Publié le 16 avril 2015.
Dernière modification : 10 août 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

CHARGEURS RÉUNIS

Lignes d'Indochine et d'Extrême-Orient

FRANCE ET CHINE
(*La Liberté*, 9 août 1884)

Les paquebots de la Compagnie Grosos [1], affrétés par l'État, sont partis de Brest pour le Tonkin avec les troupes. Le 17 août, le *Rio-Negro*, des Chargeurs-Réunis, partira d'Alger, et le transport de l'État le *Shamrock* appareillera de Brest le 25. Ces deux bâtiments emportent également des renforts et du matériel.

Le croiseur le *Rigault-de-Genouilly* a quitté Cherbourg, se rendant dans les mers de Chine. Les avisos de 1re classe le *Nielly* et le *La-Pérouse* sont prêts à prendre la mer pour aller également se ranger sous les ordres de l'amiral Courbet.

Ces mesures doivent prouver au gouvernement chinois que la France veut en finir et ne reculera devant aucun sacrifice pour obtenir la satisfaction qui lui est due.

……

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 16 décembre 1885)

On relève pour l'exercice qui vient d'être clos, et en addition aux destinations déjà citées, un voyage au Tonkin.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 26 janvier 1887)

	Brésil	Plata et Parama	Tonkin
1883-84	37	43	—
1884-85	30	43	1
1885-86	25	42	1

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1893)

Ont pris passage sur le transport le *Shamrock*, parti de Toulon le 10 juillet :

À destination de l'Annam et du Tonkin : MM. de Montaignac de Chauvance, chef du service des douanes de l'Annam ; Mondon, médecin de 1re classe ; Bonnefoy, médecin

[1] Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur.

de 2e classe ; Le Prévost [Isidore Aimable], contrôleur des Douanes et Régies ; Sévénier. chancelier stagiaire de résidence ; Favoy, Chambert, Vernier, commis de résidence ; Bannat et Calvez, commis des douanes ; Sérieyx, commis auxiliaire de résidence ; Bichat, Pradier, Raillier du Batty, gardes principaux de la garde civile ; Quintin, Ravel, Géraré, infirmiers-majors ; Compadien, infirmier ordinaire.

MM. les chefs de bataillon Vallance, Rabier, Dain, les capitaines Gesland, Valet, Magin, Larobertie-Sarlandie, Delaplane, Léger, Muller, Monguillot, Chaleil ; les lieutenants Ollivier-Henry, Guern, Dambiermont ; les sous-lieutenants Halais, Deladrière, Peteau et Mattéi ; 8 caporaux et 92 soldats des 3e et 7e régiments, pour le 9e ; 16 caporaux et 184 soldats des 1er et 5e régiments pour le 10e.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
19 décembre 1900)

La société a commandé six grands steamers de 6.000 tonneaux, qui sont destinés à assurer le service de la nouvelle ligne de l'Indo-Chine.

MARINE
Les affrétés pour la Chine.
(*Le Matin*, 9 janvier 1901)

Voici la liste complète des navires qui ont été affrétés par le ministère de la marine :
……
Uruguay, Rio-Negro (Chargeurs réunis),
Amiral-Baudin (Chargeurs réunis)…

1901 : inauguration d'un service régulier vers l'Indochine.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Paris-Capital*, 13 novembre 1901)

……
Les navires en construction ont passé de 309.440 fr. 20 à 4.979.090 fr. 12, l'inauguration du service avec l'Extrême-Orient ayant amené la société à améliorer de nouveau sa flotte.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 octobre 1902)

La traversée de Hon-dau à Haïphong de l'*Amiral-Duperré*, des Chargeurs réunis, a failli être marquée par un événement tragique.

Un des mécaniciens de bord, pris soudainement d'un accès de folie alcoolique, a tenté de tuer le maître d'équipage du navire en tirant sur lui un coup de fusil.

Le coup, heureusement mal dirigé, a manqué son but, et la balle est allée se perdre dans une des cloisons des cabines qui sont situées sur le spardeck.

À l'arrivée de l'*Amiral-Duperré* à Haïphong, le malheureux mécanicien, qui avait été gardé à vue pendant tout le reste de la traversée, a été conduit à l'hôpital.

L' « AMIRAL-GUEYDON »
(*Le Temps*, 28 mai 1903)

Depuis plusieurs jours, on est assez inquiet sur le sort de l'*Amiral-Gueydon*, vapeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis. Il aurait dû arriver à son port de destination, Colombo, vers le 11 août. On n'a aucune nouvelle de lui depuis le 22 juillet, date de son passage à Port-Saïd.

La compagnie publie à ce sujet la note suivante :

La Compagnie des Chargeurs Réunis, dont le vapeur *Amiral-Fourichon* était attendu dans les parages de Périm, le 25 août, avait passé des ordres au capitaine de ce steamer pour qu'il inspecte la route suivie par l'*Amiral-Gueydon* ; elle vient de recevoir de cet officier une dépêche datée de Périm qui porte que, d'après les renseignements recueillis, sur place, à Périm, il y aurait eu un naufrage à l'extrémité est de l'île de Sokotra.

Le capitaine termine sa communication en disant que le nom du navire naufragé est inconnu et en informant qu'il part pour explorer la route et les parages de l'île de Sokotra conformément aux instructions de la compagnie.

De ce qui précède, il résulte qu'il y aurait eu un navire naufrage à Sokotra, mais rien ne dit que ce soit le *Gueydon*. Il ne faut pas oublier qu'un très grand nombre de navires passent journellement en vue de l'île de Sokotra.

On ne peut donc se prononcer encore sur le sort de l'*Amiral-Gueydon*, qui est un navire de construction à toute épreuve, et qui. est commandé par un capitaine très expert.

Au Havre, on pense que le retard est anormal, mais qu'il n'est pas inexplicable. On pense que l'*Amiral-Gueydon* a éprouvé une avarie de machine et qu'il a été poussé par la contre-mousson dans l'océan Indien, vers des parages où il n'y a pas de poste télégraphique. S'il avait fait côte ou avait été abordé, il est infiniment probable qu'on le saurait déjà, ce qui contribue à accentuer la note optimiste,

C'est qu'on se rappelle qu'au début de cette année un. steamer de la même compagnie, l'*Entre-Rios*, qui allait de Durban (Natal) à Rio-de-Janeiro, a, par suite de la rupture de son arbre porte hélice, mis cinquante-neuf jours à accomplir un trajet effectué ordinairement en moins de vingt jours. Et, entre le 3 janvier, date de son départ de Durban, et le 2 mars, date de son arrivée sur la côte brésilienne, au cap Frio, on était resté sans nouvelles de lui.

Cependant on est également sans nouvelles d'un grand steamer autrichien parti de Colombo vers le milieu de juillet et faisant route vers la Méditerranée.

L'*Amiral-Gueydon* est un steamer neuf en acier. Il a été construit, en 1901, à Saint-Nazaire. Il mesure 118 mètres de longueur entre perpendiculaires, 15 m. 20 de large, 9 mètres de creux, jauge brut 5.360 tonneaux, et porte en lourd 5.700 tonnes. Il a deux mâts à pible, trois ponts complets, et est aménagé pour passagers. Son éclairage est électrique et il a huit cloisons étanches. Sa machine, d'une force de 2.300 chevaux, actionne une hélice qui lui imprime une vitesse de 14 nœuds en pleine marche. Il file 10 nœuds en service ordinaire.

CHRONIQUE LOCALE
« L'Amiral-Gueydon »
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 septembre 1903)

La perte de l'*Amiral-Gueydon*, que l'on doit, hélas ! considérer désormais comme certaine, a toutes sortes de conséquences néfastes qu'on ne soupçonnait pas au premier moment.

Outre l'irréparable et douloureuse disparition de son équipage et de nos concitoyens qui avaient pris passage à son bord, et qui priment toutes considérations industrielles ou commerciales, ce bateau apportait au Tonkin nombre de marchandises très impatiemment attendues par les commerçants qui en escomptaient le très légitime bénéfice et par les consommateurs qui s'en promettaient la jouissance.

[Impact sur les Distilleries du Tonkin]

C'est ainsi que l'usine Godard et Bernhard, de Haiduong, voit son exploitation très retardée par suite du non arrivage de presque toute sa très importante machinerie.

Et voila une perte qui intéresse non seulement ces négociants mais tous les indigènes que leur distillerie aurait fait vivre et qui n'y pourront travailler que cinq ou six mois plus tard.

Des motocyclettes étaient aussi embarquées qui devaient faire connaître au Tonkin ce sport presque inédit encore et auraient donné un important et nouveau débouché a l'industrie française.

Tout cela serait-il au fond de la mer ?

Espérons encore et malgré toute espérance.

[Naufrage de l'*Amiral-Gueydon*]
(*Le Temps*, 26 septembre 1903)

L' « AMIRAL-GUEYDON ». — La Compagnie des Chargeurs réunis, aussitôt après avoir reçu la dépêche du capitaine Logre annonçant que les passagers et l'équipage de l'*Amiral-Gueydon* étaient sains et saufs, s'est empressée de faire expédier un télégramme individuel aux familles, non seulement des passagers, mais encore des marins de l'équipage.

Voici la liste des passagers, que communique la˜Compagnie

M. Louis Genet, embarqué à Marseille pour Saïgon.

Mme Meissonnier, Mlles Paulette et Henriette Meissonnier, embarquées à Marseille pour Saïgon.

M. Gabriel Parisot, embarqué a Marseille pour Haïphong.

M. Minier, pour Saïgon.

M. Léon Simonin, pour Haïphong.

La nouvelle du sauvetage de l'équipage du paquebot *Amiral-Gueydon* a produit une grande émotion au Havre où avaient été recrutés les marins de ce navire.

Tout l'après-midi, ce fut une procession à la succursale de la Compagnie des Chargeurs réunis.On voulait voir de ses yeux la dépêche, pour bien s'assurer que ce n'était pas simplement un bruit, mais une nouvelle sérieuse. Ce fut une explosion de joie générale.

Le Figaro a reçu de son correspondant d'Aden les renseignements suivants sur le naufrage :

Aden, 24 septembre.

À minuit, le 30 juillet, alors que l'*Amiral-Gueydon* était à 46 milles de l'île de Sokotra, une chaudière éclata, communiquant le feu au paquebot. Un matelot fut lancé à la mer par la force de l'explosion; on ne retrouva pas son coups.

Le lendemain, on essaya d'aborder à l'île mais la mer. était démontée, le vent furieux. Le navire fut poussé dans la direction.de la côte d'Arabie. Après trois jours de terrible anxiété, le capitaine décida l'abandon du paquebot. Les passagers et l'équipage s'entassèrent dans deux barques qui avaient échappé à l'incendie et, à l'aide de cordes et de planches, ils débarquèrent dans la baie de Kouryan-Mouryan. On dressa des tentes sur le rivage ; de l'*Amiral-Gueydon*, on avait apporté des vivres en abondance.

Pendant quarante-six jours, les naufragés vécurent ainsi, mais souffrirent horriblement de la chaleur. Par fortune, on pouvait obtenir de l'eau potable et les Arabes se manifestaient très obligeants. Le sultan de Merbat, enfin, leur fournit trois « bungalows » (sorte de bateau) et des vivres, et ils essayèrent de gagner Mascate.

Ils avaient d'abord rencontré le vapeur *Afghanistan ;* mais le capitaine du navire leur refusa assistance. Trois jours plus tard, ils. rencontrèrent le *Trouvor*. Ce vapeur russe prit à bord l'équipage et les sept passagers (dont une dame et ses deux filles) et.les déposa, ce matin, à Aden.

D'après le *Daily Mail*, c'est quatre jours seulement après avoir quitté l'île de Sokotra, que les naufragés rencontrèrent le vapeur anglais *Afghanistan*. Le capitaine de l'*Amiral-Gueydon* déclare qu'un des bungalows aborda le vapeur et exposa la situation des naufragés au capitaine de l'*Afghanistan*, mais celui-ci refusa de leur porter secours.

C'est trois jours après cette rencontre qu'ils furent recueillis par le vapeur russe *Trouvor*.

Le *Trouvor*, qui a transporté à Aden les sept passagers français et l'équipage, est un navire russe qui fait le commerce entre Odessa et le golfe Persique.

AU JOUR LE JOUR
L' « Amiral-Gueydon »

RAPPORT DE MER DU CAPITAINE
(*Le Temps*, 9 octobre 1903)

Le rapport de mer du capitaine Logre, commandant l'*Amiral-Gueydon*, est parvenu à la Compagnie des Chargeurs Réunis, propriétaire du navire. Ce rapport est un document important, que son développement ne nous permet pas de publier en entier. Nous en extrayons les passages suivants, qui font connaître les douloureuses péripéties du drame maritime.

Le capitaine Logre, après avoir raconté les débuts de la traversée jusqu'au 29 juillet, jour où s'élève un coup de vent du sud-sud-ouest avec très grosse mer, s'exprime ainsi :

Le 30, le coup de vent augmente, la mer énorme brise sur le pont à chaque instant. Le navire tangue et roule violemment et fatigue dans toutes ses parties. Le soir, à huit heures, le feu se déclare spontanément dans des colis contenant des produits chimiques arrimés sur la partie avant du pont couvert-milieu.

Je laisse porter vent arrière et fais mettre en action toutes les pompes à incendie du bord. À neuf heures, nous sommes maîtres du feu. Mais le feu, l'eau et. le travail d'extinction ont amené le désarrimage partiel des colis. Après avoir consulté les principaux de l'équipage, et dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, je prends la résolution de virer de bord pour venir chercher un abri en eau calme sur la côte nord de Socotora, qui devait me rester alors à une quarantaine de milles dans l'ouest-sud-ouest.

Le capitaine fait exécuter la manœuvre et maintenir une manche à incendie coulant sur les colis dangereux ; la tempête augmente de violence et le navire, malgré l'allure de la machine, fait peu de route.

Tout à coup, dit le rapport de mer, quelques minutes après le changement de quart de minuit, une épouvantable explosion se produit, détruisant toutes les superstructures de la partie centrale, en même temps qu'une immense gerbe de feu monte du pont. Je me trouvais alors sur la passerelle avec le premier et le deuxième lieutenant. Nous sommes projetés en l'air, ainsi que l'homme de barre et nous retombons, sans connaissance sur les débris de la passerelle. C'est par un véritable miracle qu'aucun de nous ne fut précipité à la mer où dans le brasier. En reprenant mes sens, je vois les terribles ravages que l'incendie, excité par la tempête, a déjà produits. Je descends de la passerelle, opération peu facile, car les échelles ont été détruites par l'explosion et le pont supérieur a sauté également sur une grande surface ; enfin, après avoir couru vingt fois le risque de tomber dans les flammes, je réussis à gagner l'arrière.

L'équipage et les passagers rallient le capitaine ; l'incendie fait des progrès effrayants, le charbon contenu dans les soutes s'enflamme. Coûte que coûte il faut atteindre Socotora, mais le coup de vent augmente et projette les flammes sur l'arrière, qui sert de refuge aux marins et passagers. On stoppe, le navire vient en travers et on met à la mer les embarcations avant que l'incendie ne les atteigne. Malgré le péril, aucune panique ne se produit, et les mécaniciens et chauffeurs ne remontent sur le pont que lorsque l'ordre leur en est donné.

Le 31 au lever du jour, la tempête augmente encore de violence; cependant les pompes ont réussi à noyer une partie de la cargaison ; à sept heures du matin, les mécaniciens et quelques chauffeurs descendent dans la chaufferie qui est redevenue habitable et allument de nouveau les chaudières pour actionner les pompes, et la lutte contre le feu continue. On fait l'appel des passagers et de l'équipage: un matelot manque, c'est le nommé Goter, que personne n'a revu depuis l'explosion. Malgré les efforts, l'incendie se propage les deux grands canots se sont brisés et partent à la dérive ; la situation est presque désespérée.

Il faut prendre une résolution et le capitaine réunit en conseil les principaux de l'équipage. La machine peut encore fonctionner pendant quelques heures, mais cartes, plans, instructions nautiques, instruments, chronomètres ont disparu dans l'explosion. On ne dispose que d'un routier de l'océan Indien le coup de vent ne diminue pas. On décide de faire route vers le nord pour essayer de gagner la côte d'Arabie.

Cette décision bien arrêtée à l'unanimité, dit le capitaine, je donne l'ordre au chef mécanicien de faire monter la pression et à deux heures du soir nous nous mettons en route vers le nord. Vers trois heures, la vigie signale un navire à vapeur droit devant. Ce vapeur se dirige vers l'ouest. Nous sommes tous remplis d'espoir. Je fais gouverner de façon à couper la route du vapeur signalé. Il me paraît impossible que ce bâtiment que nous distinguons parfaitement ne voie pas l'épaisse colonne de fumée noire qui s'élève de notre navire et la route que nous faisons doit être pour lui une indication suffisante pour appeler son attention. Nous avons hissé les signaux de détresse de grande distance à la poupe, notre pavillon est en berne et, monté sur les espars de la tente de dunette, un marin agite un pavillon fixé à l'extrémité d'un manche de gaffe. Notre sirène siffle sans discontinuer. Hélas ! tout cela est en vain, il faut bien nous rendre à la triste évidence que ce navire ne nous voit pas ou qu'ii ne se rend pas compte de notre situation désespérée ; il marche, du reste beaucoup plus vite que nous et, après plus d'une heure d'une angoissante poursuite, nous le voyons disparaître.

On reprend la route vers le nord. La nuit suivante est terrible, l'incendie gagne, le navire s'incline sur tribord et gouverne difficilement ; l'eau arrive dans la chaufferie. Le 1er août, le château est à demi-plein. d'eau ; c'est une barrière que l'incendie ne franchira que lentement, mais à l'avant, le pont brûle. Le navire s'incline de plus en

plus, il faut percer un trou dans le paroi du château pour évacuer l'eau et le navire se redresse un peu. Le temps est toujours mauvais, mais paraît tendre à s'améliorer, on construit des radeaux.

À dix heures du soir on aperçoit la terre, on manœuvre toute la nuit pour se maintenir en vue. À minuit une haute colonne de flamme monte du panneau 2. Les tôles extérieures sont chauffées au rouge ; le navire commence à s'enfoncer par l'arrière.

Le 2 août, au point du jour, le navire est entouré d'une brume épaisse. À 6 heures, la terre se découvre tout à coup à un mille, mais on est devant une falaise, et il faut trouver un point d'atterrissage. Or longe la côte ; à 9 heures, la brume s'élève de nouveau, la sonde n'accuse pas de fond à 150 brasses, pourtant des libellules viennent voltiger autour du navire. Enfin, le navire stoppe dans une baie où la mer est relativement calme, et, à 11 heures du matin, on mouille près de terre.

On envoie la baleinière à terre pour faire une reconnaissance. Pendant le mouillage, l'équipage travaille à sauver le navire, mais à 6 heures du soir, tout espoir est perdu, les soutes sont en feu et l'eau monte dans la chauffe, le navire est perdu. Je prends la résolution, dit le capitaine, d'échouer le navire qui menace de sombrer ; l'opération est assez difficile. Le navire couché sur le côté tribord n'obéit presque plus au gouvernail. Enfin, je réussis à l'échouer sur une petite plage de sable entre les rochers, â un. endroit où la mer ne brise pas trop et où le débarquement du personnel sera possible sans courir de grands risques. À 6 h. 45, le navire est échoué et l'ancre de bâbord est mouillée,

On attend le lever du jour, le 3 août, pour le débarquement des passagers et des hommes. Un campement est établi sur la plage. À cinq heures, quatre Arabes se présentent; mais, bien qu'armés jusqu'aux dents, leurs intentions ne paraissent pas hostiles ; on s'explique par signes, et, les moyens de gagner Mascate ne paraissant pas-praticables, le capitaine prend la décision d'attendre sur place la fin de la mousson, moment où des boutres fréquentent la plage où l'*Amiral-Gueydon* est échouée Le lendemain, des Arabes arrivent en grand nombre de toutes les directions; ils s'emparent des embarcations des naufragés et commencent à piller le navire.

