

SOCIÉTÉ DE TRAVAUX DE PORTS ET D'ENTREPRISE MARITIMES « J.-B. RUBAUDO ET CIE » Marseille, Alger, Oran, Philippeville

Constitution

Société de Travaux de ports et d'Entreprises maritimes, J.-B. Rubaudo et C^{ie}
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 13 avril 1904)

Suivant acte reçu par M^e Paul Maria, notaire à Marseille, le 5 février 1904, il a été formé une société en commandite par actions sous la dénomination de : Société de Travaux de ports et d'Entreprises maritimes.

La raison et la signature sociales sont : J.-B. Rubaudo et C^{ie}.

La société a pour objet principal l'exécution de travaux d'embarquement, de débarquement et de transbordement de toutes marchandises et toutes opérations industrielles, commerciales de transit et de manutention se rattachant à l'objet de la société. D'autres objets accessoires sont énumérés à l'article 2 des statuts.

Le siège social est fixé à Paris, rue de Miromesnil, 86.

La durée de la société a été fixée à 30 années.

Le capital social est de 175.000 fr. et divisé en 175 actions de 1.000 fr. chacune, qui ont été toutes souscrites et libérées du quart. Il a été créé, en outre, 10.000 parts bénéficiaires. Il n'est pas fait mention, dans la publication des statuts, de la répartition des bénéfices.

Ont été nommés membres du conseil de surveillance : MM. Paul Choquet, demeurant à Paris, avenue Kléber, 70 ; Stany Oppenheim ¹, 86, rue de Miromesnil ; Émile Malien, demeurant à Marseille, 7, boulevard de la Liberté ; Charles Durbec, demeurant à Marseille, 93, chemin des Chartreux ; Léon Turcat, demeurant à Marseille, 170, boulevard Chave ; Dominique Coulon, demeurant à Marseille, 66, boulevard des Dames ; et Honoré Laurery, demeurant à Marseille, 58, rue Plumier.

M. Jean-Baptiste Rubaudo, demeurant à Marseille, 30, chemin des Chartreux, sera seul gérant responsable. — *Petites Affiches*, 13 mars 1904

Les grèves
À Marseille
(*Le Journal des débats*, 22 mai 1904)

Marseille, le 21 mai. — Ce matin le travail a repris sur les quais.

Les dockers ont regagné leurs chantiers, à l'exception de celui de l'entreprise Rubaudo qui demeure à l'index.

Par suite de la grève des métallurgistes, la Compagnie transatlantique a fermé ses ateliers.

¹ Stany Oppenheim (1861-1930) : commissionnaire, armateur, administrateur de sociétés. Voir [encadré](#).

DANS LES DÉPARTEMENTS ET À L'ÉTRANGER
LES AFFAIRES MARSEILLAISES
(*Le Figaro*, 28 mai 1904)

Marseille. — La note du *Temps* relative à la tentative de corruption dont M. Manot, secrétaire des dockers, a été l'objet de la part de MM. Estier frères et Rubaudo cause la plus profonde sensation à Marseille, en raison même du caractère politique de ces personnalités.

Les journaux de Marseille n'avaient pas cité ces noms, M. Manot et le juge d'instruction, M. de Possel, à qui il les avait confiés, n'ayant point voulu les publier. C'est donc de Paris que revient l'information indiscrete. Pour comprendre à quel point elle est un pavé dans la mare aux grenouilles, il faut savoir que MM. Estier ont un frère, conseiller général, qui était tête de liste après M. Flaissières parmi les candidats du Bloc et qu'il fut battu au deuxième tour où il conduisait la bataille ministérielle. Quant à M. Rubaudo, et non Rolando, il était également, dans la liste Flaissières. Ces détails expliquent la vivacité de l'émotion à Marseille, aussi bien dans les milieux ouvriers que dans les cercles politiques. Les dockers et les inscrits maritimes crient à la trahison en présence de la révélation des noms des corrupteurs, qui sont ceux de candidats pour qui on les faisait voter. On sait que, d'autre part, l'un des candidats de la liste Flaissières, M. Thélène, avocat, poussait les dockers aux pires violences contre les bourgeois. Le double jeu qui encourageait à la fois la grève et l'émeute dessille les yeux des moins prévenus.

