



**COMPAGNIE**

**MARITIME**

*Des Antilles.*

**CAPITAL SOCIAL F<sup>cs</sup> 600.000**

on Souscrit à Bordeaux,

Chez **MM. M<sup>e</sup> LOSTE**, Notaire de la C<sup>ie</sup> Rue d'Orléans.

.. **MM. A. LAVALLETTE & Fils**, Place du Palais.



Lith. Léger. Bord<sup>x</sup>.

D.

68058

( )



COMPAGNIE

MARITIME

*[Faint, illegible cursive text]*

COMPAGNIE MARITIME

ou Société à Bordeaux

M. A. LAVALETTE

M. A. LAVALETTE



d'Établissement d'une Ligne

# DE TROIS-MATS GOELETTES-PAQUEBOTS

ENTRE

**LA GUADELOUPE, LA MARTINIQUE**

**ET BORDEAUX.**

La navigation sous pavillon français est la plus chère du globe. — La navigation de Bordeaux est la plus chère de la France. — Ce peu de mots disent l'une des causes les plus actives de la décadence de nos affaires maritimes, dont on se plaint depuis tant d'années, et qui s'accroît de jour en jour avec une effrayante rapidité.

Nous ne voulons pas entreprendre d'exposer ici tous les motifs de cette décroissance malheureusement trop réelle, il faudrait un volume pour expliquer comment l'action simultanée des lois de douanes, des droits indirects, des droits d'octroi, ont détruit tous les bons résultats que devaient nous



procurer la situation heureuse de notre port, l'intelligence de nos armateurs, la sagacité de nos marins, et enfin cet esprit d'entreprise, résultat de nos anciennes traditions d'affaires, qui a conduit dans les ports étrangers, récemment ouverts au commerce, et avant tous les autres, le guidon vert et blanc qui distingue les navires de notre port.

Ce n'est pas à une discussion de cette nature que nous voulons nous livrer. Le mal est là, il est incontestable, il faut lui opposer des remèdes efficaces, si on le peut, et tout au moins des palliatifs, si les remèdes décisifs ne sont pas en notre pouvoir.

De tels remèdes, il ne faut point se le dissimuler, ne sont pas dans nos mains, car ce n'est que par un meilleur système de lois fiscales que nous pouvons espérer de reprendre notre ancienne splendeur commerciale; mais cela ne doit pas nous faire perdre complètement courage, et nous devons chercher à améliorer autant que possible notre position actuelle, et à prévenir les nouvelles causes de décadence qui peuvent encore surgir.

Dans un moment où les navires que nous possédons ont déjà une peine fort grande à s'employer, il semble que ce soit vouloir augmenter le mal que de baser une opération sur la création de navires nouveaux; cependant nous demeurons persuadés que ceux qui voudront prendre la peine d'étudier l'affaire proposée, verront que la ligne de paquebots-goëlettes que nous désirons établir entre Bordeaux et les Antilles, est l'un des moyens les plus efficaces de venir en aide à nos opérations d'outre-mer.

Les Anglais et les Américains, ces peuples navigateurs et commerçants, ont recherché avec un soin extrême la solution du problème qui nous occupe, c'est-à-dire le transport d'une grande quantité de marchandises avec des navires d'un prix de construction peu élevé et montés par un faible équipage; ils ont réussi jusqu'à un certain point, et l'on peut citer, entre autres exemples, ces paquebots des États-Unis, construits en sapin, enlevant huit à neuf cents tonneaux de marchandises et portant une mâture qui paraît ridicule, tant elle est légère, mesquine et semble peu en har-

monie avec le corps des bâtiments. Ces navires, malgré leur défectuosité apparente, manœuvrent bien à la mer, craignent peu le mauvais temps, et sont ordinairement montés par des équipages d'un tiers plus faibles que ceux nécessaires aux navires français d'une capacité égale.

C'est un résultat semblable que nous voulons atteindre par nos goëlettes-paquebots. Nous aurons des navires de quatre cent cinquante tonneaux, portant effectivement huit cent mille kilogrammes en poids, manœuvrant avec neuf ou dix hommes d'équipages, ayant au plus quatre mètres de tirant d'eau. Ces navires, d'une grande marche, seront construits simplement, sans luxe, mais avec solidité; leur coût sera proportionnellement beaucoup moindre que celui des navires de même grandeur; leur dépense d'entretien sera également fort réduite; le système de mâture en goëlette deviendra une grande source d'économie de mâts, cordage et voilure.