Nous sommes sans armes, dit le capitaine, et dans l'impossibilité absolue de défendre efficacement notre navire que, du reste, l'incendie continue à consumer et qui est tout à fait perdu. Aussi je prends la résolution de supporter sans protester ce que je ne puis empêcher. Séparés peut-être pour longtemps, sinon pour toujours du monde civilisé, hors de protection, j'estime qu'à partir de ce moment, mon navire étant complètement perdu, mon devoir de capitaine consiste surtout à faire tous mes efforts pour sauver nos passagers et son équipage.

Le simple bon sens m'indique que le premier point à observer pour obtenir ce résultat est d'éviter tout conflit avec les indigènes qui, à chaque instant, arrivent en plus grand nombre, armés de fusils et de sabres. Les guerriers de Bender-al-Debaran font une certaine police autour de notre campement et empêchent la curiosité des nouveaux arrivants d'être trop gênante pour nous. Au bout de quelques jours, nous sommes habitués à eux et j'avoue que leur présence me rassure beaucoup.

Cependant, le capitaine entre en pourparlers avec les indigènes en vue de se procurer le passage sur un boutre pour un port quelconque.

Mais pour conclure le marché, les indigènes demandent des arrhes. Je n'ai aucun argent sur moi, toutes mes affaires personnelles ayant disparu dans l'explosion du navire. Je réussis à réunir parmi l'équipage et les passagers une somme de 560 francs. Après maintes discussions et pourparlers, je leur donne d'abord 260 francs puis, quelques jours plus lard, le nombre des indigènes augmentant sur la plage de façon inquiétante et me faisant craindre pour ma sécurité et pour la conservation de nos provisions, le chef du village consent à faire transporter à Bender-al-Debaran une partie de nos vivres qu'il conservera sous sa garde. De plus, il nous laisse un détachement de

guerriers pour nous protéger et nous permettre d'évacuer vers le village si de nouveaux arrivants nous menaçaient. Ce petit traité d'alliance est conclu moyennant un nouveau versement de 200 francs Je dois reconnaître que si la garde n'eut pas à nous protéger — puisque que nous ne fûmes pas attaqués, nos vivres furent fidèlement conservés et surveillés à Bender-al-Debaran, et ils étaient encore intacts, à notre disposition, quand nous avons quitté la côte d'Arabie.

Le 12 août, deux chameliers qui passent dans le sentier séjournent un moment près de nos tentes. Ils viennent m'expliquer qu'ils se rendent à Mascate et m'offrent d'emporter une lettre à notre consul. Bien que n'ayant qu'une confiance limitée dans ces passagers, j'écris une lettre à M. le consul de France à Mascate et, après force discussions, les chameliers veulent bien s'en charger si je leur verse à chacun 50 fr. Ne voulant pas perdre, pour une somme relativement minime, ce qui pouvait être pour nous une chance de salut, je leur donne ces cent francs qui me restaient et, vers midi, ils partent pour la route de Mascate. Nous n'en avons jamais eu de nouvelles.

Toutefois, la situation est tolérable, les tentes protègent suffisamment les naufragés contre la chaleur du jour et l'humidité de la nuit. Les vivres ne font pas défaut; une source à proximité fournit de l'eau de bonne qualité et les rapports avec les indigènes sont bons.

Le 23 août, un Arabe dont le costume indique un commerçant, vient au campement m'informer que le Cheik de Merbat, Mohamed Ben Selin Ben Labaket (que tous les indigènes, sur qui il a une très grande autorité, appellent le sultan Mohamed) doit arriver à Haseik dans deux jours, et qu'il vient spécialement pour nous protéger. Nous accueillons cette nouvelle avec joie. Le 25 août, en effet, le cheik Mohamed Ben Selin arrive précédé d'une forte escorte d'Askans. Cet homme vraiment bon et humain est le premier qui paraisse comprendre exactement notre situation : il nous rassure, nous dit que désormais nous sommes sous sa protection, que nous pouvons considérer notre petite plage comme un morceau de la France, où nous n'avons rien à redouter et il nous fait comprendre que, dans quelques jours, dès que le vent et la mer le permettront, il nous procurera des boutres pour nous conduire à Mascate. Il nous offre même de nous emmener tous à Merbat, où nous nous embarquerons en temps et lieu. Je décline cette proposition. Il y aurait à fournir une marche de cinq jours dans les montagnes et le transport de cinquante-six personnes, avec une grande quantité de vivres serait bien difficile. Il y a parmi nous, d'ailleurs, un grand nombre d'éclopés. Je demande au cheik Mohamed s'il ne pourrait empêcher le pillage du navire. Il me répond qu'effectivement il ne le peut pas. Il me fait remarquer que ses hommes à lui n'y prennent pas part, mais il ajoute avec juste raison qu'alors même que nous pourrions empêcher le pillage pendant que nous sommes ici, le navire ne sera pas moins pillé dès que nous serons partis. D'ailleurs, ces populations croient au droit d'épave, et se mettre en travers pourrait avoir pour nous un résultat funeste sans aucun profit pour les intérêts du chargement.

Le 29 août, à midi, le cheik Mohamed part pour Merbat, d'où il doit nous envoyer les boutres. Pour lui témoigner notre confiance, je désigne deux officiers, M. Charmasson, deuxième lieutenant, et Cabirol, troisième mécanicien, pour l'accompagner à Merbat. Ces messieurs reviendront avec les boutres. Le cheik Mohamed laisse pour nous garder un de ses parents et quatre Askans. Ces Arabes ont toujours été pour nous excessivement aimables et corrects.

Pendant tout ce temps, le feu a continué à brûler Sur l'avant du navire; jusqu'au 14 août l'équipage s'est employé chaque jour à arrêter ses progrès vers l'arrière en arrosant abondamment les parties qui s'enflammaient. À partir de cette date, le feu est complètement éteint et ne paraît pas devoir gagner l'arrière. Les soins pris à ce sujet furent du reste bien inutiles, car le 13 septembre, des nègres pillards mirent par maladresse le feu dans le spardeck arrière et, en quelques heures, tout ce que nous

avions pu disputer à l'incendie fut consumé. L'*Amiral-Gueydon* n'est plus qu'une sinistre épave.

Le 14 septembre, les boutres libérateurs arrivent ; ils sont au nombre de trois ; ils ramènent les deux officiers et le cheik Mohamed, qui a tenu à venir en personne surveiller l'embarquement.

Les boutres de Merbat, dit le capitaine Logre, ne sont, à vrai dire, que de grands canots non pontés. C'est, toutefois, un moyen peu confortable, mais suffisant pour nous sauver. Ces boutres n'appartiennent pas au cheik Mohamed, qui a bien voulu les affréter pour nous ; deux appartiennent au patron Yousouf et un au patron Selin. Le cheik leur a garanti que le payement leur sera fait par le consul de France à Mascate, au prix de 300 couronnes ou 750 francs par boutre, soit, en tout, 2.250 francs. Je signe à chaque propriétaire de boutre un papier pour la somme qui lui est due.

Le 15 septembre, après avoir embarqué dans les boutres des provisions et de l'eau douce, nous procédons à l'embarquement du personnel. Dans l'un des boutres prend place le premier lieutenant avec dix-sept hommes; dans un autre, le second capitaine avec dix-sept hommes ; enfin, dans le dernier, j'embarque avec les passagers, les malades et quelques hommes valides, en tout vingt personnes en me comptant.

Les 56 passagers étant embarqués nous appareillons à deux heures de l'après-midi par temps calme. Jusqu'au 17 septembre, les trois boutres naviguent de conserve et nous atteignons ainsi le raz Sokoura. Le 18, au matin, l'un des boutres (1er lieutenant) n'est plus en vue. Vers sept heures du matin, nous croisons un grand vapeur qui passe à environ un mille de nous sans voir nos signaux de détresse. Le 19 septembre, à six heures du matin, nous doublons le raz Madraki. À huit heures, nous apercevons un vapeur venant à contre-bord ; comme il fait calme plat, je fais armer les avirons pour nous rapprocher de sa route. Je fais monter sur la vergue du boutre un homme qui agite le pavillon français au bout d'un manche de gaffe. Quand le vapeur est à environ un mille, nous le voyons avec joie modifier sa route pour nous approcher, en même temps qu'il hisse à sa poupe le pavillon russe. Nous étions sauvés !

Ce bâtiment était le steamer russe *Trouvor*, du port d'Odessa, appartenant à la Compagnie russe de navigation à vapeur et de commerce. Il venait du golfe Persique où son commandant, le capitaine Boris Wengrynowski nous accueille avec la plus grande cordialité, et nous offre l'hospitalité la plus large; de môme les officiers de l'équipage du *Trouvor* s'empressent autour de nous d'une façon toute fraternelle. Je mets en quelques mots le commandant du *Trouvor* au courant de notre situation et lui dis que depuis la veille, j'ai perdu de vue un troisième boutre contenant 18 de mes hommes. L'aidant des quelques indications que je puis lui fournir, le commandant Wengrynowski recherche l'embarcation pendant la journée. Le soir, vers cinq heures, la vigie établie sur la vergue de misaine signale une voile. C'était le troisième boutre.

À six heures du soir, tous les naufragés de l'*Amiral-Gueydon* se trouvent réunis à bord du *Trouvor*, dont l'hospitalier capitaine manifeste autant de joie de nous avoir recueillis que nous en avons nous-mêmes à nous trouver en sécurité en pays civilisé après cinquante jours de souffrances.

Le capitaine Logre termine son rapport en disant une le capitaine du *Trouvor* lui a avancé la somme de 2.250 francs nécessaire au paiement des boutres et il signale, sur la déclaration du lieutenant Robillard, le refus du steamer anglais *Afghanistan*, du port de Swansea, de recueillir les naufragés. Ceux-ci sont arrivés le 24 septembre a Aden.

L'Amiral-Obry, des Chargeurs réunis (Éd. A. M. Noël, Le Havre)

NOUVELLES MARITIMES
(*Le Phare de la Loire*, 3 avril 1904)

Navire neuf en achèvement :
Paq. fr. *Amiral-Magon* ; *Amiral-Troude* et *Amiral-Obry* (C. R.).

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Matin*, 31 mai 1904)
(*La Revue diplomatique*, 19 juin 1904)

Prochains départs :
Amiral-Obry de Dunkerque le 25 juin, du Havre le 28, de Pauillac le 2 juillet, de Marseille le 11 pour Colombo, Singapore, Saïgon, Tourane et Haïphong.

NOUVELLES MARITIMES & COLONIALES
(*Le Rappel*, 20 juin 1904)

(Dépêches du 18 juin)
EN FRANCE
Saint-Nazaire. — L'*Amiral-Obry* est parti pour Dunkerque.

1904 (sept.) : les Messageries maritimes
acquièrent les cinq navires de la Compagnie nationale de navigation
et, après entente sur l'organisation de la ligne d'Extrême-Orient avec les Chargeurs réunis, leur en rétrocèdent deux,
le *Cholon II* et le *Chodoc*

CHRONIQUE RÉGIONALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 septembre 1904)

HAÏPHONG. — Un incendie qui aurait pu avoir de graves conséquences, en raison de la nature du chargement qui se trouvait à bord, s'est déclaré dimanche soir, vers 8 heures à bord de l'*Amiral-de-Kersaint* de la Compagnie des chargeurs réunis.

Le feu avait pris dans le faux pont à tribord, dans la cale arrière.

Grâce à la rapide et intelligente exécution des ordres donnés par le commandant et son second capitaine, le feu put être circonscrit et éteint.

L'équipage entier montra en cette circonstance la meilleure volonté et fit preuve d'un dévouement remarqué. Des compliments doivent aussi être adressés à M. Apostoli. agent du service actif des Douanes, qui montra un empressement et un concoure utiles au premier appel.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des débats*, 12 décembre 1904)

……

Comme le faisaient prévoir les derniers rapports, c'est du côté de l'Extrême-Orient que la compagnie est maintenant décidée à diriger particulièrement ses efforts. C'est ainsi qu'après la liquidation volontaire de la Compagnie nationale de navigation, de Marseille, qui desservait la Cochinchine et le Tonkin, les Chargeurs réunis ont acheté deux des vapeurs qui appartenaient à cette compagnie pour renforcer leur flotte d'Extrême Orient.

……

[Coordination sur la ligne d'Extrême-Orient avec les Messageries maritimes]
(*Le Journal des chemins de fer,* 7 janvier 1905)

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mars 1905, p. 3, col. 3 et 6)

Liste de passagers partis par le « Colombo » le 13 mars 1905.

Pour Tourane : M. Plantié et un boy ; Deyeme. A Tak patron pilote ; Mai The Duc, interprète et femme ; vingt indigènes.

Pour Quinhon : un caï et 2 ouvriers charpentiers.

Pour Nhatrang : MM. Ferra, directeur de l'observatoire* ; Guillaume, directeur de l'agriculture ; Levecque, directeur adjoint Douanes ; Date, sergent.

Pour Saïgon : MM. Guidon-Lavallée, Leblanc ; Delou, enseigne de vaisseau ; Guillery ; Jacquiers et Fauré, gendarmes ; Boué Jean, 1er maître, sept quartiers-maîtres et matelots ; Denis, sergent ; huit gardes et 31 prisonniers ; Regole, maître de cabotage ; huit indigènes, quatre femmes et cinq enfants.

Pour Marseille : MM. Bourayne, Guinberg, du chemin de fer ; Mme et M. Dubacle, Société distilleries ; Jean Lambert, Dessoliers, directeur de la Société industrielle d'Extrême-Orient ; Laurant, médecin principal ; Mme Faugerat et son fils, Mme, M. Marquetty et 3 enfants, ingénieur T. P. ; Lagisquet, inspecteur T. P. ; Mme Guérin, femme d'un chef de bataillon, et 3 enfants ; Mme M. Chan, capitaine, officier d'ordonnance du gouverneur général, et ses 3 enfants ; Vignau, de la maison Daydé et Pillé ; Mme Baud et 2 enfants ; Dina et Bernan, du chemin de fer ; Mme Bourayne, femme d'un conducteur des T. P., et sa fille ; Ségas, Le Faucheur commis ; Lavigne, commis des services civils ; Tardéval, Mme et M. Kerséclaers, commissaire de police à Haïphong ; Mme Carles, femme d'un contrôleur des Douanes ; Giroud, commis des Douanes ; Lamellet, commis des T. P. ; Mme Brault, femme d'un commissaire de police ; Delpit commis des Douanes ; Jary, Rey, du chemin de fer ; Pierre, Monseau, préposé des Douanes ; Mme Chalon, dame infirmière ; M. Zimmermann, Mme Armand et son fils ; Livorne, du chemin de fer ; un domestique de M. le docteur Laurent, six matelots, M. Normand, un domestique de Mme Guérin, femme d'un chef de bataillon ; Gabin, matelot, un domestique de M. Marquetty.

HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 mai 1905, p. 3)

Départs. — Liste du personnel rapatriable par le vapeur « Chodoc », des Chargeurs réunis, quittant notre port le 2 juin.

M. Rouzier Jolly ; M. Raffier, chef de bataillon ; Mme et M. Lhoste, pharmacien de 1re cl. ; Mme et M. Guérin ; Mme et M. Guillard, inspecteur des Bâtiments civils ; M. Faure, conducteur des T. P. ; M. [Alfred Léon] Bouchet, commis des services civils ; M. Deunff, médecin-major 1re cl. ; Mme M. Pascal, officier d'administration ; M. Godard, commis des Douanes ; M. Champagne, contrôleur des Douanes ; M. Lacroix, commis des T.P. ; M. Houssard, contrôleur des T. P. ; MM. Félix et Genesseau, capitaines ; MM. Muselli, Lafont, Richard, lieutenants ; Barbotin, professeur ; M. Sadde, commis des Services civils ; MM. Sanceau, Brisset, capitaines ; MM. Mathis, Lainé, Ollevon, lieutenants ; M Bory, professeur ; MM. Gilles, Tourès, Rio ; de Menditte, Tillié, gardes principaux de la garde indigène ; Mme et M. Blanchard, contrôleur des Douanes ; Mme Dhermont, artiste ; Mme et M. Goudez, contrôleur des Douanes.

69 caporaux et soldats du corps de santé.

58 caporaux et soldats du corps d'occupation.

38 caporaux et soldats de la Brigade de réserve.

12 caporaux et soldats alités.

10 condamnés miliaires.

LE NAUFRAGE DU « CHODOC »

(*Le Matin*, 4 juillet 1905)

Du *Petit Parisien* (Extrait d'une interview d'un fonctionnaire des Chargeurs-Réunis , à Marseille) :

— Pourriez-vous me donner quelques renseignements sur le *Chodoc*, qui vient de se perdre si malheureusement ?

— Très volontiers. Le Chodoc ne naviguait que depuis cinq ans. Sa jauge brute était de 4.500 tonnes, sa jauge nette de 2.200, sa force de 3.600 chevaux. Nous l'avions acquis de la Compagnie nationale de navigation. C'était le second voyage qu'il effectuait pour nous.

Il venait, comme d'ordinaire, de Haïphong et se rendait au Havre, avec escales à Saïgon, Singapour et Colombo. Il devait relâcher aussi à Djibouti, où les passagers arrivent peut-être en ce moment. Le 19 juin dernier, il avait quitté Colombo et tout allait bien à bord.

— À quelle cause croyez-vous devoir attribuer l'accident ?

Il est dû probablement à l'absence de phare au cap Guardafui. Ces parages sont extrêmement dangereux. La mer y est hérissée de rochers, sur lesquels se sont perdus beaucoup de navires.

Quant au capitaine Conan, c'est un vieux serviteur de la compagnie, un marin expérimenté, en qui nous avons toute confiance. Son bateau, saisi par la, tempête, a-t-il été porté vers les récifs où se produisirent tant d'accidents ? Le *Chodoc* était cependant un bâtiment solide, qui avait fait ses preuves. Peut-être s'est-il produit une avarie dans la machine ? Toutes les hypothèses sont actuellement possibles. Mais, bientôt, nous saurons à quoi nous en tenir.

Ajoutons que le *Chodoc*, effectuant le trajet de France en Indo-Chine, était aménagé pour recevoir quatre-vingts passagers de première classe, qui y trouvaient toutes les installations modernes : grand salon, cabines à deux couchettes, cabines pour dames seules, fumoir, salles de bain, glacière.

Il ramenait de nos possessions d'Extrême-Orient de nombreux soldats ayant terminé leur temps de service ou envoyés en congé de convalescence.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 25 novembre 1905)

Cette Compagnie a passé un contrat avec la Russie pour le rapatriement en Europe d'une partie des troupes russes, prisonnières au Japon. Huit steamers seront affectés à leur transport.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 décembre 1905)

……

L'accord conclu avec la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exécution des services commerciaux réguliers sur l'Indo-Chine a permis de donner une meilleure utilisation aux navires tout en répondant mieux aux besoins du commerce, auquel sont offerts des départs régulièrement espacés. L'État enfin a admis la Compagnie à participer au transport de son matériel et de son personnel à destination de l'Indo-Chine et vice-versa.

Après avoir signalé les accidents divers survenus pendant l'exercice, dont l'un notamment à causé la perte du *Chodoc* qui sera supporté par l'exercice en cours, le rapport nous apprend que le contrat avec l'État pour l'exploitation du service postal sur la côte occidentale d'Afrique et qui a été prorogé l'année dernière jusqu'au 1er juillet 1905 a de nouveau été prorogé pour une période de trois années finissant le 1er juillet 1908.

