

exalté connaît-il des obstacles ? Avec un canif et d'un trait de plume ne peut-on changer un nom ? Fatale inspiration qui devait mettre un terme à tous ces beaux rêves couleur de rose...

Malgré les efforts zélés du défenseur, M^e Lefrançois, le Tribunal a condamné le sieur Desallieux en neuf mois de prison, 100 fr. d'amende, et en 4000 fr. de dommages-intérêts envers l'époux outragé.

Toulouse. — Le nommé Dalbys, dit Carrat, l'un des assassins des époux Coutaud, qui s'est rendu si célèbre par ses révélations, est mort avant-hier dans les prisons de Toulouse.

Maçon, 9 novembre. — ÉCROULEMENT D'UN PONT. — Plusieurs journaux ont annoncé que le pont en fil de fer en construction sur la Saône à St-Bernard près Trévoux, s'était écroulé.

Ce pont, achevé depuis samedi, devait être éprouvé le lendemain dimanche. On avait commencé à y apporter les charges de gravier et de sable, mais on était loin d'avoir complété les transports voulus.

Près de quarante personnes se trouvaient sur le pont. Trois individus ont péri, et environ quinze ont été plus ou moins grièvement blessés. Le nommé Bouvard (de Bourg), chef cantonnier, a été écrasé ; un voiturier de la commune d'Anse, qui était près d'une des piles du milieu, a été renversé par les câbles en fil de fer.

Le conducteur Richardot (de Bourg), envoyé pour assister à l'épreuve, n'a eu aucun mal. Il n'y avait qu'une minute qu'il venait de quitter la travée du milieu.

On attribue la cause de cet accident à quelques défauts de la colonne de fonte qui a entraîné la chute du pont. D'un autre côté, les pluies tombées au milieu d'un violent orage, ont dû augmenter d'une manière extraordinaire les chargements de sable déposés sur le pont.

Le pont de Saint-Bernard était construit d'une manière élégante, mais légère. Les colonnes en fonte étaient plates ; elles pivotaient sur des grenouilles en fer et devaient faire pencher le pont du côté de la charge qu'il aurait dû porter.

Plusieurs personnes ont été sauvées par le sieur Petit, de Saint-Bernard, qui avait été mis en observation avec un batelet. M. Capitan est également accouru dans un batelet pour apporter du secours.

M. le procureur du Roi de Villefranche et M. le lieutenant de gendarmerie ont fait transporter les blessés à l'hôpital de Villefranche. Les médecins des environs se sont pressés d'accourir pour donner tous les soins nécessaires.

La navigation était interrompue. Les bateaux à vapeur et autres ne pouvaient passer. Les voyageurs changeaient de bateaux pour parvenir à leur destination. On s'est mis aussitôt à l'œuvre pour débarrasser la Saône.

Le malheureux Bouvard (de Bourg), qui a péri dans cette épreuve, n'était marié que depuis un mois.

PARIS, 13 NOVEMBRE.

Par ordonnance du 11 de ce mois, M. le vicomte de Préval, pair de France, lieutenant-général, conseiller-d'Etat en service extraordinaire, a été nommé conseiller-d'Etat en service ordinaire, en remplacement de M. le comte Dumas, décédé.

On a vu avec plaisir au Palais que parmi les nominations insérées au Moniteur et que nous reproduisons plus haut, figuraient les noms de deux avocats du barreau de Paris, M. Le-loup de Sancy, ancien membre du Conseil de l'Ordre, et M. Edouard Ternaux, docteur en droit.

Le Conseil de l'Ordre des avocats aux conseils du Roi et à la Cour de cassation s'est réuni ce jourd'hui pour régler son organisation durant les années judiciaires 1837-1838.

Le Conseil est ainsi composé : MM. Daloz, président ; Petit de Gatines, premier syndic ; Grandjean-Delisle, deuxième syndic ; Latriaffe-Montmeylian, secrétaire.