Il résulte de cette combinaison la possibilité de réaliser de beaux bénéfices avec les frets qui occasionnent des pertes aux navires carrés qui font aujourd'hui la navigation entre nos Antilles et la France.

---

## CONSTRUCTION DES NAVIRES.

C'est dans la longueur des goëlettes projetées que se trouvent les causes fondamentales de l'économie qu'il est possible de faire au moyen de l'armement proposé par nous. On sait, en effet, que les frais d'installation d'un navire, ses dépenses de mâture, voilure, grément, chaînes et ancres, augmentent en raison directe de la largeur du bau. Or, nos goëlettes seront étroites relativement à leur tonnage, et dans tous les cas d'une largeur moindre que celle des navires actuels d'égale force de transport, mais d'une longueur de beaucoup supérieure. Elles s'armeront avec les trois huitièmes du prix nécessaire à un navire de construction ordinaire, et leur coût total sera de 35 p. 100 au-dessous de celui employé jusqu'à présent pour les

navires de même contenance. C'est déjà un grand point que de réduire la première mise dehors pour pouvoir naviguer à bon marché, puisqu'on réduit par conséquent l'intérêt légitime à payer aux fonds dépensés et la réserve nécessaire pour l'amortissement de ces fonds ; mais nos avantages ne seront pas bornés là.

La légèreté de la mâture, la possibilité de manœuvrer les voiles sur le pont, le soin que nous prendrons de ménager la force des hommes par des machines simples et peu dispendieuses, qui faciliteront le hissage des voiles et les opérations de chargement et de déchargement, nous conduiront à une réduction considérable dans le nombre des hommes de l'équipage, et par conséquent à des économies nouvelles. Afin de tout prévoir, et de laisser aux marins toute la facilité possible pour la manœuvre, nous établirons sur l'arrière des bastingages destinés à recevoir la mâture de rechange, afin que le pont, entièrement dégagé, laisse à nos matelots la plus entière liberté et la facilité la plus grande dans leurs mouvements. Cette prévoyance ne paraîtra point minutieuse à ceux qui se rendront bien compte de notre pensée, et qui demeureront par conséquent persuadés, comme nous le sommes nous-mêmes, que c'est le soin extrême non-seulement dans les grandes choses, mais encore dans ces détails peu importants en apparence, qui peuvent seuls nous faire atteindre le but que nous nous proposons, celui de naviguer à très-bon marché.

Des précautions d'une autre nature seront prises aussi dans la construction de nos goëlettes, dans le but d'éviter pour elles l'inconvénient ordinaire des navires sucriers, celui de s'arquer et de se casser, pour nous servir des expressions usitées.

L'économie sévère que nous apporterons dans la construction ne nous empêchera point d'obtenir la première de toutes les conditions, celle d'avoir des navires bons et solides. Quant à leur marche, la forme que nous adoptons est celle qui donne le plus de garantie sur ce point. Nous osons donc affirmer, sans crainte d'être démentis par les constructeurs et les marins instruits, que des goëlettes telles que celles que nous projetons gouverneront

parfaitement, fatigueront peu dans les grosses mers, engageront très-difficilement dans la tempête, prendront la cape en tout temps et la tiendront aussi bien que les meilleurs bâtiments du monde.

Des assertions, même appuyées par l'autorité des hommes compétents, ne sont jamais aussi concluantes que des exemples : qu'on nous permette donc de citer l'expérience déjà faite du genre de navire que nous proposons, on y trouvera la preuve de la facile exécution de tout ce que nous avons avancé.

En Juin 1844, la goëlette *La Cérés*, de Cherbourg, montée par sept hommes d'équipage, était à Port-Vendre ; elle y prit en chargement *trois cent soixante-dix tonneaux de vin en futailles* pour les transporter dans le Nord. Un brick à nous appartenant, qui chargeait à la même époque et dans le même port, ne put prendre que *cent soixante-dix tonneaux de vin*, et il avait *neuf hommes* à son bord. Depuis lors, *La Cérés* s'est rendue dans les Colonies, et elle a dépassé toutes les espérances qu'elle avait fait concevoir, soit pour ses bonnes qualités à la mer, soit pour les magnifiques résultats qu'elle a donné à ses armateurs.

---

## ORGANISATION DE L'OPÉRATION.

Six goëlettes seraient indispensables pour établir un service complet. Trois de ces navires seraient affectés aux voyages entre la Guadeloupe et Bordeaux, et trois aux voyages entre la Martinique et le même port.