D'autre part, persuadé qu'une grande ère d'activité commerciale va s'ouvrir en Extrême-Orient, le conseil s'est entendu avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour organiser avec elle un service à départ d'Anvers à destination de la Chine et du Japon. Les vapeurs de la Compagnie continueront du Japon sur San Francisco et reviendront en France via Magellan, après avoir fait des opérations à San Francisco, à Boléo et La Plata. On connaîtra l'an prochain les résultats que nous aura procurés cette tentative.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 23 décembre 1905)

……

L'exercice en cours, qui s'annonce donc bien, aura cependant à supporter la perte du *Chodoc* échoué le 28 juin, et les dommages-intérêts dus pour un abordage.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er mars 1906)

Arrives par « Cholon ». — Liste des passagers arrivés par le vapeur « Cholon », des Chargeurs Réunis, le 25 février 1906. M. Bourrain, payeur général de 4e classe. — Mme et M. Bastien, capitaine d'infanterie coloniale. — Mme et M. Erbeling, garde principal de 1re classe. — Mme et M. Meyssonnier, commis principal des Postes. — Mme et M. Lenoir lieutenant. — Mme et M. Lacroix, commis de 1re classe des Travaux publics — Mme et M. Cloarec, capitaine. — M. Munier, médecin major de 3e classe. — M. Valnet, lieutenant. — M. Irigaray, capitaine. — Mme et M. Solère, professeur. -— MM. Abbadie, Albert, Gey Lamy, Defert et Retz lieutenant. — M. Lacaste, capitaine. Mme et M. Grenès, capitaine. — Mme et M. Lassalle. — Mme et M. Jacquey. — M. Ribeiro. — M. Sciarli. — Tourrès, garde principal. — M. Messier ; 98 sous-officiers.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mars 1906)

Départ par l'*Amiral-Nielly*. — Liste de passagers partis le 6 mars 1906 par le vapeur *Amiral-Nielly* des Chargeurs Réunis.

MM. Jourdan, inspecteur Garde indigène, Bosc, administrateur 3e classe services civils ; MM. Douchet [Alexandre-Paul Bouchet ?], Prévot, capitaines, M. Blanchard, Mme et M. Bourgouin, Mme Pierron et sa fille, officier d'administration 1re classe, M. Girodroux, Mme et M. Maitrot, garde principal, M. Boucherat, magasinier, M. de Lartigue, garde principal, Mme et M. David, commis Travaux publics, Mme M. Martin des Pallières, magasinier, Ng.-van-Quoc, Tran-tan-Binh, Dao-trong-Van, Tri-Phu Ng.-doan-Thac, Le-van-Dinh, Tri-Huyen, Vu-huu-San, Huan-Dao, Pham-giu-Thuy, Nguyên-Kiêm,

Hau-Bo, Bui-thiên-Can, élève Hau-Bo, Tran-van-Tiêp, Thuong-ta provincial, M. Paturel, 51 sous-officiers.

UN VOYAGE SUR LE « CHOLON » DE LA COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS

par Pierre CALLITTE

(*Les Annales coloniales*, 17 mai 1906)

Depuis que le *Chodoc*, de célèbre mémoire, est venu se planter, sentinelle immobile, en face du cap Gardafui, où il sert de distraction sensationnelle aussi bien que de thème philosophique aux passagers et aux équipages qui croisent à la pointe orientale de l'Afrique, il ne reste plus à la Cie des Chargeurs Réunis, des deux navires qu'elle acheta naguère à la Cie Nationale, que le *Cholon*. Voilà que ce dernier survivant d'une malheureuse famille est encore de trop et qu'à en croire les voyageurs qui en usèrent, il serait bon de l'envoyer rejoindre le *Chodoc* ou de lui trouver une retraite analogue sur quelque côte hospitalière, comme il n'en manque pas sur les parcours de la compagnie.

Le dernier voyage du *Cholon* arrivé à Marseille il y a un mois environ, avec son plein de marchandises et de voyageurs s'est effectué dans des conditions particulièrement pénibles pour ces derniers. Les protestations nombreuses et variées qui sont venues à notre connaissance et que nous allons résumer ci-après montrent clairement que la Cie des Chargeurs Réunis n'est pas encore en état, au moins à bord du *Cholon*, d'assurer convenablement un service de passagers. Or le prix payé par le ministère des Colonies pour le passage des officiers et des fonctionnaires est exactement le même aux Chargeurs et aux Messageries maritimes ; le cahier des charges est commun aux deux compagnies ; il paraît donc au moins singulier qu'il puisse exister deux façons si différentes d'en exécuter les clauses.

Pour les quatre-vingts passagers de première classe, quatre garçons font tout le personnel. L'un d'eux a donc vingt lits à faire deux fois par jour, ainsi qu'une demi-douzaine de cabines, bref, vingt personnes à servir, sans compter la table, l'entretien de locaux communs et la garde de nuit à tour de rôle. Le résultat d'une telle économie de personnel est que ces garçons, surchargés de besogne et sachant qu'il leur serait impossible, avec la meilleure bonne volonté, de suffire à tout, n'en font qu'à leur guise et si, vous venez à tomber malade, comme le cas s'est présenté plus d'une fois au cours de cette mémorable traversée, vous pourrez attendre des heures avant que l'un d'eux veuille bien répondre à vos appels.

Une malpropreté non douteuse ; des w. c. inondés, qui se déversent dans les cabines voisines et répandent nuit et jour des odeurs infectes ; dans les salles de bain trop peu nombreuses, trop petites et noires des scories de charbon qu'y amène sans doute le voisinage des cuisines, des baignoires jamais nettoyées et servant tour à tour aux gens malades, à ceux qui ne le sont pas, au lavage de la salade, de la glace et dans lesquelles finalement viennent se ramasser les balais, plumeaux, pelles à ordures, etc., tel est encore un effet de cette pénurie de personnel.

Notons, en passant, l'indiscipline et l'anarchie qui règnent à bord dans ce personnel clairsemé et qui se traduisent trop souvent, en présence des passagers ahuris et des passagères affolées, par des rixes et des coups de poings.

L'installation est presque aussi défectueuse que le service, ce qui n'est pas peu dire. Une bonne partie des cabines de première classe sont d'anciennes cabines de seconde, sans le moindre confort et trop petites.

Songez aux quatre malheureux étendus là par mauvais temps, hublots fermés, avec, par dessus, un ventilateur qui projette violemment dans les yeux, le nez et les oreilles, les miasmes et les pestilences cueillis à tous les coins d'une cabine nettoyée…

quelquefois. Songez à une triste réduction du Métro, dénommée salle à manger, avec la lumière électrique tout le long du jour (quand elle ne s'arrête pas brusquement en faisant sauter les plombs fusibles) entièrement entourée par des cabines qui s'y ouvrent presque directement. Vienne un coup de mer et la place n'est plus tenable aux estomacs les plus solides, ni aux odorats les moins délicats.

C'est là qu'il faut prendre ses repas, écrire sa correspondance, ou lire et causer puisque de salon, il n'en existe pas en première, tout au plus un palier d'escalier où pourraient tenir peut-être debout, en se serrant beaucoup, une dizaine de personnes.

Il existe pourtant à bord du *Cholon* un salon, mais il est le privilège exclusif des passagers hors classe au nombre d'une dizaine, auxquels il sert aussi de salle à manger. Les larges et luxueuses cabines de ces privilégiés prennent toute la place sur le pont arrière, en sorte que les passagers de première, pressés entre les hors classe qui occupent dans la journée, les coursives latérales et les secondes qui débordent sur le pont hors des limites ordinaires, sont obligés de se réfugier sur le spardeck où règne constamment une chaleur intolérable. Une tente unique, jamais arrosée, est d'une protection illusoire et nombreux ont été ceux qui souffrirent de maux de tête attrapés sous cette toile. Cependant tout le monde sait à bord que la seconde tente le *taux*, destinée à isoler un matelas d'air protecteur, existe dans la salle ; mais personne à bord n'a jamais songé à l'en sortir, parce que personne à bord n'a le moindre souci du bien-être du passager.

Il n'y a qu'un piano, installé au salon, et qui devrait, semble-t-il, être à la disposition de tout le monde. Eh bien ! non, défense formelle d'y toucher. Et pendant trente-cinq jours, une seule dame s'en servit. Tant mieux pour elle, et nous sommes loin de lui reprocher d'en avoir abusé, mais enfin nous pouvons dire que tout le monde eut gagné et trouvé un divertissement plus vif et plus élevé, si, de temps à autre, sa place avait été occupée par des artistes mieux doués et plus experts.

Le matériel est hors de service : les draps qui, facilement, resteraient inchangés, sont troués, pourris de taches. Il en est de même pour les serviettes. Les récipients pour mettre le lait, les couteaux, fourchettes, etc., font défaut. Mais il y a mieux il n'existe pas de bouées lumineuses, ni même de bouées à pavillon ; quant aux ceintures de sauvetage, elles sont si bien cachées, qu'on se demande qui voudrait se charger de leur héroïque distribution à l'instant suprême !

Que dire de la nourriture, sinon qu'elle est au-dessous de tout. C'est pourtant le système de l'adjudication qui fonctionne à bord des Chargeurs comme aux Messageries, avec des résultats contraires. Il est vrai qu'à bord des grands courriers, il existe un contrôle effectif de l'adjudication, tandis qu'à bord du *Cholon*, il n'en existe pas, ou s'il existait, la façon dont il était compris le rendait nul. Pas une fois, en effet, le commissaire n'est venu assister à un repas des premières, pas plus d'ailleurs qu'aucun autre officier du bord. C'est, paraît-il, d'institution dans les navires de la Compagnie. Aussi les haricots, les pois chiches, les aïolis, les carricks et les bouillabaisses de se succéder matin et soir avec une insistance désespérante et préparés sans soin, par des gens non surveillés, composant les repas les plus mauvais et indigestes qu'il fût possible de présenter à des estomacs plus ou moins délabrés, comme il arrive d'ordinaire après un séjour de plusieurs années en Indo-Chine.

Mais qu'importait au maître d'hôtel, pourvu qu'il y trouvât son bénéfice avec celui de son patron, l'adjudicataire.

Qu'importait au chef de cuisine, pourvu qu'avec la complicité du maitre d'hôtel il pût vendre aux soldats parqués à l'avant comme un troupeau de moutons, les restes de la table pour la somme modique de dix sous la portion.

Qu'importe au commissaire que les passagers soient bien ou mal nourris pourvu que la marchandise, « Espoir suprême et suprême pensée », donne bien ; cela suffirait au besoin à éviter toute histoire.

Qu'importe enfin au commandant, cet être sublime, que de petits fonctionnaires, des lieutenants, des capitaines vivent à son bord. Est-ce que cela compte pour lui ! Et aux escales, le tableau porte des avis ainsi conçus : « Le navire partira les opérations terminées » Les passagers hors classe sont peut-être mieux renseignés, puisque le commandant en personne préside leur table.

Les galons sont là plus nombreux et il peut, sans trop déchoir, sortir de son sanctuaire et se commettre au milieu de ces simples mortels, saluer leurs femmes, ce qui ne doit pas être un léger sacrifice, à en juger par la solidité qui tient vissée sa casquette d'or sur son auguste chef, lorsqu'il passe devant de simples femmes de premières ou de secondes.

Sans commentaire.

FRANCE
(*La Croix de l'Algérie et de la Tunisie*, 22 juillet 1906)

Le roi du Cambodge s'est embarqué vendredi sur l'*Amiral-Obry*.

MARINE MARCHANDE

Arrivée de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 11 août 1906)

Le paquebot *Amiral-Latouche-Trèville*, des Chargeurs Réunis, arrivé a Marseille le 9 août de l'Indo-Chine, avait à bord :

MM. Mailfert, officier principal d'administration ; Chaptal, Lestel, Gamas, capitaines ; Gueden, capitaine, et sa famille ; de Laurence, Fizé, Gerniolet, lieutenants ; 410 sous-officiers, caporaux et soldats d'infanterie coloniale ; MM. Lamy, Archambaud, Lamarv, gendarmes ; Manchotte, agent de police ; Sauvage, commis des postes et télégraphes, et sa famille ; Paget, mécanicien des postes et télégraphes ; Charton, commis des travaux publics ; Cazaux, commis des Douanes et Régies et sa famille ; Frietch, surveillant des travaux publics ; Magne, préposé des Douanes et Régies ; Lacroix, Lienhart, surveillants de l'enregistrement.

NOUVELLES MARITIMES
(*Le Phare de la Loire*, 4 septembre 1906)

SAINT-NAZAIRE, 3 septembre.

En relâche. — Le vapeur des Chargeurs Réunis « Amiral-Obry », venant de Dunkerque, est entré ici en relâche à la suite d'avaries résultant de ce qu'il aurait touché sur fond de roche, par temps de brume, dans les parages de l'île de Sein.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 novembre 1906)

« Amiral-Obry ». — Le vapeur Amiral-Obry, capitaine Lebrun [Le Brun], de la compagnie des Chargeurs Réunis venant à Haïphong, est arrivé à Saïgon le 8 novembre.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mars 1907)

Liste des passagers pris par le « Louqsor », le 17 mars 1907.

Pour Tourane. — Mme Dupré.

Pour Saïgon. — M. Sallé, président du tribunal, MM. Mongaride [Nougarède], Lehmam, Dessoliers, Gelot.

Pour Marseille. — Mme Fayn, M. Broutin, avocat, M. Vidal et un enfant, entrepreneur, Mme Nougarède et 2 enfants, Mme L??de, Mme et M. Saint-André et 2 enfants, M. Masson, commis des Douanes, Chérot et leur fille, Mme Yves Latour ; M. Feuillu, M. Renoux, M. Cachon, Mme Guidon-Lavallée, Mme Mégy et un enfant, M. Grimaldi, commis des Douanes, M Lejat et sa femme, MM. Freynet, Charleux, Chantereau, Langlais, Legendre, Mme Benoit, MM. Barrera, Gautier, Méchant, Magnien, Rondet, Lemouroux, Modal, Rocca-Serra, commis des T. P., Samat, Sandreschi, Collignon, Girot, Rocca-Serra commis des Douanes et Régies, Mme Roulet. et sa fille, Mme et M. Bouthet et leur enfant, MM. Nélès et Liardet.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 mars 1907)

Prochains départs. — Rentreront en France, par le vapeur « Amiral-Latouche-Tréville », des Chargeurs réunis, devant quitter notre port le 2 avril prochain : M. le commandant Halluite, de la brigade de réserve ; M. le lieutenant Bouchet, du 2e tirailleurs, et Madame, M. le lieutenant de Kergommaux, officier d'ordonnance du colonel commandant la brigade de réserve.

MARINE MARCHANDE
Arrivée de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 25 mai 1907)

Le paquebot *Cholon* (Ch. R.), arrivé à Marseille venant de l'Indo-Chine, avait à bord :

MM. de Blainville, Viard, Abonnel, Coquard, capitaines ; Drincourt, capitaine, et sa femme ; Franceschi, Javelier, Detanger, Keine, Casou, lieutenants ; Arnould, lieutenant, et sa femme ; Rencurel, Douet, médecins-majors, et leur famille ; Denommé, Talbot, médecins-majors ; Le Bihan, Ainé, officiers d'administration ; Delingette, inspecteur de la milice ; Simon, Delpech, Beaufort, Kureth, Labourdette, Vanel, Lacombe. Coulongon, gardes principaux de la milice ; Bertrand, officier stagiaire d'administration, et sa famille.

MM. Delacourcelle, ingénieur principal des travaux publics ; Caboche, ingénieur en chef des travaux publics ; Faure, administrateur des services civils ; Chereau, contrôleur des Douanes et Régies ; Coulier, commis principal de la voirie ; Soularie, commis principal des travaux publics ; Mayer, administrateur services civils, et sa femme ; Cadou, commis principal du Trésor ; Petrou, commis de l'intendance, et sa femme ; 689

sous-officiers, caporaux et soldats d'artillerie coloniale ; 176 maîtres, quartiers-maîtres et marins.

MM. Jullien, Largelier Cribier, commis des postes et télégraphies ; Casabianca, magasinier colonial ; Nesty, Saint-Pouloff, Roux de Villeneuve, commis des services civils, et leur famille ; Sigaret. Bardin, commis des services civils ; Bayet, Bordas, Audibert, Féline, commis des Douanes et Régies, et leur famille ; Barbonneix, Giudicelli, commis des Douanes et Régies ; Giraud, surveillant des Ateliers maritimes, et son fils ; Couttin, rédacteur des postes et télégraphes ; Mme Fisquet, institutrice ; Lacroix. Coupé, commis de travaux publics, et leur famille.

MM. Beautire, commis de la voirie, et sa femme ; Chevalier, surveillant de la voirie ; Lalung-Bonnaire, médecin de l'Assistance médicale ; Tuder. greffier notaire ; Muros, commis principal des travaux publics ; Willmann, professeur ; Benoist, surveillant des postes et télégraphes ; Poirraud, gardien de phare ; et sa famille ; Sauvaire, agent de culture, et sa famille ; Fourat, surveillant des postes et télégraphes ; Fourmansy, garde-forestier.

MM. Douilhon, mécanicien des postes et télégraphes, et sa famille ; Robert, conducteur des travaux publics, et sa femme ; Vidau, brigadier des Douanes et Régies, et sa famille ; Surre, Bré, Garvy, Mignucci, Le Hulper, Michelot, préposés des Douanes et Régies ; Duchène, préposé des Douanes et Régies, et famille ; Mmes Batbedat, Marlier, et deux enfants, Dupré, Drieux, Banger, Bonnefoy ; MM. Mercier, Rousselly et leur famille ; d'Auvilly, Masson, Maréchal, Diebord, Donarimon, Denis Quinhon, Monavon, Parizot, Duverget [sic], Lescandon.

NOUVELLES MARITIMES
(*Le Petit Marseillais*, 20 juin 1907)

L'*Amiral-Obry*, des Chargeurs Réunis, allant d'Anvers à Yokohama, est passé à Gibraltar le 18.

MARINE MARCHANDE
Arrivée de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 16 juillet 1907)

Sont débarqués du vapeur *Amiral-de-Kersaint*, arrivé à Marseille le 11 juillet 1907, provenant de l'Indo-Chine :

MM. Chalamel [2], professeur ; Testard, capitaine ; Lasnet, contrôleur des douanes ; Mizier, vétérinaire ; Mousnier, inspecteur des chemins de fer ; Didier, Grosmangin, lieutenants ; Eutrope, administrateur stagiaire ; Molens, commis des postes ; Michelot, Entrasse, Bayard, commis des douanes ; Toitôt, Débat, Lambolez, commis des travaux publics ; Debaud, commis de trésorerie.

MM. Brault, Verley, Ouden, conducteurs des travaux publics ; Denkwitz, agent voyer ; Doering, surveillant de la voirie ; Bonnefoy, Pondaven, employés du cadastre ; Brouanne, chef mécanicien ; Clerc, sous-chef mécanicien ; Dubois, surveillant des travaux publics ; Nédel, Garde, préposés des douanes ; Bricognani, sous-brigadier des régies ; Busserolle, second maître mécanicien ; Mme Baron de Bouvines, surveillante d'école.

---

[2] Georges Chalamel (1873-1923) : fils de l'administrateur du Palais du Luxembourg à Paris. Futur gendre d'Eugène Haffner et directeur des Plantations Hallet.

MM. Joud, Antonini, Gounelle, Mignot, Lucy, Lestienne, Hallet, Faverjon, Pardonnet, Prussauff, Lassalle, Hommel, Gouéré, Baldauff Guéguen, Baret, Faure, 66 sous-officiers, 4 quartiers-maîtres et marins, 119 caporaux et soldats.

Annuaire général de l'Indochine française, 1908, p. 311 :
Chargeurs réunis
Saïgon G. LOGRE, agent général
Tourane DEROBERT, agent
Haïphong ROUELLE, agent

Raymond-Auguste ROUELLE
(1866-1936)

Né le 24 septembre 1866 à Granville (Manche).

Service militaire dans les équipages de la flotte (mars 1886) : maître torpilleur.
Campagne du Tonkin (1887-1889).
Officier (1891), puis commandant (1891) sur les paquebots des Chargeurs réunis.
Agent général des Chargeurs réunis à Haïphong (mars 1902), puis à Saïgon (février 1907).
Détaché pendant une partie de la guerre 1914-1918 comme agent principal des Chargeurs réunis au Havre et à Bordeaux.
Administrateur de la Société de navigation à vapeur France-Indochine (1917)
et du Port de commerce de Saïgon.
Juge au tribunal de commerce de Saïgon.
Chevalier de la Légion d'honneur du 29 septembre 1920 (min. de la Marine)
Maire de Saïgon (1925-1928).
Administrateur de la Compagnie des Grands Lacs de l'Indochine (1925),
et des Planteurs réunis (1926).