En matière de faillite, lorsqu'il est intervenu un concordat, et qu'aucune demande en report d'ouverture n'a précédé cet acte, les créanciers admis, ainsi que les syndics provisoires, sont non-recevables à exiger que les créanciers, qui n'ont pas été inscrits au bilan, et qui ont été payés en marchandises par le failli avant la déclaration de faillite, rapportent ces mêmes marchandises à la masse, sauf à toucher le dividende concordataire pour ce qui peut

leur être légitimement dû. C'est ce qui a été aujourd'hui jugé, dans la faillite Faite, par le Tribunal de commerce, sous la présidence de M. François Ferron, malgré les efforts de M^e Beauvois, et sur les plaidoires de M^e Durmont, Henri Nougier, Guibert-Laperrière.

Les deux sections de la Cour d'assises avaient aujourd'hui à statuer sur des affaires dont il nous est, par leur nature, interdit de parler avec détail.

Pierre Laleux, maçon, âgé de 40 ans, comparait devant la première section, présidée par M. le conseiller Petit, sous l'accusation d'attentat à la pudeur sur une jeune fille de cinq ans. Conformément aux conclusions de M. l'avocat-général Persil, la Cour a ordonné le huis-clos. Le tuteur de l'enfant, assisté de M^e Pichenot, s'est constitué aux débats partie civile.

M^e Pichenot a ensuite pris et développé devant la Cour des conclusions tendant à ce qu'il fût accordé 3,000 fr. de dommages et intérêts.

La Cour, après délibéré, a condamné Laleux à 3 ans de prison, 500 fr. de dommages et intérêts, et fixé la contrainte par corps à un an.

Une accusation de la même nature, mais qui présentait quelque chose de plus horrible, à raison de la qualité de l'accusé, amenait le nommé Poulain, âgé de 41 ans, cultivateur à Villemombe, devant la deuxième section, présidée par M. Poulitier. Les débats ont eu lieu à huis clos.

M. Emile de Girardin vient d'intenter une plainte en diffamation contre MM. Dorez et Lebreton.

L'affaire sera appelée vendredi prochain devant la sixième chambre de la police correctionnelle.

Lelarge est un de ces braves invalides qui n'étant pas tout-à-fait hors de combat, sont encore employés à garder les portes de l'hôtel, les quinconces de verdure qui l'entourent, les ponts à péage et les lieux de construction. Ce vieux trouper n'a pas moins de 75 ans, et comme il dit lui-même il était dans son temps un rude lapin ; mais il a perdu partie de ses forces, c'est tout naturel.

D'abord, dit-il, sont les chefs qui ont voulu que je fisse mes plaintes, quant à moi, je sais ce que c'est que rire ; histoire de s'amuser ; et franchement le jeune homme voulait plutôt rire que faire le méchant.

Le Tribunal condamne Gillot à 25 fr. d'amende. L'invalidé : Jeune homme, vous auriez tort de penser que j'en suis cause. J'aurais volontiers laissé cela là : mais les chefs, voyez-vous... ce sont les chefs !

Dieulot, jeune garçon de 16 à 17 ans, est prévenu du double délit de voies de fait et de vagabondage.

Dieulot : Dis donc que tu m'avais provoqué. Agé : Je l'avais provoqué en lui disant des sottises. Dieulot : Dis donc que tu m'avais aussi donné des coups. Agé : Je lui avais aussi donné des coups.

M. le président : Il est aisé de voir que vous avez fait la paix ; mais cela ne fait pas disparaître le délit. Agé : Bah ! puisque je suis content. J'avais eu tort, il m'a corrigé, si j'avais été le plus fort c'est lui qui en aurait reçu.

M. le président, au prévenu : Vous êtes en état de vagabondage. Dieulot : C'est-à-dire que j'ai laissé croire à la justice que je n'avais pas d'asile ni d'ouvrage, parce que je ne croyais pas rester si long-temps en prison. J'ai père et mère, et je travaille chez mon cousin.

Ces faits étant vérifiés, le Tribunal renvoie Dieulot des fins de la plainte.

Agé : Tant mieux, mon vieux, j'en suis content. Tu m'enverras quelque chose dimanche.

Dieulot : Un peu ; chose convenue, chose due.

Dans la nuit de dimanche dernier un vol considérable a été commis chez un bijoutier dont la boutique se trouve située rue Mouffetard en face de l'église St-Médard.