À la deuxième séance de ce soir du conseil municipal, l'ordre du jour était bénin, mais l'opposition systématique et constante de M. Flaissières a suscité de nombreux incidents. Il y a eu de vifs et amers colloques entre lui et M. Chanot. A la fin de la séance, une motion de la minorité offrant des félicitations au ministère est tombée sous les huées du public. L'ancien maire a déclaré qu'il ne considérait l'administration élue que comme essentiellement provisoire ; il a exprimé sa confiance dans une annulation prochaine.

Quelques scènes de pugilat ont eu lieu à la sortie.

LES AFFAIRES MARSEILLAISES
(*Le Figaro*, 29 mai 1904)

Marseille. — ... Après l'armement et l'acconage, c'est maintenant l'industrie du camionnage qui est menacée par les syndicats que dirige M. Manot.

.....
Le secrétaire des dockers, interviewé, se refuse à confirmer ou à infirmer l'information donnant les noms de MM. Estier et Rubaudo comme ceux des acconiers corrupteurs. Toutefois, le syndicat des entrepreneurs de manutention va tenter à M. Manot un procès en diffamation.

Ce soir, MM. Estier et Rubaudo envoient aux journaux une lettre de démenti à l'information du *Temps* et se déclarent odieusement calomniés par l'accusation de corruption qui pèse sur eux. M. Manot, de son côté, garde le secret sur la vérité et propose toujours de confier ses divulgations à une Commission de négociants et de commerçants. C'est à n'y plus rien comprendre.

.....

Les grèves
A Marseille
(*Le Journal des débats*, 3 juin 1904)

À Marseille, M. de Possel, poursuivant son instruction au sujet de la tentative de corruption dont M. Manot aurait été l'objet, a convoqué hier les quatre dockers qui accompagnaient M. Manot chez le préfet, quand il désigna le nom de ses corrupteurs. Les quatre dockers ont refusé de donner ces noms. Le juge d'instruction a convoqué également MM. H. et A. Estier, Rubaudo et Savon, ouvriers [*sic : employeurs*]. Il a reçu seulement la déposition de M. H. Estier qui, commencée à trois heures, n'a pris un qu'à huit du soir.

AUTOMOBILISME
(*Le Figaro*, 1^{er} avril 1906)

M. Rubaudo, de Marseille, ayant trouvé à l'Auto-Palace, agent principal de la Société Lorraine de Diétrich à Paris, une voiture limousine de voyage type 24 HP neuve, prête à livrer, s'en est immédiatement rendu acquéreur et est aussitôt parti avec par la route à Marseille, où il est arrivé sans aucun incident.

Syndicat commercial algérien
Le débarquement des primeurs à Marseille
(*Le Journal général de l'Algérie*, 21 octobre 1906)

.....
Je préconisais à ce moment le débarquement au môle A où existent d'immenses abris qui faciliteraient la manipulation des primeurs. Je ne vous cache pas, Messieurs, que je me croyais, jusqu'à présent, le seul à défendre cette idée ; mais je viens d'apprendre que M. Rubaudo, conseiller de commerce extérieur, vient d'envoyer un rapport très documenté à M. le ministre du Commerce pour lui signaler que le hangar du quai de la Joliette ne répondra pas aux exigences actuelles du commerce des primeurs, marchandise périssable par excellence. M. Rubaudo, dans son intéressante communication, porte ses vues sur la construction possible sur l'emplacement du môle B, affecté autrefois au dépôt du bétail, d'un hangar aménagé spécialement pour le transit des primeurs. Nous pourrions étudier ce rapport et émettre un vœu destiné à attirer l'attention de M. le ministre sur cette affaire.

.....

Formation de sociétés
(*Les Archives commerciales de la France*, 1^{er} avril 1907)

Rubaudo J.-B. et Cie. — Soc. des travaux de ports et d'entreprises maritimes — 30 ans — 175.000 fr. — Marseille et Paris 367

(*Les Archives commerciales de la France*, 3 avril 1907)

Paris — Modifications aux statuts — Société de TRAVAUX DE PORTS ET D'ENTREPRISE MARITIMES « J.-B. RUBAUDO et Cie », 86, Miromesnil. — Capital porté de 175.000 fr. à 1.000.000 fr. — 20 mars 1907. — *Petites Affiches*. (Pub. du 27 mars 1907).