Il y aurait ainsi un départ par mois pour l'une ou l'autre colonie, c'est-à-dire que tous les deux mois il partirait de Bordeaux un paquebot pour la Guadeloupe, et tous les deux mois aussi un paquebot serait expédié de notre ville pour la Martinique. L'arrangement serait fait de telle manière, que le départ pour la Guadeloupe aurait lieu tous les mois im-

pairs, par exemple, et ceux pour la Martinique tous les mois pairs. Le délai de deux mois entre chaque départ serait plus que suffisant pour procurer le fret nécessaire à chaque paquebot et pour vaquer aux soins de l'armement.

C'est ainsi que nous concevons l'organisation complète de notre affaire; mais pour ne pas la commencer sur une trop grande échelle, et avoir la certitude d'obtenir un plein et entier chargement à chaque voyage, nous proposerions de ne construire d'abord que quatre navires, et de n'avoir par conséquent qu'un départ par trois mois pour chacune des deux colonies, soit un départ de Bordeaux chaque six semaines.

Nous expliquerons à la fin de ce travail comment on pourra arriver, sans augmenter le capital porté dans l'acte de société, à compléter le matériel et à porter à six le nombre des paquebots-goëlettes.

Établissons les frais de mise dehors et les résultats possibles de l'entreprise.

Nous avons acquis la certitude que le coût de chaque navire armé, gréé, prêt à prendre charge, n'irait pas au-delà de 105,000 fr. En fixant cette somme, nous comptons largement, et nous avons la conviction qu'il y aurait à réduire plutôt qu'à augmenter ce prix.

Les quatre navires coûteraient donc.....	420,000 <sup>f</sup>
A quoi il faut ajouter, pour avances à l'équipage, vivres, courtage, pilotage et autres frais de mise dehors, environ 5,000 fr. par navire, soit.....	20,000
Plus, pour capital roulant, qu'il est prudent d'avoir, tant pour parer aux événements fortuits, si par hasard il en survenait, que pour augmenter le matériel.....	<i>Mémoire.</i>
<b>CAPITAL</b> de mise dehors.....	<u>440,000<sup>f</sup></u>

Voici les dépenses annuelles que nous calculons suivant les règles ordinaires et sans préjudice des améliorations que l'on pourrait y apporter :

Traitement du Capitaine.....	<i>par mois.</i>	250 <sup>f</sup>
2 <sup>e</sup> . Capitaine.....	—	130
Gages d'un homme à.....	—	60
— 3 hommes à 50 fr.....	—	150
— 3 — à 40 fr.....	—	120
— 1 — à 20 fr.....	—	20
Nourriture de dix personnes à 1 fr. 50 cent. par jour.....		450
<hr/>		
Traitement, gages et nourriture par mois et pour un navire.....		1,180 <sup>f</sup>
<hr/>		
Ce qui donne pour douze mois et pour un navire.....		14,160 <sup>f</sup>
<hr/>		
Soit pour quatre navires.....		56,640 <sup>f</sup> » <sup>c</sup>
D'où, à déduire le temps du désarmement à Bordeaux, que nous évaluons à trois mois pour chaque navire, soit douze mois pour quatre.....		14,160 »
<hr/>		
Traitement, gages et vivres pour quatre navires.....		42,480 <sup>f</sup> » <sup>c</sup>
Hissage de 7,200 tonneaux, à 75 cent. l'un.....		5,400 »
Compte du courtier à l'entrée et à la sortie, annonces comprises, 380 fr. par voyage, soit pour huit voyages.....		3,040 »
Pilotage.....		2,755 20
N. B. La moyenne des pilotages d'été et d'hiver étant de trois pilotages quatre neuvièmes, nous les comptons pour des navires n'ayant que quatre mètres de tirant d'eau à 50 fr. par pilotage, soit 172 fr. 20 cent. par voyage simple; ce qui, multiplié par seize, donne la somme portée plus haut pour cet objet.		
Seize mouvements de navires en rade de Bordeaux.....		240 »
Douze mois à payer aux gardiens pendant le désarmement, à 70 fr. le mois.....		840 »
<hr/>		
A reporter.....		54,755 <sup>f</sup> 20 <sup>c</sup>

	Report.....	54,755 <sup>f</sup> 20 <sup>c</sup>
<b>FRAIS AUX COLONIES.</b>		
Permis de débarquement aux Colonies.....	5 <sup>f</sup> » <sup>c</sup>	
Visites sanitaires et patentes.....	15 »	
Droit de quai.....	40 »	
Pilotage, mouillage.....	263 50	
Gabares et aides au déchargement.....	180 »	
	<u>503<sup>f</sup> 50<sup>c</sup></u>	
Et pour huit voyages.....		4,028 »
Commission de consignation de 2 1/2 p. % sur 180,000 fr., montant brut du fret.....		4,500 »
Peinture, filin, menus frais d'entretien pour les quatre navires...		4,000 »
Primes d'assurances calculées à 6 p. % par an, avec réduction de 44,000 fr. par an pour la dépréciation du navire, ce qui donne pour l'ensemble 3 1/2 p. %, nous les portons à 4 p. % pour éviter toute erreur.....		17,600 »
		<u>84,883<sup>f</sup> 20<sup>c</sup></u>
	DÉPENSE TOTALE par année.....	

