où sont sortis des vapeurs de premier ordre, des machines nouveaux modèles, toutes sortes d'appareils remarquables, comme les chaudières « Lagrafel et d'Alust » dont la supériorité est si universellement reconnue qu'elles sont maintenant placées sur un grand nombre de bâtiments de l'État et de la marine marchande.

Il faut ajouter, pour bien montrer tout ce que l'on doit attendre de la Compagnie Fraissinet dans l'organisation des services africains dont elle est adjudicataire depuis l'an

dernier, que le service du transit qu'elle a créé en 1873, ne cesse de s'accroître et a une utilité précieuse pour le commerce intérieur de la France..

Massacre d'une [Mission française sur la Côte-d'Ivoire](#) (Voituret et Papillon).
(*La Gironde*, 12 avril 1891, col. 1, p. 1)

[...] La Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, la Compagnie Fraissinet, de Marseille, la Belle Jardinière et la Ménagère avaient prêté leur concours à l'organisation de cette mission.

Courrier de la Côte Occidentale d'Afrique

Arrivée du TIBET
(*Le Petit Marseillais*, 1^{er} novembre 1891)

Retour des délégués des chambres de commerce de Lyon et Marseille. — Nouvelles du Dahomey. — Les Petits Bâtons de Béhanzin. — Ce qu'on pense au Dahomey. — Une Entrevue avec M. de Brazza. — Son Opinion sur le sort de Crampel. — Le « Héron » aux Bériby et à Cavally. — Chargement du Steamer.

Le steamer *Tibet*, capitaine Andrac, de la Compagnie Fraissinet, venant de la côte occidentale d'Afrique, en voyage libre, est arrivé hier, à 2 heures de l'après-midi, à Marseille. Il s'est accosté au côté Sud du môle de l'Abattoir. Le Tibet avait 16 passagers dont nous citerons : MM. Schrimpf et Barthélémy, délégués des chambres de commerce de Lyon et Marseille, dont nous avons annoncé, dans le temps, le départ pour le Congo ; M. Deperles, lieutenant des haoussas, embarqué très malade à Kotonou, et arrivé ici, avec une amélioration notable, grâce aux bons soins qui lui ont été prodigués à bord ; M. Laubat, négociant, fixé au Congo depuis huit ans ; M. Lacé, lieutenant de vaisseau, et quelques marins, venant de Kotonou.

Le steamer de la Compagnie Fraissinet a effectué un excellent et rapide voyage, affirmant ainsi, une fois de plus, ses qualités nautiques et la valeur de son personnel. On l'attendait le 3 novembre et ç'a été une grande surprise quand la vigie l'a signalé, hier, au large, vers midi et demi.

Il nous a apporté d'intéressantes nouvelles que nous allons résumer.

Au Dahomey, la situation est meilleure. Kotonou est à l'abri d'un coup de main, grâce à un large fossé qui entoure la ville et qui sera maintenu jusqu'à l'achèvement du blockhaus en construction. Le fossé est garni de fortins, et ces derniers sont armés de canons qui tiennent en respect les sujets de Béhanzin.

Ce dernier a protesté maintes fois contre le blockhaus et contre les fortins, et il a fait savoir par l'envol de petits bâtons qui constituent sa manière à lui de correspondre, que ces choses lui déplaisaient et qu'on eut à cesser les travaux ; mais tandis que les petits bâtons du roi nègre s'accumulent à Kotonou, nos soldats continuent leurs travaux sans s'inquiéter autrement. Béhanzin peut déboiser son royaume, l'envoi de ses bâtons petits ou gros, sera sans influence sur la solidité de notre établissement au Dahomey. Ajoutons, à ce propos, que le wharf dont on a tant parlé, et à la construction duquel le despote s'oppose aussi vivement, sera sûrement établi puisque le matériel en est parti du Havre, il y a quelques jours. Nous pouvons dire aussi que la colonie française du Dahomey se montre indignée que notre gouvernement se soit laissé engager à servir à Béhanzin une pension annuelle de 20.000 francs, cet argent, estime-t-on là-bas, serait

bien mieux employé à faire venir deux compagnies de tirailleurs sénégalais, qui pourraient aisément se rendre à Abomey et mettre définitivement à la raison le roitelet noir avec lequel on ne peut décemment pas traiter.

Enfin, on nous signale de Kotonou. la popularité que s'y est acquise M. le docteur Renaud, tant par les soins qu'il donne à la colonie française que par ceux prodigués aux kroumans et aux indigènes qui réclament ses soins. Il jouit d'un grand prestige auprès de ces derniers à cause des opérations pratiquées et des cures obtenues après les fréquentes mutilations auxquelles ces gens-là sont exposés de la part des requins, en tombant à l'eau, lorsqu'ils franchissent les barres. Autrefois, tous ces accidents étaient mortels, et aujourd'hui, le docteur Renaud sauve la plupart de ces malheureux.

À Porto-Novo, la situation est bonne comme à Kotonou, mais l'état sanitaire laisse à désirer à cause de l'entretien insuffisant des logements de nos soldats. À Loango, les officiers du *Tibet* ont vu M. de Brazza et, naturellement on a parlé de Crampel. M. de Brazza n'a pas hésité à dire qu'il y avait cinquante chances sur cent, que ce vaillant explorateur ne soit pas mort. Rien de précis n'a confirmé la fatale nouvelle, pas même le dire de la petite Pahouine, dont le rôle auprès de Crampel paraît aujourd'hui avoir été des plus suspects et des moins sincères.

En attendant, M. de Brazza organisait une expédition pour l'intérieur avec ses deux secrétaires MM. Walter et Bloch, 390 miliciens et 100 porteurs.

En revenant, le *Tibet* a rencontré le *Héron*, aviso de l'État, qui venait de quitter Bamhaïa et qui se rendait dans le voisinage des Bériby, afin de protéger un navire anglais naufragé que les indigènes voulaient mettre au pillage. À cette occasion, le *Héron* fera une manifestation à l'embouchure du Cavally, afin d'affirmer nos droits sur la région qui nous était contestée par la république de Libéria et sur laquelle notre gouvernement vient de proclamer, à nouveau, nos droits, consacrés par un traité remontant à l'année 1847.

Le *Tibet* a rapporté un complet chargement d'huiles de palmes, caoutchouc, ivoire, etc., plus une ménagerie complète avec des léopards, guépards, autruches, caïmans, singes, boas, oiseaux de cent espèces, etc., tout cela arrivé en bon état.

B. Fournier.

LE COURRIER DU DAHOMEY (*Le Petit Provençal*, 4 janvier 1892)

Arrivée du « Taygète ». — Les Passagers. — Morts de MM. Regnaud et Clerc. — Au Dahomey. — Les Exploits de Behanzin. — Chez les Jack-Jack. — La Perte de l'« Albatros ». — Le Chargement.

Le *Taygète*, paquebot de la Compagnie Fraissinet, commandé par M. le capitaine au long cours Litardi, courrier postal de la côte occidentale d'Afrique (Congo, Dahomey, Sénégal), est arrivé, hier soir, à 5 heures, dans le bassin National. Ce navire, qui n'a obtenu la libre pratique qu'une heure et demie plus tard, avait à bord 27 passagers, parmi lesquels : M. Lescure, chef d'exploration ; M. Dunod, agent principal du Congo français ; M. E. Verberckt, administrateur principal des chemins de fer du Congo belge, venant de Libreville, plus 12 sous-officiers, soldats et marins, venant du Congo et du Sénégal.

À bord, la première personne que nous avons remarquée, est celle de M. Guillou, le vaillant explorateur. M. Guillou n'a pu, à cause de divers accès de fièvre paludéenne, contractée à Boffa (Rio-Pongo), remplir qu'une partie de la mission scientifique qui lui avait été confiée par M. Bourgeois, ministre de l'instruction publique. Néanmoins, il rapporte un tracé de son itinéraire et divers renseignements des plus intéressants et des

plus instructifs sur le commerce et les habitants des rivières du Sud. M. Guillou se propose de retourner dans ces contrées où la civilisation est presque inconnue, après son complet rétablissement.

La traversée du *Taygète* a été marquée par deux décès : le premier qui s'est produit est celui de M. Regnaud, administrateur de première classe, résident de France à Mayumba (Congo français) qui a succombé le 1^{er} décembre aux suites d'une maladie contractée aux colonies. Après les formalités d'usage, le corps a été inhumé à Kotonou, où les honneurs lui ont été rendus par une compagnie de tirailleurs sénégalais.

Le deuxième est celui de M. Clerc, chef du secrétariat du résident de France à Porto-Novo. Ce fonctionnaire venait à peine de terminer son déjeuner lorsque il fut frappé par une attaque qui l'étendit raide mort sur le parquet du salon des premières classes. Son corps, après une lugubre cérémonie, a été lancé dans les flots. Avant son immersion, M. le commandant Litardi a prononcé quelques paroles émues retraçant la carrière de cet excellent fonctionnaire.

Au passage du paquebot à Libreville, l'avis le *Basilic* quittait cette rade, ayant à bord des tirailleurs sénégalais appelés dans l'Ogooué pour réprimer une petite révolte des Pahouins.

On était un peu inquiet au Dahomey ; le roi Béhanzin, voulant probablement capturer des nègres pour son exploitation et pour ses sacrifices humains, a, dernièrement, tenté un coup de main du côté du Grand-Popo, à tel point que le *Taygète*, qui était en rade de Godomey, a été requis par M. Erhmann, résident de France à Porto-Novo. Le *Taygète* a dû faire route sur Kotonou, où il a embarqué une compagnie de miliciens à destination des Popos. Kondo, ayant appris par ses espions que l'on était décidé à l'accueillir avec tous les honneurs qui lui sont dus, s'est empressé de battre prudemment en retraite. Entre-temps, l'avis français le *Brandon* recevait l'ordre de mouiller en rade de Grand-Popo.

Les premiers travaux du wharf sont commencés. Cette œuvre profitera à notre colonie et c'est peut-être le motif qui fait agir Behanzin ; car, dans un avenir prochain, son moyen de défense, la barre, n'aura, ainsi, plus de raison d'être.

À l'aller, le *Taygète* a transporté de Konakry à Grand-Lahou [Côte d'Ivoire*] M. Duportail, lieutenant d'infanterie de marine, et 90 tirailleurs sénégalais, qui ont mis bon ordre aux menaces continues des Jak-Jak et des Lahous, les auteurs de l'assassinat de nos malheureux compatriotes Voituret et Papillon. L'apparition seule des tirailleurs sénégalais a mis fin à toute émeute et, aujourd'hui, le drapeau français flotte de toutes parts.

Le croiseur français l'*Albatros*, dont nous avons annoncé récemment l'échouement à Bata, est aujourd'hui considéré comme complètement perdu. L'état-major et l'équipage rentreront en France par le prochain courrier.

Le *Taygète*, qui a effectué une excellente traversée, a apporté un très important chargement de marchandises. Nous relevons : 2.878 sacs amandes de palme ainsi que 40 tonnes en vrac, 1.517 fûts d'huile de palme, 905 billes bois d'ébène, 54 colis de soie, 60 colis de vieux fusils, 9 colis caoutchouc, 60 paniers de tomates et 1.000 régimes de bananes en provenance de Las Palmas.

DAHOMÉY
(*La Politique coloniale*, 9 mars 1892)

Le steamer *Stamboul*, de la Compagnie Fraissinet, est rentré à Marseille le 5, venant du Congo, du Dahomey et du Sénégal. Parmi les passagers se trouvait le général Bichot, retour de son voyage d'inspection des troupes de la Guinée et du Sénégal.

Les nouvelles du Dahomey sont bonnes et les bruits alarmistes qui ont couru sont dénués de fondement, car, à part quelques alertes sans importance, la tranquillité règne dans la région du Grand-Popo.

INFORMATIONS COLONIALES

Munitions pour le Dahomey
(*La Politique coloniale*, 27 avril 1892)

Le remorqueur *Robuste* a quitté Toulon lundi dernier pour porter à Marseille les munitions et artifices destinés à Kotonou.

Ces munitions ont été embarquées à bord du paquebot de la compagnie Fraissinet qui a quitté Marseille hier, à destination de la côte d'Afrique.

C'est sur un ordre télégraphique du ministère de la marine que les munitions ont été expédiées.

NOUVELLES COLONIALES

Courrier du Congo.
(*La Petite Gironde*, 6 mai 1892)

Marseille, 5 mai.

Le steamer *Tibet*, de la Compagnie Fraissinet, retour du Congo et du Dahomey, est arrivé ce matin avec quatre-vingt-deux passagers parmi lesquels trente et un sous-officiers et soldats rapatriés comme convalescents. C'est à l'escale de Kotonou que le *Tibet* a connu à bord les événements du Dahomey. Le paquebot a pris tout ce qu'il a pu des marchandises des factoreries françaises de Wyddah.

Le *Tibet* a rapatrié M. Hurst, qui vient de passer quatre ans au Niger, où il a commandé la flotte française ; M. Leist, chancelier du Cameroun ; plusieurs médecins de la marine, dont le docteur Reynaud, qui jouissait d'une grande réputation auprès des Dahoméens à Kotonou, à cause de sa réussite dans de nombreuses amputations de membres opérées sur des noirs qui avaient été mutilés par des requins. Comme auparavant ces blessures étaient toujours mortelles, les indigènes ont tenu le docteur pour un fétiche qui jouissait d'un pouvoir surnaturel.

Le *Tibet* amène encore MM. Establet, surintendant des télégraphes à Libreville, et Lamadou, administrateur principal des colonies, président de la commission française de délimitation des territoires anglais de Sierra-Leone et des territoires français des Rivières du Sud ; M. Bransoulie, lieutenant de marine, commissaire de topographie, et le docteur Bonnefoy.

Ce dernier, descendu à Dakar pour achever sa période réglementaire, avait eu des difficultés sérieuses avec les commissaires anglais, et M. Lamadou avait dû s'opposer énergiquement aux prétentions exorbitantes des Anglais. Depuis, les deux commissions ont voyagé parallèlement, suivant chacune de son côté la ligne de démarcation qu'ils jugent devoir être adoptée par leurs gouvernements respectifs.

La commission française a été exposée à une situation périlleuse du 1^{er} au 15 mars. Elle se trouvait à trois ou quatre jours de marche du Niger, qu'elle espérait gagner en ligne droite à travers un pays sans route ni habitants, guidée seulement par deux cents guerriers commandés par des chefs protégés des Français, lorsqu'elle apprit que les sofas de Samory arrivaient rapidement sur elle après avoir brûlé de nombreux villages.

De plus, les deux cents guerriers soussous qui devaient la guider et la défendre, avaient rebroussé chemin à plus de 30 kilomètres en arrière. Ce même jour, M. Lamadou était obligé de se coucher, atteint d'une fièvre bilieuse d'hématurie, et la commission s'immobilisait pendant huit jours, son président étant entre la vie et la mort en un village désert, sous la menace incessante des sofas de Samory qui tenaient tous les environs.

Enfin, M. Lamadou put supporter le transport en hamac, et la commission se remit en route en obliquant au nord-est. Pendant six jours, elle ne rencontra pas un être vivant, rien que des villages détruits, les ennemis voulant faire le vide sur son passage. Aussi dut on rebrousser chemin et gagner Renty, où l'on arriva le 12 avril, après un parcours de plus de mille kilomètres à pied, dont la topographie a été très exactement dressée par le lieutenant Bransoulie. Elle servira de point de départ à la délimitation définitive. Ces détails intéressants ont été donnés par M. Lamadou lui-même.

L'opinion des gens qui viennent du Dahomey est que les sofas de Béhanzin sont bien armés comme on l'a dit, mais leurs fusils et leurs canons-revolvers ne tarderont pas être en mauvais état par suite du défaut d'entretien.

Le *Tibet* a pris à Loango quatre cents dépenses d'éléphants, dont plusieurs pèsent plus de 120 kilos. Ce trafic était jadis entre les mains des Belges et des Allemands. Le *Tibet* a rencontré au cap Lopez la corvette espagnole *Isabella-II*, qui, échouée sur le banc du Prince, s'était renflouée, et venait d'installer un gouvernail de fortune lui permettant de continuer sur Fernando-Po.

NOUVELLES LOCALES (*Le Petit Marseillais*, 15 mai 1892)

Départ du « Tibet. » — Le steamer *Tibet*, de la Compagnie Fraissinet, courrier de la côte occidentale d'Afrique, partira ce soir, à 4 heures, avec près de cent passagers dont M. Gonard, chef de l'état-major; du commandant en chef du golfe de Bénin ; M. d'Encosse du Gauthier, trésorier payeur général à Libreville ; M. Vieil, receveur de l'enregistrement à Dakar ; M. François, contrôleur des douanes à Libreville, plusieurs employés et agents subalternes, 40 sous-officiers, quartiers maîtres et marins pour Dakar, Kotonou et Libreville.

Comme chargement, le *Tibet* emporte, à destination du Dahomey, 400 tonnes de briques, tuiles et autres matériaux de construction pour les baraquements projetés de Kotonou, 100 tonnes de munitions et approvisionnements, de la farine, etc., 150 tonnes de sel, 100 tonnes de riz et 5.000 caisses de liquides pour la côte.

Ce paquebot devait être commandé par M. Fabrique, capitaine au long cours, des plus vaillants et des plus sympathiques ; mais le malheureux est décédé presque subitement, à bord, en venant de Corse, la semaine dernière. M. Fabrique n'avait que 39 ans et sa mort, bien imprévue, a douloureusement surpris et sa famille et ses nombreux amis.

C'est M. Grondana, ancien second du *Tibet*, qui a pris le commandement de ce navire.

Compagnie Fraissinet (*La Politique coloniale*, 1^{er} octobre 1892)

Marseille. — MM. Fraissinet et C^{ie}, place de la Bourse, à Paris. — M. Ach. Neton, agent, rue de Rougemont, 9. Lyon. — MM. Puthet et C^{ie}, quai Saint-Clair, 2.

Le paquebot *Taygète* partira de Libreville le 15 décembre à 4 h. du soir et arrivera à Marseille le 7 janvier à midi.

Le paquebot *Tibet* partira de Libreville le 15 janvier & 4 h. du soir et arrivera à Marseille le 7 février à 6 h. du soir.

ÉVÉNEMENTS DU DAHOMEY

LE RAPATRIEMENT D'UN CONVOI DE BLESSÉS (Dépêche de notre correspondant particulier) (*Le Temps*, 9 novembre 1892)

Marseille, 8 novembre

Le steamer *Tibet*, capitaine Litardi, de la Compagnie Fraissinet, retour du Congo, du Dahomey et du Sénégal, vient d'arriver, ce matin, à sept heures, à Marseille.

Une foule nombreuse attendait sur les quais le paquebot, dont l'arrivée était d'autant plus intéressante qu'il ramenait le premier convoi de blessés du corps expéditionnaire du Dahomey.

Le *Tibet* avait quitté Cotonou, le 18 octobre, avec trois cent vingt et un passagers, dont cent trente-trois Sénégalais blessés ou malades du corps expéditionnaire. Il est donc arrivé à Marseille avec cent quatre-vingt-sept passagers, dont cent soixante et un sous-officiers, quartiers-maîtres, marins et soldats de l'infanterie de marine, de l'artillerie de marine et des escadrons de spahis.

C'est le docteur Bourit, médecin de la marine, qui accompagnait le convoi de blessés.

Les soldats arrivés ce matin blessés ou malades avaient assez bonne mine, sauf quelques-uns. La généralité a plus souffert du climat que des projectiles. Du reste, aucun blessé n'est dans un état grave : aucun amputé, aucune béquille, aucun bras en écharpe ; seulement quelques éraflures au côté, aux bras ou aux pieds.

Plusieurs de ces soldats avaient suivi la campagne jusqu'à Tohoué, au passage de l'Ouémé.

Tous déclarent que le ravitaillement du corps expéditionnaire est supérieurement organisé et que la marche de la colonne a été sans cesse comme une marche triomphale, les fifres de la légion jouant, chaque soir, une retraite en musique, avec les airs du *Père la Victoire* et de *Sambre-et-Meuse*.

Il résulte de conversations que j'ai eues avec quelques rapatriés que les Dahoméens se servent mieux des fusils qu'on ne le croit généralement en France. Quelques-uns sont d'excellents tireurs, et ce sont ceux-là qui se postent dans les arbres pour viser nos officiers.

Ce qui prouve l'adresse de leurs tireurs, c'est que la canonnière *Opale* porte les traces de plus de deux cent cinquante balles, que le *Corail* a reçu un obus à bord et que deux projectiles sont tombés à moins de vingt mètres.

Les Dahoméens se battent très bien. Ils sont très courageux, toujours à attaquer, résistant avec bravoure et se reformant deux ou trois fois avant de lâcher pied.

Ordinairement, les combats ont lieu le matin, dès l'aube, et durent trois heures. Souvent nos troupes se sont trouvées à quelques mètres de l'ennemi, la fumée dissimulant la proximité réciproque.

Les Dahoméens ont beaucoup de chassepots avec la marque 1870. Les armes recueillies sont des fusils Martini et Winchester. Avec les chassepots, les amazones ont des mannlichers petit modèle. Aucune arme blanche. Tous les fusils sont bien tenus, et la plupart bronzés. Les Dahoméens ont aussi des fusils de remparts, qu'ils portent à quatre ou qu'ils placent sur des affûts. Quant à leur artillerie, dans la crainte de la

perdre, ils tirent deux ou trois coups au commencement de l'action, de crainte qu'on ne les leur enlève.

Nos soldats croient que Béhanzin a plus de 12.000 hommes armés. Du reste, dans les villages que traversaient nos troupes, il n'y avait plus que des femmes. Quand ils vont au combat, les Dahoméens sont guidés par des féticheurs qui ont une queue de vache dans une main et une sonnette de l'autre. Ils s'excitent, se grisent même avec de mauvaise eau-de-vie.

Il paraît que Béhanzin a donné l'ordre de ne faire de mal à aucun blanc si l'on en prenait, dans l'arrière-pensée de faire des otages. Mais il a commandé de tuer tous les noirs. Cela a été dit par une dizaine d'amazones faites prisonnières. Un seul de nos hommes est tombé dans leurs mains ; encore était-il mort. C'était un Sénégalais. Les Dahoméens lui ont fait subir d'horribles mutilations. Un autre, maréchal des logis des spahis sénégalais, avait été pris, mais il a pu être délivré par un de ses camarades. Les tirailleurs sénégalais réguliers se battent admirablement. Mais on doit un peu moins compter sur les volontaires, qui n'ont pas suffisamment l'habitude de notre discipline.

Au combat de Dogba, on a dû brûler 300 cadavres dahoméens après les avoir enduits de pétrole.

Le 28 septembre, au combat livré sur les bords de l'Ouémé, nos soldats ont tué plus de douze cents ennemis. On a constaté les effets foudroyants des lebel : dix ou douze cadavres, les uns sur les autres, comme tués par la même balle. Aussi, après le combat de Dogba, le champ de bataille était horrible à voir. Les amazones faites prisonnières ont déclaré que leur artillerie était commandée et manœuvrée par des blancs provenant de déserteurs du Togoland, du fort portugais de Whydah et de Sierra-Leone.

Il est inexact que l'on ait affrété des bateaux quelconques à la côte pour les malades. Le *Mytho* et les ambulances suffisent largement. Il était question tout d'abord d'expédier à Saint-Mandrier les malades de la marine ; mais leur état est tel que tous débarquent à Marseille.

Le chargement du paquebot est complet à tel point que l'on a dû laisser sur le pont huit cents paniers de bananes pris aux Canaries.

L'agence Havas a reçu de son correspondant de Marseille une dépêche disant :

Une des amazones prisonnières aurait déclaré que les cinq principaux chefs de l'armée de Béhanzin étaient des Allemands.

L'entrain des troupes du colonel Dodds est merveilleux. Le colonel est adoré de ses soldats, qui admirent sa bravoure et reconnaissent sa sollicitude. Les soldats qui reviennent sont très satisfaits de l'alimentation de la colonne, où ils ont été traités comme à la caserne, avec du vin, du tafia et, ce qu'ils appréciaient le plus, du pain tous les jours.

Le rôle de la cavalerie de la colonne est presque nul par suite de l'épaisseur de la brousse et du terrain marécageux. L'humidité du sol oblige nos soldats à coucher sur des hamacs suspendus à des piquets fichés en terre.

Malgré ces précautions, la fièvre fait de grands ravages, et les malades sont nombreux. On raconte que, à plusieurs reprises, le colonel Dodds a fait feu comme un simple soldat.

Les soldats de la légion étrangère arrivés par le *Tibet* se plaignent amèrement d'avoir été, dans l'état de santé où ils se trouvent, embarqués sans un sou de leur solde, qu'ils n'ont pas touchée depuis deux mois, sans un brin de tabac et sans le moindre morceau de savon.

DES CORRESPONDANTS PARTICULIERS DU *Temps*
(*Le Temps*, 19 novembre 1892)

Marseille, 18 novembre.

Le steamer *Tibet* est parti ce matin, à deux heures, pour Toulon avec les aménagements nécessaires pour le transport des hommes et des chevaux qu'il va effectuer à destination de Cotonou.

LES RAPATRIÉS DU DAHOMEY
(*La Nation*, 16 janvier 1893)

Notre correspondant particulier nous télégraphie de Toulon :

Le steamer *Tibet*, de la Compagnie Fraissinet, qui a quitté Toulon le 21 novembre, se rendant au Dahomey, est arrivé venant d'Oran.

Le *Tibet* ramène à Toulon 205 passagers, parmi lesquels 40 convalescents, qui ont été débarqués et conduits à l'hôpital de Saint-Mandrier.

Parmi eux se trouve un brigadier d'artillerie de marine blessé à l'épaule gauche ou combat de Poguessa.

La balle n'a pas pu être extraite. Le *Tibet* était parti de Kotonou ayant à bord 1.297 passagers, dont 800 ont été débarqués à Dakar, 250 de la légion étrangère à Oran, le reste à Toulon.

Six décès se sont produits à bord, depuis Kotonou jusqu'à Toulon.

J'ai pu m'entretenir avec un officier qui a assisté à presque tous les combats qui ont eu lieu au Dahomey. Son avis est celui de tous les gens compétents : c'est que la campagne a été dirigée avec une habileté et une sûreté de vues extraordinaires.

