

1er RAPPORT DU COMMANDANT DU *Audie Sabon* Exercice 1922

Voyage *Quin Japon*

N° *19*

A Communiquer à	D A T E S		V I S A S
	de réception	de transmission	
CONSEILLER TECHNIQUE	<i>20-9-22</i>	<i>22-9-22</i>	<i>[Handwritten signatures and initials]</i>
INGENIEUR EN CHEF	<i>18/9/22</i>	<i>18/9/22</i>	
SERVICE COMMERCIAL	<i>19-9-22</i>	<i>19-9-22</i>	
PASSAGES	<i>23-9-22</i>	<i>23-9-22</i>	
APPROVISIONNEMENTS	<i>25/9-22</i>	<i>25/9-22</i>	
M. THOMAS <i>lca</i>	<i>26/9/22</i>	<i>26/9/22</i>	
<i>D. Cattignol</i>		<i>4/10/22</i>	

à retourner ensuite au SECRETARIAT

Exercice 1922

NOTA. — MM. les Commandants sont priés de consulter, pour la rédaction de leurs rapports de voyage et les pièces à y joindre, l'aide-mémoire imprimé à l'intérieur de cette feuille qui devra servir de couverture à chaque rapport.

B. 2382 — 7-1917

MP. MOULLOT - MARSEILLE - 26398



French Lines

Voyage

Omnir Japon

Exercice 192 *2*

2ème Exempleire du RAPPORT DU COMMANDANT DU

"Andrie Sebroy"

N° *10*

A Communiquer à	D A T E S		V I S A S
	de réception	de transmission	
SECRETARIAT	29-11-22	20/11/22	<i>[Handwritten marks and signatures]</i>
M. THOMAS <i>Seca</i>	1-12-22	1/12/22	
CHARBONS	5-12-22	5-12-22	
APPROVISIONNEMENTS	1-12-22	1-12-22	
CONTENTIEUX	13-12-22	14-12-22	
COMPTABILITE D'EXPLOI- -TATION	15/12/22	15/12/22	
PASSAGES	11/12/22	13/12/22	
SERVICE COMMERCIAL	2-12-22	2-11-22	
CONTROLE DES AGENCES	18-12-22	18-12-22	
<u>INSPECTEURS DE LA NAVIGATION</u>			
M. SOMBORN	4-12-22	4-12-22	<i>[Handwritten marks and signatures]</i>
M. DE COURTOIS	2-12-22	2-12-22	
M. GEORGELIN	4/12/22	4/12/22	
M. BERTRAND	4-12-22	4-12-22	
M. VIUO			<i>[Handwritten marks and signatures]</i>
M. LE CONSEILLER TECH- NIQUE	14-12-22	14-12-22	
M. L'INGENIEUR EN CHEF	14/12/22	14/12/22	
M. L'ADMINISTRATEUR DIRECTEUR - GENERAL			

à retourner ensuite au Secrétariat.

COMPAGNIE

Marseille, le 14 Septembre 1922

DES

MESSAGERIES MARITIMES

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

PAQUEBOT

RAPPORT Général du Voyage N° 19

de Marseille à Yokohama et Retour

du 2 Juin au 14 Septembre 22

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

NOTA. — Ce rapport doit être envoyé
par les Capitaines en double expédition
à la Direction de l'Exploitation.

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport
sur le voyage que je viens d'effectuer à bord de l'
"ANDRE LEBON" de Marseille à Yokohama et retour, du 2
Juin au 14 Septembre 1922 (Chine N° 19)

SOMMAIRE DU VOYAGE.

TEMPS. — Le voyage d'aller s'est effectué par beau temps. La mousson de S.W., bien que pleinement établie, nous a laissé passer sans trop nous tourmenter, tout au long de l'Océan Indien. Pareillement, la saison des typhons, ouverte sur les régions de la mer de Chine où nous fréquentons, nous a laissé arriver sans inquiétude jusqu'au Japon.

Au voyage de retour, cependant, notre route, entre Shanghai et Hong-Kong, s'est trouvée menacée par une de ces tempêtes. La certitude que me donnaient les bulletins météorologiques français et japonais d'en subir les effets peu de temps après avoir pris la mer m'a amené à différer le départ de Woosung jusqu'à ce que le météore eut atterri. Succédant, à trois jours d'intervalle, à celui qui avait presque détruit la ville de Swatow, ce typhon est venu à la côte au Sud de notre mouillage, au voisinage de Ning-Po, qui en aurait, dit-on, subi de grands dommages. La distance à laquelle

A Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Compagnie des Messageries Maritimes
à MARSEILLE.

il passait de Shang-hai n'était d'ailleurs pas assez grande pour que nous n'ayons pas ressenti des brises furieuses. Nous avons pu quitter le mouillage de Woosung le Lundi matin à 7 heures, après trente-huit heures d'attente.

A part une journée de mousson assez tourmentée dans l'Océan Indien, aux approches de Socotora, tout le restant de notre voyage de retour s'est accompli par beau temps.

Coup de vent de SO, néanmoins, entre
Mussine et Marseille, n'ayant obligé à passer par le Cap Horn,
ESCALES. - Nos différentes escales se sont effectuées sans incident.

A Haiphong au retour, par suite du retard subi à Shang-hai, nous avons été amenés à opérer notre touchée à la veille d'une période de morte-eau. J'ai quitté ce port, vingt-quatre heures après l'arrivée, à l'extrême limite du temps permis pour effectuer nos passages sur les barres, laissant néanmoins une partie - assez faible d'ailleurs - de notre chargement sur le quai. Faute de cette détermination, notre départ n'eut pu avoir lieu que trois jours plus tard; encore avais-je réduit au strict minimum les quantités de charbon et d'eau douce à prendre dans cette escale et conservé ainsi les plus faibles tirants d'eau possibles.