Voyons maintenant quels sont les bénéfices que l'on peut espérer pour couvrir cette dépense annuelle :

En prenant pour base huit voyages (allée et retour) par année pour nos quatre navires, nous avons un tonnage de 450 tonneaux par voyage complet, soit 3,600 tonneaux de fret, qui, calculés à 50 fr. l'un, allée et retour compris, donneraient un produit de.....	180,000 <sup>f</sup> » <sup>c</sup>
Les logements seront commodes : vingt personnes pourraient s'y placer à l'aise, c'est-à-dire que nous pourrions au besoin offrir passage à trois cent vingt personnes. Pour mettre tout au plus bas, calculons sur cinquante passagers, c'est-à-dire sur trois à peu près pour chaque voyage simple, laissant chacun un bénéfice net de 350 fr. à l'armement.....	17,500 »
	<u>RECETTE ANNUELLE</u> présumée.....
	197,500 <sup>f</sup> » <sup>c</sup>
D'où à déduire, pour les dépenses calculées plus haut.....	84,883 20
	<u>BÉNÉFICE NET</u> .....
	112,616 <sup>f</sup> 80 <sup>c</sup>

Soit 25 fr. 60 cent. par 100 fr. du capital de mise dehors des quatre navires armés.

Ce bénéfice n'est point exagéré, car le fret commun de 50 fr., pris pour base, est loin d'être au-dessus de la réalité. En effet, si nous calculons le fret d'allée à 17 fr. et 10 p. 100., et le fret de retour à 5 deniers, prix trop misérable aujourd'hui pour qu'aucun navire consentit à les accepter à l'avance, nous aurions cependant 10 fr. 66 cent.  $\frac{2}{3}$  par tonneau à ajouter au prix qui a servi de base à notre calcul, et notre recette serait par conséquent augmentée de 38,400 fr. Or, on sait que le fret s'élève jusqu'à 20 fr. pour l'allée et 9 deniers pour le retour, c'est-à-dire jusqu'à 95 fr. par tonneau pour un voyage complet, soit près du double du fret de 50 fr. porté dans nos prévisions. On voit que nous avons voulu être modéré en tout, et que nous avons calculé toujours sur les chances les moins favorables à l'entreprise (\*).

C'est dans ce même esprit que nous estimons que l'amortissement du capital de mise dehors doit être réalisé, en dix années, par une retenue de 10 p. 100 de ce capital, soit de 44,000 fr. par année en partant de notre base de 440,000 fr. Cette manière d'opérer laissera encore un dividende de plus de 15 p. 100 à distribuer annuellement.

Nous ne devons pas omettre cependant les résultats réels de cette manière d'opérer. La retenue de 44,000 fr. par année, placée au bas intérêt de 3 p. %, fera rentrer en dix ans à la société.....	65,410 <sup>f</sup>
Cette retenue formera en capital.....	440,000
La valeur de nos navires, bien construits comme ils le seront, ne saurait représenter à la fin des dix ans moins de.....	200,000
	<hr/>
	705,410 <sup>f</sup>

(\*) Nous aurions pu établir notre calcul en prenant un prix moyen de fret, soit de 20 fr. pour l'allée et de 7 deniers pour le retour, formant un total de 78 fr. 33 cent.  $\frac{1}{3}$ , et admettre un vide occasionné par la fixité des départs; mais notre résultat en aurait été plus avantageux.

Ainsi, les 3,600 tonneaux par an produiraient, à 78 fr. 33 cent.  $\frac{1}{3}$ ... 282,000<sup>f</sup>

Un tiers de vide (chiffre extrême) sur la moitié des chargements, soit

600 tonneaux à déduire..... 47,000

Il resterait un produit de..... 235,000<sup>f</sup>

au lieu de 180,000 que nous venons de mentionner.