Officier de la Légion d'honneur du 23 février 1927 (min. de la Marine).
Décédé à Monaco le 26 janvier 1936.

Liste des 124 électeurs consulaires français
ANNÉE 1908
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 724-725)

28 Compagnie des Chargeurs Réunis, Doyhamboure, Cie française de navigation, Haïphong.

CHARGEURS RÉUNIS
Exercice 1906-1907
(*Le Capitaliste*, 16 janvier 1908)

La ligne d'Indo Chine a donné des résultats meilleurs.
Mais ce qui a surtout occupé l'administration pendant l'exercice écoulé, c'est l'organisation et la mise au point de sa ligne d'Extrême-Orient, « service autour du

monde ». L'agence générale, ouverte l'année dernière à Yokohama, fonctionne régulièrement et a déjà procuré, depuis son ouverture, une augmentation sensible de tonnage aux navires de la Compagnie. C'est grâce à elle, aussi, que celle-ci a pu obtenir une place importante dans le trafic des émigrants japonais, se rendant aux îles Hawaï et aux États-Unis. Encouragé par ces résultats, le conseil d'administration a fait construire quatre grands navires à deux hélices, spécialement aménagés pour les besoins de cette ligne.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 9 avril 1908)

Le *Mémorial diplomatique* signale que le premier vapeur de la ligne dite du « Tour du Monde », appartenant à la Compagnie des Chargeurs réunis, vient de s'arrêter à Honolulu, en arrivant de Chine et du Japon. Des annexes vont assurer le service réunissant Honolulu à Yokohama, à San-Francisco et au Mexique. La nouvelle ligne croit pouvoir lutter contre la double concurrence de la Pacific Mail et de la Toyo-Kusen-Kaïsha.

MESSAGERIES MARITIMES
Assemblée générale ordinaire
PROCÈS VERBAL
(*Le Journal des chemins de fer*, 20 juin 1908)

[Discours d'André Lebon]

Depuis six ans, en effet, tous nos efforts ont porté sur le développement commercial, et s'il existe à l'heure actuelle sur l'Indo-Chine et l'Extrême-Orient des lignes françaises de cargo-boats, c'est à l'action combinée des Messageries et des Chargeurs réunis que ce résultat est dû.

LES GRANDS PORTS EXTRA-EUROPÉENS ET LE COMMERCE INTERNATIONAL
SINGAPOUR.
par Émile CHANTRIOT
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1908)

……

Il est particulièrement avantageux pour la France d'avoir, dans le voisinage immédiat de l'Indo-Chine, un entrepôt aussi puissamment organisé que celui de Singapore, où est expédié chaque année, de Saïgon, pour plus d'un million de francs de riz, trafic assuré par la surproduction normale de la Cochinchine. Notre Compagnie de cabotage des mers de Chine, ainsi que celle des Chargeurs réunis y trouvent leur compte. Les exportations croissantes de la Cochinchine et de l'Annam à destination du marché de Singapore compensent les maigres envois d'articles de lingerie, bonneterie, parfumerie, vins et spiritueux, qui figurent modestement les principales importations françaises.

MARINE MARCHANDE

Départ de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 15 septembre 1908)

Le vapeur *Malte* de la Compagnie des Chargeurs Réunis, partant de Marseille le 15 septembre 1908 pour l'Indo-Chine, prendra à son bord :

MM. Florent, commis des travaux publics ; Brida, administrateur des services civils ; Grossin, commis des services civils ; Dumons, inspecteur de chemin de fer ; Bourdie, commis des postes et télégraphes ; Dumont, conducteur des travaux publics ; Deck, commis des postes et télégraphes ; Muel, pharmacien-major ; Mlle Colani, institutrice ; Mme Colani, téléphoniste ; 250 quartiers-maîtres et marins.

CHARGEURS RÉUNIS
Exercice 1907-1908
(*Le Capitaliste*, 7 janvier 1909)

……

La nouvelle ligne de l'Extrême-Orient prolongée, dite « Tour du Monde », dont la Compagnie avait annoncé l'inauguration dans son rapport de l'exercice antérieur, n'a pas répondu à ses prévisions. D'un côté, l'activité commerciale entre l'Europe et l'Extrême-Orient s'est considérablement ralentie ; d'un autre côté, les entraves apportées par les États-Unis à l'importation de la main-d'oeuvre japonaise ont privé les Chargeurs réunis d'importantes recettes sur lesquelles ils comptaient. L'organisation de ce service a été modifiée. À partir du 1er janvier 1909, les départs n'auront plus lieu que tous les deux mois.

……

Les bâtiments de la Compagnie ont effectué 98 voyages, dont 17 sur le Brésil, 6 sur le Brésil et La Plata, 30 sur La Plata, 25 sur la côte occidentale d'Afrique, 13 sur l'Indo-Chine et 7 sur l'Extrême-Orient.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 11 mars 1909)

La 4e chambre de la Cour vient de débouter les passagers du *Chodoc* de leur demande en responsabilité dirigée contre la Compagnie des Chargeurs réunis à raison de la perte de leurs bagages occasionnée par l'échouement du navire appartenant à celle-ci sur la côte des Somalis.

ÉTAT-CIVIL.
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 9 décembre 1909, p. 1467)

Publications de mariages. — Entre M. Revert (Auguste, Paul), agent de la Compagnie des Chargeurs Réunis, et Mme Tanquerey (Magdeleine, Marie), sans profession, tous deux domiciliés à Haïphong.

MARINE MARCHANDE
Départs de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 13 mai 1909)

Le vapeur *Amiral-Olry* [Obry], partant de Marseille le 15 mai 1909 pour l'Indochine, prendra à son bord :

MM. Lemée, commis des services civils ; Gerlier, commis de trésorerie ; Saboya, conducteur des Travaux publics ; Molard, commis des Douanes et Régies ; Goiraud, commis des Douanes et Régies ; un maréchal des logis d'artillerie coloniale ; 1 sergent d'infanterie coloniale ; Mme de Lapierre, dame comptable des Douanes et Régies.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Annuaire général de l'Indochine*, 1910, p. 76)

La Compagnie des « Chargeurs réunis » a organisé depuis 1901 un service régulier pour l'Indochine.

L'Administration centrale a son siège à Paris, 1, boulevard. Malesherbes.

Les agents et représentants de la Compagnie pour la ligne de l'Indochine sont :

Au Havre. — M. A. Chancerel, agent principal, 99, boulevard de Strasbourg :
À Dunkerque. — M. A. Delon, agent général, 6, rue de la Poudrière ;
À Bordeaux. — M. H. de la Vallette, agent général, 2, place Richelieu ;
À Marseille. — MM. Worms et Cie, 28, rue Grignan ;
À Djibouti. — Compagnie dé l'Afrique orientale maritime et commerciale ;
À Colombo. — MM. Darley, Butler et C° ;
À Singapore. — MM. Moine Comte et C° ;
À Saigon. — M. Rouelle, agent général pour l'Indochine ;
À Tourane. — MM. Dérobert frères et J. Fiard ;
À Haïphong. — Agence de la Cie.

Les paquebots qui desservent cette ligne sont :

	Tonnages (t.)	Puissance (C.V.)
Amiral-de-Kersaint	6.000	2.800
Amiral-Latouche-Tréville	6.000	2.800
Amiral-Magon	6.000	2.800
Amiral-Nielly	6.000	2.800
Amiral-Obry	6.000	2.800
Amiral-Ponty	6.000	2.800
Cholon	5.000	2 500

Les départs de France ont lieu :
de Dunkerque le 28 de chaque mois ;
du Havre, le 31 de chaque mois ;
de Bordeaux-Pauillac, le 3 de chaque mois ;
de Marseille, le 15 de chaque mois ;

Des départs supplémentaires, effectués par le paquebot « Cholon », ont lieu dans le courant de l'année.

Les vapeurs font escale à Colombo, Singapore, Saïgon, Tourane et Haïphong.

Les dates de départs d'Indochine pour France ont lieu généralement :

de Haïphong : vers le 27 de chaque mois ;

de Saïgon : vers le 4 de chaque mois.

À l'aller, les passagers ne sont acceptés qu'au départ de Marseille.

……

CHARGEURS RÉUNIS
Exercice 1908-1909
(*Le Capitaliste*, 20 janvier 1910)

……

La ligne d'Indo-Chine continue à donner des résultats satisfaisants, malgré la cessation temporaire des expéditions de gros matériel pour les entreprises de travaux publics.

Si, en 1910, la situation des marchés de la Chine et du Japon ne s'améliore pas, la Compagnie sera amenée à envisager la transformation de la ligne du Tour du Monde sur des bases différentes.

MARINE MARCHANDE
Arrivées de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 7 février 1910)

Le vapeur *Amiral-Ponty*, des Chargeurs Réunis, arrivé à Marseille le 3 février 1910, provenant de l'Indochine, avait à bord :

MM. Clerc, capitaine ; Détienne, Feste, lieutenants ; Borel, surveillant principal des travaux publics ; Lacollonge, inspecteur des bâtiments civils ; Poirier, administrateur des services civils ; Brisson, garde principal de milice ; Magnant, administrateur des services civils ; Platel [3], médecin de l'assistance ; Villeneuve la Colette, attaché au cabinet du gouverneur général ; Mussard, professeur ; Vizillard, sous-inspecteur d'agriculture ; Cahoreau, agent de police ; Mme Leblanc, femme téléphoniste.

MARINE MARCHANDE

Départs de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 14 mai 1910)

Le vapeur *Amiral-Magon* (Ch. R.), partant de Marseille le 15 ma- 1910. à destination de 1 Indochine, prendra à son bord :

MM. Caillot. contrôleur des Douanes et Régies ; Tillé, garde principal de milice ; Gain, stagiaire, officier d administration ; 15 sous-officiers d'infanterie coloniale.

---

[3] *Alphonse*-Michel-Vincent Platel (1875-1925) : médecin de l'assistance médicale indigène au Cambodge (1906-1909), puis au Tonkin (1910-1914) et en Cochinchine (1920-1925). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 1er mai 1918, p. 3788-3789)

MARINE MARCHANDE
Départs de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 13 août 1910)

Le vapeur *Amiral-Olry*, partant de Marseille, le 15 avril 1910, pour l'Indochine, prendra à son bord :

MM. Lenfant, lieutenant colonel ; Detienne, lieutenant ; 15 sous-officiers ; de Miribel, inspecteur des services civils ; Vallon, commis des postes et télégraphes ; Rouyellat et Cussac, commis des Douanes et Régies ; Buu-Liem, prince.

LA VIE INDOCHINOISE
par A. GUILLEMIN
(*Les Annales coloniales*, 8 septembre 1910)

D'après la statistique commerciale de Haïphong, il ressort que pendant le 1er semestre de 1910, il a été exporté sur l'Europe […] 21.777 tonnes 962, dont 15.638 tonnes 631 enlevées par les Messageries maritimes, 3.831 tonnes 481 enlevées par les Chargeurs Réunis, et 2.307 tonnes 810 par des navires étrangers.

UN TYPHON EN INDO-CHINE
(*La Charente*, 3 octobre 1910)

Saïgon, 1er octobre.

Le vapeur « Colombo », annexe des Messageries Maritimes, venant à Saïgon, a été désemparé par un typhon à 72 milles de Tourane.

Le vapeur « Amiral-Obry » lui a porté secours.

Les dégâts matériels subis par le « Colombo » sont importants, mais il n'y a pas eu de victimes.

CHARGEURS RÉUNIS
Exercice 1909-1910
(*Le Capitaliste*, 12 janvier 1911)

La ligne de l'Indo-Chine continue à donner des résultats satisfaisants.

Quant à la ligne du tour du monde, la Compagnie a décidé d'en cesser l'exploitation, les résultais obtenus n'ayant pas été plus rémunérateurs que pendant les exercices précédents.

Coll. Olivier Galand
Haïphong. — Agence des Chargeurs réunis (Coll. Passignat, Hanoï).

Coll. Olivier Galand
Haïphong. — Les « Chargeurs » et le pont Courbet (Coll. R. Bonal & C°, Haïphong).

[Syndicat d'initiative du Sud indochinois]
(*Le Journal des débats*, 2 septembre 1911)

Un Comité d'initiative vient de se constituer en Cochinchine, par les soins de M. Outrey, résident supérieur au Laos, délégué général du Touring-Club en Indo-Chine, à l'effet d'étudier les mesures susceptibles d'attirer les touristes dans la colonie. Ce Comité est constitué des trois directeurs de nos compagnies françaises de navigation, MM. Maurice, des Messageries maritimes ; Rouelle, des Chargeurs réunis ; Le Coispellier, des Messageries fluviales ; de deux représentants de commerce, MM. Rimaud et Féraudy ; et de deux directeurs de journaux, MM. Ferrière et Héloury.

MARINE MARCHANDE

Départs de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 8 septembre 1911)

Le vapeur *Amiral-Latouche-Tréville* (C.R.), partant de Marseille le 15 septembre 1911 pour l'Indochine, prendra à son bord :

MM. Tronchy, receveur d'enregistrement ; Treille, gardien de phare ; Soulet, contrôleur de 1re classe ; Chalamel, professeur ; Vitart, chef de bataillon ; Lenhart, Soulimon, Deplace, Pennelin, caporaux ; Le Porz, Cartes, Buis, Lenglet, Chauveau, Bonifacy, lieutenants.

EN MER
(*La Croix*, 22 septembre 1911)

Le Havre. — Pendant la traversée du steamer *Amiral-Obry*, de Haïphong au Havre, le 28 juillet, en quittant Tourane, à 6 h. 30 soir, le matelot Guillermé tomba à l'eau ; ayant été aperçu, on lui jeta une bouée et il put être secouru. Le 17 août, un violent paquet de mer brisa l'échelle du pont bâbord et une charnière.

MARINE MARCHANDE
Arrivées de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 3 novembre 1911)

Le vapeur *Amiral-Kersaint* de la Compagnie des Chargeurs Réunis, arrivé à Marseille le 30 octobre 1911, provenant de l'Indochine, avait à bord :

MM. Allary, médecin-major des troupes coloniales ; Luc, contrôleur des travaux publics ; Quesseveur, garde principal de la milice ; Fox, Favard, lieutenants des troupes coloniales ; Géneau, contrôleur de chemin de fer ; Baur, garde général des Forêts ; de Quéral, contrôleur des travaux publics ; Heurtel, commis des Douanes et Régies ; Jodin, juge de paix ; Chaix, lieutenant ; Jean, garde forestier ; 60 sous-officiers de l'infanterie coloniale; 150 caporaux et soldats de l'infanterie coloniale.

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 avril 1912)

Sommeil trop profond. — L'*Amiral-Obry*, arrivé à Tourane le 27 mars, vers 8 heures du noir, a quitté notre rade le lendemain matin à 6 heures. Les opérations se sont effectuées sans incident par une nuit très claire avec une mer très calme, sous une lune magnifique.

Une passagère annamite, embarquée pour Saïgon, avec son enfant, s'était installée une couchette, une chaise longue sur le pont. Elle s'endormit d'un sommeil si profond que d'audacieux filous purent, sans attirer son attention, subtiliser une malle qu'elle avait placée sous sa chaise et attachée à cette même chaise.

Enhardis par le succès de cette opération, les voleurs poussèrent leur audace plus loin et tentèrent de dépouiller la pauvre femme de ses boucles d'oreilles. Mais leur victime se réveilla, trop tard pour reconnaître les auteurs de sa mésaventure qui s'étaient empressés de disparaître à travers les nombreux coolies employés en ce moment au débarquement des marchandises.

Plainte a été portée au commissaire de police de Tourane avant le départ du navire.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
Difficultés d'accès de l'*Amiral-Obry* aux appontements
Surtaxe de gabarrage
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1912)

Arrivées et départs
(*Le Cri de Saïgon*, 20 septembre 1912)

Les partants

Par l'*Amiral-Magon*, des Chargeurs Réunis, le 17 septembre 1912 :

MM. Vassal et Dartiguenave, commis des services civils ; Duhourcan, lieutenant ; Merkel, Raud et son fils, brigadier des Douanes ; Émile Peulpor, Porot, Peytaven, Carré, Nédélec, agent de police ; Devouge, employé U. C. I. ; R. P. Guerrier, missionnaire ; MM. Mme Berge, capitaine ; Lyssandre, géomètre ; Husson et leurs 6 enfants, commis des Douanes ; Porte, garde principal ; Subrenat et leur enfant, officier d'administration ; Fabry, employé Messageries Fluviales ; Vincent, sous-brigadier des Douanes ; Mmes Pisier et ses 2 enfants, Thiébaut, Mutius, Couty, Mlle Boudis, M. Poulain.

Les arrivants

Par l'*Amiral-Latouche-Tréville*, des Chargeurs Réunis, le 18 septembre:

MM. Mmes Magen, inspecteur services agricoles ; Ricquebourg et leurs 5 enfants, inspecteur des Douanes ; Nadeau et leur fils, commis des Douanes ; Gazano et leur enfant, commis des Douanes ; Patris, professeur ; Delpech, inspecteur principal des P. C. ; Godefroy et leurs enfants, Haineville, garde forestier ; Rousset, conducteur T. P. ; Albert, commis principal P. T. ; Majorel, M. Charon, commis principal P. T. ; Mmes Charon et ses 2 enfants, institutrice ; Brocas et sa fille, surveillante de l'enseignement ; MM. Brun, commis S. C. ; Brudenne, Lapierre, Rieusset, Tourot, inspecteur garde indigène Rollet, Peysson, géomètre ; Queau, mécanicien principal ; Belot, Receveur enregistrement ; MM. Mmes Mahon et leur enfant, Coulan, brigadier de

police ; Lacaze, gendarme ; Morot et leur enfant ; Giraud, Rahier, Dehoux et 1 et enfant, gendarmes ; Malmanche et leur enfant, préposé D. & R. ; Josselin et leurs 2 enfants ; Mme Duforest, Mlles Dedoit, Dhirot, MM. Vellutini, maître de phare ; Le Gouriff, Hugon ; Martini, Joy, agents de police ; Pichon, Renault, Teyssier, Cases, gendarmes ; Picard, stagiaire officier d'administration ; Poujade, chef armurier ; Martin, sergent-major; Kelly Sayée, Pichonnat, commerce ; M. Mmes Kern et leur enfant, M. Ribault et sa fille, M. Mmes Jumbert et leur enfant, MM. Buisson, Delangue, Mme Brocus, Mlle Varraine, Mmes Sayée, M. et Mmes Weber.

Mariage
(*Saïgon sportif*, 23 novembre 1912)

Nous adressons, à madame et monsieur Brunet, employé à la Cie des Chargeurs Réunis, nos meilleurs souhaits de bonheur pour leur union, qui a eu lieu lundi à onze heures.

Les témoins étaient pour la mariée ; le commandant Duchateau [4], directeur du Port de Commerce, chevalier de la Légion d'honneur et Me Foray, avocat-défenseur, 1er adjoint au maire de Saïgon ; pour le marié : MM. Rouelle, agent général de la Compagnie des Chargeurs Réunis et Brue, commissaire-priseur.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 novembre 1912)

DÉPARTS. — Sont partis mercredi matin par l'*Amiral-Obry* :

À destination de Tourane : M. Ohl, professeur ; MM. A.R. Fontaine ; L. Fontaine ; Boyaval [tous des Distilleries de l'Indochine] ; Martin ; M. et Mme Géneau ; deux sous-officiers, 53 caporaux et soldats.

À destination de Saïgon : M. Rouelle, agent général de la compagnie dos Chargeurs ; M. Texier, gendarme.

À destination de Marseille : Le capitaine Pujade ; le lieutenant M. Meyzouade ; M. Gého, contrôleur des Douanes ; Mlle Lesouffle, de la Croix-Rouge ; M. et Mme Jereux ; M. Brillet, garde forestier ; Mme Rioutinski ; M. Charles, 14 sous-officiers, 53 caporaux et soldats. Service médical : docteur Blain, infirmier Jouges.