DUREE DES STATIONNEMENTS. - A part le retard subi au départ de Shang-hai et dont j'ai indiqué plus haut la cause, nos stationnements dans les escales ont été de durée normale. Ils ont été conditionnés par les nécessités du trafic, les exigences des marées et le souci des commodités des voyageurs.

ARRIVÉES.

DEPARTS

	<u>ARRIVÉES.</u>		<u>DEPARTS</u>	
	<u>du port</u>	<u>à la base.</u>	<u>du port</u>	<u>à la base.</u>
Marseille			Vendredi 2 Juin 17 h.15	18 h.15
Port-Saïd	Mercredi 7 Juin 9 h.00	7 h.30	Mercredi 7 Juin 15 h.15	"
Suez	Jedi 8 Juin 5 h.15	"	Jedi 8 Juin 7 h.30	8 h.00
Djibouti	Lundi 13 Juin 10 h.45	10 h.00	Lundi 13 Juin 25 h.00	23 h.45
Colombo	Mardi 20 Juin 5 h.00	5 h.45	Mardi 20 Juin 31 h.00	22 h.00
Penang	Samedi 24 Juin 22 h.00	21 h.00	Dimanche 25 Juin 2 h.00	3 h.00
Singapore	Lundi 26 Juin 8 h.15	6 h.45	Lundi 26 Juin 16 h.00	13 h.30
Saigon	Mercredi 28 Juin 17 h.15	13 h.00	Samedi 1er Juil. 9 h.00	12 h.30
Haiphong	Mardi 4 Juillet 11 h.00	3 ^h 10 3	Mercredi 5 Juil. 10 h.00	13 h.30
HongKong	Vendredi 7 Juil. 12 h.15	11 h.00	Vendredi 7 Juil. 18 h.50	19 h.30
Shanghai	Lundi 10 Juillet 14 h.15	6 h.00	Mercredi 12 Juil 13 h.45	12 h.15
Cobé	Samedi 15 Juil. 8 h.00	6 h.30	Dimanche 16 Juil 4 h.45	5 h.15
Yokohama	Lundi 17 Juillet 9 h.15	7 h.45		
Yokohama			Dimanche 20 Juil. 5 h.00	5 h.45
Cobé	Lundi 31 Juillet 9 h.15	7 h.45	Lundi 31 Juillet 18 h.45	19 h.15
Shanghai	Jedi 3 Août 9 h.15	9 h.15	Samedi 5 Août 10 h.00	11 h.30
HongKong	Mercredi 9 Août 19 h.30	19 h.00	Jedi 10 Août 15 h.00	16 h.00
Haiphong	Samedi 13 Août 17 h.45	14 h.30	Dimanche 15 Août 18 h.00	20 h.30
Saigon	Mercredi 16 Août 9 h.30	5 h.15	Vendredi 18 Août 6 h.30	12 h.30
Singapore	Dimanche 20 Août 11 h.30	10 h.00	Samedi 21 Août 6 h.00	7 h.00
Penang	Mardi 23 Août 10 h.30	8 h.30	Mardi 23 Août 22 h.00	23 h.30
Colombo	Dimanche 27 Août 6 h.45	4 h.30	Dimanche 27 Août 21 h.00	22 h.30
Djibouti	Lundi 4 Septemb. 4 h.30	4 h.15	Lundi 4 Septemb. 15 h.45	14 h.30
Suez	Vendredi 8 Sept. 13 h.00	11 h.45	Vendredi 8 Sept. 15 h.30	"
Port-Saïd	Samedi 9 Septemb. 5 h.00	"	Samedi 9 Septemb. 17 h.45	14 h.15
Marseille	Jedi 14 Septembre 7 ^h 30	6 h.15		

PORTS	ARRIVÉES	DÉPARTS	TRAVAIL DÉBUT	RETOUR	PROCHES ARRIVÉES
Marseille		2/VI 17 ^h 15			01 ^h 01 ^m 15 ^m P.V. n:1
Saigon	{	28/VI 17 ^h 15	{	26 ^h 00 ^m 00 ^m	12 ^h 19 ^m 45 ^m
		1/VII 8 ^h 00		18 ^h 01 ^m 15 ^m	
Yokohama	{	17/VII 9 ^h 15	{	17 ^h 04 ^m 30 ^m	12 ^h 19 ^m 45 ^m
		30/VII 8 ^h 00		26 ^h 23 ^m 00 ^m	
Saigon	{	16/8 9 ^h 30	{	17 ^h 04 ^m 30 ^m	12 ^h 19 ^m 45 ^m
		18/8 8 ^h 30 ^m		26 ^h 23 ^m 00 ^m	
Marseille	14/9 7 ^h 30				

I.B. Les temps sont comptés du
 départ du port (parcs à manoeuvres)
 l'arrivée au port (manoeuvre terminée)

103^h 14^h 15^m
 12^h 19^m 45^m
 103^h 01^h 30^m

Marseille
 Départ 2/VI 16 h.00 (P.V. n:1)
 impératif
 Arrivée 14/IX 7 h.30

103^h 15^h 30^m - 1^h 14^h 00 = 103^h 01^h 30^m
 (P.V. n: 2)

LA DUREE DES TRAVERSEES.- Ainsi que je l'exposais dans mon précédent rapport de voyage, relève de l'application des mêmes principes. Nous avons pu satisfaire aux obligations du cahier des charges sans excéder de trop loin la vitesse qui nous est fixée. Le tableau annexé à ce rapport fournit une vue d'ensemble des résultats obtenus pour la durée des traversées entre ports têtes-de-ligne.