Les soldats de Béhanzin ne sont pas si faciles à vaincre qu'on pourrait le croire ; ils sont disciplinés, bien dirigés par leurs chefs et parfaitement au courant de la tactique européenne ; de plus, bien armés, les amazones surtout, qui manient le fusil Mannlicher avec une précision admirable. Ajoutez à cela un courage indomptable et une férocité inouïe. On est obligé de les achever à coups de baïonnette. Il croit que le pays hors du littoral est difficilement habitable pour des Européens ; l'eau de source et de rivière faisant complètement défaut, on est réduit l'eau de pluie conservée dans des amphores contenant 100 à 150 litres.

C'est surtout de ce manque d'eau potable que le corps expéditionnaire a eu à souffrir, et bien des maladies proviennent de là. Le ravitaillement réglementaire a été admirablement fait, les officiers et les soldats sont unanimes à le reconnaître ; mais les dons envoyés par les Dames de France ont été mal distribués. Cela tient à la difficulté des communications entre le littoral et l'intérieur des terres et non à d'autres causes.

Le *Tibet* est parti dans l'après-midi pour Marseille.

L'ARRIVÉE DU « TAYGÈTE »
(*Le Petit Provençal*, 9 janvier 1893)

Entrée du Transport. — La Place représentée — La Croix-Rouge. — Les Blessés et les Malades. — Quelques Anecdotes. — La Prise d'Abomey. — Béhanzin ne se rend pas. — Incendie d'Abomey. — Décès de onze soldats en route — Transport des Blessés à l'Hôpital Militaire.

C'est, hier matin, à 8 heures, après une marche rapide, que le *Taygète*, frété par l'État à la Compagnie Fraissinet, pour le transport en France des soldats malades ou blessés au Dahomey, a fait son entrée au bassin de l'Abattoir. Comme pour les autres arrivées, le général commandant le XV^e corps d'armée avait, par un acte de solidarité très naturelle et de sollicitude, délégué divers officiers supérieurs pour venir saluer ceux de leurs frères qui avaient si vaillamment fait leur devoir, et s'enquérir en même temps des besoins les plus urgents et des mesures à prendre.

Des voitures d'ambulance attendaient sur les quais. De son côté, la Croix-Rouge, dont on ne dira jamais assez hautement tout le dévouement, y était venue aussi, apportant des secours de toute espèce.

Le *Taygète* rapatrie en tout 205 passagers, dont 110 malades ou blessés. Parmi les passagers de chambre, officiers ou civils, se trouvaient : MM. Vinot, lieutenant de vaisseau ; Bourrit, médecin de 1^{re} classe, qui avait été délégué par le gouvernement pour accompagner les malades et leur donner ses soins.

M. Bourrit, qui avait déjà été chargé d'une pareille mission pour l'arrivée des soldats rentrés par le *Tibet*, s'est acquitté de son mandat avec une sollicitude qui lui a valu la reconnaissance de tous les malades. À citer encore : MM. Frésigny, lieutenant de vaisseau, que les marins appelaient, à bord, « amiral », parce qu'il commandait la flottille du lac Denhem ; Sauvage, lieutenant d'infanterie de marine ; Laporte, Guay, Merguise-Lucas, Firraile, Clary, Mouriès, Geneot, Chamoin, lieutenants de vaisseau ; Cornetto, Heiffer, Gabrail, lieutenants de la légion étrangère ; Craissenc, commissaire adjoint à Porto-*Novo* ; Sausse et Gonzales de Linarès, enseignes de vaisseau à bord du *Héron* ; Saumon, aide-commissaire de marine, que le *Stamboul* avait dû laisser à Las Palmas, à cause de son état de santé.

Sont également rentrés, par ce courrier, quatre Arabes, qui avaient fait partie de la mission du marquis d'Uzès et 40 spahis, qui ont été embarqués à Dakar.

Les infirmes rapatriés sont, disons-nous, au nombre de 110, soit 50 blessés et 50 malades de fièvre ou d'épuisement par suite d'une campagne qui comptera parmi les plus pénibles et les plus meurtrières.

Dès que le *Taygète* a été amarré, on s'est empressé autour des malades que l'on a placés, au nombre de trente-deux, dans les voitures d'ambulance, et transportés à l'hôpital militaire.

Les autres blessés, que leur état, a permis de se prêter à une interview, l'ont fait avec une grande amabilité et un bagou qui ne manquait pas de crânerie. Ils y sont encouragés, du reste, par l'empressement affectueux des curieux qui ne leur ménagent ni les félicitations, ni les encouragements. Aussi est-il charmant de les voir raconter, avec une rare prodigalité de mots, leurs prouesses, magnifiant la moindre escarmouche, dont ils font volontiers un combat en bataille rangée. Aussi, est-ce bien par ces interviews que ces braves soldats nous font connaître les côtés pittoresques de l'expédition du Dahomey ; c'est par l'anecdote, en effet, que l'on peut bien avoir une idée relative de l'ensemble de la bataille.

Il faut les entendre, surtout, parler des amazones, de leur furie, de la férocité de leurs instincts et de leur mépris de la vie. Il n'en est pas un qui ne les ait vues de près et qui n'en ait tenu quelques-unes au bout de sa baïonnette.

Un grand nombre de ces hommes ont assisté à la prise d'Abomey et ont pu raconter dans leurs détails, les circonstances qui l'ont précédée, et sa destruction par le feu, lorsque la capitale a été abandonnée par les troupes de Béhanzin.

Quelques instants avant le siège, Béhanzin avait délégué un parlementaire auprès du général Dodds, pour connaître ses intentions au sujet d'une reddition. On sait que le général Doods répondit qu'il imposait des conditions, mais qu'il n'en acceptait point.

Quelques heures après, ce même parlementaire revenait et transmettait la réponse de Béhanzin : Guerre à outrance. Un instant après, Abomey flambait ! Nos troupes, en

y pénétrant, trouvèrent le village complètement désert ; la population avait été contrainte à grossir les rangs des armées dahoméennes.

C'est là qu'a été terminée cette rude campagne, dont les différents combats, en bien des circonstances, au dire des officiers, ont été conduits avec une tactique absolument européenne.

Aussi, rien d'étonnant dans le nombre de nos blessés et de nos malades, mais rien de surprenant, surtout, dans l'énorme quantité d'ennemis qui ont jonché le sol de leurs cadavres.

S'il faut en croire le parlementaire de Béhanzin, dont nous parlons plus haut, le nombre des ennemis restés sur le champ de bataille serait de 8.000 environ. En une seule journée, à la bataille d'Akpa, on a évalué les cadavres à 700, et autant de blessés. Quoiqu'il en soit exactement, on a la certitude que, de longtemps, malgré ses fanfaronnades et ses menaces, Béhanzin ne sera en mesure de reprendre les hostilités.

La traversée du *Taygète* a été marquée par de nombreux décès. De Kotonou à Marseille, il y en a eu onze. Le dernier, Médol, est mort hier matin à 2 heures, quelques heures avant que le *Taygète* entrât dans le port. Les dix autres sont les nommés Guttemberg, Berny, Kunort, Evrillard, Pholéon, Lapointe, Hubert, Schneider, Fenette, et un Arabe, Ismaïl ben Amoud.

Parmi les blessés, celui dont l'état est resté le plus grave, est un soldat de la légion étrangère, le nommé Renacle, qui a été blessé le 3 novembre à Kana. Il a reçu au genou droit une balle explosive qui lui a déchiré tous les tendons et qui entraînera un claudication pour ce malheureux.

Le dernier soldat qui a été blessé est le nommé Thuillier, qui a été atteint à la tête d'une balle. Ce malheureux a été frappé à 4 heures 1/2 et, à 4 heures 35, la guerre était finie.

Pour compléter nos renseignements sur l'arrivée du *Taygète*, disons que son chargement est des plus complets. Il comprend, entre autres choses, 6.500 sacs d'amandes de palmes, 200 ponçons d'huile, 1.000 bûches de bois d'ébène, 181 défenses d'éléphants, 300 balles de peaux de bœufs, 8.000 paniers de bois d'ébène, 5.500 kilos de cochenille. Comme incident de route, et pour continuer à signaler la bienveillance des autorités étrangères, nous dirons qu'à Las Palmas, le *Taygète* a dû faire quarantaine, parce qu'il était parti de Marseille le 25 octobre dernier, c'est-à-dire il y avait déjà deux mois et demi. Ce serait insensé si ce n'était ridicule. — M. J.

Un abordage — Brigantine italienne coupée en deux. — Sept victimes
(*Le Matin*, 17 janvier 1893)

Un sinistre maritime s'est produit, hier matin, à une heure, à la hauteur de La Turbie. Le vapeur français *Saint-Marc*, de la Compagnie Fraissinet, allant à Gênes, a coupé en deux la brigantine italienne Farmiglia S. (Schiafflow [Schiaffino]), de Gênes, qui venait de Cardiff avec un chargement de charbon, faisant route sur Livourne.

Le *Saint-Marc*, en vue du bâtiment italien, fit aussitôt arrière. Mais il était trop tard. La collision fut terrible et la brigantine, coupée par le milieu, coula à pic presque instantanément. Six des douze hommes qui composaient l'équipage du bâtiment italien purent sauter sur le *Saint-Marc*, les six autres disparurent avec la brigantine.

Le *Saint-Marc*, après avoir reculé, ne retrouva plus l'endroit du sinistre. Il dut rentrer à Nice avec deux avaries à sa proue.

Le commissaire maritime envoya immédiatement deux torpilleurs et le remorqueur du port à la recherche des victimes.

Les naufragés, aussitôt leur arrivée à Nice, ont été secourus en vivres et en vêtements par le consul italien. Ce sont les nommés Jean Schiaffino, capitaine, fils de l'armateur ; Ferrari, second ; Lasarino, maître d'équipage Ballarin, Ghezze et Sigono, tous Italiens.

Les disparus sont les nommés Ignace Rosa, Vincent Vadala, Charles Danovaro, Fortuné Capurro, Juan Giaccolotti, Italiens ; Bernard Sponga, Autrichien, et le mousse, âgé de treize ans, dont on ignore le nom.

DAHOMEY
(*La Politique coloniale*, 18 mars 1893)

Le steamer *Liban*, de la Compagnie Fraissinet, de retour de la côte occidentale d'Afrique, est arrivé le 16, au matin, à Marseille. Parmi les passagers se trouvaient MM. Dolisie, administrateur principal du Congo, Urbal, capitaine de la Légion étrangère, Denès, capitaine de tirailleurs sénégalais, et une quinzaine de malades.

Il y avait, en outre, à bord, cent vingt et un indigènes de la côte occidentale d'Afrique, dont trente-neuf femmes.

Ils ont été engagés par M. Buneau, délégué de l'Exposition ethnologique coloniale qui les conduit à Paris où ils seront exhibés dans la galerie des Arts libéraux.

Les militaires rapatriés ont été reçus sur le quai par le général de Roince et par une délégation de la Société des anciens militaires, qui les a invités pour demain soir, à un banquet fraternel.

L'arrivée du général Dodds

Les préparatifs de sa réception
(*La Cocarde*, 9 mai 1893)

Marseille, 8 mai. — Le steamer *Tibet*, qui amène en France le général Dodds, a quitté Las Palmas dans la soirée de vendredi. Suivant les instructions qu'il a reçues de la Compagnie Fraissinet, le capitaine du paquebot fait le nécessaire pour arriver à Marseille jeudi matin 11 mai.

Le débarquement aura lieu à 9 heures, au môle de l'Abattoir. M. Caire, président de la Commission départementale, a officieusement convoqué les membres du conseil général pour ce soir, en vue des mesures à prendre pour l'arrivée du général Dodds. Le préfet, entouré des divers personnages officiels, recevra le général Dodds au nom du gouvernement. Le cortège se formera aussitôt après, et se rendra à la préfecture en traversant les diverses voies suivantes : rue de la République, la Cannebière, rue Saint-Ferréol.

.....

Le Courrier du Dahomey
(*Le Petit Provençal*, 8 juin 1893)

L'arrivée du *Taygète* était attendue, hier, avec la même impatience que nous éprouvions, il y a quelques mois, lorsque les courriers nous ramenaient les premiers soldats du Dahomey. C'est la conséquence des dernières dépêches qui ont signalé de nouvelles complications survenues au Dahomey depuis le retour du général Dodds.

La situation, en effet, s'est tellement aggravée que, de l'avis de ceux qui reviennent, une deuxième expédition semble inévitable. Les engagements se multiplient, d'autant plus inopportuns que l'on est, là-bas, dans la saison des pluies, c'est-à-dire au moment où les routes sont devenues plus impraticables et le climat plus meurtrier.

Nos pauvres soldats n'en sont pas moins tenus d'aller de l'avant, quelquefois pour prévenir des surprises, le plus souvent pour poursuivre des détachements restés fidèles à la cause de Béhanzin.

Nous avons fait connaître ceux des nôtres qui ont trouvé la mort dans ces guérillas qui éclatent un peu partout à la fois, loin surtout des villes que nous occupons militairement.

Nos maisons de commerce ne sont pas sans inquiétude et comptent sur une action énergique du gouvernement pour enlever aux Dahoméens tout espoir de conquête. En attendant, les hôpitaux s'emplissent.

Le *Taygète* ramène 71 passagers, dont la presque totalité, se compose de soldats. Parmi ceux-là, il faut citer MM. Girard, colonel de l'infanterie de marine à qui le général Dodds avait remis le commandement du Dahomey, en rentrant en France ; Le Bigot, capitaine d'artillerie de marine ; Châtel-Perron, capitaine de spahis ; Aigrot, capitaine de la légion étrangère ; des sous-officiers et soldats de l'infanterie de marine. Une partie de ces soldats a été débarquée à Oran.

Parmi ceux qui sont arrivés, il ne se trouve que deux malades, que l'on a transporté aussitôt à l'hôpital militaire ; ce sont : MM. Trottanvir, brigadier de douane, et Laroques, sapeur.

Tous les autres se portent aussi bien que peut le permettre un long séjour dans ses climats malsains. Quelques-uns même portent sur leur visage les vestiges d'une fatigue réelle.

Le chargement du *Taygète* se compose de 900 tonnes de marchandises diverses et de quelques caisses de curiosités ; il faut signaler une jolie collection de singes destinés au Jardin zoologique de Paris.

Ajoutons que tout le haut personnel de la Compagnie Fraissinet, auquel s'était joint une délégation de la société des Anciens Corps de la Marine, avec M. Collombet, président, se trouvaient sur les quais au moment de l'arrivée du *Taygète*.

AFFAIRES COLONIALES

Dahomey
(*Le Temps*, 15 décembre 1893)

Le ministère de la marine a reçu la dépêche suivante :

Whydah, 13 décembre.

Le steamer *Tibet* est parti, le 12 décembre, avec le colonel Mauduit, 10 officiers, 177 hommes du bataillon d'Afrique, 73 hommes de la légion étrangère et 61 conducteurs marocains qui doivent être rapatriés à Oran ; 2 officiers et 19 hommes des troupes de la marine et 2 officiers de la flotte rapatriés en France pour fin de séjour colonial.

Le *Tibet* ramène, en outre, 5 officiers et 103 hommes convalescents qui doivent être rapatriés en France.

Ces mouvements de troupes sont exécutés en conformité des propositions du général Dodds, qui estime que pour le genre d'opérations qu'il dirige actuellement, les troupes blanches lui sont moins utiles que les troupes indigènes.

Les troupes indigènes actuellement au Dahomey sont suffisantes, d'ailleurs, pour faire face à toutes les éventualités, le général Dodds recevant des secours en hommes des chefs des populations si souvent razziées par les bandes de Béhanzin.

Informations
(*La Politique coloniale*, 16 janvier 1894)

La Compagnie Fraissinet expédiera de Marseille, le 25 de ce mois, le vapeur *Pélion* à destination du Sénégal, de la Guinée française, de la Côte-d'Ivoire et du Bénin.

Dernières dépêches
DES CORRESPONDANTS PARTICULIERS DU *Temps*
(*Le Temps*, 26 février 1894)

Marseille, 25 février.

Le steamer *Tibet*, courrier de la côte occidentale d'Afrique, partira ce soir, avec près de 100 passagers, parmi lesquels le colonel Houry, allant à Dakar, et M. Baffle, conseiller à la cour dans cette ville, ainsi que plusieurs marins pour la *Mésange*, l'*Opale* et la *Minerve*.

Le chargement du *Tibet* comprend du sel, des approvisionnements divers, des briques pour des constructions à Grand-Bassam et des munitions pour le Dahomey.

AFFAIRES COLONIALES

LE RETOUR DU GÉNÉRAL DODDS
(*Le Temps*, 16 mai 1894)

Le général Dodds, de retour du Dahomey pour la deuxième fois, est arrivé hier après midi à Marseille, par le steamer *Tibet*, qui était attendu le matin, mais dont la marche a été ralentie par la brume intense qui régnait au large sur les côtes d'Espagne et sur notre golfe.

Une foule assez nombreuse s'est portée sur les quais du bassin National au-devant du général, qui semble en parfaite santé et dont la physionomie révèle la satisfaction du devoir accompli. Le général de Vaulgrenant, le maire de Marseille et de nombreux officiers, dont plusieurs anciens compagnons d'armes du général au Dahomey, comme le commandant Drude, sont venus le saluer à bord. Le préfet était représenté par M. Barthou, son chef de cabinet, étant retenu lui-même par un deuil récent.

Le général était accompagné du commandant Taverna, du capitaine Pentel et des lieutenants Aube, Guérin et Garineau.

J'ai pu causer assez longuement avec plusieurs de ces officiers, dont la conviction intime est que la question du Dahomey est bien définitivement tranchée et le rôle de l'élément militaire complètement fini. Béhanzin, abandonné par les fétiches, n'a laissé ni prestige ni regrets, comme s'il n'existait plus. Son frère, qui lui a succédé, est parfaitement agréé par la population du royaume restreint qui lui a été accordé, et il est assez intelligent pour comprendre qu'il subirait le sort de son frère s'il commettait des actes d'hostilité envers la France. Le pays est si calme que la circulation y est absolument sûre jusqu'à plus de 250 kilomètres au nord du littoral.

La population est aujourd'hui entièrement libre et confiante dans le protectorat français, à tel point qu'un seul bataillon de tirailleurs haoussas suffira à assurer l'ordre. Il faut dire aussi que les esclaves de Kétou, Oueteheis, Adjaas, etc., ayant été délivrés, sont rentrés chez eux, rendant au pays sa physionomie habituelle. Aussi la situation est normale, avec une tendance à un repeuplement rapide, car la race est très prolifique. On cite ce fait que Kétou, qui comptait seulement trois habitants après la guerre, en a deux mille actuellement. On sait aussi que les Dahoméens n'ont plus d'armes, tous leurs fusils ayant été pris par nos troupes ou rendus par Béhanzin, ainsi que leur artillerie, composée d'un canon Krupp, de deux canons de campagne et d'une mitrailleuse française portant le nom du général Levasseur, prise par les Allemands en 1870 et revendue à Béhanzin par une maison allemande pour un groupe d'esclaves. Cette artillerie se trouve à bord du *Tibet* et sera envoyée dans le courant de la semaine aux Invalides.

Parmi les passagers se trouvaient encore le capitaine Binger*, gouverneur de la Côte d'Ivoire, qui rentre en France pour cause de maladie ; le commandant Decœur et le lieutenant Baud qui ont exploré la région des Mahis jusqu'au 9^e degré de latitude nord et qui ramènent en France le jeune nègre Schoupohone, fils du roi de Savadou ; le capitaine Corwille, de la mission Lechatellier, venant d'explorer le Killov, dans le Congo français ; 11 agents des maisons françaises établies à la côte et 70 officiers, marins et soldats, venant du Dahomey.

Le *Tibet* a apporté une grande collection botanique expédiée de Loango par la mission Lechatellier et 17 caisses d'armes et d'instruments divers du Dahomey envoyés par le général Dodds à l'Exposition de Lyon.

Une grande réunion a eu lieu le soir, à 9 heures, à la brasserie Noailles où la Société des anciens militaires de la marine a offert un punch aux rapatriés du Dahomey. Le général Dodds, invité dès son arrivée, a assisté à la réception avec son état-major. On lui a offert un superbe bouquet. Plusieurs discours patriotiques ont été prononcés.

Retour du Dahomey

Arrivée du « TAYGÈTE »
(*Le Petit Provençal*, 17 juillet 1894)

Dans son dernier numéro, le *Petit Provençal* a annoncé l'arrivée, à Oran, du *Taygète*, commandant Antonin Maigre, de la Compagnie Fraissinet. Le *Taygète* n'est resté que fort peu d'heures dans cette escale ; il a pris tout à peine le temps de débarquer un certain nombre de légionnaires malades qui ont été fortement éprouvés par la dernière journée de la campagne au Soudan. Ces militaires venaient, pour la plupart de Kouaby ; au nombre de 167, ils étaient commandés par le capitaine de La Barge et 4 officiers.

Un roi nègre de l'intérieur, point convaincu de la puissance française, faisait de continuelles incursions sur le territoire soumis à notre influence. Ce roitelet méritait une punition exemplaire ; le capitaine de la Barge et ses braves légionnaires la lui ont infligée. Mais ils ont beaucoup souffert.

À Dakar, le *Taygète* a débarqué 6 militaires à l'hôpital ; ils étaient trop fatigués pour supporter la traversée ; un des légionnaires, N. Vauchot, est mort en mer et son cadavre a été immergé, après les cérémonies habituelles, auxquelles présidait M. Angonnard [Augouard], vicaire apostolique du Congo.

Parmi les 66 passagers du *Taygète*, nous croyons devoir citer :

MM. Mousquet, pharmacien de la marine ; Marin, aide-commissaire ; Peuvergne, administrateur colonial ; Vadon, chef de poste du Congo ; Lions, commis du commissariat, venant de Libreville et de Kotonou ; Vassal, sous-commissaire colonial,

venant de Dakar, avec sa dame ; Pujol, commis du secrétariat général de Grand-Bassam ; Gaboriau, agent général de la Compagnie Française du Soudan occidental ; plusieurs employés des Chemins de fer de Dakar à Saint-Louis ; Clanet, agent général de la Compagnie Française de l'Afrique occidentale: dix quartiers-maîtres et marins, venant de Libreville et de Kotonou, 20 sous-officiers et soldats.

Pendant la traversée, qui a été assez calme, le médecin du bord a été constamment sur pied, car les malades étaient nombreux ; en cette circonstance, la conduite du docteur Albert a été au-dessus de tout éloge et nous le constatons volontiers, d'après les témoignages de nombreux passagers à qui le docteur a prodigué ses soins.

La cargaison se compose de 700 tonnes d'huile de palme, caoutchouc, amandes de palme, café, cochenille, etc.

J.-F. MALAN.

INFORMATIONS (*La Politique coloniale*, 8 novembre 1894)

Mardi, à quatre heures, est parti de Marseille le steamer *Kabylo* [Navigation mixte], affrété par le gouvernement pour ravitailler en hommes et en approvisionnements la mission Monteil.

.....
On sait que le capitaine du génie Devrez est parti le 25 avec trois officiers par le *Tibet*. Le capitaine Devrez est chargé de préparer les opérations du colonel Monteil. Comme il sera à Grand-Bassam huit ou dix jours avant l'arrivée du *Kabylo*, il aura le temps nécessaire pour établir les services de porteurs et de guides indispensables pour une campagne comme celle que le colonel Monteil va diriger contre Samory.

Courrier du Dahomey Arrivée du « TAYGÈTE » (*Le Petit Provençal*, 18 novembre 1894)

Arrivée du « TAYGÈTE ». — Les Passagers. — Nouvelles du Dahomey. — Un Monastère incendié. — La Campagne contre Samory. — La Colonne du Colonel Monteil. — Le Renflouement du « Rhône ». — La Cargaison

Le *Taygète*, commandant Vic, de la Compagnie Fraissinet, est arrivé hier soir à 4 heures, venant du Congo, Dahomey et Sénégal, avec 72 passagers. Nous citerons parmi eux :

MM Kauffer, capitaine d'infanterie de marine ; Salanoue, médecin de 1^{re} classe ; Gadiou, enseigne de vaisseau ; Ferlande, commissaire ; Boidot, lieutenant du génie de la mission Lechatelier ; Mangin, lieutenant d'infanterie de marine, venant du Soudan, ainsi que M. Rhulh, lieutenant de la légion étrangère ; Tascher de la Pagerie, chargé des affaires indigènes à Grand-Bassam ; Vival, fils du député, faisant partie de la mission Clauzel ; Coulombeaud, capitaine au long cours, plus soixante sous-officiers, caporaux, soldats et marins venant de divers points.

Les nouvelles que le *Taygète* rapporte du Dahomey ne sont pas très bonnes, non que la tranquillité du pays soit troublée ou que les récoltes aient manqué. Mais le commerce ne reprend que très difficilement. Les Dahoméens ne veulent pas travailler ou ne travaillent qu'avec beaucoup de mollesse. Leurs besoins sont si insignifiants qu'ils ne

peuvent se résigner à prendre de la peine. Ce n'est pas eux qui feront baisser le prix de la main-d'œuvre. Et, comme les ouvriers indigènes manquent pour cultiver les plantations et qu'ils ne veulent pas se résoudre à produire pour l'exportation, les marchandises manquent. La situation était loin d'être la même quand Béhanzin régnait sur le pays. Maître de ses sujets, il les faisait travailler « comme des nègres » et prenait pour lui tous les produits qu'il faisait vendre. Aujourd'hui, les Dahoméens, n'étant plus forcés de travailler pour leur maître et roi, récoltent juste ce qui est nécessaire à leurs besoins...

Il faut espérer, cependant, qu'on finira par faire comprendre aux anciens sujets de Béhanzin que le commerce peut apporter de sérieuses améliorations dans les conditions de leur existence : ce jour-là, ils travailleront plus et produiront pour l'exportation — ce qui fera l'affaire des maisons marseillaises établies sur la côte.

Le commandant Vic nous a donné quelques détails sur un incident assez grave qui s'est produit à Loango. Une nuit, le monastère qui sert de résidence à M. Carrier, évêque, fut incendié ; une bonne partie des murailles s'écroulèrent sous l'effort de la poudre — et le lendemain on trouva le coffre vide. Il renfermait 18.000 francs. On suppose, avec beaucoup de raison, que les voleurs ne sont pas des indigènes, mais on n'a pu encore les arrêter.

On sait que le général inspecteur Voyron fait une tournée dans les postes du Sénégal ; il a été le passager du *Taygète* qui l'a débarqué à Dakar, avec 250 tirailleurs sénégalais qui revenaient d'Abomey, où ils ont tenu garnison, avec leurs femmes et leurs enfants.