Cette boutique appartient à une dame veuve, qui couche dans une chambre au-dessus ; les voleurs ont enlevé les marchandises consistant en bijouterie, montres et objets d'orfèvrerie, et dont on estime la valeur à plus de 60,000 fr.

Marie-Françoise Loison est du nombre de ces ouvriers qui accompagnent les tombereaux destinés à l'enlèvement des boues de la capitale ; c'est-à-dire que Marie, sur une autorisation de la Préfecture, porte culotte, ce dont elle est digne, car pas un boueux ne manie la pelle et le balai d'une main plus vigoureuse et plus active.

Or, la Saint-Martin, à ce qu'il paraît, a sous son populaire patronage la corporation des enleveurs d'immondices, et cette fête est pour eux jour de récolte, grâce à la générosité des propriétaires et des marchands : hier donc, Marie Loison, porteur de la tirelire obligée, enjovivée de force faveurs, commença sa tournée chez ses pratiques dans la rue de La Harpe, qu'elle dessert ; mais quel ne fut pas son désappointement, quand à chaque sollicitation qu'elle adressa on lui répondit qu'on venait de donner déjà, et que l'on ne pouvait plus rien faire.

Madame Ma nous écrit qu'au jour des débats de son affaire, elle justifiera pleinement son cosmétique de la prévention portée contre lui sur la plainte de M. Jules Lefèvre. Elle soutient, ce qu'au reste semble reconnaître la prévention par la mise en cause du coiffeur, que ce n'est pas au cosmétique en lui-même, mais à l'emploi maladroitement fait de cette préparation, et à l'imprudence du jeune homme, qu'il faut attribuer l'indisposition du plaignant.

Erratum. C'est par une faute de typographie que, dans le compte-rendu du jury de révision de la garde nationale (9^e arrondissement), rapporté dans la Gazette des Tribunaux du 11 de ce mois, il a été énoncé que le traité conclu entre la France et la Suisse datait de 1837. Ce traité est du 30 mai 1827.

MM. les actionnaires de l'entrepôt des sylphides, sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 1^{er} décembre prochain, midi précis, au siège de la société, rue Neuve-Ménilmontant, 16, à l'effet d'entendre le rapport de la commission spéciale nommée par délibération de l'assemblée extraordinaire du 19 septembre 1837.

On croit devoir leur rappeler, qu'aux termes de l'art. 17 des statuts, six actions au moins, sont nécessaires pour faire partie de l'assemblée, et qu'elles doivent être déposées 8 jours à l'avance entre les mains du gérant, du banquier ou du notaire de la société.

OUVERTURE DE L'ÉCOLE SPÉCIALE ET PRATIQUE DES SUCRERIES DE BETTERAVES. — L'inauguration de cette institution doit avoir lieu en présence d'un grand nombre de notabilités, et après la visite de M. le comte Auberson, préfet de Seine-et-Oise, le 12 novembre, dans la fabrique-modèle établie au château de Fougilleuse, près de Rueil et St-Cloud.

Une société en commandite, réunissant les noms les plus honorables, a été formée pour la fondation de l'École des sucreries ; le capital social a été immédiatement rempli, mais l'Agence agricole, rue Fawcett, 8, ayant soumissionné le petit nombre d'actions qui restaient disponibles, elle les répartira encore au pair, au prorata des demandes, entre les personnes qui souscriront avant le 15 novembre pour Paris, et le 25 pour les départements. Tous les fonds sont versés chez MM. André et Cottier, banquiers de la Société, rue des Petites-Ecuries, 40.

SOCIÉTÉS COMMERCIALES. (Léi du 13 mars 1833.) D'un acte fait triple à Paris, sous signatures privées, le 31 octobre 1837, enregistré, entre Jean-Pierre BECKER père, marchand tailleur, Jean-Baptiste BECKER fils aîné, marchand tailleur, et Éléonore-Jean-Baptiste BECKER fils jeune, aussi marchand tailleur, demeurant tous trois à Paris, rue Nve-des-Petits-Champs, n. 62. Il appert que la société qui existait entre eux sous la raison sociale BECKER et fils, pour le commerce de marchands tailleurs, exploité à Paris, susdite rue Neuve-des-Petits-Champs, 62, a été déclarée dissoute à partir du 1^{er} novembre 1837, et que, conformément à l'acte social, la liquidation a été attribuée à MM. Becker fils aîné et jeune.