SANTE GENERALE.- La santé a été généralement bonne pendant tout le voyage parmi les passagers et dans l'équipage.

Trois naissances ont eu lieu à l'hôpital du bord : l'une le 26 Août 1922, celle de Joseph Skouropatski, fils de Jacob et Agnès Houlewicz, passagers d'entrepont; l'autre le II Septembre, celle de Marie Houlevitch, fille de Julie et de Joseph Houlevitch; la troisième, le II Septembre à 7 heures également, celle de André Smykowski fils de Alexandre et de Anastasie Smykowska, née Kasjanowa. L'acte de naissance établi par le bord a été régularisé par le Consulat de France à Colombo pour la Ière naissance, ou le sera à Marseille pour la deuxième et la troisième.

RESULTATS COMMERCIAUX DU VOYAGE.-

PASSAGERS.- Bien que notre voyage eut lieu, pour l'aller comme pour le retour, à une époque de l'année où l'affluence des voyageurs est généralement réduite, nous avons eu à transporter, dans les deux sens un nombre de passagers très satisfaisant. La cause en peut être attribuée, je pense, à une sorte de préférence qui reporte sur les départs des navires type "ANDRÉ LEBON" toute partie de la clientèle qui peut subordonner l'époque de son voyage à la date de nos passages.



Les influences de la saison, températures excessives ou mauvaise mer, sont en effet tellement atténuées sur ces navires que si des considérations d'opportunité pour les dates d'arrivée en France ou en Indo-chine n'entraient pas en ligne de compte, on pourrait espérer une plus grande régularité dans le trafic des voyageurs.

Nos passagers, pour la plupart, se sont félicités de l'agrément de leur voyage. Beaucoup m'ont fait part de leur satisfaction.

Seuls les passagers d'entrepont pourraient avoir quelques motifs de se plaindre. Le manque d'abri sur le pont quand l'Avant du navire est couvert d'embruns par la mousson peut certainement leur apparaître comme une disgrâce imméritée.

Nous avons embarqué à Shang-hai dans cette classe de passagers un groupe nombreux de rapatriés Polonais comportant, ^{ou} entre les hommes, quarante femmes et soixante-quinze enfants. La connaissance que j'avais de la situation où seraient ces malheureux pendant le passage dans la mousson m'avait rallié à l'opinion de Monsieur l'Agent Général à Shang-hai et fait accepter le classement de 25 enfants au-dessous de trois ans dans une partie de l'hôpital. Le reste du groupe a pris place dans des compartiments établis à cet usage dans l'entrepont.

Je ne pense pas que cette expérience soit à recommencer. L'encombrement de l'hôpital est une gêne que le hasard des circonstances s'empresse de démentir en fournissant plus de malades qu'à tout autre moment. De plus des femmes, même appartenant aux classes les plus modestes, même accompagnées d'hommes jeunes, maris ou frères, qui les aident, manquent vraiment trop des choses de simple nécessité en voyageant dans ces conditions.

Le voyage, à part trois naissances signalées plus haut,

s'est accompli néanmoins sans incident.

J'en dois rendre grâce en partie à l'active obligeance d'un passager Polonais pris au Japon, Monsieur Validzki, au sujet duquel j'adresse une lettre particulière.

FETES.- Une fête donnée entre les passagers de première et de seconde classe a produit une somme de Frs. 4072 dont les donateurs ont fixé l'emploi en attribuant 2036 frs. aux émigrés Polonais et 2036 Frs. aux œuvres des gens de mer.

NOMBRE DE PASSAGERS.

Départ de Marseille

Arrivée à Marseille

1ère Classe 115

1ère Classe 156

2ème -"- 70

2ème -"- 99

3ème -"- 60

3ème -"- 131

4ème -"- 48

4ème -"- 213

RECETTES.

Aller { Passagers = 1.203.724,29
{ Marchandises = 436.457,80
= Frs. 1.640.182,09

Retour { Passagers = 2.121.936,01
{ Marchandises = 853.620,69
= Frs. 2.975.556,70

Frs. 4.615.738,79

Recettes à bord = 5.217,85

Recette totale = Frs. 4.620.956,64

ETAT GENERAL DU NAVIRE.

LES MACHINES ont fonctionné avec régularité à la mer et dans les manœuvres de port.

LES CHAUDIERES soumises par roulement à des périodes de repos et le nettoyage nous ont donné de bons services.

LES HELICES ont un rendement normal. L'inconvénient signalé à notre dernier voyage pour l'hélice de Tribord ne s'est plus reproduit.

LA COQUE est en bon état. L'obturation définitive des hublots qui, dans la chambre des machines, prenaient jour au ras de la flottaison a supprimé pour moi les inquiétudes que je signalais dans mes précédents rapports. L'installation qui permet de procéder par une autre

ST
voie au remplissage des ballasts, demanderait à être complétée par un dispositif permettant au bord d'aspirer l'eau douce à l'extérieur à l'aide de ses pompes, chose qui ne nous est plus possible avec l'installation nouvelle. Cet inconvénient est une cause de retard dans certains ports, notamment à Djibouti où nous avons dû recourir à l'aide, fréquemment interrompue, d'un remorqueur pour l'embarquement d'une quantité insuffisante d'eau douce.

LA MATURE est en bon état.

LES COMPAS fournissent de bonnes indications.