	<i>Report</i> .....	705,410 <sup>f</sup>
D'où il faut déduire :		
Coût primitif des navires.....	440,000 <sup>f</sup>	
Frais de rechange et de voiles, déduction faite de la valeur des voiles usées.....	24,000	
Frais de carène, déduction faite du vieux cuivre.....	32,000	
Frais de réparations du gréement en dehors de l'entretien annuel déjà calculé.....	4,000	
	<hr/>	500,000
SOLDE formant bénéfice.....		<hr/> <u>205,410<sup>f</sup></u>

Ce bénéfice serait considérablement augmenté si, au lieu du fret à 50 fr. pour voyage d'allée et de retour, nous comptions au prix déjà réduit de 17 fr. et 10 p 100 d'allée, et de 5 deniers pour retour. Nous avons vu, en effet, qu'à ce dernier fret le bénéfice annuel serait augmenté de 38,400 fr., soit pour dix ans 384,000 fr. Dans ces dernières hypothèses, le bénéfice de la société serait de 30 p. 100 par année environ, l'amortissement prélevé.

Nous n'avons point mentionné les frais d'administration à Bordeaux, d'abord parce qu'ils ne peuvent avoir une grande influence sur la marche de l'opération elle-même. En nous chargeant du soin de la direction, nous n'avons pas voulu imposer des lois onéreuses à nos co-intéressés. Nous avons pensé qu'il était à la fois juste et convenable de les laisser déterminer eux-mêmes la part qui doit nous revenir, soit en émoluments fixes, que nous pensons devoir être modérés, soit en intérêt dans l'entreprise confiée à notre surveillance.

L'opération projetée par nous répond à l'un des besoins les plus vivement sentis du commerce maritime; elle est basée sur des calculs qui n'ont rien d'hypothétique; elle est l'application en grand d'expériences déjà faites, et dont les résultats heureux sont connus. Nous ne devons donc pas hésiter à la proposer au commerce de Bordeaux et à tous ceux qui,

en cherchant un placement avantageux de fonds, veulent contribuer à rendre quelqu'activité et quelque richesse à notre belle ville, dont le commerce est si fortement déchu depuis trente ans. La navigation avec les Colonies, bien que faite avec des navires d'une construction très-dispendieuse, et qui sont chargés de beaucoup de frais, a donné presque toujours des bénéfices, restreints, il est vrai, mais suffisants pour maintenir nos armements. Comment ne serions-nous pas pleins d'espérance dans le succès d'une opération qui apporte d'immenses moyens d'économie dans cette navigation, en même temps qu'elle permet d'augmenter de beaucoup le tonnage des bâtiments que nous voulons y employer!

Il nous reste à expliquer comment il nous sera possible de faire construire les six navires indispensables pour l'établissement d'un service complet, sans porter notre capital primitif à un chiffre trop élevé.

Si la construction des six navires devait être simultanée, les débours s'éleveraient, à raison de 105,000 fr. par paquebot, à.....	630,000 <sup>f</sup>
A quoi il faudrait ajouter, pour fonds de roulement, au moins.....	70,000
	<u>700,000<sup>f</sup></u>

Pour éviter une mise dehors aussi considérable, voici comment nous opérerons :

Le capital sera fixé à.....	600,000 <sup>f</sup>	» <sup>e</sup>
Ce qui laissera un fonds disponible de.....	160,000 <sup>f</sup>	» <sup>e</sup>
Deux navires seulement seront mis sur les chantiers dès que les fonds nécessaires à leur construction seront réunis; ces deux paquebots auront fait au moins un voyage chacun avant la mise à l'eau des troisième et quatrième navires; ceux-ci auront également fait au moins un voyage avant l'achèvement des cinquième et sixième paquebots. On peut donc calculer sur six voyages complets, accomplis avant la fin de la construction des deux derniers navires de la Compagnie. Ces six voyages, calculés au plus bas, donneront un produit net de.....	84,462	50
	<u>244,462<sup>f</sup></u>	<u>50<sup>c</sup></u>

Il y aurait déjà là une réserve suffisante pour payer la construction des

cinquième et sixième paquebots, et pour servir les intérêts des fonds dépensés; mais les devis des constructeurs que nous avons consultés étant inférieurs de beaucoup au prix que nous avons porté en ligne, nous devons dire que nous resterons encore avec un capital de roulement considérable et qui ne sera pas de moins de 50 à 60,000 fr.

On voit, par ce calcul, qu'en se basant sur le chiffre de 600,000 fr., on pourroit à toutes les nécessités de l'affaire proposée.

Il nous reste à expliquer comment il nous sera possible de faire fonctionner les six navires indépendamment pour l'établissement d'un service complet, sans porter notre capital primitif à une valeur trop élevée.