CHASSELAS D'ALGÉRIE
(*Le Sémaphore algérien*, 15 août 1908)

La campagne d'expédition des raisins chasselas d'Algérie est actuellement en plein mouvement². Commencée le 10 juillet, par des envois de quelques centaines de fardeaux de raisins, les expéditions atteignent aujourd'hui le chiffre respectable de 35.000 fardeaux par courrier.

Depuis le commencement de la campagne jusqu'à ce jour, les arrivages à Marseille-Joliette ont dépassé 250.000 fardeaux, soit un peu plus de 700.000 caissettes de raisins.

Le tiers environ de ce tonnage est dirigé sur l'Allemagne. C'est le marché de Cologne qui est le principal client de l'Algérie, dans la circonstance. Le surplus du trafic est expédié principalement sur Paris, Lyon, Saint-Étienne, Bordeaux, Rouen, Caen, Orléans, Clermont-Ferrand, Lille, Dijon et sur quelques villes de la Suisse.

Le transport maritime des chasselas d'Algérie est assuré, comme on le sait, par les Compagnies Transatlantique, Touache et les Transports maritimes, qui apportent tous les soins voulus pour que le fruit arrive dans de bonnes conditions à Marseille. Les cales sont refroidies et les plus grands ménagements sont, d'ailleurs, pris à bord des navires pour arriver à ce résultat.

À Marseille, après le débarquement à quai couvert, la réexpédition des raisins d'Algérie est assurée dans des conditions exceptionnelles de célérité par la Société Rubaud, qui a pour mission délicate toute la manutention relative au chargement et à l'expédition des wagons chargés du précieux fruit. Les wagons P.-L.-M. qui transportent, les chasselas d'Algérie font partie d'un matériel spécial qui a été construit pour le transport des primeurs en général. Dès que la manutention est terminée, ces wagons sont raccordés à des trains spéciaux qui partent régulièrement tous les jours à destination des grands marchés de la France et de l'étranger.

Courrier des halles.

Syndicat commercial algérien
Réunion du 4^e groupe (transports)
Séance du 10 mars 1910
Présidence de M. Rigollet, président.
(*Le Journal général de l'Algérie*, 24 mars 1910)

SECTION IV. — Transports terrestres.

Également sur la question des transports frigorifiques qui figure à l'ordre du jour, M. Dollin du Fresnel, qui représentera au Congrès interdépartemental le Comité algérien de l'Association du froid, avec M. Burgari, ingénieur civil, dit que la Société française des magasins et transports frigorifiques, de Lyon, qui avait promis son concours au Comité algérien, pour envoyer en Algérie quelques wagons réfrigérants,

² Aujourd'hui, elle est presque terminée.

vient de fusionner avec la Société Rubaudo et Cie, de Marseille, laquelle a bien voulu faire savoir qu'elle étudierait la question à son heure. M. du Fresnel ajoute cependant qu'à son avis, il ne croit pas qu'il y ait grand-chose à faire de ce côté en Algérie, pour le moment ; les transports frigorifiques ne réussiront que lorsqu'on aura créé d'abord partout des entrepôts. Le wagon frigorifique, ajoute-t-il encore, est une chose secondaire dans le transport ; ce qui semble plus important, c'est la réfrigération préalable. C'est aussi l'avis de M. de Loverdo, secrétaire général de l'Association française du froid à Paris, qui en a informé le Comité algérien en disant que la démonstration de ce qui précède sera éclatante dans quelques mois lorsque la station expérimentale créée par l'Association près d'Avignon, aura donné ses résultats.

LE FROID INDUSTRIEL
par E. DOLLIN DU FRESNEL
(*Le Sémaphore algérien*, 27 avril 1910)

.....
Aussi diverses sociétés industrielles françaises ont-elles fini par s'émouvoir et ont-elles senti le besoin d'ajouter le froid, pour ainsi dire, à leurs rayons d'action, surtout depuis les récents congrès du froid tenus à Paris et à Lyon, dont on se rappelle encore tout le retentissement dans les mondes économiques et industriels.