LES AMÉNAGEMENTS sont propres et bien tenus. Je dois cependant mentionner qu'à plusieurs reprises, j'ai pu constater ou l'on m'a signalé la présence de nombreux rats dans les aménagements des passagers. L'apparition de ces rongeurs sur le Pont au milieu des passagers ou dans leurs cabines produit un très fâcheux effet et peut même être une cause de dégâts dans les vêtements ou les bagages.

Outre la dératisation régulière subie par le navire pendant mon dernier séjour en France, une autre dératisation, inattendue et de date plus récente, a été pratiquée à Shang-hai (aller) comme conséquence de notre passage à Hong-Kong où régnait la peste.

On peut se convaincre par là du peu d'efficacité de ces procédés, limités d'ailleurs aux seuls espaces des cales à marchandises.

Une méthode de désinfection GÉNÉRALE et SIMULTANÉE de tous les locaux paraît indispensable. Cette méthode semble résider dans l'emploi de certain gaz asphyxiant (oxychlorure de carbone) qui a été utilisé avec succès, dit-on, sur des bâtiments de guerre français

L'opération qui ne présente aucun inconvénient pour le matériel, de quelque nature qu'il soit, n'est pas sans danger pour le personnel et demanderait, outre une courte période d'immobilisation

MARCHANDISES.-

Le navire a quitté Marseille avec un chargement de 1.200 tonnes occupant un volume de 3.200 mètres cubes. Il rentre en France avec 2.350 tonnes sous un volume de 5.900 mètres cubes.

COMPOSITION DU CHARGEMENT.

Balles soie	180 tonnes	(2639 b/)
Caisses soieries	30	-"-
Balles déchets soie	270	-"-
Sacs maïs	800	-"-
Sacs riz	480	-"-
Caisses thé	290	-"-
Saumons étain	25	-"-
Balles toile	60	-"-
Caisses caoutchouc	90	-"-
Caisses surios	25	-"-
Fûts oeufs	50	-"-
Caisses albumine	10	-"-
Colis divers	40	-"-

2350 tonnes

SA
complète du navire, l'évacuation totale pendant deux ou trois jours.

LES ANGRES et CHAINES D'ANGRES sont en bon état.

LES CLOISONS ETANCHES sont en bon état.

LA MACHINE FRIGORIFIQUE principale a très bien fonctionné.

LA MACHINE FRIGORIFIQUE auxiliaire, avec un meilleur rendement, subit encore des périodes d'immobilisation se rattachant à la cause que j'ai déjà signalée, (élévation de la température de l'eau du ballast A) Nous trouverions de grands avantages à lui voir donner un service plus régulier.

Les autres APPAREILS AUXILIAIRES, sauf une dynamo immobilisée depuis le 3 Septembre par une rupture d'arbre, ont bien fonctionné.

PERSONNEL.

La CONDUITE, la TENUE, la DISCIPLINE du personnel ont été bonnes pendant tout le voyage.

Un fait de contrebande opium découvert par le bord a été signalé à la Douane de Saigon. Une plainte régulière - dont copie est jointe à ce rapport - a été déposée entre les main de l'Administrateur de la Marine et a entraîné l'arrestation et la punition du délinquant.

L'Etat-Major s'acquitte de ses devoirs à mon entière satisfaction.

CHARBONS.

Les charbons embarqués ont été dans l'ensemble de bonne qualité.

Les quantités diffèrent sur certains points de celles qui avaient été primitivement dans mes intentions. Ces dérogations aux

Instructions de la lettre du 30 Mai (Paris N° 2166) ont été occasionnées par les circonstances momentanées telle par exemple l'obligation de prendre 600 tonnes de charbon à Kobé pour satisfaire aux exigences d'un contrat de livraison; telle encore la nécessité qui m'avait été signalée à Colombo de procéder à un embarquement de combustible assez important pour n'avoir pas à compter sur un ravitaillement rendu impossible à Djibouti.

QUANTITES EMBARQUEES (par escales)

	<u>Aller</u>	<u>Retour</u>	<u>Aller & Ret.</u>
Marseille	1.238.600 ^k		1.238.600 k.
Port-Said	613.000	652.000	1.265.000
Djibouti	710.000	665.000	1.375.000
Colombo	600.000	960.000	1.560.000
Singapore		304.500	304.500
Saigon	800.000	900.000	1.700.000
Haiphong	500.000	600.000	1.100.000
Shang-hai	1.218.000	1.015.000	2.233.000
Kobé		609.000	609.000
	<u>5.679.600</u>	<u>5.705.500</u>	<u>11.385.100 Kgrs</u>

QUANTITES EMBARQUEES (par provenances)

	<u>Aller</u>	<u>Retour</u>	<u>Aller & Ret.</u>
Anglais	2.876.600	2.002.000	4.878.600
Sud-Africain	285.000	275.000	560.000
Tonkinois	866.666	1.152.250	2.018.916
Chinois	1.218.000	1.015.000	2.233.000
Japonais	433.334	1.261.250	1.694.584
	<u>5.679.600</u>	<u>5.705.500</u>	<u>11.385.100</u>

RESULTATS.-

ST

Charbon Restant du précédent voyage	=	786 tonnes
Charbon Consommation totale	=	11.342 - - -
Charbon Restant à l'arrivée	=	829 - - -
Parcours en milles marins (entre bases)	=	20.808 milles
Nombre d'heures de marche (entre bases)	=	1.576 ^h 45 ^m
Vitesse moyenne	{ Aller	13,28
	{ Retour	13,10
	{ ensemble	13,19
Nombre de tours d'hélices	{ Aller	68,26
	{ Retour	71,55
	{ ensemble	69,9
Consommation d'huile	=	15.776 K. 1/2

LE SERVICE DE LA NOURRITURE a très bien fonctionné. De nombreux passagers m'ont fait part de la satisfaction qu'ils en éprouvaient. L'impression générale a été très bonne.