VOL. — Mardi soir, en rentrant du théâtre, M. et Mme R., qui devaient partir mercredi matin par l'*Amiral-Obry*, s'aperçurent en arrivant à bord qu'une malle déposée dans leur cabine et contenant de l'argent, avait disparu.

Une enquêta a été ouverte pour rechercher les auteurs de ce vol audacieux.

SAÏGON
(*Le Cri de Saïgon*, 14 février 1913)

Les Partants

Allant à Marseille, le 1er février 1913, à 10 h. 10 matin par l'*Amiral-Magon*, des Chargeurs Réunis.

---

[4] Gustave Duchateau (Quimper, 1857-Neuilly, 1930) : ancien commandant des Messageries maritimes. Père de Georges Duchateau (1885-?), employé de la Banque de l'Indochine, et de René-Lucien Duchateau (1888-1961), négociant à Saïgon. Officier de la Légion d'honneur.

MM. Duchateau, capitaine de port ; Noël, Maxime Sauvan, commerçants ; Leydet, commis Postes et Télégraphes ;

MM. Arfeuil, P. Collomp ; MM. Mmes Brunet, employé ; Auderoy, conducteur T. P. ; Le Garef et leurs 6 enfants, agent technique ; Charronneau et leurs 2 enfants, lieutenant ; Bazin, commerçant ; Bonnefoy et leur enfant, préposé D. R. ; Briant, Poujade et l'enfant, surveillant T. P. ; Le Seven, employé Messageries fluviales ; Mlles Corneille, Juliette Collomp ; Mmes Oriol, Collomp [Collomb], Gautier, Contant ; Haas.

Service médical à bord
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 avril 1913)

Par arrêté du 8 avril 1913, le personnel médical à bord du vapeur *Amiral-Obry*, de la compagnie des Chargeurs réunis, qui doit quitter Haïphong vers le 28 avril 1913, sera composé, pendant la traversée de retour en France, de :

MM. Lemasle, médecin-major de 2e classe, médecin-convoyeur (embarque à Haïphong) ;

Dufau, caporal-infirmier (embarque à Haïphong) ;

Julien, soldat-infirmier de 1re classe (embarque à Tourane) ;

Jolibert, soldat de 2e classe, du 11e régiment colonial (embarque à Saïgon).

Pendant la traversée, M. Lemasle aura droit au supplément prévu, et le personnel infirmier aura droit à la prime de travail.

ENCORE UN VAPEUR ÉCHOUÉ
(*Les Annales coloniales*, 1er mai 1913)

D'après un câblogramme parvenu au ministère des Colonies, le vapeur *Amiral-Obry*, de la Compagnie des Chargeurs Réunis, trompé par le temps brumeux, a touché la roche de l'îlot sur lequel s'élève l'observatoire de la rade de Tourane et s'est échoué, le 27 avril.

L'eau a envahi la cale et la cargaison est en partie perdue. Tous les passagers ont été débarqués sans incident. Le navire pourra être renfloué.

(*L'Ouest-Éclair*, 22 septembre 1913)

CAPITAINE EXPERT. — M. Littaye, capitaine au long-cours, ancien commandant du paquebot *Amiral-Obry,* est nommé capitaine expert près du tribunal de commerce de Dunkerque.

Personnel médical
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 octobre 1913)

Le personnel médical à bord du vapeur « Amiral-Obry » qui doit quitter Haïphong vers le 27 octobre 1913, sera composé, pendant la traversée de retour en France, de :

MM. Henric, médecin major de 1re classe des troupes coloniales, hors cadres au Laos, médecin-convoyeur et commissaire du gouvernement (embarque à Saïgon) ; Paretti, caporal de la section des infirmiers coloniaux (embarque à Haïphong) ; Guyon, soldat au 10e régiment d'infanterie coloniale (embarque à Haïphong) ; Bezanger, soldat au 10e régiment d'infanterie coloniale (embarque à Haïphong).

Pendant la traversée, M. Henric aura droit au supplément prévu et le personnel infirmier à la prime de travail.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mars 1914)

DÉPARTS. —Sont partis, samedi, par l'« Amiral-Obry » :

À destination de Tourane, M. Arnoux.

À destination de Saïgon : M. Hollard, directeur général des P. T. T. ; M. Malpuech ; M. Galland ; M. Esparro, des P. T. T. ; M. Arlabosse, agent de la T. S. F. ; M. Haiter, des forêts, et Mme ; M. Casella ; Mlle Schweretz [Schwartz] ; M. Mourdon [Mourlan], des Douanes ; M. Bernaud.

À destination de Marseille : le docteur et Mme Eberlhé ; le capitaine et Mme Guerrier ; le lieutenant Villiers-Moriamé ; Mme Occelli ; Mme Vidal, des Douanes ; M. Abatucci, du Trésor, et Mme ; M. Dollet, des Douanes ; M. Valacci ; des Douanes, et Mme ; Mme Cottel , M. Delsalle, du Trésor ; M. de Fontenoy ; M. et Mme Masse ; M. Le Milon ; M. et Mme Dubuis ; M. Beauseroy ; M. et Mme Heisser ; M. Cot ; M. Julia, gendarme ; M. et Mme Robert ; Mme Lahuppe ; Mme Raveau ; Mme Pinardel ; Mme Baudart ; Mme Moivet ; MM. Vidal, des P. T. T. ; Valette, Benoist, des Douanes ; Gaume, des Douanes ; Mézy, des Douanes, et Mme ; Poyet, ingénieur et Mme ; Carlos ; Mme Lombard ; M Bœuf ; M. Raveau ; M. Pintadon.

CONNAISSEMENTS
Rizeries de la Seine contre Chargeurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 5 avril 1914)

Le Tribunal de commerce du Havre vient de rendre un jugement par lequel il interprète une clause très fréquente dans les connaissements de navigation : la clause de *fret à régler sur le poids brut délivré*.

Dans l'espèce qui était soumise au Tribunal du Havre, il s'agissait d'une cargaison de riz qui avait été embarquée à Haïphong le 22 avril 1913 sur le navire *Amiral-Olry* [Obry], appartenant à la Compagnie des Chargeurs Réunis, par la Société des Rizeries de la Seine. La marchandise était à destination du Havre.

D'après les indications du connaissement, il avait été chargé pour le compte de la Société des Rizeries de la Seine deux mille sacs de riz ayant un poids total de plus de deux cents tonnes.

En entrant dans le port de Tourane*, où il faisait escale, le navire s'échoua par temps de brume.

Pour le remettre à flot, il fallut jeter à la mer une partie de la cargaison, et notamment un grand nombre de sacs de riz appartenant à la Société des Rizeries de la Seine, de telle sorte qu'à l'arrivée au Havre, il ne restait plus sur l'expédition de deux mille sacs que 440 sacs pesant environ 41 tonnes.

La Compagnie des Chargeurs Réunis réclama le fret sur la totalité de la marchandise embarquée.

La Société, des Rizeries de la Seine prétendait, au contraire, ne payer le fret que sur la quantité qui lui était livrée.

Elle paya cependant la somme réclamée pour éviter la mise sous séquestre de la marchandise, mais en signifiant qu'elle payait seulement sous toutes réserves et comme contrainte et forcée.

Mais elle assigna ensuite la Compagnie des Chargeurs Réunis en restitution de la somme de 7.750 francs, représentant le montant du fret qui avait été perçue sur la partie du chargement jetée à la mer en rade de Tourane.

La Compagnie des Chargeurs Réunis résista à cette demande en invoquant la clause 10 de son connaissement imprimé, aux termes de laquelle « de convention expresse, le fret payable d'avance ou à destination est acquis à la Compagnie quel que soit le sort de la marchandise ou du navire. »

Le Société des Rizeries de la Seine invoquait de son coté la clause au tampon figurant en marge du connaissement et conçue dans les termes suivants :

Fret à régler sur le poids brut délivré tous les droits de mise à terre et de passage sont à la charge de la marchandise et seront remboursés au pair à raison de francs 1,80 par tonne. »

Les destinataires prétendaient en conséquence qu'aux termes d'une jurisprudence constante, la clause manuscrite devait prévaloir sur la clause imprimée et qu'ils ne devaient le fret, en vertu de cette dernière clause, que sur le poids brut effectivement délivré au port de destination. Après plaidoiries de Mes Francis Sauvage et Joseph Roussel, le Tribunal a cependant rejeté la demande des destinataires et a décidé que la clause au tampon « fret à régler sur le poids brut déchargé » n'a pas pour effet d'annuler la clause imprimée d'après laquelle le fret est acquis au transporteur à tout événement.

Voici les principaux motifs du jugement :

……

La Société des Rizeries de la Seine ayant fait appel de cette décision, l'affaire est maintenant pendante devant la Cour de Rouen.

Lloyd français.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 juin 1914)

Sont partis par le vapeur *Amiral-Magon*, le 22 juin :

À destination de Saïgon : M. [Marcel] Bourguet, fils d'un contrôleur des Douanes et Régies ; M Duprat-Géneau, contrôleur des T.P. ; Luaningue ; Malvaux, sergent ; Tran-Nguyên et sa fille ; M. Clain, soldat ; M. Pham-van-Tu, surveillant.

À destination de Marseille : M. Galuski, chef du Service administratif et de contentieux, ses trois filles ; M. Bourcillac, lieutenant commandant d'armes ; M. Papin, surveillant chef des établissements zootechniques, sa femme, sa fille ; M. Morel ; Mlle Kirthmayer, institutrice ; sœur Saint Jean ; Mlle Gabrielle Loc, M. Bobinaux, capitaine expert, et sa femme ; M. Matelotte, sa femme, sa fille ; Mme Tardet-Lambert, et 1 bébé; 12 sous-officiers.

NOUVELLES MARITIMES
(*Le Petit Provençal*, 16 juillet 1914)

Marseille. — L'*Amiral-Obry*, des Chargeurs Réunis, est parti pour Saïgon et Haïphong hier à midi. Le vapeur avait une centaine de passagers, fonctionnaires subalternes de divers ordres et un petit groupe de sous-officiers et de soldats.

L'*Amiral-Obry* avait une cargaison de 5 700 tonnes de marchandises diverses.

Autour de la guerre
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1914)

Les services maritimes

La compagnie des Chargeurs réunis a décidé de faire arrêter le vapeur *Amiral-Obry* à Singapore où il est attendu le 13 août, venant d'Europe.

Coll. Olivier Galand
1914. Saïgon. — Embarquement à bord de l'*Amiral-Obry* des troupes à destination de Marseille. — Héliotypie E. Le Deley, Paris.

Hanoï
LA VILLE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mars 1915)

Pour France. — M. Prades, garde général des forêts, nous quitte vers le fin du mois par *Amiral-Obry*, dans l'intention de prendre part aux opérations de guerre.

Nous ne volons pas laisser partir notre aimable compatriote qui, à diverses reprises, a bien voulu faire bénéficier les lecteurs de *L'Avenir* de ses connaissances forestières, sans lui offrir, ainsi qu'à Mme Prades, nos meilleurs vœux de bon séjour dans la mère patrie.

……

Départs. — État nominatif des passagers à embarquer sur l'*Amiral-Obry*, des Chargeurs Réunis, quittant Haïphong vers le 27 mars 1915.

M. Prades, garde principal des Forêts, sa femme, sa fille ; M. Jaouën [5], conducteur principal des Travaux publics ; Mme Schuh, femme d'un agent de police, 2 enfants ; Mme Guérin, sa fille ; M. Faurez ; 17 ouvriers militaires indigènes ; 27 ouvriers civils indigènes.

……

---

[5] Auguste Jaouën : né le 29 avril 1858. En Indochine depuis 1899. Puis en Tunisie (*JORF*, 5 décembre 1915) et au service ordinaire de la Marne jusqu'à sa retraite (1er août 1923).

Les ouvriers volontaires. — Lee 45 volontaires de la Direction d'artillerie qui devaient partir ce matin pour embarquer sur *Louqsor* ne partiront plus que sur l'*Amiral-Obry*.

Ce retard provient de ce qu'il a été décidé de les faire voyager dans les mêmes conditions réservées aux passagers militaires européens.

Autour de la guerre
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 mars 1915)

Le voyage de l'« Obry »

Le vapeur *Amiral-Obry*, des Chargeurs Réunis, qui vient d'arriver au Tonkin, avait quitté Dunkerque au moment où les Tauben et les Avistiks survolaient le ville. Émoi justifié mais court à bord, et puis calme parfait de tous.

Escale au Havre et départ le 7 février ; escale à Marseille et départ le 14. Escales à Toulon et Bizerte. Embarquement de 350 tonnes de munitions à destination du *Requin*, garde-côte cuirassé qui aide efficacement les troupes anglaises dans le défense du canal de Suez.

À Colombo et Singapore, passage au milieu d'une absolue tranquillité.

NOUVELLES MARITIMES
(*Le Petit Havre*, 2 septembre 1915)

Le st. fr. *Amiral-Obry*, venant de Haïphong, est arrivé à Saïgon le 29 août.

ARRIVÉE DE 600 ANNAMITES À MARSEILLE
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1915)

Le vapeur *Amiral-Magon*, des Chargeurs réunis, qui avait quitté Saïgon le 6 août, est arrivé dimanche à Marseille, ayant à bord 600 Annamites qui vont être employés à la fabrication des munitions dans les arsenaux de Tarbes et de Pau.

Nos lecteurs savent qu'un précédent essai de ce genre avait décidé le gouvernement à en tenter de nouveaux.

D'après les nouvelles qui nous arrivent d'Indochine, le recrutement serait fait avec le plus grand soin, au Cambodge notamment.

Il importe cependant de faire toutes réserves quant aux résultats de ces tentatives, car, de l'aveu même des journaux du Tonkin, il pourrait y avoir des mécompte. Il est vrai que le général Sucillon a requis ceux qui n'étaient pas tout éloges d'insérer une note rectificative. Nous reviendrons sur cette question.

Le ministre de l'instruction publique, ancien gouverneur général de l'Indochine, était allé à Marseille pour assister au débarquement des ouvriers annamites. Il était accompagné de M. Schrameck, préfet des Bouches-du-Rhône, et du général Servières, commandant la 15e région.

Les ouvriers annamites, qui sont arrivés en très bonne santé et en excellent état moral, ont été choisis parmi les plus habiles dans leurs métiers. Ils ont été dirigés sur une caserne de Marseille en attendant leur prochain départ.

Dimanche également, M. Ernest Outrey, député de la Cochinchine, s'est rendu à Cassis et à Toulon où il a visité les contingents indochinois.

1917 (octobre) : création,
en association avec les Messageries maritimes,
de la Société de navigation à vapeur France-Indochine

VAPEURS FRANÇAIS COULÉS EN 1914-1918
(*Le Sémaphore algérien*, 6, 13 et 20 février 1919)

1917

Amiral-de-Kersaint	5.570	Chargeurs réunis à Paris (Le Havre).
Amiral-Magon	5.558	Chargeurs réunis à Paris (Le Havre).
Amiral-Obry	5.567	Chargeurs réunis à Paris (Le Havre)
Amiral-Zédé	5.970	Chargeurs réunis à Paris Le Havre).

Chez les Chargeurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 24 octobre 1919)

Un équipage de 8 officiers et 50 hommes quittera sous peu Marseille pour se rendre au Japon procéder à l'armement du steamer neuf « Bangkok », construit à Kobé pour la Société des Chargeurs réunis.

Le « Bangkok » est le deuxième d'une série de 6 cargos commandés aux chantiers japonais, comme son aîné l' « Aden », actuellement en cours de voyage de Dunkerque à l'île Maurice.

Le « Bangkok » est un navire de 8.000 tonnes qui sera probablement affecté à la ligne Anvers, Havre, etc., et l'Indo-Chine.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 127)

Transports maritimes
2, rue d'Adran, SAIGON

MM. [Raymond] ROUELLE, agent général ;
[Alexis] BRUNET, CAZEAU [6] ;
M. SARAVANE ;
LANDRON ;
S. SARAVANE.

[6] Gabriel Cazeau (1882-1935) : promu en 1932 agent des Chargeurs réunis à Haïphong. Voir encadré ci-dessous.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la Marine
(*Journal officiel de la République française*, 2 décembre 1920)

(Contingent : loi du 16 août 1920.)
Au grade de chevalier.

Rouelle (*Raymond*-Auguste), agent général de la Compagnie des chargeurs réunis à Saïgon ; 34 ans de services. Services exceptionnels : a contribué avec la plus grande activité et la plus grand dévouement, au cours de la guerre, à assurer le transport par mer d'importants contingents et de nombreux chargements pour les besoins de la défense nationale.

La Vie Indochinoise
TONKIN
(*Les Annales coloniales*, 29 juin 1921)

Dans sa séance du 11 avril dernier, la Chambre d'agriculture du Tonkin et du Nord-Annam s'est-occupée de la situation fâcheuse faite aux colons agriculteurs qui sont dans l'impossibilité de revenir en France à cause des prix prohibitifs exigés par les Compagnies de navigation.

Elle a été informée que M. Rouelle, agent général des Chargeurs Réunis, à Saïgon, considérant que les passagers sont les plus nombreux pour France pendant les mois de mars, avril et mai, et, pour le retour en Indochine, pendant les mois d'octobre, novembre et décembre, est prêt à proposer à sa Compagnie de diviser l'année en quatre périodes : l'une, celle où les passagers sont le plus nombreux, à plein tarif ; deux de transition avec 25 %de réduction ; une, celle pendant laquelle les passagers sont les plus rares, avec 50 % de réduction. La Chambre, considérant que pareille disposition. si elle était agréée par la Compagnie des Chargeurs Réunis, procurerait une économie notable aux passagers pavants, libres de choisir l'époque de leur voyage dans la Métropole et leur retour en Indo-Chine, charge son président de remercier M. Rouelle de son initiative très opportune et de lui exprimer le très vif désir de tous les colons agriculteurs de la voir prise en considération par la direction de la Compagnie de navigation dont il s'agit.

TONKIN
Chambre de commerce de Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1922)

La chambre de commerce de Haïphong s'est réunie en séance ordinaire le lundi 5 décembre 1921.

M. le résident supérieur a avisé la chambre que M. le gouverneur général a saisi par câble le département des suggestions présentées par les assemblées consulaires de l'Indochine relativement à la participation de la Compagnie des Chargeurs Réunis à l'exploitation de la ligne Marseille-Haïphong. Le chef de la colonie s'est montré favorable à cette participation.

DÉPARTS

(*Les Annales coloniales*, 30 janvier 1922)

Est parti le 21 janvier pour l'Indo-Chine, le *Formose*, des Chargeurs réunis, ayant à bord MM. Renault, administrateur et sa femme ; Chatenet, inspecteur et sa femme ; Hulin, inspecteur de la Sûreté ; Sèvre, juge de paix, sa femme et son fils ; Biasini, inspecteur de la Sûreté ; Delpech, inspecteur, sa femme et ses trois enfants ; Gonin, chef d'escadron, sa femme et sa fille.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 avril 1922)

NAISSANCE. — Nous apprenons avec plaisir la naissance de Ferron, Jean, Paul Raymond, né le 28 avril courant à Haïphong, fils de M. Ferron, Christian, employé aux Chargeurs Réunis, et de Madame, née Bergeon, Paulette, Marie, Camille, domiciliée à Haïphong.

Nous adressons, en cette heureuse circonstance, nos félicitations sincères aux parents et formulons nos meilleurs vœux pour la santé du bébé.