Depuis peu de temps, en effet, la Société des travaux de ports et d'entreprises maritimes, dont le siège est à Marseille, [avec une importante succursale à Alger](#), a cru devoir ajouter à son domaine d'exploitation, l'entreprise du transport, du transit, du camionnage, des primeurs d'Algérie et de France et récemment encore a adjoint, à sa colossale entreprise, un [service dénommé la Mahonghia](#) [*sic* : *Makanghia*], qui a pour principal objet le commerce, l'importation, l'exportation de tous produits alimentaires, l'achat, la vente, soit directement, soit à la commission ou de toute autre manière, des fleurs, plantes, fruits, dattes, bananes, légumes, primeurs, poissons, volailles, gibiers, viandes et marchandises, similaires ou accessoires en provenance de la France, de l'étranger et de toutes les colonies françaises, a compris également l'opportunité de se consacrer à l'industrie du froid.

Dans ce but, cette importante société a fait une alliance des plus heureuses avec la Société anonyme des Magasins et transports frigorifiques de France, dont le siège est à Lyon. De sorte qu'aujourd'hui, la Société des travaux des ports et d'entreprises maritimes, de Marseille, est outillée suffisamment pour assurer les transports frigorifiques non seulement en France, mais encore en Algérie et en Tunisie, et cela à la suite de la fusion de la société lyonnaise, avec l'important groupement industriel et commercial dont l'honorable M. J. Rubaudo est le directeur.

Dans cet ordre d'idées, il faut louer aussi la très heureuse initiative prise récemment par la Cie de navigation mixte qui a augmenté sa flotte commerciale en faisant l'acquisition à une société américaine d'un nouveau vapeur qui était affecté au transport des fruits et viandes d'Amérique en Angleterre. Ce vapeur, qui est muni des derniers perfectionnements frigorifiques, prend dans la flotte de la Cie Mixte, le nom de *Mustapha*. Il mesure 106 mètres de long et jauge 2.910 tonneaux. Sa machine développe 6.000 chevaux et lui permet d'atteindre en service la vitesse de 15 nœuds.

Installé très convenablement pour de nombreux passagers et entièrement éclairé à l'électricité, ce vapeur apportera sur les services entre la France et l'Algérie un perfectionnement notable et ses cales frigorifiques seront appréciées par le commerce des primeurs, des denrées alimentaires et, principalement, des viandes abattues dont l'exportation algérienne peut devenir considérable si la Société des travaux des ports et d'entreprises maritimes, déjà citée, veut bien envoyer dans un avenir très prochain sur

les lignes ferrées algériennes à voie normale, quelques wagons frigorifiques pour ce genre de transport, lesquels auront leur chargement sûrement assuré par les grands centres producteurs de moutons des trois départements algériens. La dite société, par ses efforts combinés avec les compagnies maritimes pourra donc, si elle le veut, et elle en a le pouvoir, donner à l'Algérie la possibilité d'établir une nouvelle et fructueuse branche d'industrie.

MODIFICATION

[Makanghia](#)

Compagnie marchande de primeurs, de fruits coloniaux et de produits alimentaires
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 avril 1910)

1° Augmentation de capital ; 2° Nomination d'administrateurs ; 3° Modifications aux statuts. — Suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 16 novembre 1909, le capital social est porté de 175.000 fr. à 1 million 500.000 fr. par la création de 1.325 actions de 1.000 fr., dont 635 ont été attribuées en rémunération d'apports, à raison de 300, à la Société « Union agricole de France », à titre de fusion, 230 à M. J. Caruana et [105 à la Société « J.-B. Rubaudo et Cie »](#). Les 690 actions de surplus ont été toutes souscrites et libérées des trois quarts à la souscription. — 2° Ont été nommés nouveaux administrateurs ; MM. T. Mante, le comte d'Estienne d'Orves, J. Saint-Lager, D. Zafiropulo et [S\[tany\]](#) Oppenheim. — 3° Les articles 6, 17, 21 et 42 des statuts ont été modifiés en conséquence. — *Gazette du Palais*, 13 avril 1910.