Mes RELATIONS avec les Agents de la Compagnie les Représentants des autorités françaises ou étrangères ont été très bonnes.

ST

DEPENSES. - Des travaux indispensables ont été exécutés dans différentes escales. Le montant total des dépenses a été de Frs. 71.796.00

Le dossier des demandes et factures concernant ces travaux accompagne ce rapport.

LE RAPPORT DE MER. a été affirmé à Saigon le 30 Juin 1922 et à Yokohama le 17 Juillet 1922. Un exemplaire in extenso du rapport de mer pour toute la durée du voyage est joint à ce rapport.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de mon respectueux dévouement. /.

Le Commandant,

J. Courton

Paquebot " ANDRE LEBON "

Ligne de CHINE
Voyage N° 19.

Commandant J. COUSIN .

--:--:--:--:--:--:--:--

-----§§§§-----

--:--:--:--:--:--:--:--

COPIE DU JOURNAL DE BORD .

--:--:--:--:--:--:--:--

Parti de Marseille le Vendredi 2 Juin.Appareillé à 17 heures 15.(Dép.:Cie).
Coupé la base postale à 18 heures 15.(Dép.poste).Beau temps.

Petite brise d'Est,mer belle.Passé les bouches de Bonifacio le samedi 3
Juin à 10 h.00.Beau temps.Passé le détroit de Messines le Dimanche 4 Juin
de Midi à 14 h.Beau temps.

Doublé l'île de Gozzo (Crête) le Lundi 5 Juin à 21 h.30.Beau temps.Arrivé
à Port-Saïd le mercredi 7 Juin.- Coupé la base postale à 7 h.30 (arrivée
poste).

Pris le pilote,entré dans le port.-

Amarré le navire sur les bouées:manceuvre terminée à 9 heures (arrivée
Cie): Panneaux fermés,pompes franches;réserves que de droit pour avaries
au chargement.

Port-Saïd,le 7 Juin 1922.

Le Capitaine,

Signé : J. C O U S I N .

Parti de Port-Saïd,le Mercredi 7 Juin.Appareillé à 15 h.15 : Passé le Ca-
nal de Suez sous la conduite d'un pilote,Mouillé à Ismailia de 22 h.15 à
22 h.45.Changé de pilote.Arrivé à Suez le Jeudi 8 Juin à 5 h.15.Panneaux
fermés; pompes franches.

Suez,le 8 Juin 1922.

Parti de Suez le Jeudi 8 Juin.Appareillé à 7 h.30 (Départ Cie).Coupé la
base postale à 8 h.(Départ postal).Beau temps,petite brise du Nord,mer
belle.Arrivé à Djibouti le Lundi 12 Juin.Coupé la base postale à 10 h.00

copy 4000



(arrivée poste).Mouillé sur rade,manceuvre terminée à 10 h.45 (arrivée Cie)
Avant l'arrivée au port visite du havire en recherche de contrebande;procès
verbal de carence.Panneaux fermés,pompes franches,réserves que de droit
pour avaries au chargement.

Djibouti le 12 Juin 1922

Parti de Djibouti le Lundi 12 Juin,Appareillé à 23 H.00 (départ Cie) Coupé
la base postale à 23 h.45 (départ postal).Beau temps,jolie brise d'Ouest,
mer houleuse du vent pendant la journée du Mardi 13.Le Mercredi 14 brises
variables,mer houleuse d'Ouest.

Double la pointe Est de Socotora le Jeudi 15,à l'estime,à 5 heures du ma-
tin.Forte brise d'O.S.O.,mer grosse et houleuse du vent;la brise fraîchit
dans la journée jusqu'à la force du coup de vent;mer et houle très grosses
du vent;tangages prononcés,roulis,embruns et coups de mer sur la longueur
du navire à tribord.Même temps dans la matinée du Vendredi 16.- Dans la
journée la brise mollit graduellement,la mer tombe.Jolie brise de S.O.
mer houleuse du vent,ciel nuageux,le Samedi 17.Beau temps avec quelques
grains de pluie,le Dimanche 18.- Double Minikoïce même jour à 20 heures
Beau temps jusqu'à Colombo.Arrivé à Colombo le Mardi 20 Juin.Coupé la ba-
se postale à 5 h.45 (arrivée poste)- Pris le pilote : entré dans le port
manceuvre terminée à 6 heures,(arrivée Cie).Panneaux fermés,pompes fran-
ches,réserves que de droit pour avaries au chargement.

Colombo,le 20 Juin 1922

Parti de Colombo le Mardi 20 Juin.Appareillé à 21 h.00 (départ Cie).Débar-
qué le pilote dans la passe.Coupé la base postale à 22 h.00 (départ postal
Beau temps,brise d'O.S.O. houle d'O.S.O. tangages.Le Mercredi 21,jolie bri-
se d'Ouest,mer houleuse du vent,tangages et roulis.Beau temps avec petite
brise de S.O. les jours suivants.

Double la pointe Nord de Sumatra le Vendredi 23 à 22 h.00. Beau temps dans le détroit de Malacca, jusqu'à Penang. Arrivé à Penang le Samedi 24 Juin.

Coupé la base postale à 21 h.00 (arrivée poste)

Pris le pilote; mouillé sur rade, manoeuvre terminée à 22 h.00. (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches; réserves pour avaries au chargement

Penang, le 24 Juin 1922.