Si la construction des six navires devait être simultanée, les dépenses s'élevaient à raison de 100 fr. par tonneau, à.....	600,000
Après il faudrait ajouter, pour fonds de roulement, au moins.....	70,000
	<hr/>
	670,000

Pour éviter une mise de fonds aussi considérable, voici comment nous procéderons :

La somme sera fixée à.....	600,000
Le solde restant en fonds disponible de.....	100,000

Les deux navires seulement seront mis sur les chantiers dès que les fonds nécessaires à leur construction seront réunis; ces deux paquebots auront fait un voyage chargé avant de nous en faire un autre des marchandises et passagers; ceux-ci auront également fait un voyage avant l'achèvement des six autres et sixième paquebots. On peut donc calculer que six voyages complets, accomplis avant la fin de la construction des six navires, couvriront la dépense. Les six voyages, calculés au plus, donneront un produit de..... 80,000 ||  | --- |
|  | 220,000 |

Il y aurait donc à nos dépense suffisante pour payer la construction des

---

COMPAGNIE MARITIME DES ANTILLES.

---

**J. H. GUILLEMON ET COMP.**

---

**CAPITAL SOCIAL : 600,000 FR.**

---

**Projet de Statuts.**

---

**Formation de la Société, Son Objet, Sa Raison Sociale,  
Sa Dénomination, Sa Durée.**

ARTICLE PREMIER. — Il est formé une Société en commandite entre MM. J. H. GUILLEMON et tous ceux qui adhéreront à ces présentes par la prise d'actions.

ART. 2. — Cette Société a pour objet l'établissement et l'exploitation de deux lignes de Paquebots à voile (trois-mâts goélettes), l'une entre Bordeaux et la Guadeloupe, l'autre entre la Martinique et Bordeaux.

Six navires desserviront ces deux lignes ; ils seront affectés au transport des marchandises de toute sorte et des voyageurs.

ART. 3. — La raison sociale de la Société sera J. H. GUILLEMON ET C<sup>o</sup>., et ladite Société sera désignée sous le titre de *Compagnie Maritime des Antilles*.

ART. 4. — Le siège de la Société sera fixé à Bordeaux, au domicile de M. J. H. Guillemon.

ART. 5. — La durée de la Société est fixée à dix années, à partir du jour de sa constitution.

***Du Capital Social.***

ART. 6. — Le capital jugé nécessaire à la construction et mise dehors des six navires est de 600,000 fr. Il sera divisé en soixante actions de 10,000 fr. chacune, susceptibles elles-mêmes d'être divisées plus tard, et, par décision du Comité de Surveillance, en coupons de 5,000 fr.

ART. 7. — Les actions seront nominatives ; elles ne pourront se transmettre que par transfert opéré par déclaration signée du cédant et du cessionnaire sur un registre de la Société.

ART. 8. — Les actions seront extraites d'un registre à souche qui restera déposé dans la caisse de la Société ; elles seront numérotées depuis un jusqu'à soixante, et devront, pour être valables, porter la signature du Directeur et celles de deux Membres du Comité de Surveillance.

ART. 9. — Le prix des actions devra être indispensablement acquitté, la moitié deux mois après la constitution de la Société, l'autre moitié au moment de la mise à l'eau des navires.

ART. 10. — Le retard dans le paiement de la première moitié de l'action donne droit au Directeur de faire vendre cette action aux périls et risques du Souscripteur, qui demeure passible de la différence du prix obtenu par l'Agent de Change chargé d'opérer ladite vente.

ART. 11. — Le retard dans le paiement de la seconde moitié de l'action entraîne la vente de l'action comme il vient d'être dit (art. 10), et les sommes versées par le Souscripteur seront acquises à la Société.

ART. 12. — Les titres d'action ne seront remis qu'après avoir été acquittés en totalité ; jusque-là, il ne sera délivré par le Directeur que des promesses d'action.

ART. 13. — Les actions porteront intérêt à 5 p. 100 l'an, et elles auront droit à leur part proportionnelle d'actif social et de bénéfice annuel.

ART. 14. — Dix pour cent du capital seront prélevés chaque année sur les bénéfices ; ils formeront un fonds de réserve qui sera placé suivant que l'ordonnera l'Assemblée générale des Actionnaires.

***De l'Administration de la Société, Du Directeur  
Et du Comité de Surveillance.***

ART. 15. — La Société sera administrée par un Directeur et un Comité de Surveillance.