Table with 2 columns: Name and Address/Role. Includes Spachmann, Rocheteau, Wagner, Lacroix, Veuve Heancré, Godefroy, Bussy, Guyon, Renault, Kleber, Morin, Dufour, Lefèvre, Barbier, Dame Bordon, Legrand, Baudouin, Bossuet frères.

Table with 2 columns: Name and Address/Role. Includes Thomas, Prevost, Jaclin, Veuve Camille Rey et fils, Barré, Bocciaudi, Robin, Dlle Guéde, Masson, Groubeaux, Charbonnel, Poupillier, Anthony, Syrie, Paradis, Marchand.

Table with 2 columns: Name and Address/Role. Includes M. Denis, George, M. Louvet, M. Honoré, M. Sollier, M. le comte de Leroy-Deville, M. Desprez, M. Dugrenald, M. Hurbain, M. Vergés, M. de la Verrerie.

Table with multiple columns: Financial data for BOURSE DU 13 NOVEMBRE. Includes terms like 5% comptant, 109 40, 109 45, 109 30, 109 40, etc.

MARINE DU COMMERCE.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION DES FLEUVES, RIVIÈRES ET PAYS D'OUTRE-MER, AU MOYEN DE BÂTIMENS A VAPEUR REMORQUEURS ET DE BÂTEAUX-WAGONS.

Au moment où de toutes parts en France l'industrie prend son essor, où des améliorations importantes s'introduisent dans toutes les branches des manufactures, où l'accroissement du commerce réclame de nouveaux moyens de communication entre les diverses parties de la France et des relations plus fréquentes et plus étendues avec les pays étrangers, la navigation, cette voie puissante des relations commerciales, ne pouvait rester stationnaire.

Jusqu'ici les transports par eau étaient lents, difficiles, irréguliers et surtout très-onéreux pour le commerce; il était donc indispensable d'y apporter des modifications en appropriant à la navigation des fleuves et rivières, des bâtimens qui pussent effectuer des transports plus considérables, plus faciles, plus prompts et moins dispendieux. Arriver à ces moyens par des innovations utiles, augmenter par eux les mouvemens de production, de consommation, d'échanges et d'exportation, tel était le problème à résoudre. La nouvelle compagnie générale de navigation annoncée aujourd'hui en a trouvé la solution dans un nouveau système de construction et de conduite de bateaux de charge dits wagons, remorqués par des bateaux à vapeur également modifiés, système dû à l'expérience d'officiers et constructeurs de la marine, administrateurs dans la compagnie, et qui offrira désormais au commerce, dans ses rapports interlocaux et internationaux, toute la célérité, la régularité et l'économie qu'il est humainement possible de désirer et d'atteindre.

L'emploi de la vapeur a déjà rendu de grands services à la navigation; mais jusqu'à ce jour, dans notre pays surtout, si quelques essais ont été tentés, si quelques-uns ont obtenu et obtiennent chaque jour des résultats avantageux, on doit reconnaître que cette application n'a encore eu lieu que sur une échelle minime; que quelques entreprises ont bien apporté plus d'activité dans les relations industrielles, dans les voyages d'agrément, dans le transport peut-être de quelques marchandises et objets d'expédition, mais non dans les grandes relations commerciales avec les pays d'outre-mer; qu'en un mot, les innovations ont eu lieu en petit et non en grand dans des intérêts spéciaux et privés et non dans un intérêt général et national; qu'enfin les premiers avantages obtenus ont fait vivement sentir le besoin d'en obtenir de plus considérables et que si la nouvelle navigation a déjà réussi à établir plus de facilités entre quelques localités du pays, on n'a encore rien fait, sous ce rapport, pour rendre les étrangers tributaires des produits de notre sol et surtout des immenses richesses qu'il renferme. La compagnie, frappée de cette haute considération nationale que les étrangers, que l'Angleterre, que les Etats-Unis étaient sur ce point de sociabilité beaucoup plus avancés que la France, a pensé qu'il y aurait quelque avantage, même quelque gloire pour elle, à la mettre sous ce rapport au niveau des nations rivales.