Nous avons reçu des nouvelles de la future expédition que le colonel Monteil prépare contre Samory. Le colonel a reçu, à Grand-Lahou [Côte d'Ivoire*], une compagnie de tirailleurs sénégalais que la *Ville-de-Maceio* avait embarqués à Kotonou ; cette compagnie avait des canons et des mulets. Le commandant Vic nous a appris que le colonel Monteil a préparé la campagne de la manière suivante : Il partagerait ses troupes en deux colonnes. L'une d'elles partirait de Grand-Bassam, l'autre de Grand-Lahou ; elles viendraient faire leur jonction sur les frontières du pays de Kong, au Sud de nos possessions. C'est là que se trouve actuellement Samory avec une armée de plus de 20.000 hommes. On peut se demander, avec quelque anxiété, si le colonel Monteil, avec les forces dont il dispose, aura raison de Samory.

Le *Taygète* a vu le *Rhône*, qui s'est échoué — nous l'avons dit — près de Béréby. Le navire ne souffrait pas trop quand le commandant Vic l'a visité ; il était dans une bonne position, le cap à la lame, et une ancre, avec l'arrière à la plage. La cloison étanche de la machine n'avait pas cédé. Le général Voyron avait préposé trente tirailleurs sénégalais à la garde des marchandises du *Rhône*. Les villages voisins ont été évacués.

La traversée du *Taygète* a été contrariée par une tempête du Nord-Ouest, dans l'Océan ; il a dû mettre à la cape et fuir devant le temps ; fort heureusement, le navire n'a pas eu d'avaries.

Le chargement se compose de 1.000 fûts, huile de palme, quelques sacs amandes, 400 paniers bananes, 150 sacs cochenille et 100 colis divers. — J.-F. M.

Chronique locale
(*Le Petit Provençal*, 25 décembre 1894)

En Route pour le Dahomey. — Ce soir, à 4 heures, le *Taygète*, commandant Vic, de la Compagnie Fraissinet, partira pour le Dahomey et la côte occidentale d'Afrique. Parmi les 120 passagers qui sont inscrits sur la liste qu'on nous a communiquée, signalons MM. Hébrard, médecin colonial ; Arrighi, chef de station au Congo ; Rigaud, chef de milice ; Robert, Pessé, Traloux, Gasse, Bruchet, capitaines d'infanterie de

marine ; cinq lieutenants de la même arme ; Baujeux, chef de bataillon, se rendant au Dahomey ; quatre missionnaires, parmi lesquels le père Fortemps, qui est en mission au Soudan ; Feyssolet, administrateur colonial à Grand-Bassam ; Fradin de Bélâbre, chancelier du consulat de France à Las Palmas ; trente quartiers-mâtres et marins, à destination du Congo.

La cargaison, absolument complète, se compose de 1.200 sacs de chaux, 2.000 sacs ciment, 2.000 sacs de farine, 50.000 briques, 200 fûts vin, 600 bottes de douelles, 4 chalands en aluminium pour la mission Monteil*, plus 900 colis émanant du service colonial.

LE COURRIER DU DAHOMEY

Arrivée du « TIBET »
(*Le Petit Provençal*, 13 janvier 1895)

Les Passagers. — Le Duc d'Uzès et ses Amis. — Nouvelles du Dahomey. — La Situation. — Les Serviteurs de Béhanzin. — À Grand-Bassam. — À Grand-Lahou. — La Colonne Monteil. — La Traversée. — La Cargaison.

Hier matin, à 9 heures, le *Tibet*, que l'on croyait encore à Oran, était signalé par la vigie de Notre-Dame-de-la-Garde. On ne l'attendait qu'aujourd'hui. Nous nous sommes immédiatement rendu à bord, où nous avons été reçu par le brave commandant Litardi, qui nous a communiqué la liste de ses passagers et tous les renseignements utiles.

Le *Tibet* a ramené en France quatre-vingt-trois passagers, parmi lesquels nous citerons : MM. Nerry, colonel d'infanterie de marine, ex-commandant en chef du corps de Bénin ; le colonel Nerry rentre en France après avoir terminé la mission qui lui fut confiée et qui était de remplacer le colonel Dumas ; Gauthier, capitaine d'artillerie de marine ; Cruchet, sous-commissaire des services administratifs ; Marse, lieutenant de vaisseau, ex-commandant de l'*Onyx* : trois officiers de la milice, vingt-cinq sous-officiers et soldats d'infanterie de marine, etc., etc.

La situation au Dahomey est aussi tranquille que possible ; les troupes qui y sont actuellement stationnées se réduisent à 2 sections d'artillerie, 2 compagnies d'haoussas, 1 compagnie de tirailleurs sénégalais. Mais cette garnison de garde va être réduite encore. Le capitaine Litardi nous a appris, en effet, que les plus prochains courriers rapatrieront plusieurs officiers et un certain nombre encore de soldats.

Au passage à Kotonou du *Tibet*, l'enseigne de vaisseau Guignes, embarqué sur l'*Ardent*, qui est notre compatriote, s'y trouvait. Il y avait été envoyé par son commandant pour étudier les moyens de ravitailler cet aviso, échoué à 130 milles des bouches du Niger. L'*Ardent* devra attendre les hautes eaux du fleuve pour sortir de sa dangereuse situation, et ce ne sera qu'en juillet prochain qu'il pourra être renfloué.

Mais comme le ravitaillement de l'*Ardent* se trouve actuellement assuré par l'avisos *Mésange*, la mission de M. Guignes se trouvait terminée, et il a regagné son bord en remontant en pirogue le Niger pendant 130 milles. Cette rude besogne a été accomplie avec beaucoup d'énergie et la santé de l'officier, comme celle des marins qui l'accompagnaient, est excellente.

Le *Tibet* a pris quelques-uns des passagers du *Stamboul* et, parmi ceux-ci, nous citerons M. Pottier, qui accompagnait le duc d'Uzès dans sa malheureuse expédition. Lorsque la maladie força le duc à regagner la côte, M. Pottier prit le commandement de la mission ; son retour, qui s'effectuait dans des conditions excellentes, fut troublé par le naufrage du *Courbet* où il était passager, en même temps que M. de Brazza. Dans cet incident, fâcheux à plus d'un titre, M. Pottier perdit tous ses documents, ses notes

et une foule de clichés photographiques destinés au journal *l'Illustration*, dont M. Pottier était le correspondant.

Nous avons annoncé que M. de Brazza, gouverneur du Congo, devait rentrer en France par le *Tibet*. M. de Brazza, dont la santé est assez ébranlée, a jugé à propos d'attendre un prochain courrier. Ce sera le *Stamboul* qui le ramènera.

Voici, maintenant, quelques nouvelles de la côte et de l'intérieur qui nous ont été transmises par divers passagers du *Tibet* qui ont bien voulu répondre à nos interrogations. Tout d'abord, la tranquillité est absolue à Grand-Bassam. Un des chefs guerriers qui furent le plus à craindre à un certain moment, Amanyona Nambo, et plusieurs de ses lieutenants sont internés à Libreville. Il est à peu près certain qu'on les enverra rejoindre, à Lambaréné (Agoué), les anciens ministres et cabécères ¹ de Béhanzin.

Le colonel Monteil se trouvait à Thessali [Tiassalé], un des bourgs sur la route de Kong. Au poste de Grand-Lahou, où sont disposés les magasins d'approvisionnements, il ne restait que le lieutenant Braulot, qui est chargé du ravitaillement de la colonne, en vivres et en matériel de guerre. Un médecin de 1^{re} classe y surveille les ambulances. Le service d'ordre est fait par une section de tirailleurs.

Parmi les autres passagers à signaler, nous trouvons encore le capitaine Colombier, qui vient de faire un séjour à Tombouctou ; ajoutons 10 sous-officiers et soldats arrivant du Soudan.

Deux cercueils sont ramenés par le *Tibet* : celui d'un jeune soldat mort accidentellement à bord du *Tibet*, le 29 novembre, et celui du soldat d'infanterie de marine Goulard, qui appartient à une famille marseillaise.

La traversée n'a été troublée par aucun incident et la cargaison se compose de 900 tonnes d'huile de palme, acajou. 1.200 paniers de bananes et 130 sacs de cochenille, etc.

J.-F. MALAN.

Dernières dépêches
DES CORRESPONDANTS PARTICULIERS DU *Temps*
(*Le Temps*, 20 mars 1895)

(Service Havas)

Marseille, 19 mars.

Le *Taygète* [Compagnie Fraissinet], courrier du Congo et du Dahomey, est arrivé ce matin à la première heure avec 80 passagers, parmi lesquels MM. Goldchoen, chef de bataillon aux tirailleurs haoussas ; Tollon, chef d'escadron d'artillerie de marine ; Guillard, inspecteur des colonies ; Le Maire, secrétaire du gouverneur, M. Binger ; Houillon, médecin des colonies ; Julien, lieutenant d'infanterie de marine ; Rapien, enseigne de vaisseau.

Se trouvaient également à bord, plusieurs agents de maisons françaises et 26 soldats malades provenant de la colonne Monteil.

Pendant la traversée, le canonier Auguste Molfrat est décédé son corps a été immergé.

Au Dahomey, on recrute les Haoussas destinés à être utilisés comme porteurs à Madagascar.

Des renseignements recueillis sur la mission Monteil, il semblerait qu'elle ne peut plus avancer. Après avoir atteint le Tiassalé avec beaucoup de peine, la colonne est

¹ Chefs de région.

restée pendant un mois sans pouvoir avancer, par suite du manque de porteurs. Les gens du pays qu'on réquisitionnait désertaient en emportant les vivres.

La colonne serait en ce moment à Toumoudi. Toumoudi est à 85 kilomètres de Tiassalé.

Le capitaine Marchand, qui a été détaché par le colonel Monteil, est arrivé à Kodiokdeikron ; il se prépare à aller à Setama et à Kong.

Dernières dépêches
DES CORRESPONDANTS PARTICULIERS DU *Temps*
(*Le Temps*, 25 avril 1895)

Le paquebot *Taygète*, de la Compagnie Fraissinet, courrier du Congo et du Dahomey, partira demain à quatre heures du soir avec 110 passagers, parmi lesquels M^{me} Binger*, femme du gouverneur de la Côte d'Ivoire ; MM. Fenat, chef de bataillon d'infanterie de marine, allant au Sénégal ; Baurez, capitaine de tirail-leurs soudanais, chargé par le gouvernement d'une mission à Konakry, et au Fouta-Djalou ; Daran, capitaine d'artillerie de marine ; Ortolar-Lowitz, médecin des colonies Decostier, chef de bureau de la direction de l'intérieur à Libreville ; Pottier, chef de section au Congo.

AFFAIRES COLONIALES
(*Le Temps*, 16 septembre 1895)

On nous télégraphie de Marseille :

M. Binger*, gouverneur de la Côte d'Ivoire, est arrivé ce matin, à sept heures, par le steamer *Taurus*, venant de la côte occidentale d'Afrique. M. Binger vient en France, pour soigner sa santé et pour conférer avec M. Chaudié, gouverneur général de l'Afrique occidentale.

Le *Taurus* avait 80 passagers, dont le capitaine d'artillerie Toutée, chef de la mission du Niger, le lieutenant-colonel d'infanterie de marine Conte, deux missionnaires venant de Loango, les pères Allaire et Boullenc, 30 soldats d'armes diverses et 15 marins. Le chargement du steamer est complet. On a même refusé des marchandises sur plusieurs points, ce qui témoigne la reprise des affaires à la côte occidentale d'Afrique.

Le Courrier du Dahomey

Arrivée du « TAYGÈTE »
(*Le Petit Provençal*, 16 octobre 1895)

Les Passagers. — M. Ballot. — Les fils du roi Toffa. — Un Bon Allié. — Les Ministres. — Les Explorations au Niger. — L'Hinterland. — Nouveaux Débouchés. — Ce qu'on va Faire. — La Traversée. — Deux Décès. — La Cargaison.

Nous avons publié, dans un de nos récents numéros, une dépêche d'Oran signalant le passage dans ce port du *Taygète*, de la Compagnie Fraissinet. Le *Taygète*, qui est commandé par le sympathique capitaine au long-cours Pétrus Vic, est arrivé dans notre port hier matin à la première heure. Il a débarqué 72 passagers.

La Situation au Dahomey

Signalons, tout d'abord, M. Ballot, gouverneur du Dahomey, qui rentre en France pour prendre quelque repos. M. Ballot a fait, vers la fin de l'an dernier et en janvier et février de l'année courante, de longues et intéressantes explorations dans des territoires encore peu connus du centre Afrique. Le 28 décembre il quittait Kotonou et le 29 janvier, il entrait à Boussâ, sur le Niger. La région de Boussâ échappe à l'influence française, car les Anglais ont, depuis des années déjà, des traités en bonne et due forme avec le roitelet du pays. Mais, il existe de vastes espaces qui ne sont pas encore occupés entre le Dahomey et Boussâ. Là, M. Ballot a installé des postes qui maintiendront notre suprématie, faciliteront les échanges, les achats, et assureront l'exécution des traités intervenus entre la France et les chefs des diverses régions qui s'étendent entre le Dahomey et le moyen Niger.

Après avoir fait cette exploration qui a duré près de trois mois, M. Ballot rentrait le 16 mars à Porto-Novo. Il y retrouvait le roi Toffa qui avait, à maintes reprises, manifesté le désir de voir un ou plusieurs de ses fils se rendre en France, pour assurer le gouvernement de la République de toute sa reconnaissante sympathie. Le roi Toffa aime, paraît-il, tout particulièrement M. Félix Faure. On sait que c'est en 1882, durant un des passages du futur président de la République, au sous-secrétariat des colonies, que fut créé le protectorat de Porto-Novo. Toffa avait demandé l'appui de la France pour résister aux continuelles incursions, dans ses domaines, de son cousin le belliqueux Béhanzin. Lorsque celui-ci fut vaincu — non sans glorieuse résistance —, Toffa renouvela au général Dodds l'assurance de son dévouement à la France et l'envoi de deux de ses fils à Paris paraît être une marque nouvelle de sa sympathie.

Nous avons pu joindre M. Ballot et lui demander quelques renseignements sur la situation du Dahomey. Elle est excellente, si nous en croyons les chiffres qui nous ont été donnés et que nous publions.

Le chiffre d'affaires avec le Dahomey était, en 1870, de 11 millions de francs ; en 1894, il se monte à 21 millions ; les prévisions, pour l'année courante, font espérer qu'il atteindra 25 millions.

Les recettes des douanes s'élevaient, en 1870, à 400.000 fr. ; en 1894, elles atteignaient 1.600.000 fr. ; cette année, elles atteindront 2 millions.

Ces résultats sont dus, pour une bonne partie, à l'abaissement du tarif des douanes. Notre tarif nuit beaucoup aux affaires des Anglais et des Allemands. Cette situation leur paraît tellement anormale qu'ils font de très actives démarches, auprès du gouvernement, pour obtenir une surélévation. L'avis général des importateurs ou exportateurs français est que nous ne devons pas nous préoccuper de ce que pensent les Allemands, mais de laisser la situation en l'état, puisque nous y trouvons notre intérêt.

Personnages exotiques

Nous avons vu, au moment où ils débarquaient vers 7 heures du matin, les deux fils de Toffa. L'aîné, un beau garçon de 18 ans environ, se nomme Adjiki ; il est l'héritier du roi, et tout, dans son allure et son maintien, indique l'assurance de la toute-puissance royale. Les trois ministres qui lui servent de chaperons Razumè, Doguy et Podezui, ainsi que son frère cadet Dosson, lui marquent une déférence toute particulière.

Les costumes de ces cinq personnages de marque à la Cour du roi Toffa ne diffèrent que par la richesse des étoffes de ceux des vulgaires Africains, dont nous voyons souvent des échantillons. Un pagne très ample, sur une gandourah de soie de couleur criarde couvre leurs cuisses et leur torse. Leur tête est coiffée d'une calotte mi-turban, toute brochée d'or ; à leurs pieds, des espèces de babouches très souples. Puis, de leurs épaules luisantes comme un bronze jailli récemment du moule, tombe une sorte de manteau d'étoffe soyeuse. Pour les princes, cette étoffe est blanche, passementée d'or.

Les ministres ont un manteau pareil, de couleur : verte, jaune, rose, très ornée aussi et chamarrée.

Les cinq Dahoméens ont été conduits en ville par M. Ballot et sont descendus au Grand Hôtel. Ils manifestent une curiosité constamment éveillée. Un rien leur fait pousser des cris d'admiration, véritables grands enfants. Notre vie, nos mœurs, nos villes les étonnent... Ah ! la civilisation — telle que la comprend, du moins, la vieille Europe — leur en fera voir de rudes...

Ils passeront quelques jours à Marseille avant de gagner Paris où M. Ballot, parti hier soir, va les attendre pour les présenter au président de la République.

Les Passagers et la traversée

D'autres passagers arrivés par le *Taygète* sont à citer encore : MM. Fonsagrives, capitaine d'artillerie, secrétaire de M. Ballot ; Mounier, son officier d'ordonnance ; Aubertin, secrétaire particulier de M. de Brazza ; Tollon, explorateur ; Le Jollec, médecin chef ; Bretonnet, lieutenant de vaisseau, commandant la flottille de l'ancienne colonne Monteil ; Xavier Béraud, interprète, une trentaine de soldats et marins ayant appartenu à nos stationnaires sur la Côte-d'Ivoire, etc., etc.

Citons encore le second et 12 matelots du vapeur *Océan*, qui est en avaries à Dakar. Ce navire eut toute une histoire. Affrété par le gouvernement pour transporter du charbon à Madagascar, il eut une avarie qui le força à gagner Dakar. Là, l'argent manquant et les armateurs ne pouvant en fournir, la cargaison dut être mise en vente et on licencia une partie de l'équipage.

Le gouvernement a eu, comme on le voit, toutes les chances avec ses affrétés pour Madagascar !...

Nous avons annoncé déjà que la colonne Monteil avait été dissoute à la suite de malchances répétées, que nous racontâmes longuement en leur temps. Il ne reste, au Dahomey, presque plus aucun des militaires qui en firent partie. Le commandant Pineau et quelques sergents, les derniers, rentreront sous peu.

La traversée du *Taygète* a été rapide et fort belle. Deux décès se sont produits à bord. Celui de M^{me} B..., femme d'un négociant de Dakar, qui succomba à une affection cardiaque, et d'un Sénégalais, Ba-Amadou. Cet indigène était un homme très énergique, un vaillant, qui rendit de très réels services à Brazza, dans sa longue course à travers le centre de l'Afrique. Ba-Amadou avait accompagné aussi M. Dolisie, le gouverneur actuel de Libreville.

La cargaison de *Taygète* comprend 250 sacs de cochenille, 1.200 ponchons d'huile de palme, 7.500 sacs amandes, de nombreux colis divers, des bananes, etc., etc.

J.-F. Malan.

Chronique locale (*Le Petit Provençal*, 18 octobre 1895)

Une Anomalie. — Dans le compte rendu de l'arrivée du *Taygète*, nous avons annoncé le passage d'une douzaine de marins ayant appartenu au vapeur *Océan*, qui est en avarie à Dakar depuis plus de cinq mois. Ces marins ont été, d'après les constatations de M. le commissaire de la marine à Marseille, illégalement débarqués à leur sortie de l'hôpital de Dakar, par M. le commissaire du service colonial de ce port. Ces marins, dénués de ressources, ont été conduits à leur asile, après avoir touché des frais de conduite et un petit supplément.

L'armateur de l'*Océan*, M. de Guillon, a déclaré ne pouvoir fournir un acompte à ces marins, à qui cinq mois de salaire sont dus.

Nous trouvons bizarre le fait que nous rapportent les marins de l'Océan, qui, presque tous, sont du Nord et se trouvent, loin de leur pays, débarqués et sans pouvoir toucher un salaire, dont ils ont un pressant besoin. Le commissaire du service colonial à Dakar a commis une bétise en les débarquant, car si les marins n'avaient pas été débarqués, on aurait pu, dès leur arrivée à Marseille, les mettre à l'hôpital aux frais de l'armateur.

Le Courrier du Dahomey

Arrivée du « TAYGÈTE »
(*Le Petit Provençal*, 14 février 1896)

Le *Taygète*, de la Compagnie Fraissinet, commandé par M. Vic, est arrivé, hier matin, avec 31 passagers. Il est allé s'amarrer immédiatement au môle B.

Parmi les 31 passagers que le *Taygète* ramène en France, nous croyons devoir citer : MM. Dumoulin, capitaine d'infanterie de marine, embarqué à Grand-Lahou ; Lacour, lieutenant, qui fit [partie] de la colonne Monteil ; M. Lacour a pris passage à Tiasalé ; Le Floch, mécanicien de marine, et une vingtaine d'employés des douanes.

Quelques nouvelles du Gabon nous sont arrivées par le *Taygète*. Une des peuplades les plus batailleuses qui vivent dans les forêts et les brousses qui entourent le Gabon, les Paouins, menacent journellement nos frontières ; à maintes reprises déjà, il a fallu les repousser et commencer contre eux de véritables petites campagnes qui fatiguent beaucoup la milice. Tout dernièrement, par exemple, une bande de Paouins, bien armés, sont venus jusque vers les factoreries, dont plusieurs sont très rapprochées de la plage ; ils montraient de si peu commodes dispositions que la milice dut les poursuivre et commença contre eux une vive fusillade, à laquelle ils répondirent avec une rare vigueur. On put, enfin, les rejeter dans la brousse.

Les Paouins, cependant, de l'avis de ceux qui connaissent bien le pays, n'ont presque aucun des vices communs aux indigènes du Gabon. Ils sont travailleurs, mais ne veulent pas accepter notre civilisation. On assure aussi que, dans les guerres qu'ils livrent aux autres peuplades voisines, ils pratiquent l'anthropophagie. La chair humaine est pour eux un régal, mais les gourmets préfèrent la chair de la femme.

À bord du *Taygète*, nous avons rencontré M. Saudumont, délégué des sociétés alsaciennes et lorraines au Dahomey. Le gouvernement leur a concédé un terrain de 800 hectares que la Fédération mettra en valeur. M. Saudumont a organisé une colonie agricole à Lacassa, dans le Sud du Dahomey, région de Mono. Il y retournera probablement sous peu pour organiser la nouvelle concession.

La traversée du *Taygète* a été exempte d'incidents. La cargaison comprend 1.000 tonnes amandes de palmes, 300 ponchons huile et 300 régimes de bananes. — M.

LE COURRIER DU DAHOMEY

Arrivée du « TIBET »
(*Le Petit Provençal*, 14 avril 1896)

Les Passagers. — La Traversée. — Nouvelle du Dahomey. — Serait-ce la traite ? — La Cargaison.

Le *Tibet*, commandant Litardi, de la Compagnie Fraissinet, est arrivé hier, après une traversée exempte d'incidents, quoique peu calme. Le mistral qui, depuis plusieurs jours, souffle en tempête, a harcelé le navire en Méditerranée et a retardé quelque peu son retour. Mais, heureusement, aucun incident ne s'est produit.

Parmi les 80 passagers du *Tibet*, nous croyons devoir citer MM. Maille, Fristch, Paner et Chauvin, capitaines ; Henrion, sous-commissaire ; Gars, Lucas et Priguet, docteurs ; Humbert et Gay, enseignes de vaisseau ; Corniller, administrateur à Grand Popo ; Molleur, administrateur à Thiès, accompagné de M^{me} Molleur ; 20 sous-officiers et soldats, rentrant en congé définitif, quelques fonctionnaires de diverses administrations, des douaniers, etc.

Citons encore M. Leroy, évêque d'Atrinda, qui habite depuis longtemps le Gabon. À bord du *Tibet* se trouvaient également M. Dédebaut, chef télégraphiste, qui appartient à la colonne Monteil, et deux explorateurs allemands qui viennent de parcourir longuement le Cameroun.

La mission que M. Dédebaut allait accomplir à la côte était particulièrement difficile. Il devait établir un fil télégraphique reliant Loango à Brazzaville en franchissant la forêt de Mazumba [Mayumbé], encore inexplorée en certaines de ses parties. M. Dédebaut partit de Marseille voici dix-huit mois (juillet 1894), muni du matériel nécessaire à l'établissement de la ligne et d'un fil en aluminium. Cette expérience ne devait pas avoir le résultat qu'on en attendait. Le fil en aluminium n'a pas réussi et M. Dédebaut rentre en France, très fatigué par son long séjour sur le continent noir.

Un changement vient d'être établi dans notre colonie du Dahomey. Jusqu'à cette heure, l'administration était aux mains des commissaires des colonies. À partir de maintenant, ce seront des administrateurs qui dirigeront tous les services.

La situation du Dahomey, d'ailleurs, est aussi excellente que possible. On travaille paisiblement, les récoltes ne sont pas mauvaises, et — ne sont-ils pas trop optimistes ? — certains affirment que la colonie ne tardera à se suffire à elle-même.

Un incident, qui mérite d'être signalé, s'est produit au moment où le *Tibet* allait quitter Dakar. Cinq jeunes nègres, qui avaient réussi à monter à bord sans être aperçus, s'y cachèrent. Mais un officier surveillant l'appareillage, les vit cachés sous un banc et les fit reconduire à terre. Le commandant Litardi qui nous a raconté le fait, se demande quel pouvait bien être le motif qui engageait ces indignes à fuir le pays natal. Il n'est pas loin de croire à une tentative d'embauche faite par certains Espagnols des Iles Fortunées, qui engageraient les nègres à s'embarquer subrepticement pour ne pas avoir à payer leurs passages. Arrivés dans leur île où touchent les paquebots, ils les prendraient à leur service à bon compte. Il y aurait peut-être lieu de surveiller les émigrants qui emploient ce moyen pour aller aux Iles Fortunées, car ils ignorent que dans ce pays, le travail est si peu rétribué qu'il nourrit mal son homme — même s'il est aussi sobre que l'est généralement un nègre.

On avait annoncé que les restes des malheureux soldats qui firent partie de la colonne Bonnier devaient rentrer par le *Tibet*. L'information était erronée. Au moment où le commandant Litardi a quitté la côte, les colis funèbres n'étaient pas arrivés. Il y a mieux : les capitaines Maille et Fristch, venus de Kayes et de Vista, ignoraient absolument que le convoi qui doit transporter les restes fût en route pour la côte.

La cargaison du *Tibet* est complète et se compose d'huiles, d'amandes de palmes, de caoutchouc, de sésame, de bois d'ébène. — M.