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 19 mai 1922)

Le conseil rappelle que la société a pris des participations importantes dans des entreprises maritimes voisines, notamment … dans la Compagnie France-Indochine…

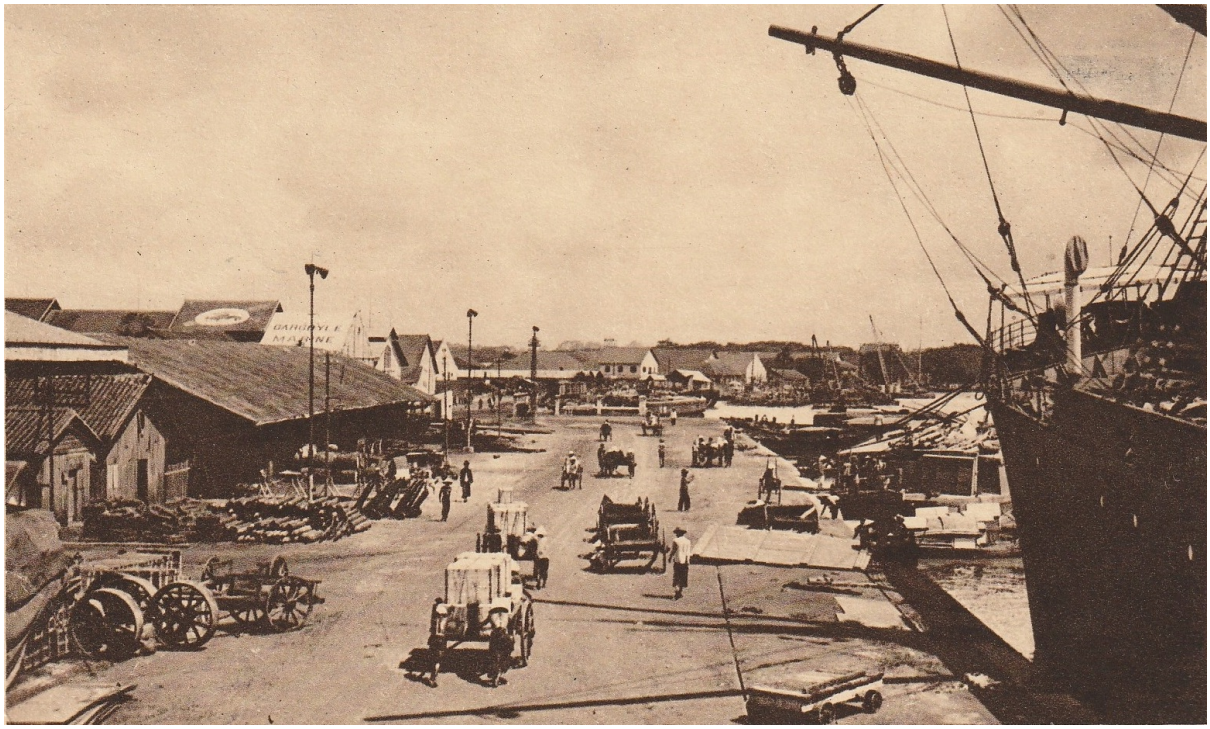
COCHINCHINE
Cercle franco-annamite
(*Les Annales coloniales*, 1er juin 1922)

Des pourparlers sont en cours en vue de donner comme local au Cercle franco-annamite le siège actuel des Chargeurs Réunis.

Dans le cas où les démarches du bureau, que préside l'actif Me Fays, n'aboutiraient pas, celui-ci se propose de jeter son dévolu sur l'ancienne imprimerie Schneider, au boulevard Norodom.

L'activité des dirigeants de ce cercle s'oriente également vers les adhésions de plus en plus nombreuses des membres donateurs.

Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Quais des Chargeurs réunis. Le *Désirade* (Éd. Nadal, Saïgon. Impr. Braun, Mulhouse).



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Vue du port. Quais des Chargeurs réunis.(Éd. Nadal, Saïgon. Impr. Braun, Mulhouse).

CHARGEUR RÉUNIS
Ligue pour l'Indochine
(*Annales coloniales*, 16 août 1922)

Pour Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Tourane et Haïphong, le paquebot mixte *Désirade* quittera Marseille le 18 août et l'*Amiral-Nielly* quittera Dunkerque le 22 août, Anvers le 24, Le Havre le 30 août, Bordeaux le 2 septembre et Marseille le 15 du même mois.

N.-B. — Les vapeurs de la ligne de l'Indochine acceptent sur connaissements directs des marchandises pour Bangkok, Pnom-Penh, Cap Saint-Jacques, Baria, Mytho, Vinh-Long, Sadec, Chaudoc, Long-Xuyen, Cantho, Soctrang, Daï-Ngiaï, Baclieu. La réexpédition sur ces points est assurée à Saïgon par les vapeurs des Messageries fluviales de Cochinchine.

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 1er décembre 1922)

Cette société vient de vendre le cargo *Caravellas*, désarmé depuis longtemps au canal de la Martinière, à Nantes. Ce cargo destiné désormais au cabotage colonial sur les côtes d'Indochine, va rallier prochainement l'Extrême-Orient.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 décembre 1922, p. 2, col. 3)

SOUHAITS DE BIENVENUE. — Nous sommes heureux de souhaiter la bienvenue à M. Husson, des Ch. R., et à Mme Husson, si sympathiques à Haïphong où ils sont revenus pour quelques jours.

Un petit tour à Haïphong
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 janvier 1923)

[…] La Cie des Chargeurs Réunis va inaugurer des services commerciaux en Extrême-Orient avec deux beaux cargos de 4.500 t. qui seront inscrits au port de Saïgon et vont grossir d'une façon appréciable le tonnage local déjà considérablement accru par la maison P. A. Lapicque et Cie. […] Pour en revenir aux deux navires [des Chargeurs] « Campinas » et « Caravellas », ils vont faire les vagabonds tout en restant plus spécialement affichés l'un à un service : Haïphong-Hong-kong, Changhaï — et l'autre à un service : Saigon - Indes Néerlandaises. Ces navires, en venant d'Europe, ont apporté 6.000 tonnes de charbon de Cardiff, apport précieux en ces temps de disette de charbon. Car disette de charbon il y a en ce Tonkin carbonifère et l'industrie locale en souffre terriblement. Il faudrait aviser soit à développer nos mines, soit, en frappant d'un droit d'exportation de 2 ou 3 piastres les ventes à l'étranger, empêcher que l'industrie locale ne soit sacrifiée, soit établir un courant d'importation de charbons étrangers.

Nous savons qu'un armateur haïphonnais va envoyer un navire chercher quinze cents tonnes de charbon à Sumatra et sans doute d'autres navires seront amenés à suivre l'exemple du *Campinas* et du *Caravellas* et à constituer en Indochine des stocks de Cardiff. Mais n'est-ce pas vexant de penser que l'Indochine, si riche en charbon, souffre d'une famine de combustible et soit obligée d'en importer ? […]

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 février 1923)

DÉPARTS. — Liste des passagers partis vendredi, à 16 heures, à bord du *Cordillère* :

À destination de Marseille : Mme et M. Lanneluc, inspecteur principal de la garde indigène ; M. René Maugas, de la Cimenterie ; M. et Mme Luho ; M. Georges Cheminaud, directeur de la C. C. N. E. O. ; Mme et M. Harand, et 1 enfant ; l'administrateur des S. C. et Mme de Magnières ; Mme et M. Bernadon, commis de l'inspection académique, et 1 enfant ; Mme et M. Bergue, ingénieur principal des T. P. ; Mme et M. Lafforgue, commis des P. T. T. ; M. Arnoux Patrick, commis greffier ; M. Gaillard, lieutenant aviateur ; M. Maurice Poux ; Mme et M. Dejean de la Bâtie, sous-intendant militaire ; M. le capitaine aviateur Cassé ; le lieutenant et Mme Blochet, 1 garçon ; le lieutenant et Mme Fabre ; M. Beck ; Mme et M. Marnata, 1 fille ; Mme et M. Harout, 2 enfants ; le R. P. Trouvé ; M Grosjean ; M. Tiercin, sous-brigadier des Douanes ; Mme et M. Delatour, 2 enfants ; Mme et M. Peclet, gendarme, M. Bénégix ; M. Granjean, quartier maître ; M. Chilliard, quartier maître.

À destination de Saïgon : Mme Fleury, 1 bébé, Mlle Corgier, M. Beyley, Mlle Noarklan [Noorkhan].

CAMBODGE
(*Les Annales coloniales*, 19 février 1923)

Les danseuses cambodgiennes qui étaient venues à l'Exposition de Marseille sont arrivées à Saïgon le 20 décembre dernier par le paquebot *Aurigny*, des Chargeurs Réunis.

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mai 1923, p. 2, col. 4)

Lundi matin 30 mai, à 10 heures, a été célébré en la mairie de Saigon, le mariage de Mlle Abadie Marie Julie Amédée Andrée avec M. Collin Humbert Léon Marie Martin, employé à la Compagnie des Chargeurs réunis, décore de la Croix de guerre.

Indochine
[Concurrence]
(*Les Annales coloniales*, 18 mai 1923)

Devant la décision prise par la Société des services contractuels d'assurer un départ de Marseille pour Haïphong toutes les huit semaines et par vapeurs âgés, la Compagnie

des Chargeurs, à Saïgon, a adressé une note contenant des propositions très intéressantes qui méritent de retenir l'attention du gouverneur général, des chambres de commerce, des commerçants et des industries. Cette note définit clairement le concours que les Chargeurs pourraient apporter pour l'amélioration des relations postales avec la Métropole en établissant une ligne qui permettrait un service direct par courrier de Marseille à Haïphong toutes les quatre semaines, par des paquebots du type *Kerguelen*, déplaçant seize mille tonnes, mieux aménagés que la *Formose* ou l'*Aurigny*.

TONKIN
La vie économique
Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1923)

La chambre de commerce de Haïphong prend connaissance d'une lettre de M. l'agent général des M. M. faisant connaître que la Société des services contractuels des M. M. vient d'acquérir, des Chargeurs réunis, trois paquebots neufs destinés à remplacer progressivement les navires actuellement en service entre Marseille et Haïphong, et que le premier départ à effectuer par ces navires était prévu pour commencement octobre de cette année

……

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 31 décembre 1923)

Le rapport du conseil indique qu'au cours de l'exercice, les navires composant la flotte de la Société ont effectué 94 voyages, se répartissant comme suit : 50 sur le Brésil et La Plata, 27 sur la Côte Occidentale d'Afrique, 17 sur l'Indochine, au cours desquels il a été transporté 45.021 passagers et 1.142.392 mètres cubes de marchandises, et parcouru 433.793 lieues marines.

……

Les services vers l'Indochine ont donné des résultats satisfaisants. Le conseil étudie l'affectation à ces lignes de quelques-uns des vapeurs actuellement désarmés.

Service de la navigation
Ligne de l'Indochine
LE *CAMRANH*
(*Les Annales coloniales*, 21 novembre 1924)

Avant de départ du grand cargo-mâts *Camranh* pour son premier voyage, la Société des Chargeurs réunis a offert le 22 novembre, au Havre, à du nombreuses personnalités du monde maritime, une fête intime comportant une sortie en mer et un déjeuner servi à bord du nouveau cargo.

Favorisée par un temps agréable, organisée avec la courtoisie qui est de tradition à la Compagnie, cette fête a été des plus réussies.

Le *Camranh* est une belle unité de 17.209 tonnes, trois ponts continus, avec un château et un gaillard. La coque est divisée en neuf compartiments par huit cloisons étanches. Dans les doubles fonds sont répartis les différents réservoirs. Les tanks 3 et 4

contiennent le combustible liquide et ont une capacité de 1.846 mètres cubes. Deux mâts à pible placés entre les cales et des mâtereaux placés par paire sur l'avant du gaillard et sur l'arrière du château supportent les cornes de charge dont douze ont une puissance de 6 tonnes et une treizième de 40 tonnes. Treize treuils électriques actionnent ces appareils de levage.

Les aménagements des passagers sont disposés dans le château, tandis que le logement des officiers occupe le deck-house. Le poste de l'équipage est situé à l'avant, dans le gaillard.

Reçus à bord par M. Denis Pérouse, président des Chargeurs réunis, les invités se répandirent dans les galeries du cargo dont ils visitèrent ensuite en détail les aménagements. La vaste chambre des appareils moteurs retint surtout leur attention. Ils comportent deux moteurs Diesel Sulzer marins réversibles à quatre cylindres et à deux temps, développant chacun 1.700 CV et actionnant chacun une hélice. Chaque cylindre a un diamètre de 80 m/m pour 1.100 de course. Le poids de chacun des moteurs est de 192 tonnes.

Tous les appareils auxiliaires, de même que l'éclairage, sont électriques. L'énergie est fournie par des dynamos qui sont actionnées par moteurs Sulzer à deux temps et quatre cylindres de 410 CV tournant à 200 tours-minute, et par un moteur semi-Diesel de 30 CV. Deux moteurs électriques de 200 CV sont connectés chacun à une turbine tournant à 2.550 tours-minute et comprimant l'air nécessaire aux moteurs principaux. En outre, deux pompes centrifuges Sulzer de 26 CV., mues électriquement, envoient aux moteurs l'eau de circulation, tandis que des pompes de graissage fonctionnent, l'une auxiliaire à l'air comprimé et les autres par entraînement des moteurs. Un moteur Sulzer semi-Diesel de 6 CV actionne un petit compresseur.

Autour de M. Denis Pérouse, qui présidait le déjeuner, avaient pris place MM. Brindeau, sénateur ; Ancel, député ; François, chef adjoint du cabinet du ministre de la Marine : Lelong., directeur des constructions navales au ministère de la Marine ; Naud, Mutinot et Haas, respectivement président, administrateur et directeur général des Ateliers et Chantiers de la Loire ; Dulac, directeur de la Société Dyle et Bacalan ; Pamard, administrateur de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur ; Ziegler, administrateur délégué de la Compagnie de constructions mécaniques (Procédés Sulzer). etc.

Après une courte allocution de M. Brindeau, M. Denis Pérouse a rappelé que la Compagnie des Chargeurs réunis a pris livraison, au cours des dernières années, de vingt-cinq nouvelles unités représentant une jauge brute de 215.600 tonnes. Il a souligné l'activité de la société, qui, sans attendre les réglementations officielles, a pris l'initiative de standardiser chaque fois que la chose était possible.

« La standardisation, a-t-il dit, ne va pas à l'encontre du progrès, puisque la Compagnie des Chargeurs réunis n'a pas craint de prendre sur le *Camranh* une initiative que révolution de la construction des machines rendait nécessaire, puisqu'elle a de nombreuses installations de chaudières à surchauffe, de turbines à engrenages à double réduction, puisqu'elle a essayé sur le puisque les moteurs à combustion interne. »

Chargeurs réunis
(*Revue générale du froid*, décembre 1924-janvier 1925)

L'assemblée ordinaire a eu lieu, le 22 décembre, sous la présidence de M. Denis Pérouse.

……

Durant l'exercice écoulé, il a été effectué 107 voyages se répartissant comme suit : 64 sur le Brésil ou La Plata ; 29 sur la Côte occidentale d'Afrique ; 14 sur l'Indochine ;

au cours desquels il a été transporté : 41.907 passagers; 1.319.521 mètres cubes de marchandises ; et parcouru : 504.508 lieues marines (513.524 milles).

……

Les navires *Campikas* et *Caravellas*, affectés à un service de cabotage dans les mers de Chine, ont apporté des résultats bénéficiaires, tout en supportant leur part dans les frais généraux de la société et dans l'amortissement de la flotte.

La société a poussé plus avant le projet d'utiliser les navires de charge actuellement désarmés sur les destinations d'Extrême-Orient au delà de Haïphong, en acceptant sur ces navires des chargements à destination des principaux ports de Chine et d'Asie russe.

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS
(*Les Annales coloniales*, 9 janvier 1925)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 22 décembre, sous la présidence de M. D. Pérouse, président du conseil d'administration.

……

Le vapeur de charge *Camranh*, la premier navire de la flotte muni de moteurs à combustion interne, a été lancé avec succès le 10 novembre 1923.

……

La ligne de l'Indochine a donné des résultats intéressants. Les exportations d'Europe à destination de ce pays prennent un développement susceptible de nécessiter prochainement une augmentation des moyens de transport.

Comité de l'Indochine
620e séance en date du 5 février 1925
Assemblée générale annuelle
(*L'Écho annamite*, 8 avril 1925)

Étaient présents :

La Compagnie des Chargeurs réunis représentée par M. Gouley ;

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mai 1925, p. 2, col. 4)

DÉPARTS. — Sont partis, le jeudi 7 mai à 16 heures, par le vapeur *Amiral-Latouche-Tréville*, des Chargeurs réunis :

À destination de Saïgon : MM. Lamarque, Moitessier et Mme Blaye.

À destination de Marseille : M le capitaine Carlon, Mme et leurs deux enfants, le lieutenant Leber, M. Moulin, officier d'administration, Mme et leur fils, M. le capitaine Helmine, Mme et leurs 2 enfants, M. Louis Belmont, Mme et leur fils ; M. Rouan, adjoint technique principal des T. P., Mme et leurs 2 filles, Vergé contrôleur principal des Douanes, et Mme ; Poussel, chef mécanicien, Mme et leur fille ; Laurent garde principal des forêts, M. Lalaune, garde principal, M. Bidault et Mme, M. Buhler et Mme, Fauré, agent contractuel des T. P., et Mme, Mme et M. Goubier, ses 7 filles et son fils, MM. Gavelle, surveillant des T. P., Paparel, sergent major, et Mme Stefani, Ninon.

Chargeurs réunis
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [Mme veuve Biétry],
3 juillet 1925)

Cette compagnie a décidé la création d'une nouvelle ligne commerciale mensuelle entre Marseille et l'Indochine. À cet effet, cinq grands vapeurs à turbines, de construction récente, seront transformés en paquebots mixtes à classe unique ; ce sont : le *Guichen*, l'*Halgan*, le d'*Iberville*, le *Jouffroy d'Abbans* et le *Kersaint*. Déjà, deux de ces navires, le *Guichen* et d'*Iberville*, subissent les transformations envisagées.

Cercle sportif saïgonnais
Séance du Comité du 8 octobre 1925
(*Saïgon sportif*, 16 octobre 1925)

Admissions

Collin, Hubert, Cie des Chargeurs réunis, présente par MM. de Lachevrotière et Darrigade.

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS
Exercice 1924-1925
(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1926)

……

La flotte a été augmentée dans le courant de l'exercice par la mise en ligne du *Camranh*. Le développement des échanges entre l'Europe et l'Union indochinoise a conduit la Compagnie à envisager le remplacement des navires du type *Amiral* par des unités mieux appropriées. Pour éviter la mise en chantier d'unités neuves, la Société s'est arrêtée à la décision de transformer en paquebots mixtes les cinq vapeurs à turbines *Guichen, Halgan, d'Iberville, Jouffroy-d'Abbans* et *Kersaint*.

……

Dans la direction de l'Indochine, les services fonctionnent régulièrement, et donnent des résultats qui justifient l'amélioration du matériel signalée plus haut. Les cinq paquebots entreront en service au cours de l'année prochaine.

Quant aux chargements à destination des ports chinois, les circonstances n'ont pas encore paru favorables à leur rétablissement.

Deux vapeurs ont été maintenus en service dans les mers de Chine avec port d'attache à Saïgon et ont donné des résultats d'exploitation satisfaisants.

Coll. Olivier Galand
Chargeurs réunis. — Ligne de l'Indochine. Paquebot à classe unique. La salle de danse
Cabin class service to Indo-China - Music and dancing room
(Money, grav., Paris).

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1926)

Les Chargeurs réunis mettent en service sur la ligne de l'Indochine cinq nouveaux paquebots auxquels ont été donnés, en souvenir des principaux caps qui jalonnent la côte entre Saïgon et Haïphong, les noms de : *Cap Saint-Jacques, Cap Padaran, Cap-Varella, Cap-Tourane* et *Cap-Lay*.

Ces paquebots sont mus par des turbines à réduction par double train d'engrenages, d'un modèle absolument exempt de vibrations. Leurs aménagements ont été spécialement adaptés aux nécessités des voyages à travers les mers tropicales. Conçus selon les idées les plus modernes, ils ont été réalisés suivant le principe de la classe unique, principe déjà appliqué avec le plus vif succès sur d'autres parcours par les compagnies françaises et anglaises les plus renommées.

Un navire est dit à classe unique lorsque la totalité de ses aménagements pour passagers a reçu le confort réservé généralement aux premières classes. En évitant la répétition sur plusieurs ponts de plusieurs locaux destinés au même usage, on obtient des ponts-promenades magnifiques s'étendant sur presque toute la longueur du navire, des salons de grandes dimensions, une immense salle à manger, de spacieuses salles de bains, de vastes cabines largement éclairées et parfaitement ventilées.