ART. 16. — Le Directeur administre les affaires communes de la Société ; il arrête tous traités, marchés ou transactions au nom de la Compagnie ; il reçoit et donne quittance, crée le matériel, opère l'armement et le désarmement des navires, choisit les équipages, soigne le recouvrement des frets, fait tous les actes que nécessitent les opérations commerciales, en un mot, il représente activement et passivement la Société.

ART. 17. — Le Directeur ne peut contracter d'engagement au nom de la Compagnie que pour le service et l'intérêt de cette dernière. Il doit être Actionnaire, et souscrit, dès-à-présent, pour 20,000 fr. d'actions inaliénables pendant la durée de sa gestion, applicables moitié aux deux premiers, moitié aux deux derniers navires.

ART. 18. — Un compte des opérations de la Société sera tenu en partie double par le Directeur. Ce compte, avec les pièces justificatives, sera examiné chaque année par l'Assemblée générale. Outre cela, le Directeur sera tenu de donner tous les six mois, au Comité de Surveillance, un état de situation de la Compagnie.

ART. 19. — Sauf le cas de malversation constatée ou d'incapacité reconnue, le Directeur ne pourra être révoqué ; l'un ou l'autre cas existant, le Comité de Surveillance aura seul le droit de proposer la révocation, qui, dans tous les cas, ne pourra être prononcée qu'en Assemblée générale, et après que le Directeur aura été entendu.

La révocation ayant lieu en vertu du dernier cas prévu, la Compagnie remboursera au Directeur le montant de ses actions au pair, s'il désire ne plus faire partie de la Société.

ART. 20. — De plein droit, la liquidation de la Société appartient au Directeur. Le Comité de Surveillance, s'il le juge à propos, lui adjoindra deux de ses Membres pour suivre les opérations de la liquidation.

ART. 21. — Cinq Actionnaires choisis tous les ans en Assemblée générale composeront le Comité de Surveillance. Ses délibérations auront lieu à la simple majorité, et seront insérées sur un registre *ad hoc* de la Société.

ART. 22. — Les fonctions du Comité de surveillance sont purement gratuites ; elles consistent : 1°. à s'opposer à toute dépense qu'il juge inutile ; 2°. à examiner et vérifier en tous temps les écritures du Directeur, et à en rendre compte à la Société ; 3°. à pourvoir, en cas d'empêchement forcé du Directeur, à la gestion de l'entreprise ; 4°. à surveiller l'emploi et le placement des fonds de la Société ; 5°. à contrôler enfin tous les actes du Directeur, et à lui servir de conseil.

ART. 23. — Le Comité de Surveillance choisira les banquiers qui devront opérer le recouvrement des actions de la Compagnie. Il fixera les honoraires du Directeur pour toute la durée de l'entreprise ; il décidera si les frais de gestion à Bordeaux doivent être déterminés à l'avance ou simplement portés en frais généraux par le Directeur, et il autorisera ce dernier à disposer des fonds nécessaires aux besoins des constructions, jusqu'à parfait paiement des navires.

ART. 24. — M. J. H. Guillemon, négociant à Bordeaux, est nommé Directeur.

MM. —  
sont nommés, pour la première année, Membres du Comité de Surveillance. Ils pourront, si le cas l'exige, se faire représenter les uns par les autres dans l'exercice de leurs fonctions.

**De l'Assemblée Générale.**

ART. 25. — Il y aura une Assemblée générale par an, pour entendre le rapport du Directeur et celui du Comité de Surveillance sur les affaires de la Compagnie. Cette Assemblée sera convoquée dans les premiers jours anniversaires de la constitution de la Société; trois insertions dans deux journaux de Bordeaux annonceront à l'avance la réunion qui aura lieu au domicile indiqué.

ART. 26. — Tout porteur d'actions a droit d'assister à l'Assemblée générale, en justifiant de son titre et de sa qualité ou d'Actionnaire ou de représentant d'Actionnaire.

ART. 27. — Dans l'Assemblée générale, les comptes et balances seront produits; l'approbation desdits comptes par l'Assemblée vaudra ratification définitive de toutes les opérations y mentionnées et décharge de toute responsabilité du Directeur à cet égard.

ART. 28. — A moins que par acclamation l'Assemblée n'élise un Président, l'Actionnaire possédant le plus grand nombre d'actions parmi ceux présents à la réunion aura de droit la présidence. En cas d'égalité dans la

possession des actions, la présidence sera dévolue au Membre le plus âgé. Les fonctions de Secrétaire seront remplies par le plus jeune des assistants.