Le système actuel de construction des bateaux à vapeur remorqueurs laisse certainement encore quelque chose à désirer; il est important surtout de régulariser davantage le locomoteur et d'y faire quelques changemens essentiels; mais là n'est pas l'obstacle véritablement sérieux. Une modification bien plus importante était celle qu'il est nécessaire d'apporter à la construction des bâtimens de charge. Il semble que sur ce point le commerce français soit toujours dans l'enfance de la navigation; partout encore sur nos fleuves, sur nos rivières, on voit, nous ne dirons pas naviguer, mais se traîner avec peine ces défectueux bateaux-plats abandonnés depuis long-temps par les nations expérimentées. Les bateaux de la nouvelle compagnie, exécutés d'après les plans sanctionnés par des commissions scientifiques, et dont l'application sera toute nouvelle sur nos fleuves, présenteront une marche plus légère, un parcours plus rapide, une direction plus facile; et pour ces constructions, bien que la compagnie renferme dans son sein des hommes spéciaux, elle a encore voulu donner de nouvelles garanties au public en réclamant pour ses travaux la coopération d'ingénieurs et d'officiers de marine distingués, en les faisant exécuter par les meilleurs maîtres et ouvriers des arsenaux maritimes, et en mettant toutes ces opérations sous le contrôle d'une commission consultative également composée des notabilités de la marine.

De ces constructions, en effet, peut dépendre une grande partie du succès de la société; car de ces constructions dépend la durée des trajets et par conséquent la lenteur si nuisible aux échanges du commerce, ou la célérité si utile à ses négociations; de ces constructions, surtout, dépendent encore la sécurité des passagers et la sûreté des marchandises, ces considérations vitales de l'entreprise qui trouveront d'ailleurs, et sous un autre rapport, une nouvelle garantie dans la détermination de la compagnie, de ne confier le commandement de ses convois qu'à des officiers de la marine royale en retraite et valides, et de ne les faire seconder que par des marins libérés du service, ou des matelots de la marine marchande, ayant au moins trois ans de navigation.

On a compris par ces détails qui précèdent que les nouveaux bateaux à vapeur de la compagnie générale de navigation seront, indépendamment du transport des passagers (en quelque sorte accessoire de l'entreprise) employés à servir de remorqueurs à un certain nombre de bateaux wagons destinés à transporter toute espèce de marchandises; QUE CES BÂTEAUX SONT APPELÉS A JOUER DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE ET MARITIME LE RÔLE DES REMORQUEURS ET DES VOITURES WAGONS SUR LES CHEMINS DE FER; que, suivant les besoins, la nature des marchandises, les localités et les époques de l'année, les convois remorqués seront composés de plus ou moins de bateaux wagons; que ces bateaux de charge seront plus ou moins grands, et que par conséquent les bateaux remorqueurs seront eux-mêmes plus ou moins considérables en construction ou en force motrice; que dans ces convois, tel négociant pourra pour ses exportations et ses retours retenir une partie de wagons, un ou plusieurs bateaux, même un convoi entier, suivant l'importance de son expédition, de telle sorte que le haut commerce et les grandes exploitations industrielles trouveront dans la création de

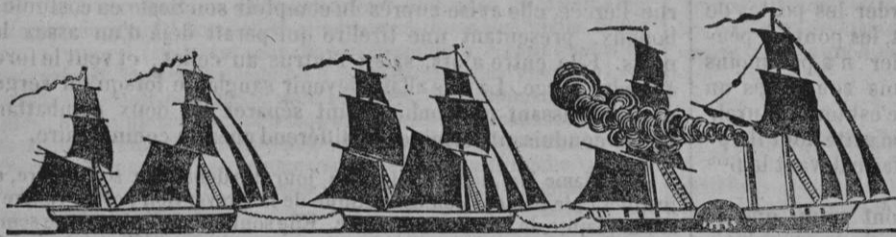
la compagnie cet immense avantage d'avoir constamment à leur disposition, sans embarras, sans déplacement, et à des conditions bien au-dessous de celles qui existent, des convois tout montés, sur toutes les lignes parcourues.