Les cinq navires de la classe des « Caps » comportent une vaste salle à manger, un salon de mêmes dimensions et un fumoir, tous éclairés et aérés par de vastes ouvertures

percées dans trois de leurs faces ; sur le pont le plus élevé, se trouve une terrasse abritée par un toit léger fortement isolé contre les rayons solaires.

Les cabines sont disposées sur le pont supérieur et le pont du château. Toutes ont reçu deux véritables lits, quatre armoires et deux lavabos à eau courante. Des couchettes entièrement démontables ou un lit d'enfant peuvent être installés en surplus au cas où une famille de plus de deux personnes désirerait profiter d'un tarif plus avantageux en n'occupant qu'une seule cabine. Chaque cabine est éclairée par deux larges hublots dont la hauteur au-dessus de la mer rend la fermeture très rarement nécessaire, et possède en outre plusieurs arrivées d'air d'un système général de ventilation connu sous le nom de « Pankak-Louvre » dont la réputation s'est déjà affirmée sur les plus grands paquebots desservant les mers tropicales. De plus, tout un système de ventilation forcée a été conçu pour envoyer de l'air frais par des canalisations et par des thermo-tanks dans les coursives des cabines et dans les salons.

Enfin, les tambours des machines et des chaufferies ont été isolés à l'aide de briques de liège, de manière que la chaleur accumulée dans les fonds du navire ne soit pas transmise aux parois des cabines, afin aussi que les bruits des pompes, des dynamos et de toutes les machines auxiliaires que renferment les flancs d'un navire moderne ne soient pas perçus par les passagers.

Enfin, la table de ces navires a été l'objet de soins tous spéciaux dans le but de sortir de la monotonie des menus des palaces internationaux et de revenir à la saine et savoureuse tradition de la vraie cuisine française avec toute l'originalité de ses diverses provinces.

Le *Cap-Saint-Jacques* effectuera le premier départ de ce nouveau service à Marseille le 13 mai.

BORDEAUX
Ligne de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 4 mai 1926)

Le vapeur *Cap-Saint-Jacques* (ex-*Guichen*) que les Chargeurs Réunis, ont fait transformer pour être affecté sur la ligne de l'Indo-Chine, comme paquebot à « classe unique » est arrivé à Bordeaux le 28 avril. Après avoir complété son chargement, ce vapeur, ayant à bord 850 tonnes de diverses marchandises, a quitté la rade le 30 pour Marseille d'où il suivra sur. I'Indo-Chine, Haïphong et escales.

À PROPOS
de distinctions honorifiques
(*L'Écho annamite*, 11 mai 1926)

Décidément, il faut vivre en Indochine pour voir ces choses peu banales.

On a pu lire dans le *Courrier saïgonnais* du 5 mai 1926, sous le titre *Une distinction bien méritée*. : « Nous avons le plaisir d'apprendre que S. M. l'Empereur d'Annam vient de conférer la cravate de commandeur de l'ordre du Dragon de l'Annam à M. Rouelle, agent général en Indochine de la Compagnie des Chargeurs réunis. La même distinction a été attribuée à M. [Gaston] Breton et à M. Logre, directeur général et directeur des Chargeurs réunis. *L'Empereur d'Annam a entendu reconnaître* de façon éclatante les services rendus à l'Indochine par une grande compagnie de navigation française.»

Loin de moi l'intention de contester le mérite de MM. Rouelle, Breton et Logre. Méritent-ils ou non la distinction qui leur a été conférée, je ne cherche pas à le savoir.

Le *Courrier saïgonnais* a écrit : l'Empereur a entendu reconnaître de façon éclatante etc. Eh bien, je me demande, dans mon esprit simpliste, comment notre empereur-enfant a-t-il pu apprécier les services rendus par les Chargeurs, et partant, le mérite de leurs représentants en Indochine ?

L'Empereur a entendu…, il serait curieux de connaître sa part de volonté dans cette attribution de récompense honorifique. Tout, au contraire, surtout sa jeunesse et. son ignorance des affaires de son État, porte à croire qu'il s'est borné à suivre, à ce sujet, les conseils de son régent, de ses ministres, de ceux-là mêmes qui ont tout dernièrement signé avec le Gouvernement du Protectorat un traité réduisant les attributions royales à l'exercice du culte et à l'entretien des monuments royaux.

Nui doute que S. M. n'a fait que signer les propositions qu'on lui soumettait, sans y rien comprendre.

Dans ce cas, n'en déplaise au *Courrier saïgonnais*, il serait plus exact de dire qu'on a fait signer à l'Empereur d'Annam la promotion de MM. Rouelle, Breton, Logre, au grade de commandeur de l'Ordre du Dragon de l'Annam. Sa Majesté est trop jeune pour faire preuve de volonté dans une affaire trop importante pour son âge.

NHA-QUE.

Compagnie des Chargeurs Réunis
(*La Journée industrielle*, 26 mars 1926)

Cette .société va mettre en service, sur la ligne de l'Indo-Chine française, cinq de ses paquebots qui étaient affectés jusqu'ici à la ligne du Brésil.

Ces bâtiments, en souvenir des principaux caps qui jalonnent la côte entre Saïgon et Haïphong, ont reçu les noms de *Cap-Saint-Jacques, Cap-Padaran* (ex-*d'Ibberville*), *Cap-Varella (ex-Amiral-Kersaint), Cap-Tourane* et *Cap-Lay*.

Ainsi que nous l'avons annoncé, ces cinq paquebots viennent d(être l'objet d'importantes modifications qui ont été effectuées par les Ateliers et Chantiers de France, à Dunkerque, et les Ateliers et Chantiers de la Loire, à Nantes. Ce sont des paquebots à classe unique.

Le *Cap-Saint-Jacques* effectuera le premier départ de ce nouveau service, à Marseille, le 13 mai.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juin 1926)

À BORD DU « CAP-PADARAN ». — Mercredi matin, à l'occasion du premier voyage du *Cap-Padaran* sur la ligne d'Indochine un grand déjeuner a été offert, auquel assistaient :

M. Krautheimer, résident-maire ; le docteur Forest délégué du Tonkin ; M. Porchet, président de la chambre de commerce ; M. Ferrier, directeur de la Hongkong & Shanghai Bank ; M. Brazey, ingénieur des Ateliers maritimes ; M. Jusserand ; M. Barondeau, ingénieur ; M. Aureau, de la maison Berthet, Charrière ; M. Genaud [Génot ?], de la S. I. C. E..O. ; Mes Larre et Chevalier, avocats-défenseurs ; M. Filoche, ingénieur en chef du Service Maritime ; le commandant Gosse, commandant d'armes ; M. Vincent, sous-directeur des Douanes ; le docteur Doreau ; M. H. Cucherousset, directeur de l'*Éveil économique* ; M. Mathée, directeur de la C.C.N.EO. ; M. Desjardins, sous-directeur des Finances ; M. Guioneaud, négociant ; M Bleton, négociant ; M. Nouailhetas, M. Ginouvier, M. Jabar ; M. Mazet, directeur de *France-Indochine* ;

M. Viel, capitaine de port ; M. Scalla, directeur de la maison Sauvage ; M. Lestan, receveur des Postes ; M. Guillou, agent principal des Messageries Maritimes ; M. Le Gac, directeur du *Courrier d'Haïphong* ; M. Husson, agent principal des Chargeurs réunis ; M. Vidry, directeur des Docks ; M. Lecoq, directeur de la Verrerie du Cua-Cam ; M. Salaün, directeur de la Sacric ; M. Barbotin, directeur de la maison Poinsard et Veyret ; M. Gastaldi, ingénieur aux Ateliers Maritimes ; M. Tachoires, directeur de la Société des Anthracites ; M. Girondal.

La réception fut en tous points parfaite et les invités sa vouèrent avec délices succulent menu.

CRÉATION DES PLANTEURS RÉUNIS (HÉVÉAS)

Marine et Colonies
par Étienne Antonelli,
député de la Haute-Savoie, professeur de législation coloniale et d'économie politique à la Faculté de Droit de Lyon.
(*Les Annales coloniales*, 1er juillet 1926)

M. [Gaston] Breton, vice-président de la Compagnie des Chargeurs Réunis, a fait, il y a quelque temps, devant le Comité d'action agricole coloniale, une communication très remarquée sur l'état actuel des transports maritimes entre la France et les Colonies.

L'orateur, dans une première partie de son discours, s'efforça de nous prouver que l'armement français a su répondre parfaitement, jusqu'ici, aux besoins de notre commerce colonial.

Il analysa les différentes statistiques douanières et commerciales.

……

Sur l'Inde et l'Indochine, dont le service est assuré par les Services contractuels des Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis, en pleine coordination, la capacité de transport, de 300.000 tonnes, dépasse de 1/3 celle de 1913. Les navires français ont assuré, en 1924, la quasi-totalité des importations et la totalité des exportations.

NOUVELLES DE COCHINCHINE
(Notre service particulier)
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 juillet 1926)

Le remplaçant du « Cap-Saint-Jacques »

Le vapeur *Cap-Saint-Jacques*, des Chargeurs réunis, sera remplacé sur la ligne d'Indochine par le vapeur *Amérique* faisant auparavant la ligne Buenos-Ayres.

---

publicité
Compagnie des Chargeurs réunis
Ligne de l'Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 septembre 1926)

Vapeurs, paquebots et cargos. Départ de Marseille tous les 28 jours le jeudi

Itinéraire. Anvers, Dunkerque, le Havre, Bordeaux, Marseille, Port-Saïd, Djibouti (facultatif), Colombo, Singapour, Saïgon, Tourane, Haïphong et vice versa.

Noms des navires	Tonnages	Prochains départs		Passagers
		de Marseille	de Haïphong	
Aden, paquebot mixte	16.500	9 août 1926	24 sept. 1926	1re cl. et entrepont.
A. Latouche-Tréville, paquebot mixte	10.500	4 sept. 1926	20 oct. 1926	1re cl. 2e cl. et entrepont
Bangkok, paquebot mixte	16.000	8 sept. 1926	24 oct. 1926	1re cl. et entrep.
Amérique, paquebot	14.000	1er oct. 1926	11 nov. 1926	1re cl. 2e cl. et 3e cl. entrepont

Service de cabotage des mers de Chine

Prochains départs : « Caravellas » partira de Haïphong pour Saïgon via ports de la côte première quinzaine d'Octobre.

Agences

Saïgon, agence générale,
Haïphong, agence.
Tourane, MM. J. Fiard et Cie.

Ceux qui arrivent
(*L'Écho annamite*, 22 octobre 1926)

Passagers embarqués le 2 octobre à Marseille à bord de l'*Amérique* :

Médecin Seznec ; ingénieur géomètre cadastre Quilici ; contrôleur chemin fer Jacquemard, femme ; contrôleur Sibelin ; commis Douanes Régies [Georges] Barthe femme fille ; Padovani femme ; contrôleurs Gironce, Blanc fille ; brigadier Selsis femme femme ; Brigadier Costa Fiquet femme enfant ; Merlet femme ; sous-brigadier Calzaroni femme ; Lerouzic femme ; Daunois allemand femme enfant ; Receveur Enregistrement Angeli femme ; professeur Cadet femme trois enfants ; professeur Cazes femme ; Gillet Farcey femme ; Mademoiselle Cravol ; Surveillante Etudes Contractuelle Champon ; inspecteur Guibier femme fille ; Garde Paoli deux filles ; sous-inspecteur Garde Indigène Bougnot ; Gardes Renucci femme trois enfants ; Susini femme enfant ; commis Immigration Pinzulte ; Greffier Loupy fils ; Interprète Justice Phancao ; juge de paix Verge femme ; secrétaire police Orsatelli ; Receveur Postes Auger femme ; commis Étienne femme enfant ; femme ; Administrateur services civils Malescot fils ; Contrôleur Services Municipaux Berthillot femme enfant ; femme Payeur Trésorerie Leca fille ; commis Monnet femme ; ingénieur-Travaux Publics Robert ; ingénieurs Lachampi femme ; Gauthier femme trois filles ; Desmarets femme ; ingénieur contractuel Bonnafi deux enfants ; maître de phare Donsignour femme fils ; ingénieurs travaux Agriculture Ressencourt femme deux enfants ; Goux vétérinaires ; Hubac Granouillet ; Agents Service Radiotélégraphique Colombert femme deux enfants ; Bonnaire femme enfant ;

militaire Capitaine Infanterie Piétri ; Médecin major [Guy] Saliceti ; aide-major Robin ; lieutenants Magret ; Vachier femme ; adjudant Greffier Rosset sergent major ; Antonini sous-chef fanfare ; Colombo Infirmière ; Orsier trois maréchaux logis Artillerie quinze sergents Infanterie trente sept soldats brigadiers Artillerie deux canonniers hors cadres ; pharmacien Cesari femme deux enfants. Compte Guerre Chine Néant Indochine Néant.

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1926)

Il a été effectué en cours de l'exercice 187 voyages se répartissant comme suit : 76 sur le Brésil et La Plata, 34 sur la Côte occidentale d'Afrique, et 17 sur l'Indochine.

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 janvier 1927)

Vol. — Pendant que le « Caravellas » était en rade, un coolie nommé Canh, qui travaillait dans les cales, escamota deux bouteilles de quinquina et se disposait à se rendre à terre pour les vendre quand il fut aperçu et mis en état d'arrestation.

Prochaines arrivées.
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1927)

Liste des fonctionnaires et militaires embarqués à Marseille le 21 janvier 1927 à bord du *Cap-Saint-Jacques* à destination de l'Indochine :

FONCTIONNAIRES :

MM. contrôleur de chemin de fer Louvet, sa femme et son enfant ; commis des Douanes et Régies Gauthier, sa femme et 2 enfants ; Signoret ; Rimbaud et sa femme ; Driard ; brigadier des Douanes et Régies Batigue, Amiand ; dame contractuelle Blanchet ; professeurs : Guillemet, sa femme et sa fille ; Bastardie et sa femme ; capitaine des flottilles Galine ; gardes principaux des forêts Consigny et sa femme ; Maurant et sa femme ; contrôleur des douanes Timmermans, sa femme et son enfant ; femme commissaire de police Bertrand ; ingénieur des Travaux publics Berhouage et sa femme ; Dawy, sous-inspecteur des Services commerciaux ; Siffray ; femme et fils administrateur des Services civils Niewenglowski ; sous-chef de bureau Corue et sa femme ; statisticien Smolski et sa femme ; agent contractuel Cerighelli, sa femme et son enfant.

MILITAIRES :

MM. médecin-major Fraissinet, femme et enfant ; capitaine (nom omis) femme et 3 enfants ; capitaine Amadei et femme ; capitaine artillerie Prolian ; lieutenants artillerie Depierre et femme ; Lebouvier et femme ; lieutenants infanterie Gros, Front ; officier administration artillerie Hourmant et femme ; lieutenant aéronautique Audit, femme et enfant ; sous-lieutenant aéronautique Discours et femme ; sous-lieutenant infanterie Fabre ; femme lieutenant infanterie Auclair, femme et enfant ; adjudant infanterie Lasne ; maréchaux des logis Frigourg [Fribourg ?] et femme ; Giraud Guigues, femme et enfant ; Domadieu ; 2 sergents infanterie ; gendarmes Filhol, femme et 3 enfants ;

Borthorel et femme ; Raffali, femme et 2 enfants ; 6 caporaux Infanterie ; 3 brigadiers Artillerie ; 10 soldats infanterie.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 27 février 1927, p. 4)
(*L'Écho annamite*, 28 février 1927, p. 4, et 1er mars 1927)

Officiers

M. Rouelle (*Raymond*-Auguste), agent de la Compagnie des Chargeurs réunis, maire de Saïgon…

COCHINCHINE
Remorqueur coulé en rivière
(*Les Annales coloniales*, 8 mars 1927)

Le remorqueur no 3 du port de Saïgon* a coulé en rivière alors qu'il aidait à la manœuvre d'un gros cargo des Chargeurs Réunis, le *Campinas* ; quatre chauffeurs annamites ont été noyés. Ce remorqueur, qui était en service depuis plus d'un an, était un des plus puissants du port ; il avait coûté 300.000 piastres. On essaie de le renflouer.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 avril 1927)

DÉPARTS. — Sont partis, dimanche, à 2 heures, sur le *Cap-Varella*.

À destination de Saïgon : M. Rouelle, agent des Chargeurs Réunis ; Mme et M. Allier, commerçants, 1 enfant ; Me de Pichon, commerçant.

À destination de Marseille : M. Chavan ; Mme et M. Francisoud ; Mme et M. Chrétien, huissier ; Mme Groussard, femme d'un capitaine, 3 enfants ; Mme et M. Gaches [7], ingénieur adjoint de 1re classe des T.P. ; Mme et M. Raffaelli, inspecteur de la Garde indigène ; Mme et M. Potesta, 2 enfants ; Mme et M. Lebourgeois, commis principal des P.T.T ; Mme et M. Palisse ; Mlle et M. Baron ; Mme et M. Picard, 3 enfants ; Mme et M. Gaussen, 2 enfants ; Mme Guerrier et sa fille ; M. Lebesq ; M. Hamon ; M. Vermassen [Vermersch] ; M. Reny, directeur du cadastre, sa fille et sa sœur : Mme Salvy ; M. d'Elloy, administrateur de 1re des S.C. ; Mme Jumeau, femme d'un ingénieur ; Mlle Lhote, Mme et M. Domain, capitaine hors classe au Service géographique ; Mme et M. Butel, contrôleur principal des D. et R., 5 enfants ; Mme et M. Doublait, contrôleur des Postes ; Mme Thermes ; Mme Gagneure [Gagnaire] ; Mme et M. Collet, 3 enfants.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 avril 1927)

---

[7] Pierre-*Paul*-David Gaches (Viane, Tarn, 28 avril 1891-Bordeaux, 21 mars 1940) : ingénieur des Travaux publics de l'Annam (1922-1933), chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 2 juillet 1918).

ARRIVÉES. — Sont arrivés par le *Cap-Tourane*, mercredi, à 8 h. 30.

Venant de Marseille : Mme et M. Lamerand, agent d'exportation ; Mlle Odette Moreau ; M. Pierre Moreau, Jacques Moreau, Yves Moreau ; M. Cinqualbre René, ingénieur, et Mme ; Mme et M. Henri Dupré ; Mme Dizes, Francine, femme d'un professeur ; Mlle Dizes ; M. Jean Dizes ; Mme Marguerite Vayssières ; M. Paul Vayssières ; Mme Odette Sénac, femme d'un capitaine ; . Mlles Jacqueline et Geneviève Sénac ; Mme Jeanne Lamy, femme d'un capitaine ; Mme Blanche Trémoulet, femme d'un lieutenant ; Mlle Odette Trémoulet ; Mme Suzanne Dozach, femme d'un lieutenant, MM. Robert et Gabriel Simon ; Mme et M. Ducor, gendarme ; Mme Elisabeth Praille, femme d'un adjudant ; M. Jean Praille ; Mme et M. Tougue, gendarme ; Mme et M. Barère, gendarme, leur fils ; M. Pierre Camy, gendarme, Mme et leur fils.

Venant de Saïgon : M. Giraud (Camille), chef de bureau au contrôle financier, et Mme ; Mme et M. Dorlacq, agent de la Banque franco-chinoise ; M. Paul Vidal, représentant de commerce ; M. Charles Dupuy, chef d'escadron de gendarmerie ;le soldat Barthélémy.

Dans le canal de Suez
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1927)

Le vapeur français *Cap-Saint-Jacques*, des Chargeurs Réunis, qui avait quitté Marseille à destination d'Haïphong, s'est échoué dans la vase à l'entrée du canal de Suez.

Les remorqueurs n'ont pas réussi à tirer le navire de sa position bien que 200 tonnes de sa cargaison aient été déchargées. De nouvelles tentatives sont en cours.

Le futur musée de Saïgon
(*L'Écho annamite*, 27 juin 1927)

Le Comité pour le lancement de la souscription qui doit permettre l'acquisition de la collection Holbé et la constitution du Musée de la Cochinchine à Saïgon est définitivement formé.