Le Courrier du Dahomey

Arrivée du « TAYGÈTE »
(Le Petit Provençal, 17 mai 1896)

Les passagers. — la situation au Dahomey. —Troupes indigènes. —Dans le Haut-Oubanghi.— La Cargaison

La *Taygète*, dont nous avons annoncé le passage à Dakar, avait perdu deux jours dans le cours de sa traversée de Kotonou à Las Palmas. mais le navire les a rattrapé et il est arrivé à la date réglementaire, dans le courant de la dernière nuit.

La libre pratique a été donnée au *Taygète*, à la première heure hier matin et nous avons pu aussitôt nous rendre à bord, où le capitaine Alessandrini nous a donné gracieusement tous les renseignements utiles et nous a communiqué la liste des 43 passagers que son navire ramène en France. Parmi eux, nous croyons devoir citer MM. Duval, enseigne de vaisseau, ayant commandé le stationnaire *Cigogne*, sur les côtes du Dahomey ; Aubert et Villagrand, administrateurs coloniaux ; Pagault, capitaine ; Martin et Boyé, médecin, embarqués à Libreville. À Grand-Lahou, le *Taygète* a embarqué deux seconds-maîtres, cinq matelots et deux soldats d'infanterie de marine.

Parmi les passagers du *Taygète*, se trouvait également M. Augouard, évêque de Brazzaville ; M. Augouard est un explorateur des plus distingués qui a fait de longues courses dans un grand nombre de pays de la côte Occidentale, et qui la connaît si bien que le gouvernement lui demanda des renseignements avant la campagne du Dahomey. M. Augouard a fait dernièrement un long séjour dans la Haut-Oubanghi et la Haute-Sangha.

Bien que la situation du Dahomey soit bonne, on continue toujours d'y envoyer des troupes. On a quelque raison de se méfier de la bonne foi du roi Toffa et de ses alliés, aussi bien que de celle des autres populations avec lesquelles nous sommes en contact. Le *Taygète*, à son voyage d'aller, prit à Dakar 250 tirailleurs sénégalais, sous les ordres du capitaine Mazurier. Ces troupes doivent se rendre dans le Haut-Oubanghi ; une autre colonne que commandera le capitaine Marchand se rendra aussi dans la même région.

Le commerce va aussi bien qu'on peut l'espérer dans une colonie récente et qui manque encore de l'outillage nécessaire, c'est-à-dire des moyens de communication et d'une adaptation des populations aux relations que leur a créées la conquête. Cependant, les Dahoméens acceptent parfaitement le fait accompli, ce qui ne prouve pas qu'on doive les laisser livrés à eux-mêmes et surtout aux instigations perfides des Anglais et des Allemands assez nombreux dans ces régions.

Les exportations augmentent sans cesse : la récolte de cette année se présente dans d'excellentes conditions, surtout pour les amandes de palme qui sont le produit le plus recherché. Nos navires ont donc là un bon fret assuré, et qui pourra consoler quelque peu les armateurs de la persistance du régime protectionniste.

La cargaison du *Taygète* comprenait 1.200 tonnes. — M.

Le Courrier du Dahomey

Arrivée du « TAYGÈTE »
(*Le Petit Provençal*, 16 septembre 1896)

Le *Taygète*, de la Compagnie Fraissinet, commandé par M. Alessandri, est arrivé hier soir à 5 heures dans le bassin National, et s'est ancré à la 5^e section des Docks. Il avait 26 passagers, parmi lesquels nous citerons MM. Panier, inspecteur de la garde civile au Dahomey ; Joly, chef du Jardin botanique, cinq sous-officiers et cinq militaires ayant appartenu aux postes de Porto-Novo ; Bernard, chef mécanicien, etc.

Le *Taygète* a débarqué à Oran cent cinquante-six Sénégalais, conducteurs, venant de Dakar, et qui doivent se rendre à Madagascar. Ils prendront un des prochains courriers.

Quelques nouvelles intéressantes nous sont apportées par le *Taygète*. Tout d'abord, c'est la tentative des Anglais pour ouvrir le fleuve Volta à la navigation. Ils ont commencé les opérations du balisage des passes.

Les dernières troupes qui firent partie de la colonne Monteil, viennent de rentrer à la Côte-d'Ivoire*. Samory n'est plus menacé maintenant et il continue à terroriser les territoires du Baoulé.

Un événement qui mérite d'être signalé, c'est la soumission à la France du chef des Bou-Bou-Ri, qui fut toujours réfractaire. Comme gage de sa bonne volonté, le chef a remis à l'officier qui a reçu sa soumission le crâne de M. Lelache, fonctionnaire de la colonie que les Bou-Bou-Ri tuèrent et mangèrent, voici deux ans environ. On n'avait pu encore tirer punition de ce meurtre. C'est peut-être la crainte salutaire d'une vengeance qui a engagé les Bou-Bou-Ri à reconnaître notre prépondérance. Mais, il y a lieu de les surveiller beaucoup, car ces peuplades ne résistent que rarement au désir d'une révolte.

Au Congo français, la situation est devenue quelque peu critique. Une tribu dont la route qui relie Brazzaville à Loango, traverse la région, s'est révoltée et inquiète toutes les caravanes. Il y a eu déjà des attaques à main armée, mais rien de grave ne s'est produit encore. Cependant, ces tentatives terrifient les porteurs qui ne veulent plus s'engager. Ces difficultés, sans cesse renaissantes, gêneront beaucoup les opérations de la colonne Marchand. Nous avons annoncé la formation de cette mission et signalé, à plusieurs reprises, le départ des divers détachements qui doivent la composer. Tout porte à croire, cependant, qu'on arrivera facilement à réduire la tribu qui gêne la circulation entre Brazzaville et Loango.

Nos dépêches signalèrent, il y a trois semaines, l'affaire Fonsagrives. Le *Taygète* nous apporte des détails sur cette expédition malheureuse au cours de laquelle M. Fonsagrives manqua totalement du sang-froid si nécessaire — indispensable même — à un chef de mission. Nous ne les reproduisons pas, car ils sont absolument semblables à ceux dont nous nous sommes fait l'écho.

Au Dahomey, tout est calme et relativement prospère. ...

La cargaison du *Taygète* comprend 1.300 tonnes cochenille, huile et amandes de palme, bois rouge, etc., etc. — M.

BULLETIN MARITIME

Mouvement de paquebots-poste
(*La Dépêche coloniale*, 17 décembre 1896)

.....
La *Taygète*, de la Compagnie Fraissinet, courrier du Dahomey et du Congo, est arrivé mardi matin à huit heures, avec dix-huit passagers, parmi lesquels MM. de la Loyère, secrétaire du Dahomey ; Textor de Ravisi, inspecteur de la milice ; Émile Palazot, directeur du wharf de Kotonou*, rentré malade ; Fanéard, capitaine d'artillerie de marine ; Richard Bomberg, gouverneur du Cameroun allemand et divers agents.

DEUIL
(*Le Figaro*, 24 mars 1897)

Le corps de M. Chabrières-Arlès sera transporté aujourd'hui à Lyon où les obsèques seront célébrées demain matin, à neuf heures, en l'église protestante du quai de la Guillotière. L'inhumation aura lieu à Crest, dans la Drôme. Le deuil sera conduit par M. Auguste Chabrières, fils du défunt ; MM. Louis et Marcel Chabrières, ses petits-fils ; MM. Gustave, Alphonse et Armand Arlès-Dufour, ses beaux-frères.

CHRONIQUE LOCALE
(*Le Sémaphore de Marseille*, 13 juin 1897, p. 1)

Courrier du Congo. — Le paquebot poste *Stamboul*, de la Compagnie Fraissinet, commandé par le capitaine au long-cours Vic, courrier du Congo, du Dahomey et du Sénégal, est arrivé hier matin, avant le jour, après une excellente traversée.

Il avait à bord 51 passages, parmi lesquels MM. Goujon, administrateur principal au Congo, qui vient de passer sept ans dans la Haute-Sangha ; Dumas, capitaine de spahis, venant du Soudan ; Lauteaume, médecin des colonies ; Lacroix, lieutenant d'infanterie de marine ; Palazot, délégué du Dahomey au Conseil supérieur des colonies ; Bordes, agent général de la [Société française de la Côte-d'Ivoire](#) ; Toiré, administrateur colonial ; Duras, chef de l'imprimerie de Grand-Bassam ; Bouqueton, chef des travaux au Gabon ; Saffray, directeur du télégraphe à Kotonou ; une vingtaine de matelots, religieux, employés de commerce.

.....
Le *Stamboul* apporte un chargement de 1.100 tonnes huile et amandes de palme, bananes et cochenille.

Le Courrier du Congo

Arrivée du « TAYGÈTE »
(*Le Petit Provençal*, 18 juillet 1897)

Hier matin, à 6 heures, est arrivé à Marseille, le *Taygète*, capitaine Alessandrini, de la Compagnie Fraissinet, qui revient du Congo, du Dahomey et du Sénégal. Il s'est amarré à la huitième section des Docks.

Le *Taygète* avait à son bord quatre-vingt-six passagers parmi lesquels : M. Patheron, administrateur principal des colonies au Dahomey ; MM. Pluchère et Izambard pharmaciens de colonies ; les docteurs Deschamps et Fautrein, médecins des colonies à Grand-Bassam ; Isle, chef de milice au Dahomey ; quelques soldats. Notons en outre, M. Fabre, le négociant bien connu, qui revient en bonne santé du Dahomey, où il a séjourné pendant neuf mois, et le lieutenant d'infanterie, M. Fouque, explorateur valeureux qui a fait partie de la mission Marchand. Le lieutenant Fouque a exploré le Haut Dahomey. Pendant sa mission, qui a duré deux ans, et a réussi selon ses désirs : il a eu à surmonter de nombreux obstacles et livré de fréquents combats aux nègres. Aussi nous revient-il en un état de santé assez fâcheux.

Les nouvelles du Dahomey sont excellentes. M. Ballot, gouverneur général, qui vient de faire une tournée, est satisfait de la tranquillité qui y règne.

La récolte des amandes de palmes et du caoutchouc a dépassé de beaucoup, cette année, celle des années précédentes. Par contre, la situation est déplorable au Congo. Au dire de quelques-uns, M. Savorgnan de Brazza serait plus vaillant explorateur qu'habile administrateur.

Vous oublions de signaler la présence à bord de passagers d'une catégorie bizarre, vous ne voulons point parler des tirailleurs sénégalais et des gardiens de prison escortant trois réclusionnaires militaires et six nègres sénégalais condamnés aux travaux forcés à perpétuité, mais de dix nègres sénégalais, six hommes et quatre femmes ayant perdu la raison et dans un état d'exaltation tel qu'on a dû leur mettre la camisole de force, durant la traversée, pour les empêcher de se jeter à l'eau.

Cette troupe de fous a été, non sans résistance ni hurlements furieux, enfermée dans un omnibus et en route pour l'asile Saint-Pierre.

Le *Taygète* qui, en cours de route, a perdu trois de ses passagers sénégalais dont les corps ont été immergés, apporte à Marseille 800 tonnes d'amandes de palmes, huiles, caoutchouc et bois d'acajou. H. A.

DÉPARTS DE COURRIERS (*Le Petit Provençal*, 25 juillet 1897)

Le *Taygète*, commandant Alexandrini, de la Compagnie Fraissinet, quittera notre port à la même heure, faisant route pour le Dahomey et le Congo, il aura à son bord 30 passagers, parmi les quels MM. Mazzoni, garde principal de la milice indigène au Dahomey* ; Simonin, conducteur des ponts et chaussées, qui va faire des études pour la construction d'un phare au Petit-Biribi [Côte-d'Ivoire] ; Castary, sous-chef de bureau de la direction de l'intérieur à la Côte-d'Ivoire ; Barbe, chef de poste à Libreville (Congo) ; Laborde médecin de 2^e classe de marine à Dakar un groupe des douaniers.

Le *Taygète* a, à son bord, 1.500 tonnes de riz, chaux et sel ; 230 caisses de fusils, 500 barils de poudre.

SUR MER (*Le Soleil*, 29 septembre 1897)

Un steamer dans l'embarras
(Par dépêche)

Marseille, 28 septembre.

Le steamer *Taurus* s'est échoué aux îles d'Hyères. Le *Taurus* était parti de Bastia dans l'après-midi de lundi avec des passagers, la poste et des marchandises pour notre ville. À trois heures du matin, par un brouillard très intense, le *Taurus* touchait près des récifs des Modes, à l'est de Porquerolles, et ne pouvait de lui-même se retirer de cette situation. On a envoyé à son secours le *Cyrnos* qui prendra les passagers et la poste qu'il ramènera à Marseille, et le *Chambon* qui tentera de le renflouer.

DÉPARTS DE COURRIERS --- Dahomey. — Madagascar (*Le Petit Provençal*, 25 novembre 1897)

C'est aujourd'hui, à 4 heures du soir, que le *Taygète*, capitaine Alessandrini, de la Compagnie Fraissinet, effectue son départ pour Las Palmas, Dakar, Konakry, Grand-Lahou, Half-Jack, Grand-Bassam, Kotonou et Libreville.

Ce paquebot emporte vers la Côte Occidentale d'Afrique plus de 200 passagers, parmi lesquels beaucoup de fonctionnaires des postes, des douanes, des travaux publics et des colonies, ainsi que quelques militaires. Signalons la présence à bord de MM. Pouydebat capitaine de spahis à Dakar ; de Lamothe, lieutenant d'infanterie de marine à Libreville ; Aune, enseigne de vaisseau à Libreville ; Mock, garde principal de la milice indigène à Kotonou ; Henri, médecin principal des colonies à Kotonou ; Coquiniot, directeur des Postes et Télégraphes, et de M^{me} Ursleur, veuve du procureur général de Nouméa, qui se rend à Dakar, accompagnée de sa fille. Il ne faut pas oublier de citer aussi parmi les passagers les noms de MM. Henri Dorigny et Leymarié. Ces deux personnes sont les agents du prince Henri d'Orléans. Elles se rendent à Dakar avec la mission d'y recruter de nombreux Sénégalais destinés à l'exploitation des concessions accordées par Ménélik au prince-plantier.

Pauvres nègres, perpétuellement voués aux exils. Pendant que les uns s'en iront en Ethiopie assurer la richesse des petits ducs, d'autres retourneront dans leur pays, anémiés par leurs courses en Europe, entreprises sous la direction d'impresarii qui les auront exhibés comme des bêtes curieuses dans les grandes villes des pays étrangers. C'est ainsi que le *Taygète* rapatrie une troupe de 130 Accréens. qui sont arrivés dans notre ville, avant-hier, par le paquebot espagnol *Manuel-Espalin*, venant de Barcelone, après avoir servi de longs mois de risée aux badauds européens. Ces exhibitions présentent, peut-être, un caractère scientifique, puisqu'elles sont organisées par des sociétés d'ethnologie. N'importe ! Elles ont ordinairement le lucre pour but et, pour résultat l'importation de nos vices d'hommes civilisés en des pays lointains.

Le *Taygète* a une importante cargaison, évaluée, à 1.000 tonnes, qui se décompose ainsi : 2.000 sacs de sel, 2.000 caisses d'anisate [anisette ?], 270 fûts tafia ; 200 barriques de ciment, 600 balles de farines ; 1.000 sacs de pois chiches ; 1.000 sacs de maïs, 400 bottes de douelles, etc.— H. A.

ARRIVÉE DU COURRIER DU DAHOMEY (*Le Petit Provençal*, 17 mai 1898)

Le *Taygète*, de la Compagnie Fraissinet, commandé par le capitaine Alessandrini, venant du Congo, Dahomey, Côte-d'Ivoire, Guinée et Sénégal, est entré, avant-hier soir, à 10 heures, dans le bassin National, ayant à bord 63 passagers, parmi lesquels MM. Meunier, administrateur ; capitaine Chartrain ; Vilarem, sous-inspecteur des Postes et Télégraphes et venant de relier le Dahomey à nos postes du Nord ; Gaillard, administrateur du Congo et blessé dernièrement d'un coup de feu dans le Haut-Oubangui ; M. Adam, évêque de Libreville ; Cresson, lieutenant de vaisseau ; Delavan, commissaire adjoint ; le docteur Rejon, venant du Soudan ; Valzi, administrateur et sa famille ; Savin, lieutenant ; Robin, chef d'imprimerie de Conakry ; plusieurs commerçants établis à la Côte, parmi lesquels M. Staub, directeur de la Société coloniale de la Côte-de-Guinée ; notre compatriote Dumas, venant de la Côte-d'Or ; une vingtaine de marins, quelques douaniers, quelques artistes venant de Dakar.

Les nouvelles que nous apporte le *Taygète* sur nos colonies de la côte occidentale d'Afrique et du Sénégal, sont en général excellentes. À signaler cependant la grande effervescence qui règne en ce moment sur la frontière franco-libérienne ; il ne se passe pas de semaine sans qu'on voit les indigènes soumis à notre influence, molestés lorsqu'ils passent la frontière.

Le commerce à Conakry augmente dans des proportions qui font bien augurer d'un avenir prochain ; la ville s'agrandit, mais malheureusement, et c'est là l'opinion générale, on veut y construire un port intérieur, au lieu d'en faire un à l'extérieur, de telle sorte que pour entrer ou sortir, les bateaux devront attendre l'heure de la marée.

Une grande agitation règne à Las Palmas, on craint l'arrivée d'une escadre américaine ; toute la population valide est sur pied, des retranchements fortifiés s'élèvent de toutes parts.

Le *Taygète*, qui a eu à subir un violent coup de vent du Nord, de Dakar à Las Palmas, a apporté une cargaison de 1.350 tonnes de marchandises, consistant en amandes de palme, huile de palme, cochenille, bananes, oignons, acajou, café, etc.

CHRONIQUE LOCALE (*Le Petit Provençal*, 18 juin 1898)

L'Échouement du « *Taygète* ». — Une dépêche, arrivée avant-hier, à 7 heures 1/2 du soir, au siège de la Compagnie Fraissinet, annonçait que, le 15 du courant, le *Taygète* avait échoué à la barre d'Assinie [est de la Côte d'Ivoire, près de la frontière avec le Ghana]. Ce paquebot, qui fait le service de la côte occidentale d'Afrique, avait quitté notre port le 25 mai, avec une soixantaine de passagers et une cargaison, évaluée à 1.400 tonnes et destinée à nos colonies du Sénégal, du Dahomey, du Soudan et du Congo.

Le *Stamboul*, de la même Compagnie, s'est rendu immédiatement sur les lieux du naufrage et a recueilli les passagers.

ARRIVÉE DU « STAMBOUL »

Rapatriement de l'équipage du « *Taygète* » (*Le Petit Provençal*, 21 juillet 1898)

Hier, à 3 heures de l'après-midi, le *Stamboul*, de la Compagnie Fraissinet, entrait dans notre port.

Ce paquebot, commandé par le sympathique capitaine, M. Vic, était impatiemment attendu depuis le matin. De nombreux spectateurs se pressaient sur les quais : Les uns étaient les parents des marins naufragés du *Taygète*, que le *Stamboul* rapatriait ; les autres, les amis de l'explorateur Gentil, qui retourne, après trois ans de fatigue, de son voyage d'exploration. au lac Tchad.

Nous n'avons pas la prétention de vouloir décrire ni la joie ni les larmes avec lesquelles, mères et enfants, ont accueilli ceux des leurs qui retournent après avoir vu la mort de si près ; mais nous pouvons cependant avouer que nous avons été gagné nous-même par le spectacle des émues accolades dont ont été l'objet les marins du *Taygète*.

Outre les 57 hommes de l'équipage du navire naufragé, se trouvaient 95 passagers, parmi lesquels l'explorateur Gentil, son mécanicien, de Mostuejouis ; Millot, capitaine d'infanterie de marine ; Gougé, capitaine d'artillerie ; Leprince, garde d'artillerie ; de Lechaux, administrateur ; Vadon, chef d'exploration ; Garouste, conducteur des travaux Houssais, chef du câble télégraphique ; Mandé, adjoint du génie ; Guillardat, commis des postes ; Dupuis, receveur des postes ; des chefs de factoreries et un groupe de quartiers-mâîtres et de marins, ainsi que quelques sous officiers et soldats de l'infanterie de marine.

Les nouvelles que nous rapporte le *Stamboul* sont satisfaisantes pour le Dahomey, où la situation continue à être tranquille. Il n'en est pas de même dans le Congo : à Sette-Cana, les Paouins se sont révoltés ; il a fallu envoyer quelques compagnies de tirailleurs sénégalais pour réprimer leur rébellion et les châtier.

D'autres troupes sont dirigées, à cette heure sur la Côte-d'Ivoire, dans l'Indégnié [Indénié], où plusieurs tribus sont aussi en révolte.

M. Vie, capitaine du *Stamboul*, sur notre demande, a bien voulu nous donner quelques renseignements sur le sauvetage de l'équipage du *Taygète*.

Nous donnons le récit qu'il nous en a fait, laissant à nos lecteurs le soin d'apprécier le courage de ce capitaine, courage qui nous était déjà connu par deux autres sauvetages, qu'il avait accomplis au péril de sa vie, et à ceux qui en ont le pouvoir le soin de le récompenser.

— Le 15 juin, nous dit M. Vie, je venais de mouiller sur la rade de Grand-Bassam. À 8 heures du matin, je reçois une dépêche de mon collègue Alexandrini, capitaine du *Taygète*, qui me demande des secours immédiats. Je fais tout de suite pousser les feux et à 8 heures 1/2, j'étais en route à toute vitesse pour Assinie. À 11 heures, je mouille à 250 mètres du *Taygète*, qui se trouvait dans une position très critique. Le bateau était dans les premières volutes de la barre, cap à terre ; les énormes lames brisaient sur son arrière et balayaient le pont ; l'eau avait déjà envahi la machine et la cale arrière.

Je juge immédiatement que le renflouement est impossible, que le bateau était perdu. J'arme mes deux surfboats avec mes noirs et un blanc de bonne volonté dans chaque embarcation. Nous essayons en vain d'établir un va-et-vient, la mer est trop grosse, mes deux canots reviennent à bord. En ce moment, la tentative d'accoster le bord est très dangereuse. Il faut pourtant que je puisse communiquer avec le *Taygète* pour m'entendre avec mon collègue sur les moyens à employer pour opérer le sauvetage. Je file les chaînes pour m'approcher autant que possible du bateau ; j'excite mes hommes et leur distribue un peu de tafia pour les réchauffer, car il tombe une pluie torrentielle. Après des efforts inouïs, mes deux surfboats accostent le *Taygète* entre deux volutes.

Le commandant Alexandrini me fait savoir que dans une embellie du matin, il a réussi à débarquer à terre ses passagers et les dépêches avec les surfboats venus de terre, qu'il convient de sauver les objets de valeur qu'il a à bord : 30 caisses argent, valeur 300.000 francs du budget des colonies pour Libreville, d'attendre l'embellie du lendemain matin pour faire le sauvetage de l'équipage. Mes deux canots commencent par prendre 5 caisses chacun et gagnent le *Stamboul*.

Une pirogue du *Taygète* apporte 5 autres caisses ; mais, au deuxième voyage, cette pirogue est enlevée le long du bord par [une puissante] lame.... Cette embarcation se brise et les 5 caisses sont perdues ; l'équipe gagne la plage dans les brisants. Le matelot du *Stamboul*, nommé Bonafous, qui était dedans, étant bon nageur, se dirige vers le *Taygète*. Cet homme a failli payer de sa vie son acte de dévoilement. Mes surfboats réussissent à sauver les autres caisses, valeur 250.000 francs. Jusqu'à la nuit, nous continuons à sauver chronomètres et argenterie. La nuit du 15 juin au 16 du courant a été terrible pour les pauvres naufragés ; le temps était épouvantable.

À bord du *Stamboul*, tout le monde a été sur le pont toute la nuit. À 6 heures du matin, mon collègue me signale que son équipage est en danger, qu'il faut de suite commencer le sauvetage du personnel. Rien ne manque au concert infernal, vent et pluie, grosse mer, éclairs et tonnerre. Sans hésiter, j'arme mes deux surfboats, j'encourage mes noirs et l'émouvant sauvetage commence à 7 heures. Deux pirogues envoyées par l'administrateur Manin, passent la barre et viennent me prêter leur concours ainsi qu'une embarcation du bateau norvégien le *Lagorn* qui était sur rade.

Dire les péripéties et les angoisses des pauvres naufragés qui étaient obligés de se jeter dans les embarcations entre deux brisants d'une hauteur de 3 ou 4 mètres, c'est impossible à le décrire. Ils arrivaient à bord, mouillés, pâles, défaits, quelques-uns blessés en tombant dans les canots ; des soins leurs étaient donnés par le docteur du bord.

Le sauvetage s'est effectué réglementairement : le petit mousse est venu le premier, et le commandant le dernier. Grâce à nos efforts combinés, personne n'a trouvé la mort dans ce palpitant sauvetage. À 11 heures du matin, l'abandon était complet et tout le monde était en sécurité à bord du *Stamboul*. Dans cette malheureuse circonstance, tout mon personnel a été admirable de bravoure et de dévouement, surtout les vingt-deux hommes qui montaient les embarcations. Leur conduite mérite les plus grands éloges. »

Pour terminer, nous demandons à M. Vie si le sinistre s'est limité à des dommages matériels.

— « Oui, nous répond-il ; néanmoins, il s'est produit parmi quelques-uns de ceux qui y assistaient, des cas de surexcitation cérébrale que l'on constate toujours dans de pareils désastres. C'est ainsi que Philippe M... a été atteint de folie après le naufrage et que François M... a été frappé d'idiotie. »

Le *Stamboul*, ayant également recueilli les passagers, fit route pour Cotonou et Libreville, continuant le service postal du *Taygète*. Durant la traversée, on a fait une collecte qui a rapporté la somme de 600 francs, au profit de l'équipage naufragé.

Au retour, le nommé Bœuf Jules, matelot depuis bien longtemps à bord du *Stamboul*, a disparu dans la nuit du 19 au 20 juillet. On suppose qu'il s'est jeté volontairement à la mer dans un accès de fièvre chaude.

La cargaison se compose de 1.600 tonnes dont 800 ponchons et 9.000 sacs d'amandes de palmes, du caoutchouc, des bananes et de la cochenille. — H. A.

Côte-d'Ivoire
(*Le Petit Provençal*, 13 novembre 1898)

Marseille, 12 novembre.