On aura également compris et on peut le voir dans les figures imprimées en tête de l'annonce ci-après, qu'il existera nécessairement une différence essentielle entre les remorqueurs et wagons qui serviront aux transports d'outre-mer, et ceux spécialement destinés à la navigation intérieure. Dans une notice publiée par la compagnie, on a cherché à répondre à l'avance aux différentes questions qui pourraient être faites relativement à ces deux genres de navigation; nous en indiquerons deux ou trois principales.

Ainsi, par exemple, aux personnes qui pourraient craindre de voir un convoi en pleine mer surpris par un temps orageux, et dont les bâtimens-wagons amarrés ensemble pourraient être exposés au danger des secousses violentes du tangage et du roulis, produites par une mer agitée, la compagnie répond que chacun de ses bâtimens-wagons sera muni d'instrumens nautiques, de ses voiles, de ses agrès, de ses capitaine et hommes d'équipage, comme s'il était isolé, et qu'il serait par conséquent en état de manœuvrer et de naviguer seul, si le temps le forçait à se séparer du convoi. Dans la navigation intérieure, la compagnie prévient la question des courbes de fleuves, par l'armement de chaque bateau-wagon, d'un gouvernail particulier, destiné à changer de direction sans accident dans les tournans. La question des basses eaux est résolue par une nouvelle forme des bateaux-wagons, demandant un tirant d'eau moins considérable, et par différens remorqueurs de station destinés à faciliter les passages difficiles.

Enfin, la compagnie annonce que ses tarifs offriront une réduction au moins d'un tiers sur les dépenses actuelles; que ses grands convois de marchandises gagneront, par toutes les mesures adoptées par l'administration, au moins moitié sur le temps de la durée des parcours; que tous ses départes seront à jour fixe et périodique; que par des relations établies avec les diverses compagnies maritimes, elle évitera aux négocians les démarches des assurances, et que, par l'organisation complète d'un camionnage suspendu et sans aucune augmentation de frais, elle se chargera de tous les soins de dépôt et d'emmagasinage, et fera prendre et porter à domicile toutes les marchandises qui lui seront confiées.

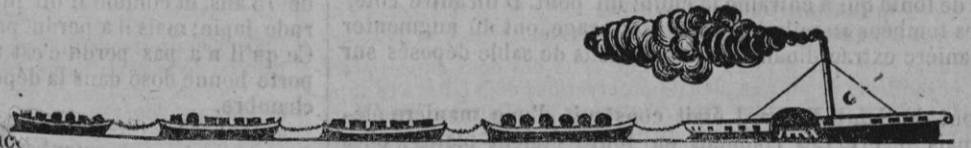
Toutes ces améliorations paraissent être fort importantes pour le commerce; il serait difficile d'examiner à fond, dans un premier article, toutes les branches d'une entreprise aussi étendue; mais elle semble se rattacher à des considérations commerciales du plus haut intérêt, et, sous ce point de vue parait digne de fixer l'attention des négocians et des capitalistes. On doit désirer de la voir bientôt à l'œuvre, et si, comme le porte à croire le nom de l'honorable maison de banque qui lui accorde son patronage, cette compagnie tient toutes ses promesses, exécutée fidèlement ce qu'elle annonce, elle est appelée à apporter de grandes améliorations dans nos expéditions maritimes, et par conséquent à rendre d'importans services à notre commerce et à notre industrie.



Convoi pour Pays d'outre-mer.



est ac



Convoi sur Fleuves.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION

DES FLEUVES, RIVIÈRES ET PAYS D'OUTRE-MER,

POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET DES PASSAGERS

AU MOYEN DE PAQUEBOTS, DE BÂTEAUX A VAPEUR REMORQUEURS ET DE BÂTEAUX-WAGONS.