Association française du froid
Comité algérien

par E. DOLLIN DU FRESNEL,
secrétaire général du comité algérien de l'Association française du froid.
(*Le Sémaphore algérien*, 31 août 1910)

Il y a quinze jours à peine, le Congrès de Berne déclarait, explicitement : « Les producteurs doivent remettre leurs denrées périssables aux chemins de fer, dans le meilleur état possible, au point de vue de leur choix, de leur préparation, leur conditionnement, etc. ; il faut répandre parmi les producteurs tous les enseignements sur les meilleurs procédés de préparation, d'emballage, etc. etc.

Il semble que l'Association française pour le froid ait répondu par avance à ce *desideratum* en installant la station expérimentale inaugurée le 23 juillet dernier, à Château-Renard [*sic* : *Châteaurenard (Bouches-du-Rhône)*] et dont l'organisation a été facilitée par l'honorable M. Pellerin de Latouche, vice-président des conseils d'administration des Compagnies P.L.M. et Transatlantique, l'obligeant, concours financier des Chemins de fer P.L.M, et départementaux des Bouches-du-Rhône, des Messageries maritimes, de la Cie Transatlantique, du gouvernement général de l'Algérie, de la résidence de Tunisie, des chambres de commerce de Lyon et de Marseille, de la Société des agriculteurs de France, de la [Société des Travaux de ports, de Marseille](#) [[Rubaudo](#)], et des groupements locaux, sans oublier de nombreux constructeurs qui fournissent à la station ses principaux éléments mécaniques.

La nouvelle station comprend, d'après les renseignements qui nous sont fournis par le très intéressant et très documenté *Journal des transports*, organe qui se publie à Paris, toujours avec le même succès depuis près de vingt-cinq ans, une grande cour d'entrée située en dehors de la gare, une cour couverte permettant aux voitures

chargées de se mettre à l'abri et de s'adosser au quai de déchargement, une salle de manutention et un bureau. La salle de manutention communique avec le couloir sur lequel donnent les chambres froides et le quai de chargement de la remise des wagons.

Les wagons pénètrent d'abord dans une chambre non refroidie, puis dans une chambre réfrigérée et isolée du dehors par des feutres. La station est raccordée enfin avec la gare

Les wagons communiquent, en outre, de plain-pied avec les chambres et la salle de manutention, d'où une grande facilité pour les opérations. Le sol des chambres et de la salle est formé de pierres cassées, de béton de carton bitumé hydrofuge, d'isolants de liège, de mâchefer et d'une chape cimentée. Les murs ont 0 m. 44 d'épaisseur et sont recouverts de liège enduit de ciment ; enfin les toitures sont en ciment armé d'un caractère spécial.

Les parois intérieures des murs sont, en outre, revêtues de carreaux de glaces de Saint-Gobain. La remise aux wagons a des parois isolées à l'aide d'une couche de charcoal ou charbon de bois en paillettes.

On utilise un moteur à gaz pauvre, système Winterthur, de 32-25 chevaux-vapeur. La machine frigorifique est à acide carbonique, de 50.000 frigories heure, du type vertical monobloc ; elle prend une place très minime étant donnée sa puissance.

Une importante innovation de l'installation consiste dans l'ozonisation de l'air. L'ozone réalise, en effet, la stérilisation de l'atmosphère et purifie l'air des chambres froides.

Cette station a pour objet de faire des essais gratuits, spécialement sur les fruits et primeurs. On y tentera d'expédier ces denrées le plus loin possible à l'aide de wagons de tous systèmes. On y essayera également les divers types de wagons frigorifiques connus. L'Association du froid mettra aussi à la disposition du public des pièces artificiellement rafraîchies, dont l'usage a donné d'excellents résultats à San-Remo, notamment poulie triage et l'expédition des fleurs.

En outre, la station procédera à des essais de conservation des produits agricoles périssables et d'application du froid à la vinification. On voit, par ces détails, l'importance de cet Institut, qui fait honneur à ceux qui l'ont couru et exécuté.