Le paquebot *Stamboul*, de la compagnie Fraissinet, courrier de la côte occidentale d'Afrique, est arrivé, ce matin, avec 40 passagers, dont MM. Didier, chef d'escadron ; Valdener*, capitaine d'infanterie de marine, venant du haut Oubangui ; Noël, pharmacien en chef ; Chalot, agent du service colonial ; Souyrie, chef mécanicien de la canonnière *Faidherbe*, de la mission Marchand* ; Mallet, secrétaire du gouverneur de Grand-Bassam ; Feigne, lieutenant de tirailleurs haoussas, et une vingtaine de soldats et de marins provenant du Congo et du Dahomey.

.....

Au tribunal maritime commercial

Le naufrage du « *Taygète* »
(*Le Petit Provençal*, 10 février 1899)

Le Tribunal maritime commercial, siégeant à l'Hôtel de l'Inscription maritime, sous la présidence du capitaine de vaisseau Nicolas, a jugé, hier, M. Alessandrini Dominique, commandant du paquebot le *Taygète*, de la Compagnie Fraissinet.

M. le lieutenant de vaisseau Cérès faisait fonctions de commissaire du Gouvernement ; M. Chinchon occupait le siège de greffier.

Les faits reprochés au capitaine Alessandrini sont connus de nos lecteurs : Dans la nuit du 14 au 15 juin 1898, le *Taygète* s'échouait sur la barre d'Assinie, sur la Côte d'Ivoire (Afrique Occidentale), et se perdait corps et biens. Le navire était parti de Grand-Bassam, le 14 au soir, vers 6 heures, à destination de Libreville. Vers 8 heures, le

commandant s'aperçut qu'on serrait de trop près la côte et que la barre d'Assinie se trouvait à un mille et demi seulement.

Il ordonna au timonier de donner un coup de barre à tribord, pendant qu'il prescrivait à la machine de marcher prudemment. Mais il paraît que le limonier entendit mal, et qu'au lieu d'appuyer sur tribord, il appuya vigoureusement sur bâbord. Quand on s'aperçut de l'erreur, il était trop tard pour rectifier. On essaya de faire machine arrière, de façon à éviter les récifs qui abondent dans ce parage. Mais tous les efforts furent vains. À 10 heures et demie, la coque touchait le fond, et le vaisseau s'échouait sur tribord. Le bateau sinistré fit immédiatement des signaux de détresse. Le gouverneur de Grand-Bassam envoya des pirogues de secours, tandis que le *Stamboul*, de la compagnie Fraissinet, accourait à l'aide du navire sinistré. On put sauver les passagers, puis tous les objets précieux, les dépêches, les correspondances officielles, l'argent monnayé. Au dernier moment, dans la matinée du 16, le capitaine Alexandrini tint conseil avec ses officiers ; l'on reconnut qu'il y avait danger pour l'équipage à rester plus longtemps à bord. On abandonna donc le paquebot qui disparut bientôt dans les îlots.

Tels sont les faits qui amenaient hier M. Alessandri devant le Tribunal maritime.

Interrogé par le président, il a déclaré que les ordres donnés auraient certainement sauvé le navire, si le timonier n'avait eu un moment d'aberration mentale, une sorte de folie passagère qui lui avait fait exécuter à contreviens les ordres reçus.

Le commissaire du Gouvernement a objecté que la route suivie était assez dangereuse, et qu'on aurait dû ne pas serrer la côte d'aussi près. Mais M. Alessandrini répond qu'il a suivi la route habituelle, qui était d'autant plus sûre que le temps était clair et doux.

Le Tribunal a admis la thèse du commandant, et l'a acquitté purement et simplement.

MAURICE DUTREY.

CÔTE-D'IVOIRE
(*La Dépêche coloniale*, 20 décembre 1899)

Le *Stamboul*, courrier du Sénégal, du Dahomey et du Congo, est parti hier de Marseille avec 300 passagers, dont M. Liotard, gouverneur du Dahomey.

Le *Stamboul* a également à bord une trentaine d'agents de factoreries établies au Sénégal et au Dahomey et six Pères des missions de feu le cardinal Lavigerie, allant à Conakry pour y établir des écoles.

Entre autres marchandises, le navire emporte une maison démontée, pour Cotonou, et du matériel de chemin de fer Decauville pour le wharf de Grand-Bassam*.

DEUIL
(*Le Figaro*, 8 août 1901)

Auguste Chabrières, négociant en soieries, président de l'Association syndicale des marchands de soie et de l'Union des Chambres syndicales lyonnaises

MARINE MARCHANDE

Départ de paquebot
(*La Dépêche coloniale*, 6 novembre 1903)

Le *Stamboul* (Compagnie Fraissinet), courrier de la Côte occidentale d'Afrique, prendra la mer aujourd'hui, à quatre heures.

Le *Stamboul* emporte cent passagers, parmi lesquels : MM. Pugliesi-Conti, lieutenant de vaisseau ; Jobard, enseigne de vaisseau ; Fabvre et Clervaux de Fonvilliers, lieutenants d'infanterie coloniale ; Reinhart, inspecteur colonial ; Asta, directeur du théâtre de Dakar, et sa troupe, composée de quinze personnes.

Divers fonctionnaires étrangers et agents de factoreries ont pris passage sur le *Stamboul*, qui emporte, en outre, une cargaison complète de 1.200 tonnes de marchandises diverses et une chaloupe à vapeur pour le service du port à Dakar*.

MARSEILLE
Manifestes d'entrée
(*Le Sémaphore de Marseille*, 12 décembre 1903)

Vap. fr *TIBET* c. Merlin nav. à la Cie Fraissinet.

Chargé à Cap-Lopez.

Société Haut Ougoué 14 billes bois

Chargé à Libreville

À ordre 198 billes trois — Société Haut Ougoué 218 dito. — Bergasse 37 s. amandes palmes.

Chargé à Cotonou

À ordre 76 fûts huile palmes. 1 bord. dito. 1 c. cacao — Cie coloniale du Dahomey* 10 sacs de peaux chèvres. — Société des chemins de fer 4 fûts fruits frais.

Chargé à Grand Popo.

C. d' Echange 23 fûts huile palmes — À ordre 5 dito.

Chargé à Jacqueville.

Turcat G. 10 fûts huile palmes — Rider 17 dlto. — Sté Côte Guinée 4 dito.

Charge à Petit Addah

Turcat G. 7 fûts huile palme.

Chargé à Conakry.

Borles et Cie 1 lot débris tuyaux fonte.

Chargé à Dakar

B. Colletin 68 bils vieux cuivre.

Chargé à Las Palmas.

Cie Transatlantique 10 c. bananes. — Imer frères 6 colis vin

MARSEILLE
Manifestes d'entrée
(*Le Sémaphore de Marseille*, 12 juin 1904)

Vapeur français *TAURUS*, capit. Carries. Compagnie Fraissinet

Chargé à Grand Lahou

Turcat et G. 28 ponch. huile. — À ordre 73 dito.

Chargé à Libreville

J. Holt 51 bûches boumé.

Chargé à Cotonou

Armandon 245 fûts huile palmes, 1 fût caoutchouc.— Turcat et G. 130 fûts huile palmes.— Thévenot 50 dito.— J Holt 73 dito. 80 s coprahs — H. Bergasse 120 dito.— Compagnie Coloniale du Dahomey* 955 s. amandes palmes, 16 fûts, huile palmes — Turcat et Gaubert 11 dito, 13 s. amandes dito

Chargé à Grand-Bassam

À ordre 100 ponch. huile palmes.

Chargé à Jakville

Côte Guinée t poncé. huile palmes.— Béder 6 dito — Turcat et G. 8 dito.— Compagnie F. A. O. 2 dito.

Chargé à Grand Lahou

Turcat et Gaubert 26 ponch. huile palmes. Rider 30 dito - Pour le transit 141 s.palmistes, 1 ponch. huile palmes, 2 s. caoutchouc, 28 ponch. dito, 3 colis ivoire.

Chargé à Bereby

E. Sape 45 s amandes palmes.

Chargé à Conakry

R Koch ,336 c. bananes, 3 c. ananas.— Pour le transit 90 s. caoutchouc.

Chargé à Las Palmas

Giraud frères 15 s. cochenille, 2 b. peaux,1 b. vieux métaux.— Blandy 10 ballots tomates.

DEUIL

(*Le Figaro*, 12 juin 1904)

Nous apprenons la mort :

De M. Auguste Chabrières, ancien administrateur des hospices civils de Lyon,, administrateur de la Compagnie P. L. M. Fils de l'ancien trésorier-payeur général du Rhône, il était le petit-fils d'Arlès-Dufour. Ses obsèques auront lieu demain matin à Marseille

MARINE MARCHANDE

Départ de paquebot

(*La Dépêche coloniale*, 8 mars 1905)

Le paquebot *Taurus* (Compagnie Fraissinet), courrier de la Côte occidentale d'Afrique, est parti le 5 courant pour le Sénégal et le Dahomey, avec 59 passagers, parmi lesquels MM. Portes, administrateur adjoint à Cotonou ; Delprat, procureur de la République à Conakry ; Kantelar, capitaine du port de Dakar* ; Thévenin, capitaine de l'infanterie coloniale, et 24 sous-officiers et soldats.

CÔTE D'IVOIRE

Un émouvant sauvetage.

(*La Politique coloniale*, 9 septembre 1905)

À soixante milles de [Grand-Bassam](#), en pleine nuit, l'équipage du paquebot *Marc-Fraissinet*, arrivé hier à Marseille, entendit des cris de détresse. On crut d'abord qu'un homme était tombé à la mer. Le paquebot stoppa et une embarcation fut mise à la mer

pour les recherches. On découvrit cinq noirs cramponnés sur une énorme bille d'acajou. Ces malheureux avaient été entraînés du rivage en pleine mer par les courants. Depuis cinq jours, ils attendaient un secours.

Le *Marc-Fraissinet* prit à son bord les naufragés qui reçurent tous les soins ; le paquebot les ramena ensuite sur la côte de Grand-Bassam. Après quoi, il continua sa route.

LE RETOUR DU « TIBET » (*Le Petit Marseillais*, 12 mars 1906)

Les Passagers du « Tibet ». — Le Retour de M. Frézouls. — Deux vieilles affaires. Ce qu'il en pense. — Au Dahomey.— Traversée et Chargement. — Pour l'Exposition coloniale.

Le *Tibet*, commandé par M. le capitaine Bérardi, de la Compagnie Fraissinet, courrier du Congo, du Dahomey et du Sénégal, est arrivé, hier soir, à 8 heures, dans le bassin National, et est venu s'amarrer à la 5^e section des docks.

Le *Tibet* avait 87 passagers, parmi lesquels : MM. Frézouls, gouverneur de la Guinée française ; Juillet de Saint-Lager, administrateur de 1^{re} classe des colonies ; Bresson, Guillon, Martin, médecins-majors ; Prévost, capitaine d'artillerie coloniale ; les lieutenants Kappler et Haberer ; de Lamothe, administrateur adjoint des colonies ; Saleine et Bros, commissaires de 1^{re} classe des colonies ; des agents de factoreries ; 6 missionnaires et 40 sous-officiers et soldats de l'artillerie et de l'infanterie coloniale, la plupart convalescents.

M. Frézouls, que nous avons vu, rentre en France afin de s'expliquer auprès du ministre des colonies sur plusieurs faits d'administration. Il s'agit, tout d'abord, de cette affaire Hubert ², dont il a été tant parlé. Il importe de revenir quelque peu sur cette affaire qui est la cause primordiale du rappel de M. Frézouls. L'administrateur Hubert avait été accusé d'avoir fait mettre à mort, sans jugement, plusieurs chefs indigènes ; M. Frézouls désigna un enquêteur, M. Stahl. Un fonctionnaire interrogé par ce dernier chargea Hubert, mais quelques jours après, revint sur sa déposition, qui était accablante, déclarant que ses supérieurs avaient exercé une pression sur lui pour qu'il déposât contre Hubert. M. Frézouls devra s'expliquer sur cette étrange affaire.

Il aura encore à donner les raisons pour lesquelles il fit incarcérer un interprète indigène, accusé de malversation, dans la prison de Conakry, alors que dans celle-ci régnait une épidémie de béribéri. Malgré les avis du service de santé, l'internement eut lieu, et il en résulta la mort de ce dernier d'une maladie qu'on dit être précisément le béribéri.

— Toutes ces accusations, je les connais, nous dit M. Frézouls. Eh bien, je me sens fort et il ne me sera pas difficile de les réduire à néant. Ma conscience ne me reproche rien et je suis absolument tranquille sur le sort qui m'attend. Mon chef, M. Roume, gouverneur général de la côte occidentale d'Afrique, m'a demandé des explications ; j'ai préféré venir en France et les fournir au ministre des colonies. Mardi matin, je serai à Paris.

Sur ces mots, nous avons pris congé de M. Frézouls qui est, dit-on, considéré au ministère des colonies comme un excellent administrateur.

Au Dahomey, d'après les nouvelles apportées par le *Tibet*, la récolte des graines de palme sera très abondante, de même qu'à la Côte-d'Ivoire. À Dakar, les travaux de défense et de construction des ports sont poussés avec une extrême activité.

² Georges Hubert : beau-frère de Louis-Gustave Binger, premier gouverneur de la Côte d'Ivoire.

Le *Tibet*, qui a opéré une bonne traversée, a apporté une cargaison de 700 tonnes d'huile de palme, de cacao, caoutchouc, sésames, peaux et. un grand nombre de colis destinés à l'exposition coloniale de notre ville.

La Côte occidentale d'Afrique contribuera beaucoup par toutes ses merveilles au succès de l'exposition, à en juger par les dépenses faites et aussi par l'activité déployée par un grand nombre de fonctionnaires de la côte.

Henri Mallet.

INSTANTANÉ
Théodore-Paul Rodocanachi
(*Le Petit Moniteur universel*, 31 mars 1911)

.....
Il est une personnalité des plus en vue du Tout-Paris et du Tout-Marseille. Banquier ici et là, la belle et grande cité phocéenne le possède une bonne partie de l'hiver, car il y donne tout son dévouement à la puissante Compagnie de navigation Fraissinet et Cie dont il est l'un des administrateurs de haute notoriété.

.....
Les syndiqués libres de la Marine
(*Le Sémaphore algérien*, 8 décembre 1913)

M. Jean Gauthier, secrétaire général de la Bourse libre du travail de Marseille, nous adresse le rapport qu'il déposa entre les mains de M. de Monzie, sous-secrétaire d'État au ministère de la Marine, lors de son passage à Marseille.

Après avoir expliqué les raisons qui les séparent de l'organisation syndicale affiliée à la C.G.T., dont le sieur Rivelli est le plus bel ornement, M. Gauthier et ses collègues du bureau, développent leurs arguments sur les trois questions qui sollicitent particulièrement l'attention de M. de Monzie.

.....
III. — Les indigènes à bord des navires

Ce n'est pas à notre avis au lendemain de nos succès coloniaux, lorsque chacun reconnaît les bienfaits économiques de notre colonisation, que l'on doit jeter l'interdit aux Arabes de nos colonies. Ce n'est pas au moment où des essais sont tentés pour organiser le tirage au sort dans toutes nos possessions, et après les manifestations si sympathiques et enthousiastes qui furent faites aux troupes indigènes, lors de leurs passages dans les villes de la Métropole, il y a à peine quelques mois, que l'on est bien fondé à venir faire entendre une cloche discordante parce que deux cents de ces braves naviguent sur les navires de la Méditerranée.

Vous avez là une noble cause à défendre et soyez sûr que nous vous accorderons notre concours sans limites.

À bord de quelques-uns des navires des diverses compagnies qui font la Méditerranée, il y a quatre catégories d'inscrits.

- 1° Les Français inscrits maritimes.
- 2° Les inscrits indigènes sujets français.
- 3° Les inscrits étrangers.
- 4° Les inscrits indigènes étrangers.

.....

La deuxième catégorie, les inscrits indigènes sujets français, est celle sur laquelle des personnalités qui se targuent d'humanitarisme et de solidarité déploient tous leurs efforts pour empêcher leur embarquement.

Nous avons fait une enquête, ils sont 150 environ. À la Cie Transatlantique, sur un effectif de 822 hommes qui forment les équipages de ses 21 unités, il y en a 51 ; à la Cie Mixte 52 ; à la Cie Fraissinet 9 ; et à la Cie Paquet un seul.

Dans ces chiffres sont compris tous les indigènes sujets français algériens, sénégalais ou natifs d'une autre de nos colonies.

Nés sur le sol de nos possessions, ayant souffert les vexations de la conquête, ayant perdu bien souvent un être cher sur les champs de bataille, ces hommes sont incontestablement français. Nous réprouvons cette campagne qui, menée par des internationalistes notoires, tendrait à établir de nouvelles frontières.

Nos adversaires, qui vous demandent d'empêcher ces travailleurs de naviguer, acceptent cependant d'un indigène sans production d'état civil un concours pécuniaire, ils le syndiquent ainsi que le prouve la carte que nous possédons.

C'est là de l'incohérence qui frise la mauvaise action.

Pour la troisième catégorie, les inscrits étrangers, leur présence à bord est un droit qui ne peut faire de doute.

La loi sur l'établissement du rôle d'équipage autorise le quart d'étrangers par spécialité.

Reste la quatrième catégorie, qui légalement ne peut, exister, l'indigène étranger.

Parmi ces derniers un grand nombre sont nés dans nos possessions lointaines, mais l'administration de la Marine n'étant pas suffisamment éclairée sur leur identité, refuse de les embarquer au titre français et ils naviguent alors au titre étranger.

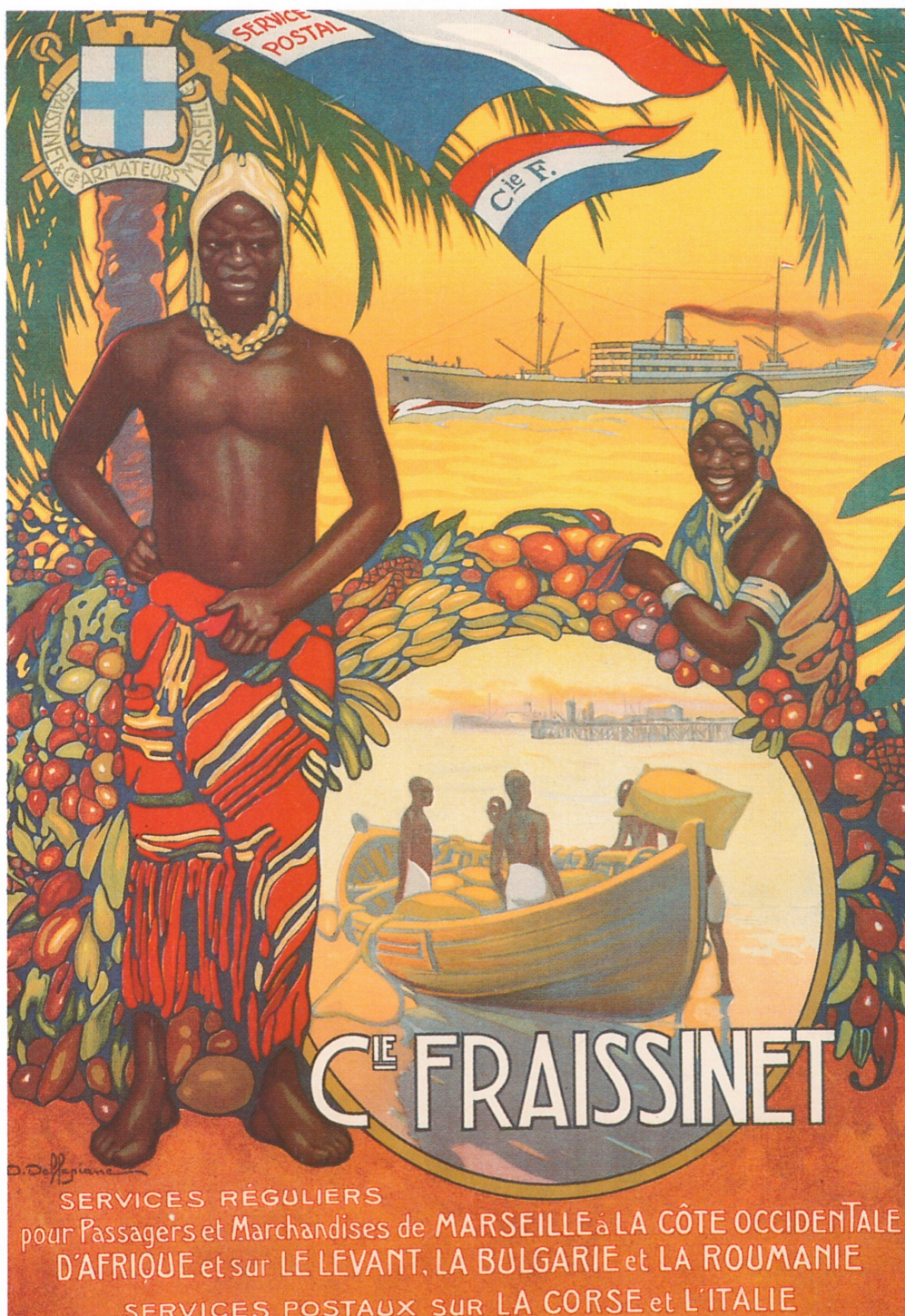
Ces Arabes « étrangers » remplissent les mêmes conditions vis-à-vis de la caisse des invalides puisque les Compagnies sont tenues de payer à ces caisses les 8 % fixés de leur salaires.

Enfin, ils permettent par leur présence, les marins français devenant rares, de compléter les équipages qui ne pourraient être constitués.

Telles sont M. le sous-secrétaire d'État les observations que nous avons à vous présenter.

Nous félicitons M. Jean Gauthier de l'excellent esprit qui règne dans son groupement aux statuts duquel près de 4.000 marins ont adhéré.

Cela nous console des palinodies des Rivelli de la C. G. T.



Coll. Jacques Bobée

SERVICES RÉGULIERS

pour passagers et marchandises de MARSEILLE À LA CÔTE OCCIDENTALE
D'AFRIQUE et sur LE LEVANT. LA BULGARIE et LA ROUMANIE

SERVICES POSTAUX SUR LA CORSE et L'ITALIE

Affiche de David Dellepiane (Gênes, 1866-Marseille, 1932)

Le « Louis-Fraissinet »
(*Stanboul*, 8 juin 1914)

Au mois de mars dernier, la Compagnie Fraissinet lançait un superbe vapeur qui reçut le nom de *Louis-Fraissinet*. C'est un cargo-mixte dont les caractéristiques sont les suivantes :

Longueur 111 mètres.

Largeur 14 mètres.

Force motrice 2.400 chevaux.

Vitesse 12 nœuds.

Déplacement 5.500 tonnes.

Il est muni de onze treuils et d'une bigue pouvant soulever 20 tonnes.

Un appareil de T. S. F. est installé à bord.

Le château central est aménagé pour passagers, avec des cabines pourvues du confort le plus moderne suivant les derniers perfectionnements de l'art et de l'élégance ; toutes les pièces, et entre autres la salle à manger, sont décorées avec beaucoup de goût.

Ce cargo-mixte a été construit aux Chantiers de Provence à Port-de-Bouc. Il offre un remarquable spécimen de l'art des constructions navales en France.

Le *Louis-Fraissinet* a été consacré au service des échelles du Levant. Il est venu de Marseille à Constantinople en cinq jours et demi.

À l'occasion de son arrivée dans notre port, le très actif et distingué agent général de la Compagnie Fraissinet, M. G. Schrimpf, a offert, samedi, à bord, un déjeuner dont le menu était savoureux : les passagers du *Louis-Fraissinet* n'auront qu'à se louer de la cuisine du bord. Les convives de M. Schrimpf et du *Louis-Fraissinet* étaient : M. Agel, consul général de France ; M. le commandant Laborde, commandant la *Jeanne-Blanche* ; Gilson, vice-consul de France ; M. Giraud, M. J. Menasché, M. Labussière, M. Charrier, Salih bey Gourdj, M. le Dr Delamare, M. Mothu, M. Boulan, M. Monge, Saïd bey Daoud, M. Pierre Le Golf et les officiers du bord.

Le *Louis-Fraissinet* repartira de Constantinople pour Gènes et Marseille le 4 juillet.

DEUIL
(*Le Figaro*, 27 avril 1915)

Nous apprenons la mort à Vallons (Rhône), de M^{me} Chabrières-Arlès, veuve de M. Chabrières-Arlès, trésorier-payeur général du Rhône, régent de la Banque de France.

1917 (22 novembre) : création de la
[Société commerciale et industrielle de la Côte d'Afrique](#)
(Ancient. Armandon & C^{ie})(C.I.C.A.)

MARINE MARCHANDE
Commission supérieure d'arbitrage
(*La Journée industrielle*, 20 avril 1918)

MM. A. Fraissinet, directeur général de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur

MARINE MARCHANDE
Comité exécutif des transports maritimes
(*La Journée industrielle*, 2 mai 1918)

MM. A. Fraissinet, directeur général de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur

(*Le Figaro*, 18 août 1918)

On annonce la mort, à Oullins (Rhône), de M^{me} veuve Auguste Chabrières, née Fraissinet. Suivant le désir de la défunte, les obsèques ont été célébrées à Marseille dans la plus stricte intimité, et il ne sera pas envoyé de lettres de faire-part.

Pour la reconstitution de notre flotte commerciale
CRÉATION D'UN COMITÉ TECHNIQUE
(*La Journée industrielle*, 11 janvier 1919)

Un arrêté du 9 janvier du commissaire aux transports maritimes a institué un comité technique chargé de donner son avis sur les questions relatives à la reconstitution de la flotte commerciale. Ce comité, qui est présidé par le commissaire aux transports, se compose de MM. Dal Piaz, directeur de la Compagnie Transatlantique ; Fraissinet, directeur de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur ; Hubert-Giraud, administrateur, directeur de la Société des Transports Maritimes ; Niséry, ingénieur en chef de la Compagnie des Chargeurs Réunis ; Pergeline, président-directeur de la Compagnie des Chargeurs de l'Ouest ; Philippart, directeur général de la Compagnie des Messageries Maritimes ; Worms, de la maison Worms et Cie.

Un comité technique spécial a été constitué pour la reconstitution de la flotte de pêche.

Fiançailles
(*Le Figaro*, 4 mai 1919)

Nous apprenons les fiançailles de M^{lle} Christiane Chabrières, fille de M. Auguste Chabrières et de madame, née Fraissinet, décédés, avec le docteur Jacques Kocher, médecin aide-major de 1^{re} classe, décoré de la croix de guerre, trois citations, fils du docteur Adolphe Kocher, décédé, et de madame, née Latunc.