Parti de Penang le Dimanche 25 Juin. Appareillé à 2 h.00 (départ Cie). Coupé la base postale à 3 h.00 (départ postal). Beau temps. Arrivé à Singapore

le Lundi 26 Juin. Coupé la base postale à 6 h.45 (arrivée poste). Pris le pilote; entré dans le port, amarré le navire au quai; manoeuvre terminée à 8 h.15 (arrivée Compagnie). Panneaux fermés, pompes franches, réserves pour avaries au chargement.

Singapore, le 26 Juin 1922.

Parti de Singapore le Lundi 26 Juin. Appareillé à 16 h.00 (départ Cie). Coupé la base postale à 16 h.30 (départ poste). Beau temps jusqu'à Saigon. Arrivé à Saigon le Mercredi 28 Juin. Coupé la base postale à 13 h.00. (arrivée poste). Pris le pilote de rivière à la baie des Cocotiers.

Remonté la rivière. Amarré le navire aux appentements. Manoeuvre terminée à 17 h.15 (arrivée Cie 17 h.15). Avant l'arrivée au port visite du navire en recherche de contrebande. Procès verbal de la visite. Panneaux fermés, pompes franches, réserves que de droit pour avaries au chargement.

Vu à l'arrivée avec

affirmation

Saigon, le 30 Juin 1922

Saigon, le 28 Juin 1922

Le Capitaine,

Signé : J. COUSIN .

Parti de Saigon, le Samedi 1er Juillet. Appareillé à 8 h.00 (départ Cie)
Descendu la rivière sous la conduite du pilote.

Débarqué le pilote dans la baie des Cocotiers. Coupé la base postale à 12 h.30 (départ postal). Beau temps jusqu'à Haiphong.- Arrivé à Haiphong (base postale) le Lundi 3 Juillet à 23 h.00. Mouillé près du poste de pilotage de Hon-Dau pour attendre la montée de l'eau sur les barres du fleuve. Levé l'ancre à 8 h.00 matin le Mardi 4 Juillet. Monté la rivière sous la conduite du pilote. Amarré le navire au quai; manoeuvre terminée à 11 h.00 (arrivée Cie). Avant l'arrivée visite du navire en recherche de contrebande; procès verbal de carence. Panneaux fermés, pompes franches; réserves que de droit pour avaries au chargement.

Haiphong, le 4 Juillet 1922.

Parti de Haiphong le Mercredi 5 Juillet. Appareillé à 10 h.00 (départ Cie) Descendu la rivière sous la conduite du pilote. Débarqué le pilote à Hon-Dau. Coupé la base postale à 13 h.30. Ciel nuageux, petite brise d'Ouest, mer belle. Doublé l'île d'Hai-Nam par le Sud dans la matinée du Jeudi 6 Juillet. Ciel nuageux, petite brise d'Ouest, mer houleuse de S.O. Arrivé à Hong-Kong le Vendredi 7 Juillet.- Coupé la base postale à 11 h.00.- Pris le pilote à Stonecutters.- Amarré le navire au Wharf de Kowloon, manoeuvre terminée à 12 h.15 (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches, réserve que de droit pour avaries au chargement.-

Hong-Kong, le 7 Juillet 1922.

Parti de Hong-Kong le Vendredi 7 Juillet. Appareillé à 18 h.30 (départ Cie) Coupé la base postale à 19 h.30 (départ postal) Temps couvert, brises variables; légère houle d'E.S.E. Passé le détroit de Formose avec même temps, dans la journée du 8 la brise se fixe à l'E.N.E., beau temps jusqu'à Shanghai.- Arrivé dans ce port le Lundi 10 Juillet. Coupé la base postale à 6 h.00 (arrivée poste); Mouillé à la bouée à cloche de 6 h.30 à 8 h.00 pour attendre la montée de l'eau sur la barre du fleuve. Monté la rivière

sous la conduite du pilote. Mouillé à Woosong de 11 h.30 à 12 h.15, pour y subir l'arraisonnement sanitaire. Amarré le navire au Wharf de Shanghai manoeuvre terminée à 14 h.15 (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches, réserves que de droit pour avaries au chargement.

Shanghai, le 10 Juillet 1922.

Parti de Shanghai le Mercredi 12 Juillet. Appareillé à 13 h.45 (départ Cie) descendu la rivière sous la conduite du pilote. Mouillé à Woosong de 16 h. à 21 h.00 pour attendre la montée de l'eau sur les barres du fleuve. Descendu le fleuve, débarqué le pilote à la bouée à cloche, coupé la base postale le 13 Juillet à 2 h.00. - Beau temps, brume de 2 à 3 h. marché doucement, sifflé; au large brise du Sud, mer belle. Pris le pilote de la mer Intérieure à Rokuren le Vendredi 14 à Midi. Passé la mer Intérieure sous sa conduite. Arrivé à Kobé le Samedi 15 Juillet. Coupé la base postale à 6 h.30 (arrivée poste) Mouillé à Wada-Point pour y subir l'arraisonnement sanitaire. Entré dans le port, amarré le navire au quai, manoeuvre terminée à 8 h. (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches, réserves que de droit pour avaries au chargement.

Kobé, le 15 Juillet 1922.

Parti de Kobé le Dimanche 16 Juillet. Appareillé à 4 h.45 (départ Cie). Coupé la base postale à 5 h.15 (départ postal). Beau temps. Arrivé à Yokohama le Lundi 17 Juillet. Coupé la base postale à 7 h.45 (arrivée poste) Mouillé en dehors du port de 8 h. à 8 h.45 pour y subir l'arraisonnement sanitaire. Entré dans le port, amarré le navire au Wharf, manoeuvre terminée à 9 h.15 (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches, réserves que de droit pour avaries au chargement.