La nouvelle station expérimentale du froid de Châteaurenard a donc été inaugurée, le 23 juillet dernier, par M. Émile Loubet, ancien président de la République, lequel, dans une allocution cordiale, a notamment dit que, président de la Société nationale d'agriculture, il s'était toujours vivement intéressé au développement de l'agriculture et du commerce agricole. Puis, en présence, tous les invités à la cérémonie assistèrent à l'ouverture d'un wagon frigorifique, chargé de viande et de fruits algériens

Ce wagon, appartenant à la Société de travaux de ports et d'entreprises maritimes (J.-B. Rubaudo), branche transports frigorifiques, avait été envoyé de Marseille avec son chargement, et accroché au train spécial. Les moutons, tués huit jours auparavant, étaient d'une fraîcheur admirable.

Des raisins de Guyotville, en caisses, paraissaient cueillis quelques minutes plus tôt. Les pêches algériennes exhalaient un parfum exquis. Que dire des tomates d'Égypte, des abricots, des figues, d'un velouté parfait ?

Le Président et les invités félicitèrent hautement MM. Rubaudo et Velluz, directeur commercial, de ce service qui permettra, dorénavant, de n'expédier que des fruits entièrement mûrs et savoureux.

L'expérience tentée avec succès à Châteaurenard méritait d'être portée à la connaissance de tous les producteurs et expéditeurs de primeurs de l'Algérie et de la Tunisie ; elle va permettre d'ouvrir la route du marché britannique et des principaux marchés de l'Europe aux raisins frais et aux primeurs de nos deux possessions de l'Amérique du Nord. La suggestive expérience qui a été faite à Château-Renard ne peut donc manquer d'attirer et de retenir l'attention de tous les producteurs de primeurs, ainsi que des éleveurs qui pourront, par la suite, retirer un réel profil de l'industrie du

froid appliquée au transport de leurs produits. Aussi, nous sommes heureux d'applaudir dans ce journal l'heureuse tentative qui vient d'être faite par des hommes pleins d'initiative : MM. de Pellerin de Latouche, de Loverdo, secrétaire général de l'Association du froid à Paris, l'un des plus ardents propagandistes de l'industrie du froid en France ; Rubaudo, directeur de la Société des Travaux de ports et d'entreprises maritimes à Marseille, qui a su joindre avec un rare succès à son exploitation, celle des transports par wagons frigorifiques dont il fera certainement profiter, dans un avenir peu lointain, nous l'espérons du moins, l'Algérie et la Tunisie.

Syndicat commercial algérien
Questions maritimes
(Le Journal général de l'Algérie, 19 février 1911)

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL donne lecture de la lettre suivante adressée à M. le président par M. l'agent de la Compagnie générale transatlantique*.

a) Le transport des colis à l'arrivée et au départ des courriers. — Vœu du 12^e Groupe.
Alger, le 30 janvier 1911

Monsieur le président du Syndicat commercial algérien, Alger.

Monsieur le président,

Au cours de sa séance du 24 janvier courant, votre chambre syndicale a bien voulu s'occuper de la question du transport des bagages des voyageurs sur l'initiative de vos collègues du 12^e Groupe, qui s'étaient émus du sans-gêne des portefaix indigènes qui demandent aux passagers des prix fantaisistes, aucune tarification n'existant.

En ce qui concerne ma compagnie, je m'empresse de vous faire connaître que, depuis longtemps déjà, le transport des bagages des passagers de nos magasins à domicile est réglementé et tarifé.

Nous avons, en effet, traité pour ce service avec la maison Rubaudo qui, d'accord avec nous, a établi des prix de camionnage par zones qui sont appliqués régulièrement à tous les passagers qui nous chargent du transport de leurs bagages. Nous veillons, d'ailleurs, à la stricte observation de ces tarifs au sujet de l'application desquels je n'ai jamais reçu de réclamation.

Je vous adresse inclus un prospectus de notre service de factage ; comme vous verrez, la Société Rubaudo établit des bulletins de perception et il est recommandé aux passagers de ne rien payer aux employés et hommes d'équipe de cette société sans présentation du dit bulletin.