Cie MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Fraissinet)

(La Journée industrielle, 20 mars 1920)

Cette société se propose d'augmenter son capital de 7.500.000 fr. par l'émission de 15.000 actions sur lesquels 5.000. émises à 500 fr., seront réservées aux porteurs actuels, à raison d'une nouvelle pour 4 anciennes et les 10.000 restantes émises à 1.200 fr. réservées à un groupe d'armateurs. Le dividende probable pour l'exercice écoulé serait du 150 fr. environ.

Cie MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR

(Fraissinet et Cie)

(La Journée industrielle, 22 juin 1920)

Cette société en commandite par actions procède actuellement à l'émission de 15.000 actions de 500 fr. portant le capital de 10 millions à 17.500.000 fr., dont 5.000 émises à 500 fr. et réservées aux anciens actionnaires à raison de une nouvelle pour quatre anciennes et 10.000 émises à 1.200 fr. réservées à un groupe d'armateurs.

La représentation des Compagnies françaises de transports en Suisse

(La Journée industrielle, 1^{er} septembre 1920)

Sur l'initiative de la Compagnie des Messageries Maritimes*, les grands réseaux de chemins de fer français et plusieurs compagnies de transports viennent de décider de créer une représentation commune en Suisse.

.....

Cie Marseillaise de Navigation à Vapeur Fraissinet et Cie.

SOCIÉTÉ ANONYME

CIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR

(Fraissinet et C^{ie})

(*La Journée industrielle*, 10 septembre 1920)

Cette société, en commandite par actions, vient d'être transformée en société anonyme.

Le siège est toujours 5, rue Beauvau. à Marseille.

Le capital reste fixé à 17.500.000 fr. en actions de 500 fr.

Le conseil d'administration est composé de : MM. John Dal Piaz, administrateur directeur de la Compagnie Transatlantique, rue de Téhéran, 5, à Paris ; Houïtte de Lachesnais, propriétaire, promenade de la Corniche, 401, Marseille ; Fernand Devise, administrateur de la Compagnie Transatlantique, rue Las-Cases, 7, Paris ; Alfred Fraissinet, armateur, avenue de la Cadenette à Marseille ; Albert Fraissinet, armateur, promenade de la Corniche, 339, Marseille ; Jean Fraissinet, armateur, avenue de la Cadenelle, Marseille ; Maurice Guillot de Juilly, administrateur de la Compagnie des Messageries Maritimes, avenue de la Muette, 75, à Paris ; Gaston Pellerin de Latouche, président de la Compagnie Transatlantique, avenue d'Iena, 86, à Paris ; Georges Philippar, directeur général de la Compagnie des Messageries Maritimes, rue de Turin, 13, Paris ; Théodore-P. Rodocanachi, propriétaire, avenue du Prado, 226, Marseille ; Félix Roussel, président des Messageries Maritimes, rue Lincoln, 5, Paris.

COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR

Fraissinet et Cie

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 4 janvier 1921)

Les comptes de l'exercice au 30 janvier accusent un solde créditeur de 7.440.840 fr. et après passation des amortissements et la mise en réserve de sommes importantes, l'assemblée du 29 novembre a voté un dividende, intérêts compris, de 60 fr., égal au précédent. La Compagnie prend à sa charge l'impôt de 10 % sur le revenu. Le solde, soit 45 fr. bruts, est mis en paiement actuellement.

Les Chantiers et Ateliers de Provence ont livré au cours de l'exercice le cargo de ligne *Félix-Fraissinet*, construit en pleine guerre ; cette belle unité a été affectée à la ligne de la Côte Occidentale d'Afrique, sur laquelle elle rend les plus grands services. Par contre, les importantes commandes faites aux Chantiers de Penhoët ont donné lieu à un grave litige avec cette société qui a signifié sa résiliation du contrat, résiliation motivée, d'après elle, par la lenteur que mettrait l'État à livrer les tôles qu'il s'était engagé à fournir aux constructeurs. N'acceptant pas cette rupture des accords, la Compagnie a dû porter le différend devant les tribunaux. Il n'en est pas moins vrai que le manque de tonnage pour la reprise de ses services sur la mer Noire et le Danube est très préjudiciable. Aussi, en attendant l'issue du procès, elle s'efforce de remplacer les navires torpillés, et peut-être pourra-t-elle arriver au moment de la liquidation, aujourd'hui décidée, de la flotte d'État. Rappelons qu'en prévision de ces achats de matériel, une réserve de plus de 10.000.000 francs a été constituée sous la rubrique « Compte d'attente pour le remplacement des vapeurs coulés pendant la guerre ».

Sur la Corse, le régime des réquisitions ayant pris fin, la Compagnie a passé avec l'État un accord par lequel elle lui cède, moyennant le paiement d'allocations forfaitaires

représentant l'intérêt, l'amortissement, les frais généraux et les travaux de grosses réparations, toute sa flotte postale qu'elle gère pour son compte, en touchant une commission sur les frets encaissés. Cette convention, votée par le Parlement, n'a qu'une durée de deux ans. Il est à souhaiter, qu'avant son expiration, l'étude de la réorganisation des services maritimes postaux sur la Corse, l'Algérie et la Tunisie permette de trouver une solution satisfaisante.

Sur la Roumanie et la Bulgarie, le trafic est encore entravé par des interdictions d'exportation. La Compagnie n'effectue sur ces points qu'un voyage par mois. La Compagnie Danubienne, fondée par la Compagnie des Messageries Maritimes et la Compagnie Fraissinet, gère actuellement le matériel fluvial de prise de la Marine nationale. Cette entreprise annexe a pu aussi acquérir quelques chalands qu'elle exploite pour son compte, avec profit, sur le Danube.

Enfin, la Société commerciale et industrielle de la côte d'Afrique*, dans laquelle la Compagnie Fraissinet a une importante participation, a donné de bons résultats au cours de son dernier exercice ; elle vient de doubler son capital et assure aux vapeurs de celle-ci sur la Côte d'Afrique un fret très important.

Nous passons maintenant à la comparaison des bilans ci-dessous résumés (au 30 juin) :

	1919	1920
ACTIF		
Matériel naval	10.960.000	13.160.000
« Félix-Fraissinet » en construct.	977.309	—
Rentes et valeurs diverses	34.203.995	46.154.396
Matériel d'exploitation	282.100	282.100
Immeubles de la Compagnie	1.254.890	1.254.890
Magasin et matériel	200.045	286.067
Charbon en soutes	43.188	253.072
Comptes divers débiteurs	2.921.077	4.819.382
	<u>50.843.604</u>	<u>66.210.507</u>
PASSIF		
Capital	10.000.000	10.000.000
Effets à payer	10.939	10.599
Amortissements	8.168.134	9.409.636
Réserves	6.262.769	4.451.165
Fonds d'assurances	3.242.002	3.712.431

Compte d'attente	5.336.531	10.819.865
Comptes créditeurs	13.813.836	20.365.901
Profits et Pertes	4.009.393	7.440.840
	<u>50.843.604</u>	<u>66.210.507</u>

L'augmentation du Matériel naval représente le prix du navire nouveau « Félix-Fraissinet ». Le poste Rentes et Valeurs diverses comprend les participations dans la Société commerciale et industrielle de la côte d'Afrique, la Danubienne, la Compagnie Française du Levant, des actions des Chantiers de Provence et de la Société de Télégraphie sans Fil, et enfin 473.130 francs de rentes françaises des divers emprunts. Il renferme des Bons de la Défense Nationale pour 25.616.000 fr. et les fonds en Caisse et Banques pour 8.489.129 fr. Le Matériel d'exploitation et les Immeubles sont inchangés. Les comptes divers débiteurs comprennent le solde des agences, les avances au service du restaurant, les frais en recouvrement, des sommes dues par l'État.

Au Passif, le compte Amortissements a été crédité de la somme votée par la dernière assemblée ordinaire. La réserve statutaire s'est accrue normalement de 113.394 fr.

Le solde de compte Réserve pour éventualités au 30 juin 1919 était de 3.500.000 fr. Il a été diminué, suivant décision de l'assemblée générale extraordinaire du 21 avril 1920, de 3.125.000 fr., montant du prélèvement de 125 fr. à distribuer à chacune des 20.000 actions formant le capital et du 20 % réservé à la gérance. Reste 375.000 fr. Réserve de portefeuille, 100.000 fr., sans changement. La Réserve pour remise en état après guerre du matériel et grosses réparations et changement de chaudières, 3.400.000 fr., représente une augmentation de 1.200.000 fr., votée par la dernière assemblée générale ordinaire. Fonds d'assurances, 3.772.430 69. Ce compte a été crédité du montant des primes sur les risques maritimes et de guerre que la Compagnie couvre elle-même en conformité des statuts, et débite du montant de divers règlements d'avaries. Le Compte d'attente constitue une provision en remplacement de vapeurs détruits pendant la guerre.

Le solde créditeur du compte de Profits et Pertes, après paiement du dividende de 60 fr. et prélèvements statutaires, a laissé un excédent sur lequel les réserves ont reçu 4.200.000 fr. Un reliquat de 130.370 fr. a été reporté à nouveau.

L'assemblée générale, après avoir entendu les rapports de M. Alfred Fraissinet, ancien gérant, et du conseil de surveillance sur les comptes du dernier exercice de la société en commandite par actions, du 1^{er} juillet 1919 au 30 juin 1920 a approuvé les comptes, et par suite de la **transformation de la société en commandite par actions en société anonyme**, a donné *quitus* définitif de leur gestion à M. Alfred Fraissinet et aux membres du conseil de surveillance dont la mission est terminée.

Les Industries annexes de l'armement
(*La Journée industrielle*, 2 mars 1921)

Marseille, 28 février. — Sous cette dénomination vient d'être constituée une société anonyme dont l'objet sera l'industrie de l'armement et toutes les industries annexes.

Le siège est à Marseille, 15, rue Beauvau.

Le capital est fixé à 1 million en actions de 500 fr., toutes à souscrire en numéraire.

Les premiers administrateurs sont : la Compagnie Française de Navigation à Vapeur (Cyprien Fabre), à Marseille, rue Beauvau, 15

.....
la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet), à Marseille, rue Beauvau, 5, représentée par M. Alfred Fraissinet, armateur, à Marseille, avenue de la Cadenelle...

CRÉATION D'UN CONSORTIUM FRANÇAIS DES TRANSPORTS EN SUISSE
Office général français des chemins de fer et compagnies de navigation
(*La Journée industrielle*, 2 juin 1921)

Nous avons annoncé récemment que les principales Compagnies françaises de chemins de fer et de navigation avaient fondé en Suisse un bureau d'informations.

Il s'agit, en réalité, d'un consortium groupant les compagnies suivantes :

.....
Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur Fraissinet et Cie

Services contractuels des Messageries maritimes
(*La Journée industrielle*, 26 novembre 1921)
(*Les Annales coloniales*, 29 novembre 1921)

Son conseil d'administration est composé de la façon suivante :
Alfred Fraissinet, président-directeur de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet)

COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Compagnie Fraissinet)
(*La Journée industrielle*, 13 décembre 1921)
(*Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF*, mars 1922, p. 81)

L'assemblée ordinaire de cette compagnie a eu lieu récemment au siège social, a Marseille, 5. rue Beauvau.

Le rapport du conseil d'administration signale qu'en attendant qu'intervienne une solution pour le futur régime des services maritimes postaux sur la Corse, la compagnie a mis en chantier un paquebot rapide et pourvu de tout le confort désirable, pour les traversées rapides de Marseille et Nice sur Bastia, Ajaccio et la Balagne.

En ce qui concerne la côte occidentale d'Afrique, les vapeurs de la société ont bénéficié d'un tonnage important.

La situation toujours très précaire en Bulgarie et en Roumanie et l'avisement du leu et du leva paralysent le commerce. Le recrutement des chargements en est rendu difficile, tant à l'aller qu'au retour.

Le rapport signale encore la marche normale des filiales de la compagnie, la Société Commerciale et Industrielle de la Côte d'Afrique et la Société de Navigation Danubienne, malgré la baisse des prix des produits africains pour l'une et la crise des changes pour l'autre.

Le compte des profits et pertes présente, au 30 juin 1921. un solde créancier de 5 millions 318.662 far. 65. L'assemblée a approuvé à l'unanimité les comptes présentés, et la répartition du solde bénéficiaire, c'est-à-dire un dividende, intérêts de 5 %

compris, de 60 fr. par action, et le report d'une somme de 2.200.000 fr. à un fonds de prévoyance.

Elle a, en outre, ratifié la nomination de M. André Homberg comme administrateur, en remplacement de M. Pellerin de la Touche, décédé.

COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR
(C^{ie} FRAISSINET)

S.A. au capital de 17,5 MF.

Siège social : Marseille 5, r. Beauvau

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 119-120)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 7 à 12 membres

Fraissinet (Alfred), villa Valensolle, av. Prado, Marseille ; pdt-dir. ;

Roussel (Félix), 5, rue Lincoln, Paris ; v.-pdt ;

Dal Piaz (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; v.-pdt ;

Juilly (Maurice de), 75, av. de la Muette, Paris ;

[Houïtte] La Chesnais (de)[Edmond], château du Roucas-Blanc, 401, Corniche, Marseille ;

Devise (Fernand), 7, rue Las Cases, Paris ;

Fraissinet (Albert), 339, ch. de la Corniche, 339, Marseille ;

Fraissinet (Jean), villa Valensolle, av. Prado, Marseille ;

Homberg (André), 153, r. de Rome, Paris ;

Philippar (Georges), 13, r. de Turin, Paris ;

Rodocanachi (Th.-Paul), 57, av. Kléber, Paris.

Société en commandite constituée en 1837 p. une durée devant expirer le 18 sept. 1935 ; transformée en soc. an., par délibération de l'AGE du 12 août 1920..

Objet. — L'industrie des transp. et ds constructions p. la marine et l'industrie, les armements, la commission, le transit.

Capital social. — 17,5 MF en 35.000 act. de 500 fr. libérées.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale, 5 % d'intérêt aux act. Le solde : 10 % au conseil ; 5 % au comité de direction ; 85 % aux act.

COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Cote de la Bourse et de la banque, 29 janvier 1923)

Comme nous l'avions indiqué au moment de l'assemblée générale qui s'est tenue le 27 novembre dernier, les résultats enregistrés en 1921-1922 par la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet) sont sensiblement inférieurs à ceux de l'exercice précédent. Les comptes accusent un bénéfice net de 3.316.101 fr. 21 contre 5.188.292 fr. 85 en 1920-1921. ce qui, après addition du report antérieur, représente un solde disponible de 3 millions 467.267 fr. 51 au lieu de 5.318.662 fr. 65.

L'assemblée a décidé de ramener le dividende de 60 à 50 fr., ce qui n'exige qu'un décaissement de 1.750.000 fr. au lieu de 2.100.000 fr. ; le fonds de prévoyance ne reçoit qu'un million de francs au lieu de 2.200.000 fr. ; le report à nouveau se trouve augmenté à 210.618 fr. 96 contre 151.166 fr. 30.

Des indications contenues dans le rapport du conseil d'administration, il ressort que la Compagnie Fraissinet a, comme la plupart des entreprises maritimes, souffert assez fortement de la crise de l'armement et de la baisse du fret. Par contre, sa situation financière est assez satisfaisante, du fait qu'il lui a été possible — sans nuire à la régularité de ses services — de ne pas acheter de matériel nouveau à l'époque des prix élevés de 1920.

Cette absence de commandes de navires — sauf deux : le *Félix-Fraissinet*, mis sur chantiers en 1915, et Le Niger acquis en d'excellentes conditions en ??? [illisible] — explique l'importance des disponibilités [???] le le bilan (sot 65 millions environ). Il ne faut cependant pas perdre de vue que la Compagnie [aura à] remplacer à bref délai son tonnage torpillé et aussi à régler ses impôts sur les bénéfices de guerre, ce qui diminuera sensiblement sa trésorerie.

Les services maritimes entre le continent et la Corse ont continué à être gérés par la Compagnie pour le compte de l'État.

Au cours de l'exercice, les vapeurs de la Compagnie ont effectué dix voyages de Marseille à Cotonou, Duala, Port-Gentil ; la concurrence a été très active sur la côte occidentale d'Afrique, surtout de la part de l'Allemagne. Sur l'Orient, en Hongrie et en Roumanie, les affaires ont continué à être très difficiles, par suite de l'avisement des changes. Un des navires de la Compagnie, le *Jacques-Fraissinet*, affrété par le Comité international de secours à la Russie, a transporté un chargement de céréales à Odessa et à Nicolaïeff ; à la [chute ?] de ce dernier port, quelques obus furent tirés mais heureusement ne l'atteignirent pas ; cependant, la Compagnie refusa d'effectuer un second voyage.

Le bilan arrêté au 30 juin se présente de la façon suivante :

	1921	1922
ACTIF		
Matériel naval	13.335.919 65	16.310 000 00
Vapeurs en construction.	—	1.870.023 10
Portefeuille	16.830.659 80	18.825.009 80
Bons de la Déf. et du Trésor	36.713.000 00	39.976.952 20
Caisse et banquiers	5.244.362 85	7.069.027 67
Matériel d'exploitation	283.600 60	283.600 60
Immeubles	1 254.860 18	1.254.790 18
Magas. et mat. de rechange	297.491 57	275.256 47
Charbons	179.170 00	133.920 00
Comptes div. et débiteurs	18.549.490 42	14.588.497 57
	<u>94.688.495 07</u>	<u>100.587.098 57</u>
PASSIF		

Capital	17.500.000 00	17.500.000 00
Effets à payer	9.379 08	29.882 30
Amortissements	11.851.385 53	12.329.039 37
Réserves :		
Statutaire	850.131 39	1.109.546 04
Pour éventualité	2 375.000 00	2.375.000 00
Portefeuille	100.000 00	100.000 00
Pour grosses réparations	5.600.000 00	5.600.000 00
Fonds de prévoyance	—	2.200.000 00
Fonds d'assurances	4.464.306 89	4.878.187 60
Compte d'attente	10.819.864 85	11.486.590 71
Comptes divers créditeurs	35.799.764 72	39.501.585 03
Profits et pertes	5.318.662 65	3.467.207 61
	<u>94.688.495 07</u>	<u>100.587.098 57</u>

La différence constatée au matériel naval provient des versements effectués à l'État pour l'*Ingo*, dont ce poste a été débité, et du coût initial du *Tibet* vendu dont il a été crédité. Le second poste représente les acomptes versés au Chantiers de Provence sur le coût de construction du *Général-Bonaparte*.

Le portefeuille comprend d'une part des rentes françaises des différents emprunts pour un montant de 11.928.333 fr. 80 et, d'autre part, les participations de la Compagnie dans la Société Commerciale de la Côte d'Afrique*, la Danubienne, la Compagnie Française du Levant*, les Chantiers de Provence, la T. S. F., etc.

Le matériel d'exploitation et les immeubles sont sans changements ; les débiteurs divers sont à 14.588.497 57 contre 18.349.490 42 : ils comprennent les soldes des comptes d'agences, du service de restaurant, les frets en recouvrements. L'importance de ce poste provient en partie de ce qu'il comprend les dépenses d'exploitation des services maritimes de la Corse dont la Compagnie assure la gérance.

Au passif, le capital n'a pas varié. Le fonds d'amortissements est augmentation des amortissements votés par le Conseil, soit 10 % sur le matériel, les terrains et immeubles. Il a été débité du montant des amortissements sur le *Tibet* vendu.

À l'exception de la réserve légale créditée de l'attribution de l'an dernier, les diverses réserves sont sans changement.

Le fonds de prévoyance constitué l'an dernier figure pour 2.200.000 fr. ; on sait qu'il lui a été porté 1 million cette année.

Le compte d'attente pour remplacement des vapeurs détruits 1916 est en augmentation de 676.725 fr. 86, représentant le solde dû par l'État sur la valeur des navires torpillés.

Les créditeurs divers comprennent, les recettes d'exploitation des lignes corses exploitées en gérance.

L'assemblée a décidé de mettre en paiement, à partir du 4 janvier 1923, le solde du dividende, soit 35 fr. (un acompte de 15 fr. a été payé le 30 juin dernier). Ce paiement s'effectue net d'impôt sur le revenu.

Dans le port d'Alger
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} mars 1923)

Peu à peu, le port d'Alger reprend son activité touristique qu'il avait semblé perdre à un moment. En effet, il ne se passe pas de semaine qu'un ou plusieurs grands navires chargés de touristes n'escalent, ne serait-ce que quelques heures, dans notre port.

Mardi, nous avons eu la visite du « Patria », de la Compagnie Fraissinet. D'un tonnage net de 12.826 tonnes, ce navire, qui a un équipage de 449 hommes, venait d'Amérique ayant à son bord 310 passagers qui ont visité Alger. Neuf de ces passagers n'ont pas réembarquer. Le « Patria » a débarqué des machines agricoles, du sucre et de l'huile l'élevant à 516 tonnes.

Mardi également, le « Guilo-Cesare » a mouillé en rade, le mauvais temps ne permettant pas son entrée dans le port. Des remorqueurs ont amenés à quai 817 passagers.

Qui êtes-vous ? Annuaire des contemporains, 1924

FRAISSINET (Alfred), adm. P.L.M.*

Ép. Dora Naegely. Un fils : Jean ép. M^{lle} Cyprien-Fabre.

Président-directeur de la Cie marseillaise de navigation à vapeur [Fraissinet], président de la Société de navigation danubienne, vice-président des Messageries Maritimes, adm. Cie commerciale d'Orient ; Docks et entrepôts de Marseille.

Villa Valensolle, av. de la Cadenelle, Prado et 5, r. Beauveau (bureaux), Marseille.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(Compagnie Fraissinet)

Compagnie française de navigation à vapeur
(Cyprien Fabre)*

(*La Journée industrielle*, 13 janvier 1924)

11 janvier. — Ces deux sociétés viennent de décider l'intensification prochaine des services qu'elles assurent sur la côte occidentale d'Afrique.

À partir d'avril 1924, les départs de Marseille se succéderont tous les douze jours. Cette nouvelle organisation comportera un double service alternatif de paquebots rapides et de cargos mixtes. Le service rapide sera assuré par les paquebots neufs de la Compagnie Fraissinet *Hoggar* et *Touareg* et le *Porta*, actuellement en exploitation, et sera encore amélioré prochainement par l'entrée en ligne d'un nouveau paquebot de la Compagnie Fabre.

Ces navires desserviront à l'aller les escales principales de Dakar, Conakry, Grand Bassam, Lomé, Cotonou et Duala terminus du voyage, et au retour les mêmes escales plus Lagos et Accra. La durée du voyage Marseille-Duala sera de vingt et un jours environ.

NÉCROLOGIE
(*La Journée industrielle*, 16 octobre 1924)

— On annonce, de Marseille, le décès de M. Albert Fraissinet, officier de la Légion d'honneur, président de la Société industrielle et commerciale de la Côte d'Afrique*, et administrateur de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur Fraissinet.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(Fraissinet)
(*La Journée industrielle*, 19 novembre 1924)

Marseille, 17 novembre. — Les comptes de l'exercice, au 30 juin 1924, qui seront soumis à l'assemblée du 24 courant, accusent un bénéfice net de 3.440.448 fr., contre 2.677.362 précédemment ; l'augmentation eut été plus sensible sans les importantes dotations directes au fonds d'amortissement (2 millions) et aux diverses réserves (2 millions 1/2). Il sera proposé à l'assemblée de maintenir le dividende à 50 fr. et le conseil demandera l'autorisation de créer une provision spéciale pour renouvellement de la flotte et d'y affecter 1 million.

Au bilan, la flotte est en diminution de 1 million à 24.371.275, mais les navires en construction passent à 15.515.255 contre 7.925.029, soit une augmentation globale de 6.600.000 fr. Par contre, les disponibilités immédiates reviennent de 49.553.000 fr. à 29.870.529 fr., diminution qui s'explique, en dehors des acomptes sur navires, par le paiement de la totalité des impôts de guerre ; d'autre part, les débiteurs sont en augmentation de 13.944.258 fr. à 13.858.062 fr. ; l'ensemble de l'actif disponible ou réalisable est de 48.700.000 fr. (— 14.800.000) ; il s'oppose à 25.146.439 fr. de créiteurs divers (— 11 millions par suite, notamment, du paiement d'impôts. Le compte d'attente pour remplacement des valeurs détruites est inchangé à 11.496.590 francs ; autres réserves et amortissements, 28.800.000 fr. en chiffres ronds.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
Compagnie Fraissinet
(*La Journée industrielle*, 14 décembre 1924)

Marseille, 12 décembre. — L'assemblée ordinaire tenue récemment au siège social, 5, rue Beauvau, à Marseille, a approuvé les comptes de l'exercice 1923-1924 que nous avons publiés le 19 novembre dernier. Rappelons que les bénéfices se sont élevés à 3.440.488 fr. 38, amortissements déduits. Il s'y ajoute le report de l'exercice antérieur pour 453.791 fr. 87. Le dividende a été fixé à 50 fr. brut par action. Une somme de 1 million a été portée au compte provisions pour renouvellement de la flotte. Le report à nouveau s'élève à 613.286 fr. 25.

La nomination du vice-amiral Lacaze, comme administrateur, a été ratifiée.

Le rapport signale que le contrat provisoire qui lie la société à l'État pour l'exécution des services maritimes et d'intérêt général entre le continent et la Corse a été renouvelé pour une période d'un an jusqu'au 11 août 1925, dans l'attente du vote par le Parlement d'une nouvelle convention sur le texte de laquelle le conseil aura à s'entendre avec la Marine si la société continue à gérer ces services pour le compte de l'État.

COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR
(C^{ie} FRAISSINET)

S.A. au capital de 17,5 MF.

Siège social : Marseille 5, r. Beauvau

Registre du commerce : Marseille, n° 23.032

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1924-1925, p. 111)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 7 à 12 membres

Fraissinet (Alfred), villa Valensolle, av. Prado, Marseille ; pdt-dir. ;

Roussel (Félix), 5, rue Lincoln, Paris ; v.-pdt ;

Dal Piaz (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; v.-pdt ;

Fraissinet (Jean), villa Valensolle, av. Prado, Marseille ;

[Houïtte] La Chesnais (de)[Edmond], château du Roucas-Blanc, 401, Corniche, Marseille ;

Devise (Fernand), 7, rue Las Cases, Paris ;

Fraissinet (Albert), 339, ch. de la Corniche, 339, Marseille ;

Homberg (André), 153, r. de Rome, Paris ;

Philippar (Georges), 13, r. de Turin, Paris ;

Rodocanachi (Th.-Paul), 57, av. Kléber, Paris.