ART. 29. — L'Assemblée générale fixe la répartition des bénéfices, détermine le placement des fonds de réserve, procède, s'il y a lieu, au remplacement du Directeur, prononce sur tous les intérêts sociaux et renouvelle le Comité de Surveillance par la voie du scrutin secret. Trois des Membres du Comité sortant remplissent les fonctions de Scrutateurs.

ART. 30. — Lorsqu'il s'agira de dissolution de la Société, d'addition ou de modification aux Statuts et de remplacement du Directeur, les délibérations de l'Assemblée générale seront, sous peine de nullité, prises à une majorité représentant au moins les trois quarts des actions émises.

ART. 31. — Aucun des Membres présents à l'Assemblée générale ne pourra représenter plus de trois Actionnaires et ne pourra avoir plus d'une voix pour chacun d'eux.

ART. 32. — Chaque Actionnaire a une voix pour chacune des ses actions, à moins qu'il ne se fasse représenter à l'Assemblée. Dans ce cas, quel que soit le nombre de ses actions, il ne peut posséder qu'une voix (art. 31).

ART. 33. — Outre l'Assemblée générale ordinaire, il pourra en être convoqué d'extraordinaires, soit par le Directeur, soit par le Comité de Surveillance. Les délibérations de ces Assemblées, tant ordinaires qu'extraordinaires, seront transcrites sur un registre spécial. Pour être valables, elles devront porter les signatures du Président, du Secrétaire, des Membres du Comité de Surveillance sortant et du Directeur.

ART. 34. — Le Directeur empêché peut se faire représenter à l'Assemblée générale par un fondé de pouvoirs.

#### **Dispositions Générales.**

ART. 35. — Tout propriétaire d'action sera, par le seul fait de sa possession, considéré comme ayant adhéré aux présents Statuts, qui deviennent

pour lui obligatoires aussi complètement que s'il eût signé le présent acte.

ART. 36. — Quand un Actionnaire muni de son titre et justifiant de sa qualité croira devoir, dans ses intérêts, demander des renseignements ou éclaircissements sur la position de la Compagnie, le Directeur sera tenu de lui donner toute communication possible, avec pièces à l'appui.

ART. 37. — Le quart du fonds social étant perdu, le Comité de Surveillance peut convoquer la Société en Assemblée générale, et demander la liquidation.

ART. 38. — La perte de la moitié du fonds social entraîne la dissolution de la Société, et la liquidation est ordonnée de plein droit.

ART. 39. — Toutes contestations, de quelle nature qu'elles soient, qui pourraient s'élever entre le Directeur et la Compagnie, seront jugées par deux Arbitres nommés par chacune des parties contendantes; en cas de partage, ces deux Arbitres pourront s'en adjoindre un troisième. Faute par l'une des parties de nommer son Arbitre, il sera pourvu d'office à cette nomination par le Président du Tribunal de Commerce, sur la demande de la partie la plus diligente.

ART. 40. — Les jugements des Arbitres seront souverains et dispensés de toute formalité judiciaire; lesdits jugements ne pourront être attaqués sous quelque prétexte que ce soit et par quelle voie que ce puisse être.

ART. 41. — Le Directeur attaqué devra être entendu en Assemblée générale convoquée extraordinairement à cet effet; et ce ne sera qu'après décision de cette Assemblée qu'il pourra être poursuivi au nom de la Société par le Comité de Surveillance.

ART. 42. — La Compagnie se réserve la faculté de faire entreprendre à ses navires tous voyages autres que ceux des Antilles, si elle le juge convenable à ses intérêts.

**ART. 43.** — La Société sera constituée par la prise de 300,000 fr. d'actions ; mais le Directeur est d'ors et déjà autorisé à faire construire deux navires aussitôt que les fonds nécessaires à cette construction auront été souscrits. Ces deux navires, mis en mesure de prendre charge, commenceront le service sans aucun délai.

**ART. 44.** — Cinq pour cent sur les bénéfices annuels seront prélevés par le Directeur à son profit, et sans préjudice de ce qui est dit le concernant (art. 23).

**ART. 45.** — Les cinq pour cent alloués au Directeur comme il vient d'être dit (art. 44), l'intérêt des actions (art. 13) et le fonds de réserve (art. 14), seront d'abord prélevés sur les bénéfices, dont le surplus sera ensuite partagé par les Actionnaires.

**ART. 46.** — Après la constitution de la Société, les 300,000 fr. d'actions qui resteront à souscrire seront offerts aux Actionnaires, qui auront la préférence dans la prise de ses actions. Ce ne sera qu'après leur refus formel de les posséder qu'elles pourront être livrées à tous autres preneurs.

Fait à Bordeaux, etc.