Il est donc matériellement impossible, si le passager veut bien exécuter ces recommandations, qu'une majoration quelconque soit apportée aux prix de ce tarif.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

L'agent,
Signé : BESSON.

M. LE PRÉSIDENT. — M. Crispo, conseiller municipal, que nous avons eu le plaisir de voir, dernièrement, étudie actuellement l'élaboration de tarifs qui seront de nature à donner satisfaction à la population d'Alger

M. G. CHEVALLIER. — Il faudrait surtout défendre aux porteurs indigènes de pénétrer sur le ponton comme cela se pratique actuellement. Ils empêchent tout le monde de passer et sont cause de bousculade insensées. Dans un pays policé, on ne devrait pas tolérer des agissements pareils.

M. CALLÉJA. — Et n'autoriser à monter à bord que les indigènes agréés par la Compagnie et porteurs de plaques bien apparentes !

Après un échange de vues entre MM. Bombonel et Crochard, le président promet à ses collègues d'en conférer avec M. Besson lors de la première entrevue qu'il aura avec lui.

Congrès des syndicats commerciaux
Déjeuner
(*Le Journal général de l'Algérie*, 8 juin 1911)

Loiseau, représentant de la Maison Rubaudo, à Oran

Syndicat commercial algérien
Réunion du 8^e groupe (vins)
Déchargement par les compagnes de navigation de la futaille vide
(*Le Journal général de l'Algérie*, 14 novembre 1912)

Alger.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous retourner, sous le couvert de la présente, la lettre circulaire que vous adresse M. le président du Syndicat commercial algérien au sujet du débarquement des futailles et que vous avez bien voulu nous communiquer par la vôtre du 5 courant.

En réponse, nous vous informons qu'en ce qui nous concerne, nous ne négligerons aucune précaution susceptible de donner, dans la mesure du possible, toute satisfaction à votre clientèle en général.

Veillez, etc., etc.

Par procuration J.-B. Rubaudo et Cie,
Signé : DAURCES.

DISSOLUTION LIQUIDATION

Étude de M^e HENRI ROBERT, avoué près le tribunal civil d'Alger,
y demeurant, six, rue Joinville.

Dissolution de la Société de travaux de ports et d'entreprises maritimes
J.-B. RUBAUDO et C^{ie}
(*L'Écho d'Alger*, 16 avril 1913)

D'un jugement rendu par défaut par le tribunal de commerce de la Seine le 10 août 1912, entre Monsieur de PELLERIN de LATOUCHE, officier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, 86, avenue d'Iéna ; Monsieur John DAL PIAZ, officier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue de Téhéran, n° 5 ; Monsieur Stany OPPENHEIM, demeurant à Paris, rue de Miromesnil, n° 86, agissant tous trois en qualité de président, vice-président et secrétaire du conseil de surveillance de la société en commandite par actions J.-B. RUBAUDO et C^{ie}, et en vertu : 1° d'une délibération de l'assemblée

générale extraordinaire de la dite société en date à Paris du 25 juin 1912 ; 2° d'une délibération du conseil de surveillance de la même société tenue le même jour,

d'une part :

et Monsieur Jean-Baptiste RUBAUDO, demeurant à Marseille, chemin de la Corniche, n° 299. pris tant en son nom personnel qu'au nom et comme gérant de la société en commandite par actions dénommée Société de travaux de ports et d'entreprises maritimes J.-B. RUBAUDO et C^{ie}.

d'autre part : „

Le dit jugement confirmé :

1° par un second jugement contradictoirement rendu par le même tribunal, le 7 décembre 1912 entre les mêmes parties et encore Monsieur Jean NOBLE, Monsieur MONNIER, Madame Vve DURBEC, Mademoiselle GOUT, Monsieur ABEILLE, Monsieur BELOT, demeurant tous à Marseille et agissant comme actionnaires, et Monsieur BROUTY, Monsieur BILLOT, Monsieur UZAC, Monsieur SERATSKY, Monsieur Maurice RUBAUDO, M. NAUDIN, habitant tous à Paris et agissant comme porteurs de parts fondateurs de la Société J.-B. RUBAUDO et Cie, lesdits actionnaires et porteurs de parts intervenants dans les débats ;

2° Par un arrêt contradictoirement rendu par la 3^e chambre de la cour d'appel de Paris, le 6 mars 1913, entre les mêmes personnes agissant en les mêmes qualités et encore messieurs SANTONI, MAYOUX TALABART et COLLIN, porteurs de parts intervenants devant la Cour.