Lacaze (Amiral), 10, av. Percier, Paris.

Société en commandite constituée en 1837 p. une durée devant expirer le 18 sept. 1935 ; transformée en soc. an., par délibération de l'AGE du 12 août 1920..

Objet. — L'industrie des transports et des constructions p. la marine et l'industrie, les armements, la commission, le transit.

Capital social. — 17,5 MF en 35.000 act. de 500 fr. libérées.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale, 5 % d'intérêt aux act. Le solde : 10 % au conseil ; 5 % au comité de direction ; 85 % aux act.

Annuaire industriel, 1925 :

FRAISSINET (Compagnie), Cie Marseillaise de Navigation à vapeur, 5, r. Beauvau, Marseille (B.-du-R.). T. 68-57, Int : r 9. Ad. t. Fret-Marseille. Code particulier. — Conseil d'adm. : Prés. : M. Alfred Fraissinet ; Vice-prés. : MM. Félix Roussel [Messageries Mmes] et John Dal Piaz [Messageries Mmes]. Adm. : MM. [Maurice] de Juilly [Messageries Mmes][† oct. 1923], [Edmond Houïtte] de Lachesnais [ou La Chesnais], Fernand Devise [dt la belle-mère, ép. Chabrières, était née Fraissinet][Omnium lyonnais, Cie gén. transatlantique, Marseillaise de crédit...], Albert Fraissinet, Jean Fraissinet, André Homberg [SG (cousin d'Octave)], Georges Philippar [Messageries Mmes] et Th. P. Rodocanachi. Comité de Direction : Prés. : M. Alfred Fraissinet ; Vice-prés. : M. Félix Roussel. Adm. : MM. Philippar, Dal Piaz et Jean Fraissinet. Direct. de l'exploitation : M. Félix Ricord. Agence : 12, r. de la Victoire, Paris, 9^e. T. Trud. 17-83.

Lignes de Corse. Lignes de Constantinople, Bulgarie, Roumanie. Lignes de la Côte occidentale d'Afrique. (42-11932).

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
Compagnie Fraissinet

(*La Journée industrielle*, 3 et 8 décembre 1925)

Les comptes de l'exercice 1925, arrêtés au 30 juin, font ressortir un bénéfice net de 4.472.657 fr. 70. contre 3.440.188 fr. 28 précédemment. Le conseil proposera à la prochaine assemblée ordinaire d'affecter 2 millions au compte « provision pour le renouvellement de la flotte », et de maintenir le dividende à 50 fr. brut par action. Le solde s'élevant à 652.823 fr. 59 sera reporté à l'exercice en cours.

NÉCROLOGIE

Théodore-Paul Rodocanachi
(*Le Figaro*, 22 décembre 1925)

On nous annonce la mort de M. Théodore-Paul Rodocanachi, pieusement décédé, 5, avenue Kléber. dans sa quatre-vingt-unième année, muni des sacrements de l'Église Il était le père de MM. Paul [sculpteur] et Pierre Rodocanachi, de la comtesse Gonzague de Saint-Seine, et de la comtesse Robert de Maulde. Les obsèques devant avoir lieu à Marseille, il ne sera pas envoyé d'invitations.

CÔTE-D'IVOIRE

La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1926)

Navigation

La Banque française de l'Afrique, consignataire des Compagnies Fabre et Fraissinet, nous informe que depuis le 1^{er} janvier 1926, ces Compagnies de navigation sont représentées en Côte-d'Ivoire, par M. Nuret, qui a son bureau à Grand-Bassam dans l'immeuble de la Compagnie Africaine d'Entreprises (Morosini).

Adresse télégraphique : « Fraissinet Bassam ».

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(Fraissinet et Cie)
(*La Journée industrielle*, 1^{er} décembre 1926)

Marseille. 29 novembre. — Les comptes de l'exercice 1925-1926 qui ont été approuvés par l'assemblée ordinaire, tenue aujourd'hui, font ressortir un bénéfice de 4.852.645 fr. contre 4.472.658 fr pour l'exercice précédent. L'assemblée a voté un dividende de 55 fr., contre 50 fr. l'an dernier.

COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (C^{ie} FRAISSINET)

S.A. au capital de 17,5 MF.

Siège social : Marseille 5, r. Beauvau

Registre du commerce : Marseille, n° 23.032

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 101-102)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 7 à 12 membres

Fraissinet (Alfred), villa Valensolle, av. Prado, Marseille ; pdt-dir. ;
 Dal Piaz (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; v.-pdt ;
 Lacaze (Amiral), 10, av. Percier, Paris ; v.-pdt ;
 Fraissinet (Jean), villa Valensolle, av. Prado, Marseille ; adM. dél. ;
 Chabrières (Maurice), promenade de la Corniche, 399, Marseille ;
 [Houïtte] La Chesnais (de)[Edmond], château du Roucas-Blanc, 401, Corniche, Marseille ;
 Fraissinet (Albert), 339, ch. de la Corniche, 339, Marseille ;
 Homberg (André), 153, r. de Rome, Paris ;
 Lebon (André), 2, r. de Tournon, Paris ;
 Philippar (Georges), 13, r. de Turin, Paris ;
 Tillier, 6, r. Auber, Paris.

Société en commandite constituée en 1837 p. une durée devant expirer le 18 sept. 1935 ; transformée en soc. an., par délibération de l'AGE du 12 août 1920..

Objet. — L'industrie des transp. et ds constructions p. la marine et l'industrie, les armements, la commission, le transit.

Capital social. — 17,5 MF en 35.000 act. de 500 fr. libérées.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale, 5 % d'intérêt aux act. Le solde : 10 % au conseil ; 5 % au comité de direction ; 85 % aux act.

Résultats des derniers exercices.

Ex.	Bénéf. bruts	rtissements et rés	Divid. totaux	Divid. par act.	Report
1915-1916	2.200.500	480.000	40	54.241	
1916-1917	4.240.918	3.366.920	600.000	50	55.288
1917-1918	3.924.220	2.362.504	41.200.000	60	83.629
1918-1919	4.000.302	2.554.898	1.200.000	60	79.493
1919-1920	7.440.840	5.661.503	1.200.000	60	130.369
1920-1921	5.188.992	3.879.245	2.100.000	60	151.166
1921-1922	3.316.101	2.716.658	1.750.000	50	210.168
1922-1923	2.677.862	2.098.878	1.750.000	50	453.791
1923-1924	3.440.480	—	1.750.000	50	613.236
1924-1925	4.472.658	—	1.750.000	50	658.824

NOTRE CARNET

(La Journée industrielle, 25 janvier 1927)

NÉCROLOGIE — M. Alfred Fraissinet, président du conseil d'administration de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet), président honoraire du Syndicat de la Marine marchande, ancien membre de la chambre de commerce de Marseille, est décédé hier à Marseille. Le défunt était officier de la Légion d'honneur.

L'exploitation des services maritimes
postaux et d'intérêt général
entre la France continentale et la Corse
(*La Journée industrielle*, 26 juillet 1927)

La nouvelle loi concernant l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France continentale et la Corse a été publiée au *Journal officiel* du 24 juillet.

En voici les dispositions principales :

« Article premier. — Sont approuvées les stipulations financières de la convention conclue le 10 mai 1927 et de l'avenant du 11 juin 1927 entre l'État et la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur, compagnie Fraissinet, pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France continentale et la Corse.

« Art. 3. — Il est interdit aux membres du Sénat et de la Chambre des députés, sous peine de déchéance de leur mandat, de faire partie des conseils d'administration et de surveillance de la compagnie concessionnaire.

« Les personnes élues sénateurs ou députés qui feraient partie d'un des conseils devront dans les huit jours qui suivront la vérification de leurs pouvoirs, opter entre l'acceptation du mandat parlementaire et la conservation de leurs fonctions.

« À défaut d'option, elles seront, de plein droit, déclarées démissionnaires par l'assemblée à laquelle elles appartiennent.

« Les dispositions de l'article 175 du code pénal, modifié par la loi du 6 octobre 1919, article 10, seront applicables à tous les fonctionnaires ayant eu à participer au contrôle financier ou technique de la compagnie concessionnaire. »

Suit le texte de la convention qui stipule notamment que :

« Article premier. — La Compagnie marseillaise de navigation à vapeur. Compagnie Fraissinet, s'engage à assurer, à dater du 15 août 1921, l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France continentale et la Corse.

« L'exploitation des services est soumise aux clauses et conditions ci-après et à celles du cahier des charges annexé à la présente convention.

« Art. 2. Lors de la mise en vigueur de la présente convention, les services sont assurés par les paquebots *Général-Bonaparte*, *Corte-II*, *Liamone*, *Iberia*, *Numidia* et *Corsica*, appartenant à la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur.

« Les paquebots *Numidia*, *Iberia*, *Corsica* seront remplacés par un navire type *Corte-II* et par deux navires d'une vitesse de 15 nœuds aux essais.

« Un paquebot supplémentaire d'une vitesse au moins égale à celle du *Corte-II* sera mis en chantier lorsque les recettes de l'exploitation auront, pendant deux années consécutives atteint le chiffre de 16 millions par exercice contractuel.

« Art. 7. — La durée de la convention est fixée à vingt ans. Toutefois, au cours de la cinquième, de la dixième et de la quinzième année, il sera procédé, d'un commun accord entre l'État et la compagnie, à la révision de ses stipulations. Si un accord n'intervient pas dans le délai d'un an après la mise en demeure qui peut être adressée par l'une des parties à l'autre, aux échéances suivies la convention est résiliée. »

Ajoutons que l'*Officiel* du 24 juillet donne également le texte d'un avenant à la convention le 10 mai 1927, qu'il modifie comme suit en ce qui concerne l'article 2 :

« Deuxième alinéa : après les mots *Corte-Il*, ajouter : d'une vitesse au moins égale à 15 nœuds en service » ;

« Remplacer le troisième alinéa par ; un paquebot d'une vitesse au moins égale à 17 nœuds en service sera commandé par l'État au plus tard le 1^{er} septembre 1928. »

Marseille
Arrivées
(*Le Petit Marseillais*, 26 août 1927)

L'ARRIVÉE DE LA *MADONNA*. — Le paquebot *Madonna*, courrier de la côte occidentale d'Afrique, de la Compagnie Fraissinet, arrivé hier matin, a débarqué à Marseille 763 passagers. Parmi eux se trouvait M. Maurice Petit, directeur de l'Omnium forestier africain, administrateur des colonies, rentrant du Cameroun.

DANS LA LEGION D'HONNEUR
MINISTERE DE LA GUERRE
(*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1927)

Est promu au titre civil officier de la Légion d'honneur :
Baptifaut (Jean-Baptiste-Alexis), agent de la Compagnie de navigation Fraissinet.
Chevalier du 12 juillet 1918.

Nous adressons à notre ami, M. Baptifaut, nos bien cordiales félicitations pour sa promotion bien méritée.

Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur
(Fraissinet et Cie)
(*La Journée industrielle*, 3 décembre 1927)

Marseille, 1^{er} décembre. — L'assemblée ordinaire, tenue le 28 novembre, a approuvé les comptes et bilan de l'exercice 1926-1927 se soldant par un bénéfice net de 5.777.227 fr., contre 4.852.645 fr. pour l'exercice précédent. Le dividende a été fixé à 55 fr. brut, comme l'an dernier. Un acompte de 15 fr. ayant été payé en juillet, le solde, soit 40 fr., sera payable en janvier.

TARIF SPÉCIAL POUR LE TRANSPORT
des colis agricoles
(*La Journée industrielle*, 12 et 28 février 1928)

Ateliers et chantiers de Provence
[En fait : Chantiers et ateliers de Provence*]
(*La Journée industrielle*, 26 octobre 1928)

Port-de-Bouc, 24 octobre. — Cette société procédera, le 4 novembre, dans ses chantiers de Port-de-Bouc, au lancement du paquebot *Ville-d'Ajaccio*, destiné à la flotte de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet).

Lancement du paquebot « Ville-d'Ajaccio »
(*La Journée industrielle*, 6 novembre 1928)

Port-de-Bouc. 4 novembre. — La société des Chantiers et Ateliers de Provence a procédé, aujourd'hui, avec succès, dans ses chantiers de Port-de-Bouc, au lancement du paquebot *Ville-d'Ajaccio*, construit pour le compte de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet).

Ce paquebot est destiné aux services maritimes postaux de la Corse. Il assurera hebdomadairement la ligne Marseille–Ajaccio–Propriano–Porto-Vecchio.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(Compagnie Fraissinet)
(*La Journée industrielle*, 28 novembre 1928)

Marseille, 26 novembre. — L'assemblée ordinaire, tenue aujourd'hui, a approuvé les comptes de l'exercice 1927-1928 se soldant, après d'importants prélèvements en faveur des amortissements et provisions diverses, par un bénéfice net de 6.543.576 (contre 5.777.227 fr. en 1926-1927). Le dividende a été maintenu à 55 francs et une somme de 3.800.000 fr. affectée à la réserve pour renouvellement de la flotte.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(*La Journée industrielle*, 9 avril 1929)

Marseille, 7 avril. — Cette société va mettre très prochainement en service deux nouvelles unités : la *Ville-d'Ajaccio* et le *Cap-Corse*.

Ces navires, respectivement construits aux Chantiers et ateliers de Provence, à Port-de-Bouc, et aux Ateliers et Chantiers de Bretagne, à Nantes, ont les mêmes caractéristiques.

La *Ville-d'Ajaccio* sera affectée à la ligne Marseille–Ajaccio–Propriano–Bonifacio–Porto-Vecchio. C'est le 18 avril qu'elle effectuera son premier départ.

Le *Cap-Corse* sera affecté au service Marseille–Bastia–Livourne. Il effectuera son premier départ le 12 mai.

Les deux bâtiments ont été aménagés en vue du transport des passagers et des marchandises.

La *Ville-d'Ajaccio* et le *Cap-Corse* doivent fournir une vitesse de 15 nœuds. L'un et l'autre sont dotés de machines développant une puissance de 3.000 chevaux chauffant au mazout.

Voici leur caractéristiques : longueur, 85 m. 20 ; largeur 12 m. 50 ; jauge brute, 2.500 tonnes ; port en lourd, 1.500 tonnes.

Ces navires vont remplacer les paquebots *Iberia* et *Corsica*.

En outre, un troisième bâtiment, construit à Brême au compte des prestations en nature, entrera en service le 27 mai. C'est un paquebot de luxe, aménagé en vue du

transport des passagers de cabines. Il assurera le service rapide Marseille-Ajaccio. Sa vitesse aux essais est de 16 nœuds.

MARINE MARCHANDE
(*JORF, La Journée industrielle*, 4 août 1929)

Sont promus ou nommés au titre du ministère des Travaux publics (Marine marchande):

Chevaliers : MM.... Ricord (Félix-Joseph), directeur de la Compagnie Marseillaise de Navigation...

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(Compagnie Fraissinet)
(*La Journée industrielle*, 29 novembre 1929)

Marseille, 27 novembre. — L'assemblée ordinaire, tenue le 25 novembre a approuvé les comptes de l'exercice 1928-1929, clos le 30 juin dernier, se soldant par un bénéfice net de 6 millions 842.017 fr., contre 6.543.576 francs.

Les actionnaires ont voté la distribution d'un dividende de 60 fr. au lieu de 55 fr. l'an dernier. Un acompte ayant déjà été versé, le solde sera payable le 31 décembre.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(Compagnie Fraissinet)
(*La Journée industrielle*, 11 novembre 1930)

Marseille, 9 novembre. — Le bénéfice de l'exercice clos le 30 juin s'élève à 6.646.106 fr. contre 6.842.017 fr. précédemment. Le dividende n'est pas encore fixé;

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur
(Compagnie Fraissinet)
(*La Journée industrielle*, 17 novembre 1931)

Marseille, 15 novembre. — Les comptes de l'exercice au 30 juin qui seront présentes à l'assemblée ordinaire du 30 novembre se soldent par un bénéfice net de 4.346.639 fr. contre 6.646.196 fr précédemment. Le dividende n'a pas encore été fixé. Rappelons qu'il avait été de 60 francs l'année dernière.



Duala (Cameroun). — *La Madonna* au wharf (Coll. Isabelle Deaudon)

MARSELLAISE DE NAVIGATION A VAPEUR
(FRAISSINET)

(L'Information financière, économique et politique, 30 novembre 1932)

L'assemblée du 28 novembre a approuvé les comptes de l'exercice au 30 juin, lesquels se soldent par un bénéfice net de 4.596.317 contre 4.346.639 fr. en 1930-31. Le dividende a été fixé à 45 francs, payable sous déduction de l'acompte de 15 francs, payé le 1^{er} juillet et des impôts. Après une affectation de 2.500.000 fr. au compte « provision pour renouvellement de la flotte », le report à nouveau s'élève à 685.501 francs.

Au cours de l'exercice, il a été effectué 21 voyages sur la côte occidentale de l'Afrique, 4 sur la mer Noire et 301 à destination de la Corse. Il a été transporté 228.663 passagers et 256.569 tonnes de marchandises. Cette exploitation a produit un chiffre total de recettes de 59.649.848 fr.

Ainsi que le souligne le rapport, l'exercice 1931-32 a été, comme le précédent, dominé par la crise de l'armement, crise que l'on doit attribuer à cinq facteurs principaux : tonnage construit de trop loin supérieur aux besoins, pénurie de passagers du fait de la compression des budgets privés, pénurie également de fret, charges très lourdes imposées au pavillon français par suite, notamment de la législation sur le travail à bord et, enfin, prodigieux développement de la marine marchande italienne sous l'impulsion du gouvernement. Grâce à sa gestion prudente et à une politique d'économies serrées, la Compagnie Fraissinet a réussi, néanmoins, à atténuer les effets de cet état de choses.

Les services de la mer Noire ont été supprimés en décembre 1931 ; il est bien question à l'heure actuelle de les rétablir, mais le conseil a peu d'espoir d'obtenir les crédits demandés au ministère de la-Marine marchande pour le rétablissement de cette ligne. La subvention devrait être de l'ordre de 3 à 4 millions par an.

L'exploitation des lignes africaines n'a pas échappé aux effets de la crise, mais s'est maintenue, cependant, satisfaisante, grâce à une compression des frais.

Enfin, l'exploitation des lignes vers la Corse s'est normalement poursuivie. On sait que ce service est placé sous le régime de l'exploitation contractuelle fixée à 20 ans avec clause de révision quinquennale. Les négociations relatives à la première révision sont maintenant en cours et sur le point d'aboutir. Le nouveau paquebot « Pascal-Paoli » est entré en service en juin dernier sur la ligne rapide Marseille-Ajaccio-Nice et donne toute satisfaction.

Les résolutions ont été adoptées à l'unanimité.

MM. Marc Fraissinet et André Lebon ont été réélus administrateurs.

Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Compagnie Fraissinet)
(Revue générale du froid, novembre 1933)

Le conseil proposera à l'assemblée ordinaire du 27 novembre le maintien du dividende de l'exercice 1932-1933 à 45 fr. par action. Les comptes de l'exercice clos au 30 juin 1933 se soldent par un bénéfice net de 4.352.950 fr. contre 4.596.317 fr. pour l'exercice précédent. Addition faite du reliquat antérieur, le profit disponible s'élève à 5.038.452 fr.

COMPAGNIE DE NAVIGATION FRAISSINET
(*L'Information financière, économique et financière*, 29 novembre 1934)

L'assemblée tenue à Marseille le 26 novembre, sous la présidence de M. Jean Fraissinet, a approuvé les comptes au 30 juin 1934, qui se soldent par un bénéfice net de 4 278.521 fr. Elle a voté un dividende de 45 fr. payable à une date que fixera ultérieurement le conseil, sous déduction des impôts et de l'acompte de 15 fr. déjà distribué. Il a été affecté 2.200.000 fr. au renouvellement de la flotte et reporté à nouveau 932.203 fr. Dans son rapport, le conseil indique que les navires ont effectué, pendant l'exercice 1933-34, 18 voyages sur la côte occidentale d'Afrique, 304 voyages et 12 croisières sur la Corse. Ils ont transporté 222.000 passagers et 214.000 tonnes de marchandises. Les recettes diverses ont atteint 42.390.000 fr. Les difficultés de l'armement se sont sensiblement accentuées, notamment sur la côte occidentale d'Afrique où la marine marchande italienne, puissamment soutenue par son gouvernement, a largement développé son activité, et aidée qu'elle était également par des charges moins importantes que celles supportées par les compagnies françaises. Cette concurrence engendre un effondrement des tarifs et pèse lourdement sur l'exploitation.

Le 12 juillet dernier, le Parlement a voté une proposition de loi tendant à venir en aide à la marine marchande mais les allocations qui résultent de son application ne suffisent pas à compenser les surcharges imposées au pavillon français, d'autant plus que la réduction des prix de transport des sacs postaux vient absorber une partie de ses primes. L'exploitation de la ligne de la mer Noire a été suspendue l'année dernière et n'a pas été reprise. Le conseil a décidé de vendre les deux navires qui étaient affectés à cette ligne. Le recours engagé contre le ministère de la Marine marchande, relativement au brusque abandon par le gouvernement du projet de subvention des services entre Marseille et les ports bulgares et roumains, a été gagné par la Compagnie qui touchera une indemnité.

Les résolutions ont été adoptées à l'unanimité, notamment celle réélisant l'amiral Lacaze, M. Paul-Cyprien Fabre et M. Jacques Arnavon³, administrateurs sortants.

L'assemblée a autorisé le conseil à émettre, en une ou plusieurs fois, 10 millions de francs d'obligations destinées à financer la construction d'un nouveau navire pour les lignes contractuelles.

CONSTRUCTIONS ÉTRANGÈRES POUR LA FRANCE
(*Les Annales coloniales*, 30 août 1935)

Les chantiers Elsenor, du Danemark, viennent de lancer le *Cap-des-Palmes*, destiné à la Compagnie Fraissinet.

³ Jacques Arnavon (Marseille, 1877-Paris, 1949) : fils d'Honoré Arnavon, fabricant de savons. Marié (1904-1930) à Valentine Fritsch-Estrangin, fille d'Émile Fritsch-Estrangin, fabricant d'huile à Marseille. Secrétaire d'ambassade, ministre plénipotentiaire, secrétaire général de l'Association France-Grande-Bretagne (avril 1929), qu'il reconstitue à la Libération. Spécialiste de Molière. Administrateur de la Compagnie générale des graisses alimentaires (1920), de la Société auxiliaire financière et industrielle (1921) — du groupe Loucheur, intéressée au *Petit Journal* —, des Docks et entrepôts de Marseille (1922) — dont son beau-père avait été vice-président —, de la Compagnie cotonnière des Nouvelles-Hébrides (1925), commissaire des comptes de la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux (1926), administrateur de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet), du Pekin Syndicat (ca 1930), membre de la commission de vérification des comptes du Canal de Suez (juin 1931), administrateur du Lloyd de France (Terrestre et Vie)(juillet 1931 et mai 1935), de la Caisse de retraites pour les pasteurs de l'Église réformée de France, de la Compagnie franco-hellénique des Chemins de fer...

C'est un navire de 93 mètres de long, 12 M. 60 de large, 7 M. 60 de creux, avec moteur de 4.500 chevaux, donnant une vitesse de 15 nœuds.
Il doit remplacer l'*Hes-de-Loos*, perdu l'année dernière.

MARSELLLAISE DE NAVIGATION A VAPEUR
(FRAISSINET)

(*L'Information financière, économique et politique*, 27 novembre 1935)

L'assemblée qui vient de se tenir à Marseille a approuvé le» comptes que nous avons analysés le 13 novembre et voté, ainsi que nous l'avions laissé prévoir, le maintien du dividende à 45 fr. Un acompte de 15 francs ayant déjà été payé, le solde sera distribué à la date que fixera ultérieurement le conseil. Il a été affecté 2.200.000 francs à la provision pour renouvellement de la flotte et 844.541 francs au report à nouveau.

Les navires de la société ont effectué 345 voyages durant l'exercice et transporté 242.000 passagers. Le conseil, dans son rapport, signale le handicap que cause à l'armement français la concurrence internationale. Depuis l'interruption de la ligne de la mer Noire, la société se limite dans l'exploitation des services postaux de la Corse et des services de la Côte occidentale d'Afrique, ces derniers assurés sans subvention, en face d'une concurrence italienne largement soutenue par le gouvernement italien. Un emprunt a été émis durant l'exercice pour financer la construction du « Sampiero Corso » qui sera mis en service au printemps prochain ; à cette époque, aucune unité de la flotte n'aura plus de huit ans. Un nouveau navire vient d'être mis en service pour assurer l'exportation saisonnière des fruits coloniaux. Le rapport termine en soulignant que c'est grâce à la prudente gestion du passé que la société, qui ne s'est pas engagée dans des investissements aléatoires, a pu maintenir des résultats satisfaisants.

Informations et communiqués
COMPAGNIE DE NAVIGATION FRAISSINET
(*Le Journal des débats*, 15 octobre 1936)

Les comptes de l'exercice au 30 juin 1936 se soldent par un bénéfice net de 4.140.778 francs contre 4.183.633 francs précédemment. Le report antérieur, compris, le solde, disponible ressort à 4 millions 985.320 francs. Le conseil proposera vraisemblablement le maintien du dividende à 45 francs par action.

VII^e CONGRÈS INTERNATIONAL DU FROID (LA HAYE, 1936)
LA FLOTTE BANANIÈRE FRANÇAISE.

Communication présentée, au nom de la section d'études n° IV (a) de l'A. F. F.
par le commandant FORTOUL, secrétaire général de la Cie des Chargeurs réunis,
vice-président de la section
(*Revue générale du froid*, janvier 1937)
(p. 8-9)

.....
b) Compagnie de Navigation Fraissinet.

À la suite de la perte du bananier « ILE-DE-LOOS », survenue par une brume épaisse près de Casablanca en janvier 1934, la Compagnie de Navigation FRAISSINET a commandé un navire semblable, à moteurs comme le précédent.

Ce navire, le « CAP-DES-PALMES », qui a été mis en service en octobre 1935, effectue des voyages réguliers entre les ports de la Côte Occidentale d'Afrique, Casablanca et Marseille.

Deux autres navires sont en construction.

Le « CAP-DES-PALMES » a les caractéristiques suivantes :

Longueur hors tout	100 m
Largeur extrême	13 m 20
Port en lourd	1.950 t
Puissance des machines principales	3.600 ch
Vitesse maximum à pleine charge	17,5 n
Capacité des cales à fruits	4.400 m ³
Capacité de transport (régimes emballés)	44.000 rég.