Ces Bateaux-Remorqueurs et Bateaux-Wagons sont appelés à jouer dans la navigation intérieure et maritime le rôle des remorqueurs et voitures-wagons sur les chemins de fer. (Voir dans ce même numéro l'article : Marine du Commerce.)

EXTRAITS DU RAPPORT SUR LES OPÉRATIONS DE LA COMPAGNIE, ADRESSÉ AUX CHAMBRES DE COMMERCE.

Un point capital était celui de la diminution des frais de transport, la compagnie l'a compris. Ses tarifs prouvent qu'elle a reconnu que ses propres intérêts étaient attachés aux intérêts de ses commettans, et que pour faire une véritable révolution dans la navigation du commerce, il fallait, indépendamment de tous les autres avantages qu'elle lui apporte, lui offrir encore une réduction considérable sur les prix qu'il paie aujourd'hui pour ses arrivages et ses exportations. D'après tous les calculs établis, la diminution sera au moins d'un tiers sur les dépenses actuelles; à cet avantage la compagnie en joint un autre non moins précieux, la réduction de moitié au moins sur la durée des parcours pour les grands convois de marchandises.

La compagnie, au moyen d'un service complet de camionnage suspendu et régulièrement organisé, se chargera de faire prendre et de faire porter à domicile les marchandises qui lui seront confiées, qu'elles qu'en soient la nature et la quantité, et cela sur une simple lettre d'avis et sans aucun frais ni augmentation de dépense dans les prix de transport de navigation dont les tarifs seront publiés et affichés dans les divers comptoirs de la société.

La périodicité dans les départes et les retours étaient encore chose importante; la plus grande régularité sera établie dans ces services.

Tous les deux jours il partira de Paris un convoi pour les divers points de la Haute-Seine, tels que Montreuil et Melun; et un autre convoi pour les divers points de la Basse-Seine, tels que Rouen et le Havre. — Tous les deux jours un convoi partira de chacune de ces localités extrêmes pour venir mouiller à Paris.

Quatre fois par mois un convoi spécial partira de Paris pour Londres, Amsterdam et Anvers. Quatre fois par mois un convoi partira de ces places pour apporter à Paris les échanges de l'Angleterre, de la Hollande et de la Belgique.

Les départes pour les lignes du Portugal, de l'Espagne, de l'Italie et du Levant seront ultérieurement déterminés.

Ainsi en résumé :

Economie importante dans les frais de transport qui grèvent le commerce; Réduction considérable dans le temps de la durée des parcours;

Marche plus légère et direction plus facile des bâtimens; Sûreté plus grande pour les passagers et les marchandises; Facilités immenses données au commerce pour les expéditions considérables;

Avantages dans les contrats d'assurances maritimes; Embarras et frais épargnés pour les formalités de dépôt, les emmagasinages d'expédition et de retour; Débouché plus grand pour les échanges du commerce et les produits de l'industrie;

Question d'honneur national pour le pays, de progrès pour la science et de perfectionnement pour l'avenir; Tels sont les avantages que présente la création de la Compagnie générale de Navigation.

Extraits de l'acte de Société, passé les 20 et 21 octobre 1832, par-devant M^e Bournet-Verron, notaire.

Art. 2. — La Société est en commandite, les actionnaires ne sont passibles des engagements que jusqu'à concurrence du montant de leurs actions.

Art. 3. — La constitution définitive de la Société aura lieu lorsque, indépendamment des actions souscrites par les gérans, il aura été fait d'autres souscriptions pour la somme de 600,000 fr.

La durée de la Société sera de trente années, à partir du 31 octobre 1837.

Art. 6. — La raison sociale est Rolland, comte D'Adhemar, Barjoud, de Verger et compagnie.

Art. 7 et 10. — Le capital social est de 5,000,000 fr., divisés en deux séries d'actions, savoir : une première série de 500 actions de 2,000 fr. et une seconde série de 4,000 actions de 1,000 fr. Les actions de 1,000 fr. (seconde série) nominatives ou au porteur, à volonté, doivent être versées en numéraire par quart, de trois mois en trois mois; le premier versement a lieu au moment de la souscription. Les actions de 2,000 fr. (première série) toutes nominatives, doivent être immédiatement versées par moitié; la seconde moitié restera entre les mains des souscripteurs, et ne pourra être exigée qu'autant que les besoins du service général rendraient cette mesure utile; après le versement intégral, ces actions pourront être changées contre des actions au porteur.