Lesdits jugements et arrêt enregistrés ;

Il appert :

Que la résiliation du pacte social a été prononcée aux torts et charge de J.-B. RUBAUDO, tant ès nom qu'ès qualités ;

Que la Société de travaux de ports et d'entreprises maritimes J.-B. RUBAUDO et C^{ie}, au capital de 2.500.000 francs, dont le siège était à Paris, 21, rue Auber, a été dissoute ;

Que Monsieur GAUT, demeurant à Paris, 16, rue de l'Arcade, a été nommé liquidateur de la dite société avec les pouvoirs les plus étendus d'après les lois et usages du commerce pour la constatation et la réalisation des biens mobiliers et immobiliers de la dite société, l'acquittement du passif, et le règlement des droits des tiers et des intéressés ;

Une expédition dûment timbrée et enregistrée de chacune des décisions qui précèdent a été déposée le douze avril 1913 au greffe du tribunal de commerce d'Alger ; et le douze avril 1913, au greffe de la Justice de Paix du canton Nord d'Alger. :

Les mêmes dépôts et publications seront faits ou ont été faits dans les villes où la société possède des succursales, savoir à Paris (siège), Marseille, Oran, Philippeville et Cette.

Pour extrait
Henri ROBERT.

Publicité
(Le Sémaphore algérien, 14 janvier 1915)

Société de Travaux de Ports et d'Entreprises Maritimes

J. B. RUBAUDO & C^{IE}

Société au Capital de 2.500.000 fr.

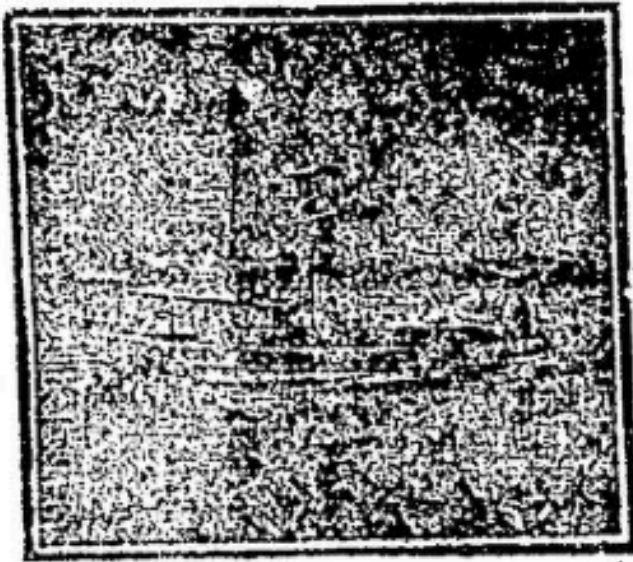
Siège Social : 21, rue Auber, Paris

SIÈGE D'EXPLOITATION :

78, rue de la République, Marseille

Succursales à Alger, Oran, Philippeville

Anciennement : DAURCES Frères



Rampe

Chasseloup-Laubat, 11

TÉLÉPHONE 2-06

*Entrepreneurs
de Manutentions
des Cies Maritimes
et du P. L. M.*

*Spécialité
pour le Transport
le Transit
et le Camionnage
des Primeurs.*

Société de travaux de ports et d'entreprises maritimes

J.B. RUBAUDO & Cie

Société au capital de 2.500.000 fr.

Siège social : 21, rue Auber, Paris

SIÈGE D'EXPLOITATION :

78, rue de la République, Marseille

Succursales à Alger, Oran, Philippeville

Anciennement : DAURCES frères
Rampe Chasseloup-Laubat, 11
Téléphone 2-06

Entrepreneurs de manutentions des Cies maritimes et du PLM
Spécialité pour le transport, le transit et le camionnage des primeurs

Suite :
[Entreprise maritime et commerciale.](#)