Le « CAP-DES-PALMES » dispose de cabines à une et deux places, permettant le transport de 12 passagers.

Ce navire dispose de onze compartiments pour transport des bananes.

Un système de cloisonnement à claire-voie, constitué par des travettes démontables, permet une judicieuse division des lots de bananes et empêche, en outre, la cargaison de souffrir des mouvements du navire.

Le système de réfrigération est du type employé à bord des navires fruitiers scandinaves, la réfrigération se faisant par détente directe avec ventilation dans le sens vertical.

L'isolation des murailles, des plafonds et des planchers est réalisée par du liège granulé et expansé, introduit sous pression entre deux épaisseurs de bois.

La machine frigorifique est du type Atlas à gaz ammoniac et comprend deux compresseurs, directement accouplés à des moteurs électriques, qui sont installés dans une chambre séparée du compartiment des moteurs principaux.

Un seul de ces compresseurs est capable de maintenir d'une façon constante et régulière, et sans pour cela marcher à sa limite de surcharge, la température de + 120 C dans l'ensemble des compartiments réfrigérés du navire et sans que la durée de marche dépasse 18 heures sur 24, ces conditions étant entendues alors que le navire évolue dans les mers tropicales, où la température de l'air extérieur et de l'eau de mer de circulation peuvent atteindre 30 à 35° C.

Les ventilateurs centrifuges réversibles refoulent l'air sur des frigorigères recevant l'ammoniac détendu.

Lorsque la température de 12° est obtenue, des prises d'air frais extérieur peuvent être mises en action. Ce dispositif comporte également une évacuation vers l'extérieur de tout l'air pouvant être vicié.

Afin de ne pas spécialiser complètement ce navire dans le transport des bananes, la Compagnie FRAISSINET a demandé qu'une température de + 20 C puisse être obtenue, les deux compresseurs étant alors mis en marche simultanément.

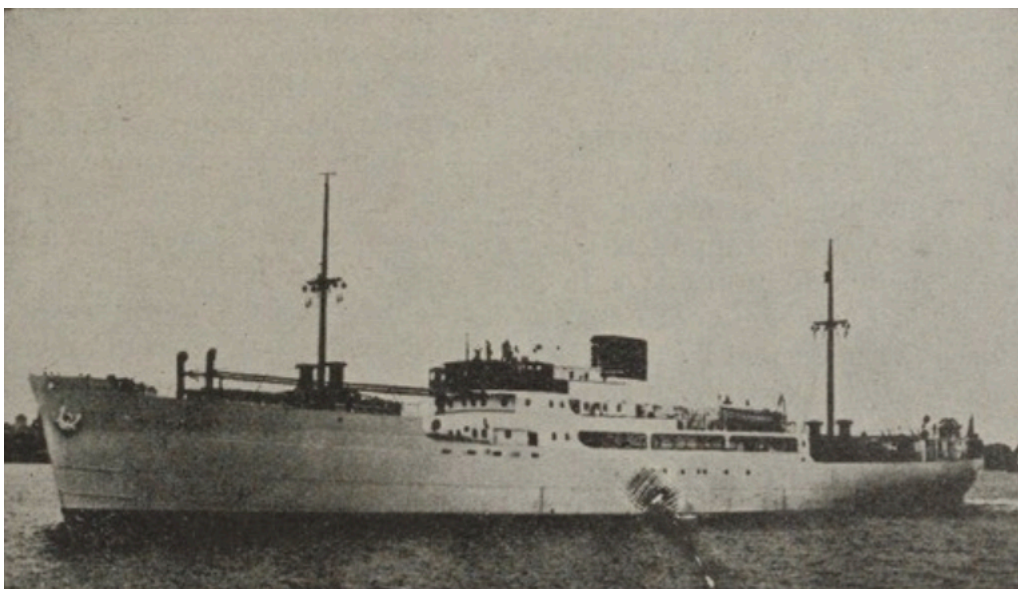
Une installation de réchauffage à vapeur est disposée dans le voisinage de chacun des compresseurs, et ceci en vue d'obtenir une température convenable au cours des voyages effectués éventuellement dans des régions froides.

Des aspirateurs électriques, devant assurer l'évacuation de l'acide carbonique en formation, sont disposés à raison de deux par cale, avec bouche d'aspiration à la partie inférieure des compartiments.

Il existe un contrôle très sévère des installations, réalisé d'abord par des thermomètres enregistreurs à distance, ensuite par des thermomètres à main introduits dans des tuyaux de sonde à raison de deux par compartiment.

D'autre part, un système de signalisation par lampes électriques, s'allumant à diverses températures, est disposé dans la chambre des machines à portée de l'officier de quart.

Sur la passerelle, il existe un système de contrôle de la présence de l'ammoniac ou de l'acide carbonique, lequel fonctionne au moyen de tuyaux indépendants pour chaque fluide et commandé par des petits ventilateurs qui permettent de déceler à tout instant cette présence de l'un ou l'autre gaz. Cette dernière constatation se fait au moyen d'une réaction chimique.



Navire bananier « CAP DES PALMES » de la Cie de Navigation FRAISSINET.

II. — PAQUEBOTS DONT UNE PARTIE DES CALES A ETE AMENAGEE POUR LES TRANSPORTS DE BANANES. (p. 10-11)

a) Compagnie de Navigation FRAISSINET.

Au cours de l'été 1933, la Compagnie de Navigation FRAISSINET a confié à la Sté an. des Anciens Etablissements ROCCA-CASTELLI à Marseille la transformation des entreponts à marchandises 1 et 2 des paquebots « HOGGAR » et « TOUAREG ».

Ces navires étant appelés à transporter dans les entreponts des marchandises diverses, des tirailleurs sénégalais, logés en couchettes, ou des bananes réfrigérées, le problème à résoudre s'est trouvé de ce fait compliqué par la nécessité de réaliser une installation entièrement à l'abri des risques d'incendie.

D'autre part, le pont au-dessus des entreponts et la cale à marchandises au-dessous devant rester entièrement dégagés, la ventilation réfrigérée a dû être traitée, dans le

sens horizontal. C'est d'ailleurs ce qui a été pratiqué sur les récents navires de la C. T. M. « KOLENTE », « KAKOULIMA », etc.

L'isolation au plafond, aux murailles et sous le plancher a été faite au moyen de plaques de liège expansé de 120 mm d'épaisseur, collées au plafond et aux parois au moyen de brai chaud ; les barrots et membrures ont été entièrement noyés dans l'isolation.

Sur les plaques de liège expansé, il a été cloué un parquetage en bois du nord de 22 mm. Ce parquetage a été tapissé avec des feuilles de papier « Rubéroïd » et, recouvrant le tout, il a été posé des plaques de fibro-ciment de 6 mm d'épaisseur, maintenues en place par des couvre-joints en feuillard galvanisé au pistolet.

Les épontilles dans les faux-ponts ont été traitées de la même manière.

Les gaines de refoulement d'air, disposées sur chaque bord et permettant le passage d'un homme pour le contrôle des températures, ont été percées de distance en distance d'ouvertures qui comportent des louveres réglables.

Les hublots à la coque ainsi que les portières de charge ont été respectés et comportent une isolation mobile, permettant d'utiliser les hublots dans le cas des transports de troupes, et les portières pour l'embarquement des bananes ou des marchandises diverses.

Des ferrures spéciales placées au plafond permettant de recevoir, sans inconvénient pour l'isolation, les couchettes mobiles destinées au transport des troupes, et dont les montants sont tenus en place par des ressorts à boudin.

La Compagnie FRAISSINET a choisi pour la production du froid, une machine compound à ammoniac de la maison QUIRI, de Schiltigheim, d'une puissance de 40.000 frigories. Cette machine est directement accouplée à un moteur à vapeur LARBODIÈRE.

Au moyen de pompes indépendantes, la saumure rafraîchie est envoyée dans un frigorifère en tubes d'acier étiré, mis en contact avec une turbine à air, de 22.000 m³ par heure sous une hauteur manométrique de 25 mm, directement accouplée à un moteur électrique.

Dans le cas où le navire rencontrerait en Méditerranée des températures très basses, il a été installé, dans le voisinage immédiat du frigorifère, un réchauffeur d'air à vapeur d'une production de 20.000 calories par heure.

Le renversement du sens de la ventilation, absolument indispensable pour la bonne marche de l'installation, est obtenu non par le renversement de marche du moteur du ventilateur mais par un jeu de registres qui permet de faire circuler l'air d'un bord ou de l'autre.

Les deux entreponts réunis ont un volume utilisable, c'est-à-dire une « bin capacity », de 750 m³. La perte de volume a été de 17 % par rapport au volume-balle primitif pour l'entrepont n° 2, et de 28 % pour l'entrepont n° 3, dans lequel sont logés : le frigorifère, le ventilateur et les gaines de circulation transversales conduisant l'air de Bd à Td et vice versa.

Depuis deux ans que cette installation est réalisée, elle a toujours donné satisfaction entière aux réceptionnaires et la température de + 120 a été obtenue à la Côte d'Afrique sans aucune difficulté.

Les bananes sont chargées sur deux plans verticaux et un plan horizontal à la densité d'environ -16 régimes au m³.

Les régimes en provenance de la Guinée sont emballés, ceux en provenance du Cameroun sont absolument nus.

Hamon (Augustin), *Maîtres de la France* (1938) :

Albin-Charles Fraissinet, ingénieur de l'École centrale (promotion 1894), adm. de la Navigation mixte.

La Compagnie Fraissinet [...] fut constituée en 1837 sous la forme commanditaire. Mais maintenant elle est sous forme de société anonyme par actions, capital 17.500.000 francs.

L'entreprise est restée en partie familiale, ainsi qu'il appert de l'étude du conseil d'administration. Et les familles ainsi intéressées sont surtout les Fraissinet et les Cyprien-Fabre, que des mariages ont d'ailleurs apparentées. Mais voici la composition du conseil : président M. Jean Fraissinet, vice-président ; M. Paul Cyprien-Fabre, MM. Alexis Baptifaut, Marc Fraissinet, Maurice Chabrières [fils d'une Fraissinet]⁴, amiral Lucien Lacaze, tous personnages que nous connaissons. Il vient s'y ajouter M. Jacques Arnavon ... [125] ... ancien ministre plénipotentiaire, fils d'un riche fabricant de savon.

La compagnie a un comité de direction composé de MM. Jean Fraissinet, Paul Cyprien-Fabre et l'amiral Lucien Lacaze. Il semble donc que le groupe Schneider (Creusot) a une participation dans cette entreprise maritime.

Annuaire industriel, 1938

FRAISSINET (Compagnie), Cie Marseillaise de Navigation à vapeur, 6, r. Beauvau, Marseille (B.-du-R.). T. Drag. 68-57, Inter9. Ad. t. Fret- Marseille. Code particulier. — C. d'Adm. : Prés. : M. A. Fraissinet ; Vice-prés. : MM. G. Philippar et J. Dal Piaz. — Adm.-délégué : M. J. Fraissinet ; Adm. : MM. A. Homberg, Dal Piaz, Amiral Lacaze, M[aurice] Chabrières [fils d'une Fraissinet], Tillier, [Houitte] de Lachesnais, A. Lebon.

Compagnie de navigation. (42-11932).

Annuaire Desfossés, 1940, p. 601 :

Compagnie de navigation Fraissinet

Conseil : MM. J. Fraissinet, pdt ; P. Cyprien-Fabre, V.-P. ; J. Arnavon, M. Chabrières, M. Fraissinet, P. Genebrier, L. Lacaze.

Commissaires des comptes : MM. P. Lombard, J. Arnoux.

Transports (*L'Économiste européen*, 7 décembre 1947)

Pendant que ces incidents [grèvent] causaient à notre économie un tort considérable et portaient au prestige de notre pavillon le dommage qu'on peut imaginer, les lancements des unités que nous avons commandées à l'étranger continuaient : ... chez Thornycroff and C.^o, à Southampton, le paquebot « Commandant-Quéré », de 3.800 tonneaux bruts, destiné aux lignes de Corse qu'exploite la Compagnie Fraissinet.

Réalités, juillet 1951 : sous Savorgnan de Brazza, les Chargeurs réunis emportent la ligne Le Havre–Pointe-Noire après un rabais de 10 % sur la proposition Fraissinet.

⁴ C'est un capitaliste marseillais dont il fut parlé dans le tome I. En 1883, un de ses ascendants [son grand-père], M. Chabrières-Arlès [régent Banque de France][† 1897], était administrateur du Crédit lyonnais et de la Compagnie lyonnaise d'assurances maritimes (Auguste CHIRAC : *l'Agiotage sous la troisième République*, 1888). En 1891, il est au Chemin de fer Paris-Orléans (Augustin HAMON : *la France sociale et politique*, p. 1891 [sic])

Marseille
par Paul Guth
(*Réalités*, juillet 1952)

Les armateurs tiennent sans doute le haut du pavé, divisés en deux clans : les protestants, autour de leur chef, Jean Fraissinet, et les catholiques, tels que les Fabre et les Paquet.

TOUT Marseille parle avec crainte, révérence et colère de son enfant terrible, Jean Fraissinet. Au fond, elle en est fière.

« Allez le voir ! Vous verrez !... », me dit-on avec des hochements de menton.

Mais on ajoute toujours, avec du regret dans la voix :

« Oui... c'est une personnalité !... ».

Je l'ai vu. Une élégance à la Caillaux, piaffante, vibrante. Une tête ronde, chauve et dorée, creusée des craquelures de la vitesse, en souvenir peut-être de ses exploits d'aviateur pendant les deux guerres. Une nuque de reître, à la von Stroheim. La race et le charme d'un grand vivant, qui se dompte ou se lâche, d'un poignet de cavalier ou de pilote. On comprend que même ses adversaires éprouvent du respect pour ce batailleur qui les fouille dans son journal *le Méridional* et qui jette dans le hourvari politique des forces qui pourraient se contenter de joies plus paisibles. Il est un des rares, lui, qui ne chuchotent pas, parce qu'il vit la moitié du temps à Paris.

Président de la Compagnie Fraissinet, gérant de la Compagnie Cyprien Fabre, président de la Compagnie Paquet, président du Syndicat marseillais de la marine marchande, qui groupe quatre-vingt-dix-huit navires jaugeant 514.877 tonneaux, Jean Fraissinet serre dans ses mains les rênes majeures. Marc Fraissinet, son arrière-grand-père créa le 21 janvier 1836, la doyenne des compagnies françaises de navigation à vapeur, qui débuta, avec des bateaux de 42 mètres, par des services réguliers le long des côtes de Provence. Au mur de son bureau, Jean Fraissinet me montre le télégramme que Ferdinand de Lesseps adressa à Marc Fraissinet à l'occasion de l'inauguration du canal de Suez par le vapeur *Asie* en 1869 : « Compliments sur heureux passage à Ismaïlia de votre navire *Asie*, premier retour des Indes après inauguration. Lesseps. »

Les trois compagnies que dirige Jean Fraissinet groupent quarante-cinq navires. La Compagnie Paquet avec le *Djenné*, le *Koutoubia*, l'*Azrou*, l'*Asemmour*. Son plus récent paquebot est le *Lyautey*.

La Compagnie Fraissinet assure le service de la Côte occidentale d'Afrique avec des paquebots, des bananiers et des cargos. En 1951, elle a mis en service le *Foch*. En 1953, ce sera le tour du *Général-Mangin*. Depuis cent ans, elle détenait les services maritimes postaux de la Corse. En 1948, le ministre Pineau les lui enleva pour les donner à la Compagnie transatlantique, dite d'économie mixte, c'est-à-dire à moitié nationalisée (ces lignes faisaient l'objet d'une subvention de l'État et, aux termes de la loi, pouvaient donc être nationalisées). Jean Fraissinet ne mâche pas ses mots pour exprimer sa fureur.

Sous le nom de Fabre Line, la Compagnie Fabre assure le service des États-Unis : ports de l'Atlantique et du golfe du Mexique, de la péninsule Ibérique, du Maroc et d'un grand nombre de ports méditerranéens.

Elle inaugure cette année un service régulier entre ces mêmes ports européens ou africains et les Grands Lacs américains. Devant Detroit passe un tonnage supérieur à celui du canal de Suez et du canal de Panama réunis. Jusqu'à présent les navires, trop gros pour franchir les écluses, restaient prisonniers des Grands Lacs. Les Canadiens se réjouissent d'apprendre l'arrivée de deux navires français portant les noms des pionniers *Joliette* et *Marquette*, qui, les premiers, relièrent Québec à Saint-Louis par le Mississippi.

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 novembre 1950)

Dans son rapport à l'assemblée ordinaire, le conseil souligne que le trafic de l'exercice écoulé a été essentiellement caractérisé par une grande activité des transports de passagers et une activité variable du trafic marchandises. Il a été transporté sur des lignes 39.727 passagers tonnes de marchandises.

Malgré le développement de l'aviation commerciale, les coefficients d'utilisation des cabines de la compagnie sur les lignes de la côte occidentale d'Afrique se sont révélés très satisfaisants.

Dans le courant de l'année prochaine sera mis en service le *Foch*, paquebot mixte de 10.000 tonnes et qui pourra transporter 681 passagers. Un autre paquebot mixte également destiné à la Côte occidentale d'Afrique va être commandé aux « Chantiers et Ateliers de Penhoët ».

Des contrats ont été conclus avec les groupements de planteurs qui leur assurent certaines ristournes de fret en échange de certaines garanties de tonnage.

Les services de la compagnie participent en pool avec la Société Navale Delmas Vieljeux et la Compagnie Navigation Paquet au transport huiles végétales en vrac chargées au Sénégal.

Marine marchande
par R.-L. G.
(*L'Écho d'Alger*, 3 janvier 1951)

Cette semaine a fait escale à Alger le cargo-fruitier à moteur « Djoliba », de la Compagnie Fraissinet. Ce blanc bâtiment, aux lignes élégantes, qui rentrait de la Côte occidentale d'Afrique et a appareillé pour Marseille, est le plus gros et plus récent navire, avec le « Dubreka », de la ligne fruitière exploitée, entre l'A.-O.F. et le port de Marseille, par les Compagnies Fabre et Fraissinet associées. Cinq bâtiments y sont actuellement affectés : « Djoliba » (4.900 tx), « Tamara » (3.700 tx) et « Cap-des-Palmes » (3.100 tx), de la Cie Fraissinet ; « Dubreka » (4.900 tx) et « Edea » (3.750 tx), de la Cie Cyprien Fabre. Dans l'ensemble, leur vitesse est de dix-sept nœuds, et, pour les deux plus gros, le port en lourd atteint trois mille tonnes.

Ce n'est qu'en 1929 que l'exportation des bananes de Guinée prit une extension justifiant la mise en service de navires équipés dans ce but. Le « Kindia », géré par les Chargeurs Réunis, fut le premier navire français de cette catégorie.

Sa vitesse dépassait à peine douze nœuds, et il pouvait transporter 400 tonnes de fruits. D'autres bâtiments, plus grands et plus rapides, navigant sous les pavillons des Chargeurs et de la Transatlantique, de Fraissinet, Fabre et de la Cie Franco-Coloniale de navigation, furent bientôt utilisés aux mêmes fins, sur les lignes d'A.-O.F. et aussi sur celle des Antilles. En 1939, la France possédait ainsi l'une des plus belles flottes existantes de cargos fruitiers (26 navires jaugeant 86.900 tonneaux). Mais leurs dimensions, leur vitesse et leurs qualités évolutives, les rendaient aptes à de nombreuses missions de guerre, et beaucoup d'entre eux furent réquisitionnés et armés en croiseurs auxiliaires. Le reste continua son service commercial, dans les nouvelles et dures conditions du temps de guerre. Les uns et les autres subirent de lourdes pertes. Parmi les croiseurs auxiliaires disparus, citons le « Victor-Schoelcher », rebaptisé auparavant « Bougainville », et le « Caraïbe ». Certains de ces bâtiments eurent les destins les plus imprévus, quelquefois tragiques, comme le « Kindia », leur doyen, qui fut pris par les Nippons en Indochine, et torpillé sous pavillon Japonais le 27 juillet 1943, quelquefois relativement heureux, comme le « Kolente », qui, saisi par les Allemands et désigné comme forceur de blocus, put se saborder à Nantes, fut renfloué et remis en état. Il

s'appelle actuellement le « Saint-Michel », en reconnaissance des services rendus à sa compagnie, sous l'occupation, par l'ordre religieux de ce nom.

Après les hostilités, la reconstruction de cette flotte spécialisée a été entreprise et poursuivie parallèlement aux autres. Elle comptait, au 1^{er} janvier 1950, 19 navires, totalisant 69.150 tx. l'écart avec le 1^{er} septembre 1939 n'était donc plus très grand.

COMPAGNIE FRAISSINET (*Le Monde des affaires*, 1952)

SON origine remonte à l'année 1836, et fut des plus modestes puisque la Société se contentait d'assurer alors les services sur les côtes de Provence et du Languedoc, avec quelques unités. Elle se développa peu à peu et des lignes furent créées successivement vers la Corse, l'Extrême-Orient, la Côte occidentale d'Afrique. À la veille de la guerre de 1939, la Compagnie exploitait avec la Compagnie Cyprien-Fabre, des services combinés sur la côte occidentale d'Afrique auxquels étaient affectés deux paquebots mixtes ainsi que deux cargos équipés pour le transport des huiles de palme en vrac.

Avec cette Compagnie était également organisé un service de bananiers. Suivant une convention avec l'État, la Compagnie Fraissinet assurait d'autre part les services maritimes postaux de la Corse. Pendant les hostilités, plusieurs de ses navires furent coulés ou mis hors de service.

Elle assure actuellement : 1° le service postal sur la Corse départ Marseille ou Nice ; 2° le service par paquebots poste navires bananiers et cargos de Marseille, Alger, Casablanca pour le Sénégal, la Gambie, la Guinée française, la Côte d'Ivoire, la Côte d'Or, le Togo, le Dahomey, la Nigéria, le Cameroun, le Gabon, la Guinée espagnole, le Congo, l'Angola.

Conseil d'administration

Jean Fraissinet, prés. ; P. Vieljeux* [Pierre Vieljeux : fils de Léonce, frère de Christian], M[arcel] Chabrières, H. de Demandolx-Dedons [Dlle Cyprien-Fabre], M. Fraissinet, R. Fraissinet, J. G. Chardenot, [amiral] L. Lacaze [Schneider/UEIF], administrateurs.

Compagnie de Navigation Fraissinet (*L'Information financière, économique et politique*, 27 novembre 1952)

Les navires de la Compagnie et de sa filiale, la Compagnie de Navigation Cyprien Fabre, avec laquelle elle exploite en commun les services de la Côte occidentale d'Afrique, ainsi que les navires affrétés par les deux sociétés, ont effectué sur ces lignes au cours de l'exercice 1951-1952, 110 voyages. Il a été transporté sur l'ensemble de ces lignes 50.592 passagers et 587.223 tonnes de marchandises contre respectivement 47.573 et 455.792 pour l'exercice précédent.

Le rapport du conseil présenté à l'assemblée ordinaire souligne que le service des paquebots de Marseille à la Côte occidentale d'Afrique s'est poursuivi de façon satisfaisante quant au nombre des passagers transportés, mais décevant quant aux résultats obtenus. Cette situation, précise le rapport, résulte de l'insuffisance des tarifs des transports imposée par la concurrence grandissante de l'aviation, pratiquement affranchie en ce qui concerne le principal concurrent, la Compagnie nationale d'Air-France, de la nécessité de l'équilibre financier de son exploitation.

La Société a été conduite à prendre une participation majoritaire dans la Compagnie Air-Algérie qui exploite une flotte de 14 avions entre la Métropole et l'Afrique du Nord et transporta, en 1951, 80.000 passagers.

Les transports de bananes de Guinée et de Côte d'Ivoire se poursuivent avec les cinq navires spécialisés auxquels s'ajoutera bientôt un navire affrété à la demande des fédérations de planteurs. Les contrats de transports ont été renouvelés sur la base de frets insuffisants, inférieurs à ceux en vigueur en 1948.

Par ailleurs, le rapport indique que certains indices laissent redouter un sensible fléchissement des exportations vers la Côte occidentale d'Afrique, qui demeurent néanmoins très supérieures au trafic inverse. Des investissements massifs, souvent décidés sans souci de rentabilité, ont été réalisés en Afrique noire au cours de ces dernières années et bien des maisons de commerce songent à résorber des stocks souvent excessifs.

La filiale Navigation Cyprien Fabre a créé entre les ports des lacs canadiens et les ports africains et européens un service actif et régulier auquel sont et seront affectés cinq, et bientôt sept, navires.

R. Maurel (Banque Martin-Maurel) ► Cie Fraissinet...
BM 1966 : Ph. Guez : sous-dir. Cie Fabre/SGTM
WW 67 : H. Breton (ép. Fabre) ► Cie Fraissinet...

WW 1979 :

BRETON (Henri, Frédéric, Julien), ingénieur. Né le 2 déc. 1910 à Marseille (B.-du-Ph.). Fils de Lucien Breton, directeur de sociétés, l'un des pionniers de l'industrie du cinéma en France, et de M^{me}, née Noélie Druilhe. Mar. le 16 janv. 1943 à M^{lle} Monique Fabre (2 enf. : Mireille [M^{me} Jean-Pierre Meyer], François). Études : Lycée Thiers à Marseille. Dipl. : ancien élève de l'École polytechnique. Carr. : ingénieur en chef de l'artillerie navale, chef de la circonscription de Marseille des industries mécaniques et électriques au ministère de la Production industrielle (1940-1942), directeur adjoint des services techniques de l'Hôtel de Ville de Marseille (1944), chef des circonscriptions de Marseille et de La Seyne du Service de la surveillance des travaux et fabrications de la Marine (1944-1954), directeur technique de la Société générale de transports maritimes (S.G.T.M.*) (1954-1962), directeur conseil (1962-1967) de la Compagnie Fraissinet et de la S.G.T.M., directeur général (1967-1973) puis directeur général honoraire des Nouvelles Messageries de la Presse parisienne (N.M.P.P.). Décor. : officier de la Légion d'honneur, officier du Mérite maritime, commandeur du Ouissam alaouite, du Nichan el-Anouar, chevalier du Million d'Éléphants et du Parasol blanc. S'intéresse à l'histoire et l'archéologie de la Provence et du comtat venaissin. Sport : chasse. Adr. : privées, le Jardin des Hespérides, av. de Provence, 13260 Cassis et le Petit-Saint-Estève, Châteauevert, 83670 Bariols.