Art. 8 et 16. — La Société est administrée par les quatre gérans indéfiniment responsables des engagements sociaux; ils souscrivent dès à présent pour 210,000 fr. d'actions qui, indépendamment des 90,000 fr. des cautionnemens fournis par les deux caissiers comptables, restent déposés pour garantie de leurs faits et actes.

Art. 12. — Les actions de chaque série ont droit à un intérêt de 5 p. 100 sur le capital réellement versé dans la caisse de la Société, et payable de six mois en six mois.

Art. 18. — Une commission de surveillance de neuf membres pris spécialement parmi les actionnaires, contrôle toutes les opérations des gérans; elle veille à la stricte observation des statuts; examine et vérifie les comptes, balances et caisses, ainsi que les états de situation servant de base à la distribution des dividendes. Cette commission sera nommée aussitôt après la constitution définitive de la Société.

Art. 19. — Une commission consultative des travaux et opérations maritimes, composée de douze membres choisis, tant parmi les actionnaires que parmi les sommités de la science étrangères à la Société, veille à la bonne construction des bâtimens et au service de la navigation; elle est composée d'officiers-généraux et d'ingénieurs de la marine, de pairs de France et de députés.

Art. 22. — Un comité du contentieux est chargé de donner son avis sur tous les points qui peuvent faire difficulté et dont la solution demande des connaissances en matière de législation et de jurisprudence; il est composé de MM. Berryer, député; Philippe Dupin, bâtonnier de l'ordre des avocats; Lafon, avocat à la cour royale; Bournet-Verron, notaire de la Société; Vavin, notaire; Dutilleul, avoué de première instance; Gallois, avoué d'appel; Durmont, agréé au tribunal de commerce.

Art. 29. — Les gérans administrent sans recevoir aucun traitement; ils n'ont droit à une rémunération, fixée au cinquième des bénéfices nets, qu'après le solde de tous les frais à la charge de la Société, et le paiement intégral aux actionnaires des intérêts dont les actions sont productives.

Art. 29 et 30. — Un prélèvement de 10 p. 100 sur les bénéfices nets sert à établir un fonds de réserve jusqu'à la concurrence de 500,000 fr., qui doit être maintenu pendant toute la durée de la Société.

Art. 33. — La dissolution de la Société aura lieu de plein droit dans le cas où le fonds de réserve étant épuisé, la Compagnie serait reconnue en perte du quart de son capital social.

Art. 34. — Le commandement et le service des bâtimens sera spécialement confié à des officiers de la marine royale en retraite et valides, à des marins libérés du service militaire ou à des matelots de la marine marchande ayant au moins trois ans de navigation.

Art. 37. — Tout propriétaire de cinq actions nominatives ou de dix actions au porteur est de droit membre de l'assemblée générale.

L'Acte de Société et le Prospectus seront envoyés aux personnes qui en feront la demande à l'Administration ou à l'Agence générale.

Les fonds provenant des actions et des opérations de la Société seront versés

Chez MM. JACQUES LAFFITTE et Comp^e.

Les souscriptions d'actions sont reçues à PARIS : au siège principal de la Société, quai de Billy, 12; à l'AGENCE GÉNÉRALE DE LA COMPAGNIE, rue Neuve-Vivienne, 56, et chez le NOTAIRE DE LA COMPAGNIE, M. BOURNET-VERRON, rue St-Honoré, 85, où l'on peut prendre plus ample connaissance de l'Acte de Société. — Au HAVRE, chez MM. FERRÈRE et MORLOT, banquiers; — et DANS LES PAYS DE CORRESPONDANCE, à Londres, Amsterdam, Anvers, Lisbonne, Cadix, Gibraltar, Gênes et Alexandrie, chez MM. les banquiers-correspondans de la maison JACQUES LAFFITTE et COMPAGNIE.