Vu à l'arrivée au Consulat
avec affirmation
Signé : Le Consul de France.

Yokohama, le 17 Juillet 1922

Parti de Yokohama le Dimanche 30 Juillet. Appareillé à 5 h.00 (départ Cie) Coupé la base postale à 5 h.45 (départ poste). Beau temps, brumeux dans la matinée, clair jusqu'à Kobé. Arrivé à Kobé le Lundi 31 Juillet. Coupé la base postale à 7 h.45. Amarré le navire sur la bouée 18, manoeuvre terminée à 8 h.15 (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches, réserves que de droit.

Kobé, le 31 Juillet 1922.

Parti de KOBE le Lundi 31 Juillet. Appareillé à 18 h.45 (départ Cie). Coupé la base postale à 19 h.15 (départ poste). Beau temps. Passé la mer Intérieure sous la conduite du pilote. Débarqué le pilote à Rokuren le Mardi 1er Août à 13 h.00 Beau temps jusqu'à Shanghai. Arrivé à Shanghai le jeudi 3 Août. Coupé la base postale à 0 h.15 (arrivée poste) Mouillé à la bouée cloche de 0 h.45 à 4 h.00 pour attendre la montée de l'eau sur les barres du fleuve. Levé l'ancre à 4 h.00. Remonté le fleuve sous la conduite du pilote. Amarré le navire au Wharf de Shanghai - Ville. Manoeuvre terminée à 9 h.15 (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches; réserves que de droit pour avaries au chargement.

Shanghai, le 3 Août 1922.

Parti de Shanghai, le Samedi 5 Août. Appareillé à 10 h.00 (départ Cie). Descendu la rivière sous la conduite du pilote. Mouillé à Woosong à 11 h.45 pour attendre la montée de l'eau sur les barres du fleuve. A 17 h.00 un bulletin météorologique du Japon informe de la présence d'un typhon intense au voisinage de la route que doit suivre le navire, avis confirmé par la marche barométrique; les marées sont supprimées, la baisse lente commence. Décidé d'attendre au mouillage pour suivre la marche du typhon. Dans la matinée du Dimanche 6, la brise commence à tourner en fraîchissant, recul progressif du

du S.E. au N.N.E. la baisse barométrique continue. Dans la soirée du Dimanche le typhon atterrit au Sud de Shanghai dans les environs de Ning-Po, pendant la nuit du 6 au 7, la force du vent augmente et souffle en coup de vent après minut.- La brise revient graduellement du N.E. au S.E., la baisse barométrique s'arrête, vers cinq heures du matin, le Lundi 7, le baromètre commence à remonter.

Appareillé à 7 h. du matin. Descendu la rivière sous la conduite du pilote la brise souffle encore avec force du S.E., grosse mer du vent aux approches de la sortie du fleuve, rendant impossible le débarquement du pilote. La hausse barométrique s'est arrêtée, ce qui semble indiquer que le typhon remonte au Nord. Même temps jusqu'à la sortie de l'archipel des Chusan. Dans l'après-midi du Lundi 7 la brise mollit progressivement et s'établit au S.E. en mousson fraîche; le baromètre reprend sa marche normale. Beau temps dans la journée du 8. Le 9 calme de vent, brume épaisse de 9 heures à 10 h., marché en sifflant. Beau temps jusqu'à Hong-Kong. Arrivé à Hong-Kong le Mercredi 9 Août. Coupé la base postale à 19 h.00 (arrivée poste). Pris le pilote à 7 h.15 soir, mouillé en rade de Kowloon à 7 h.30 soir, le navire arrivant après l'heure permise pour l'accostage à quai 19 h.30. (arrivée Cie). Admission en libre pratique à 20 h.00. Le Jeudi 10 Août levé l'ancre à 5 h.30. Accosté le quai, manoeuvre terminée à 6 h.30.-Panneaux fermés, pompes franches, réserves que de droit pour avaries au chargement.

Hong-Kong, le 10 Août 1922.

Parti de Hong-Kong le Jeudi 10 Août. Appareillé à 15 h.00 (départ Cie). Coupé la base postale à 16 h.00 (départ postal). Beau temps dans la journée du Vendredi 11, doublé l'île de Hai-Nan par le Sud, au cours de l'après-Midi. Beau temps dans le golfe du Tonkin. Arrivé à Haiphong le Samedi 12 Août. Coupé la base postale à 14 h.30 (arrivée postale). Pris la pilote à Do-Son; remonté la rivière sous la conduite, amarré le navire au Wharf de Haiphong.

manoeuvre terminée à 17 h.45 (arrivée Cie). Avant l'arrivée au port visite du navire en recherche de contrebande; procès verbal de carence.- Panneaux fermés, pompes franches; réserves que de droit pour avaries au chargement.

Haiphong, le 12 Août 1922.

Parti de Haiphong le Dimanche 13 Août. Appareillé à 18 h.00. (départ Cie); descendu la rivière sous la conduite du pilote à Hon-Dau. Coupé la base postale à 20 h.30 (départ postal). Beau temps jusqu'à Saigon. Arrivé à Saigon le Mercredi 16 Août. Coupé la base postale à 5 h.15 (arrivée poste) Pris le pilote à la baie des Cocotiers. Remonté la rivière sous la conduite du pilote. Amarré le navire aux appontements, manoeuvre terminée à 9 h.30 (arrivée Cie) Avant l'arrivée au port visite du navire en recherche de contrebande: procès verbal de carence. Panneaux fermés, pompes franches; réserves que de droit pour avaries dans le chargement.-

Saigon, le 16 Août 1922.

Parti de Saigon le Vendredi 18 Août. Appareillé à 8 h.30 (départ Cie). Descendu la rivière sous la conduite d'un pilote. Débarqué le pilote à la baie des Cocotiers. Coupé la base postale à 12 h.30 (départ postal). Beau temps jusqu'à Singapore. Arrivé à Singapore le Dimanche 20 Août. Coupé la base postale à 10 h.00. Mouillé à Saint John pour y subir l'arraisonnement Sanitaire Entré dans le port, amarré le navire au Wharf, manoeuvre terminée à 11 h.30 (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches. Réserves que de droit pour avaries dans le chargement.

Singapore, le 20 Août 1922.

Parti de Singapore le Lundi 21 Août. Appareillé à 6 h.00 (départ Cie). Coupé la base postale à 7 h.00 (départ poste). Beau temps. Arrivé à Penang le Mardi 22. Coupé la base postale à 9 h.30 (arrivée poste) Pris le pilote, Entré

Entré dans le port, amarré le navire au Wharf; manoeuvre terminée à 10 H;30 (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches. Réserves que de droit pour avaries au chargement.-

Penang, le 22 Août 1922.

Parti de Penang le Mardi 22 Août. Appareillé à 22 h.00 (départ Cie). Coupé la base postale à 23 h.30 (départ poste). Beau temps. Doublé la point Nord de Ceylan le Mercredi 23 à 21 h.00. Le Jeudi 24 brise fraîche de S.W., ciel en partie couvert, grains fréquents avec pluie battante; mer grosse et houleuse du vent; tangages accentués, légers roulis, embruns sur l'Avant. Même temps le Vendredi 25. Le Samedi 26 le temps s'embellit, la brise passe à l'W.S.W. Arrivé dans l'après-midi sur la côte Sud de Ceylan. Beau temps jusqu'à Colombo. Arrivé à Colombo le Dimanche 27 Août. Coupé la base postale à 4 h.30 (Arrivée poste) Attendu sous vapeur le lever du jour pour entrer dans le port. Pris le pilote à 5 h.30 à la passe Ouest. Entré dans le port par la passe Est à 6 h.00. Amarré la navire sur les bouées; manoeuvre terminée à 6 h.45 (arrivée Cie). Panneaux fermés, pompes franches; réserves que de droit pour avaries au chargement.

Colombo, le 27 Août 1922

Parti de Colombo le Dimanche 27 Août. Appareillé à 21 h.00 (départ Cie). Coupé la base postale à 21 h.30 (départ poste). Beau temps, petite à jolie brise d'Ouest, mer houleuse du vent. Doublé Minikoi le Mardi 29 à 5 h.00 matin. Beau temps, petite à jolie brise d'Ouest, mer houleuse du vent, tangages. Même temps le Mercredi 30 et le Jeudi 31. Le Vendredi 1er Septembre la brise hâte le S.W. et fraîchit. Mer grosse et houleuse du vent, tangages prononcés. Le Samedi 2 forte brise de S.W. à Sud, mer grosse et houleuse du vent, forts tangages, embruns fréquents sur l'Avant. Dans la journée du Samedi, après avoir dépassé

Secotora et Gardafui à l'estime le temps s'embellit. Le Dimanche 3 beau temps. Arrivé à Djibouti le Lundi 4 Septembre. Coupé la base postale à 11 h.15 (arrivée poste). Mouillé sur rade; manoeuvre terminée à 5 h.30 (arrivée Cie). Avant l'arrivée au port visite du navire en recherche de contrebande; procès verbal de carence. Panneaux fermés, pompes franches; réserves que de droit pour avaries au chargement.

Djibouti, le 4 Septembre 1922

Parti de Djibouti le Lundi 4 Septembre. Appareillé à 13 h.45 (départ Cie) Coupé la base postale à 14 h.30 (départ poste). Beau temps jusqu'à Suez le Vendredi 8 Septembre. Coupé la base postale à 12 h.45 (arrivée postale) Mouillé sur rade; manoeuvre terminée à 13 h.00. Panneaux fermés, pompes franches; réserves que de droit pour avaries au chargement.

Suez le 8 Septembre 1922

Parti de Suez le Vendredi 8 Septembre à 15 h.30. Passé le canal sous la conduite d'un pilote. Changé de pilote à Ismailia. Arrivé à Port-Saïd le Samedi 9 à 5 h.30. Panneaux fermés, pompes franches.

Port-Saïd le 9 Septembre 1922

Parti de Port-Saïd le Samedi 9 Septembre. Appareillé à 13 h.00. Coupé la base postale à 14 h.15 (départ postal). Beau temps. Passé le Détroit de Messine le Mardi 12 de 8 h. à 10 h. Beau temps jusqu'au Iles Lipari. Brise de S.O. fraîssant graduellement et soufflant avec force aux approches des Bouches de Bonifacio, le Mercredi 13. Modifié la route pour passer par le Cap Corse. Doublé le Cap Corse le même jour à 16 h.45. Très forte brise d'Ouest, mer grosse et houleuse du vent, tangages prononcés, embruns sur l'Avant du navire. Le temps s'embellit aux approches des côtes de Provence. Arrivé à Marseille le Jeudi 14 Septembre. Coupé la base postale à 6 h.15. (arrivée poste). Entré dans

- II -

le port, amarré le navire au quai, manoeuvre terminée à 7 h.30 (arrivée Ci
Avant l'arrivée au port visite du navire en recherche de contrebande, pro
verbal de carence. Panneaux fermés, pompes franches; réserves que de droit
pour avaries dans le chargement