La Société des études indochinoises a reçu, en effet, l'adhésion de MM. … Husson, agent général de la Compagnie des Chargeurs réunis…

[Transformation du *Camranh*]
(*Les Annales coloniales*, 27 septembre 1927)

Le cargo *Camranh*, des Chargeurs Réunis, qui vient d'être, à Saint-Nazaire, transformé. en paquebot, quittera ce port à la fin de septembre à destination de Bordeaux. Sous le nom de *Brazza*, ce paquebot sera affecté à la ligne de l'Afrique Occidentale en remplacement du *Tchad* qui doit ultérieurement être affecté à un service de cabotage sur la côte indochinoise.

CHARGEURS REUNIS
(*L'Économiste parlementaire*, 30 novembre 1927)

Sur la ligne de l'Indochine, cinq paquebots mixtes du type *Cap* sont entrés en service.

Cri d'alarme !
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1928)

Le tonnage de la marine marchande française depuis la guerre a passé de 2 millions 555.774 tonnes en 1913 à 3.400.000 tonnes environ. Mais depuis deux ou trois ans, loin de s'accroître, il diminue et, d'autre part, le chiffre actuel comprend 800.000 tonnes de navires ayant plus de vingt ans d'âge ; or, après vingt-cinq ans d'âge, un navire est pratiquement inutilisable.

Il y a là un danger grave, que signale en une étude très documentée notre confrère la *Journée Industrielle*.

……

L'Allemagne, elle, a rétabli des services commerciaux avec le monde entier, sauf avec l'Indochine, dont les ports lui sont encore fermés ; lorsque le traité franco-allemand sera rendu applicable à l'Indochine, les compagnies de navigation françaises rencontreront sans doute, s'il n'est fait aucune réserve spéciale, la concurrence allemande pour le transport du riz et des autres produits indochinois dans les ports du Nord de l'Europe et particulièrement à Hambourg ; déjà, grâce à son port franc, Hambourg est en train de redevenir le grand marché des amandes de palme cueillies dans nos colonies de l'Afrique occidentale.

……

Les Chargeurs Réunis et les Messageries Maritimes ont assuré le transport de 95 % des importations d'Indochine en France, et de la totalité des exportations de France en Indochine ; de nouvelles unités ont été mises en service sur les lignes de la côte occidentale d'Afrique et de Madagascar ; l'an dernier, 65 % des importations et 77 % des exportations de Madagascar ont navigué sous pavillon français. Mais il reste encore à faire pour que la concurrence italienne en Afrique ou en Extrême-Orient, bientôt peut-être, la concurrence allemande en Indochine ou celle de compagnies sud-africaines à Madagascar, ne détournent vers les marchés étrangers une part de notre production coloniale.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mai 1928)

COMMISSION DE VISITE. — Une commission composée de M. Klein, résident-maire ; le docteur Foutrein, médecin-chef de l'hôpital colonial ; d'Etchandy, chef de l'inscription maritime ; Larivière s'est rendue ce matin à bord du *Campinas* pour y visiter les aménagements prévus pour le transport de 912 travailleurs indochinois.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 mai 1928)

DÉPARTS. — Sont partis samedi à 6 heures par le *Cap Varella :*

À destination de Saïgon : Mme et M. Vachet ; Mme et M. Jeanbrau, 2 enfants ; Mme Rouelle ; Mme Bilewski, 2 enfants ; Mme Colin.

À destination de Marseille : Mme et M. Hud [Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan], 2 filles ; Mme veuve Lefèbvre Sory ; Mme et M. Bleton, 1 enfant : M. Vidal, Mlle Lavergnes, Mme et M. Lemaire, 1 bébé ; M. Chandelle [?], Mme et M. Arnaud, commissaire spécial, 5 enfants ; M. Le Mineur, professeur ; M. Muret, fils ; M. le docteur Bordain ; le lieutenant Sala ; M. le capitaine Laparra ; Mme Sagette, 3 enfants ; Mlle Lavergnes ; M. Mirville ; Mme et M. Preiss, garde général des forêts, 4 enfants ; Mme et M. Bruneau, 1 enfant ; Mme et M. Autour, 1 enfant ; M. Garaudel, maréchal des logis chef ; Mme et M. Coudou, adjudant, 1 enfant ; l'adjudant Bonacorsi, Mme et Loddi, sous-officiers, 3 enfants ; M. Boucard, sous-chef de fanfare ; Mme et M. Beatimé, sergent-major, 1 fille ; MM, Cavalier, Carrère, Champagnac, Desiré, Amblard, Milock, Mathieu, sous-officiers ; Mme et M. Beladoder [*sic*] ; M. Fuscien ; Mme et M. Stephan, gendarme ; le second maitre Passiani, 3 adjudants indigènes ; 11 sergents indigènes, 488 tirailleurs.

Un typhon au Tonkin

Le *Cap-Lay* fait naufrage
(*Les Annales coloniales*, 19 juillet 1928)

Un typhon d'une grande violence vient de dévaster le Tonkin ; Hanoï et Haïphong ont particulièrement souffert. De nombreux arbres ont été brises, des toitures emportées, des routes coupées

Le vapeur *Cap-Lay*, pris dans une tourmente, a heurté un rocher à l'entrée du Song Lambac, rivière de Haïphong. Une chaudière a fait explosion dans l'obscurité ; le navire a coulé.

Il y avait à bord 250 passagers, dont 110 engagés volontaires.

On évalue, jusqu'à présent à 40 le. nombre des morts et à 40 également le nombre des blessés. Nul doute que le nombre des victimes ne soit, en vérité, beaucoup plus élevé.

Les embarcations de tribord du vapeur, qui avaient été mises à la mer, ont été brisées entre la coque du navire et un rocher.

Voici la liste des manquants dans la catastrophe du *Cap-Lay* :

L'officier d'administration Batillot ; l'adjudant Walser, sa femme et ses deux enfants ; l'adjudant Appolin et sa femme ; l'adjudant Barafort et sa femme ; l'armurier Adouait, sa femme et son enfant ; le sergent d'aviation Jalmart, sa femme et sa fille ; l'adjudant Gauvin ; Mme Lebreton ; les deux enfants Vayr ; les gendarmes Mogeveau et Gillet ; l'engagé Vidal ; le docteur Dirsken ; Mme Petit ; Mme Grolleau ; Mme Sicre ; Mme Lecoq ; Mme Averty ; le maître d'hôtel Charles Hamed Saïd ; un garçon et dix-neuf indigènes.

La canonnière *Astrolabe*, le remorqueur *De-Beaumont* et les chaloupes *Inga* et *Vinh* recueillent les épaves.

Des hydravions survolent le lieu de la catastrophe.

Le *Cap-Lay* faisait partie d'une série de cinq paquebots en service sur la ligne de l'Indo-Chine française et auxquels furent donnés, en souvenir des principaux caps qui jalonnent la côte entre Saïgon et Haïphong, les noms de *Cap-Saint-Jacques*, *Cap-Padaran, Cap-Varela, Cap-Tourane* et *Cap-Lay*.

Ces navires furent lancés en 1922 et 1923.

Ils ont les caractéristiques suivantes : longueur 132 mètres : largeur 16 m. 86 ; jauge brute totale : 8.477 tonnes ; puissance des machines : 5.000 chevaux, turbines.

L'épave du *Cap-Lay* repose par 50 mètres de fond.

Il appartenait aux Chargeurs réunis.
On signale, d'autre part, le naufrage de la chaloupe *Diamant*.
Vingt Annamites ont été noyés.
Plusieurs jonques sampang ont été coulées.
La crue du fleuve Rouge devient particulièrement inquiétante.
(Par dépêche.)

Le typhon du Tonkin

Le naufrage du *Cap-Lay*
(*Les Annales coloniales*, 21 juillet 1928)

Un complément d'information nous parvient sur le sinistre du paquebot *Cap-Lay*.

Le *Cap-Lay*, parti de Saïgon le 12 juillet, fut surpris par le typhon qui sévit dans la nuit du 15 au 16 juillet dans le golfe du Tonkin. au moment où il allait pénétrer dans la rivière de Haïphong. Il était alors 22 heures. Le navire dut mouiller en raison de la violence du vent, mais les ancres cédèrent et le *Cap-Lay* fut drossé vers la côte sud de l'île Cat-ba, où il heurta une roche. On mit les canots de sauvetage à la mer. Malheureusement, ceux de tribord furent brisés entre la coque et les rochers à pic. A 2 h. 45 du matin, l'invasion de l'eau ayant provoqué l'explosion de la chaudière, le *Cap-Lay* chavira et coula.

L'île de Cat-ba, comme on le sait, se trouve à l'entrée de la baie d'Along qui est hérissée de rochers aux proportions grandioses, mais particulièrement redoutables pour les navigateurs.

Le nombre des victimes n'est pas encore exactement connu : actuellement. 30 Européens et 19 indigènes manquent, mais Mme Lebreton et deux hindous, donnés comme disparus, ont été retrouvés vivants.

Ainsi que le déclare un câblogramme émanant du gouverneur général p. i. de l'Indochine, parti le 19 juillet à 18 heures de Saïgon :

Plusieurs passagers du *Cap-Lay*, dont quelques femmes et des enfants blessés au cours du naufrage, ont été hissés à l'aide de cordes sur une roche abrupte où ils sont restés une journée entière sans nourriture, presque sans vêtement, en attendant les secours.

Quelques-uns, en sautant à l'eau, ont été écrasés entre la roche et la coque du navire.

Des chaloupes continuent à rechercher les cadavres.

Les dégâts du typhon sont particulièrement graves.

On signale qu'en dehors des sinistres mentionnés jusqu'ici, sept jonques ont coulé à Haïphong et onze aux Sept-Pagodes. Les routes sont coupées par l'eau, notamment entre Haïphong et Hanoï, entre lesquelles cependant une liaison par voie ferme subsiste.

Les communications télégraphiques et téléphoniques ont été interrompues. On nous signale également des dégâts matériels importants à Hanoi et dans toutes les villes. Toutefois, ils seraient rapidement réparés si les chutes d'eau n'avaient pas submergé le Delta et si la crue très forte que l'on craint ne se produisait pas.

Le résident supérieur, M. Robin, s'est rendu par voie ferrée à Haïphong où il a félicité tout l'équipage du *Cap-Lay* et les engagés volontaires rescapés qui collaborèrent au sauvetage. et il a ensuite visité les blessés à l'hôpital militaire.

Le gouverneur général de l'Indochine fait connaître que l'adjudant infirmier signalé disparu se nomme Gavennec au lieu de Gauvin. D'autre part, le soldat Vidal a été retrouvé sain et sauf.

Par dépêche.

SOUSCRIPTION EN FAVEUR DES RESCAPÉS DU « CAP-LAY »
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 juillet 1928, p. 1)

Report des listes précédentes	5.354.71
Anonyme, Tuyên-Quang	6.30
Jean, Odette, Pedro Lavocat, Phu Tho	15.00
M. Bontemps, garde principal de la Garde indigène à Tuyên Quang	5.00
Mesdemoiselles Bellevert	5.00
M. Charasson, inspecteur de la Garde indigène à Phu-Tho	10.00
De Magnières, résident de France à Bac-Ninh	20.00
Famille Kornfeld	3.00
Beck, P. T. T.	5.00
Mission catholique Bac-Ninh	10.00
Demolle, débitant général des alcools à Sontay	20.00
V. D.	5.00
Total vendredi à 14 heures	5 459.01

Le naufrage du « Cap-Lay ». — Quelques leçons
par BARBISIER [8]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 juillet 1928)

Nous n'avons pas la prétention de passer en revue toutes les leçons qui se dégagent de la catastrophe du 16 juillet ; nous n'avons ni la compétence ni tous les éléments d'information qu'il faudrait. D'ailleurs le commandant, d'après une règle générale, doit passer devant un tribunal spécial et ne peut, d'ici là, exercer aucun commandement. Ceci n'a rien de péjoratif car le tribunal peut aussi bien décerner un éloge qu'un blâme, éloge qui équivaudra à une citation à l'ordre du jour autrement précieuse pour l'intéressé que toute la pommade des journaux.

De même que, dans l'armée, tout chef qui a capitulé, si honorablement que ce fût, doit passer en conseil de guerre, de même tout capitaine doit, après un naufrage, fournir des explications à un tribunal composé de marins.

Dans le cas du *Cap-Lay,* l'observation de cette règle s'impose absolument car, après avoir proclamé et admiré l'héroïsme de tous lors du sauvetage, le public tonkinois n'en reste pas moins très peu satisfait des explications données jusqu'ici du naufrage et n'entend pas s'en contenter.

Il semble qu'il y ait de nombreuses et graves responsabilités engagées dans cette affaire.

Voyons donc quelques faits, de la façon la plus objective.

---

8 Barbisier : pseudonyme de Henri Cucherousset, ancien avocat à Shanghaï, ancien salarié de l'armateur Bach-Thai-Boi au Tonkin pendant quinze mois.

1° — Le rôle de l'Observatoire et de la T. S. F.

On a, dans certains milieux, commencé par jeter la pierre sur l'Observatoire. Là, les faits sont faciles à vérifier, pour un enquêteur ayant le temps de le faire et qualité pour se faire communiquer toutes pièces. Nous sommes, d'ailleurs, persuadé qu'à un journaliste faisant loyalement son enquête, cette communication serait faite et toutes informations fournies ; mais Kiên-An est loin de Hanoï et, d'autre part, nous pensons que la direction de l'Observatoire aura à cœur de renseigner le public exactement.

Il y a deux choses à considérer dans cette question des avis de typhon : le rôle de l'Observatoire d'une part, et, d'autre part, celui des organismes chargés de la transmission des avis :T.S.F., Poste, pilote, administration du port.

Ou peut estimer que l'Observatoire s'est montré bien sobre de détails, et, surtout, bien embrouillé dans ses explications, mais on ne peut pas dire qu'il n'a pas annoncé le typhon.

Deux avis ont été envoyés, qui suffisaient pour annoncer la naissance, la direction et l'intensité du typhon ; malheureusement, en plus de ces deux avis, l'observatoire a envoyé, pendant la journée du 15, toute une série de télégrammes dont les uns ont été lancés directement aux bateaux par la T.S.F. de Kiên-An, les autres remis à la Poste et transmis par celle-ci, et dont le moins qu'on puisse dire, c'est qu'ils paraissent, à un non initié, un peu incohérents.

Quoiqu'il en soit, les deux avis reproduits dans le numéro de *France Indochine* du 16-17 suffisaient largement.

Le premier est daté du 14 Juillet à 18 h. 50. c'est-à-dire une heure après que le *Cap-Lay* eut quitté Tourane et à une heure où il semble que l'opérateur de T. S. F. de ce navire devait être à son poste. Il se composait de deux parties, visant chacune un typhon différent :

« A : Typhon centre environ 20 milles sud-ouest de Macao apparaît sensiblement stationnaire.

B : Nouveau typhon semble en formation grand large Est Philippines. Latitude 21° longitude 114° direction ouest-nord-ouest. Intensité violente ».

Ceci était net. Le *Cap-Lay* n'avait rien à craindre du premier typhon mais devait se méfier du second.

Donc attention ! et, pour plus de sécurité, interroger Kiên-An.

L'opérateur du bord aurait pu le faire de sa propre initiative, ne fût-ce que pour se distraire un peu.

Le lendemain matin, 15 juillet, à neuf heures, l'avis relatif au typhon à craindre était confirmé en ces termes : latitude 21 nord, longitude 111 est, direction ouest, intensité violente.

Cette fois c'était clair. Ce typhon d'intensité violente s'approchait de Kouang-Tcheou-wan et marchait directement sur Haïphong. La coordonnée était exactement celle de Tché-Kam déjà à l'ouest, au delà de Fort-Bayard. La vitesse, déduite de ces deux télégrammes, était de 3 degrés en 14 heures, soit un degré par 4 heures 40 ; on pouvait donc en déduire qu'à cette vitesse, le centre de typhon serait vers minuit à l'ouest de la Cat-Ba, au point où les bateaux entrent en rivière.

Voici qui était fort inquiétant pour le *Cap-Lay* et, s'il n'a pas reçu cet avertissement, largement suffisant pour lui dicter sa conduite, on se demande comment cela se fait.

Et c'est ici que cette lamentable histoire devient excessivement troublante.

L'avis, qui a été dûment donné par Phu-liên, a-t-il été adressé en mer par la T.S.F. ?

Cet avis, qui était celui d'un typhon violent, qu'il importait donc d'émettre, avec le plus de chances possible de toucher les navires, a-t-il été répété, tant par Kiên-An que par les autres stations côtières de T.S.F. spécialement créées dans ce but ?

On peut admettre que le 14 juillet, jour de liesse générale et de démoralisation des écoliers retenus pour faire un pensum, l'avis de 18 h. 50 ait été mal transmis et que le

Cap-Lay n'en ait reçu, comme il a été dit, que la partie rassurante et non la partie inquiétante : dix huit heures cinquante est, en effet, l'heure de l'apéritif.

Admettons cela ; nous n'admettrons tout de même pas que, le lendemain, nos sansfilistes aient récidivé et tout simplement négligé de lancer le second avis. Cela serait vraiment incroyable.

Et alors comment se fait-il que le *Cap-Lay* n'ait pas reçu cet avis ? Où était son opérateur ce dimanche matin, à neuf heures ?

Admettons encore cette absence momentanée. Alors, quel état-major peu curieux, qui n'a même pas l'idée, de toute la journée, de se servir de sa T.S.F. pour demander des nouvelles du temps ! Ou comprend qu'il n'ait pas demandé le taux dé la piastre, mais le temps, c'est tout de même intéressant pour des marins qui approchent du port.

Mais l'Observatoire n'a pas envoyé que ces télégrammes.

Nous lisons dans le « Courrier d'Haïphong » du 21.

Nous donnons ci-dessous la liste des avis adressés aux navires par radios en clair par l'Observatoire de Phu-Liên, les 14 et 15 juillet.

Le 14, 9 h. — Signalez typhon violent lat. 21 N. long 117 E. direction W N W à 60 milles près.

Le 14,12 h. — Signalez typhon violent, lat. 21 N, long. 111 E. direction W à 30 milles près.

Le 14, 18 h. — Signalez typhon, intensité inconnue, lat. 21° N. long. 113 E., stationnaire.

Le 15, 9 h. — Signalez typhon violent lat. 21° N., long 111° E., direction W. à trente milles près.

Le 15, 12 h. — Signalez typhon violent lat. 21° N., long 111° E., se déplaçant lentement vers l'ouest à trente milles près.

Le 15, 20 h. — Signalez typhon, intensité inconnue, lat. 21° N. long 109° E. stationnaire ou très lent à 60 milles près.

Ce dernier télégramme, tel qu'il a été remis par l'Observatoire à la station de T.S.F. à Kiên-An, comprenait, en outre, un membre de phrase très important que l'on s'étonne de ne pas trouver dans le texte donné par le *Courrier d'Haïphong* : « avec formation minimum secondaire sur Tonkin. »

« Paraît en voie de comblement avec formation minimum secondaire sur Tonkin » : ce sont là des expressions dubitatives qui, jointes à une certaine incohérence des divers avis, auraient pu dicter tout au moins une certaine méfiance.

Mais comment se fait-il que le *Cap-Lay* n'ait capté aucun de ces trois télégrammes, spécialement adressés aux navires, le 15 juillet ?

Et comment se fait-il que le pilote désigné pour le *Cap-Lay*, et qui avait eu toute la journée du 15, toutes communications télégraphiques et téléphoniques étant intactes, pour se renseigner exactement à l'Observatoire sur le temps probable, se soit présenté le soir à bord sans avoir tous ces renseignements, que le bateau n'avait pas captés ? Il devait savoir également qu'on s'attendait au moins à un fort coup de vent puisque, paraît-il, le port avait, dans l'après-midi, prévenu le poste de Hon-Dau de se méfier et de prendre ses mesures pour mettre le matériel à l'abri.

Eh bien ! non, si incroyable que cela paraisse, il n'en savait rien, car il semble bien qu'il n'en ait rien dit au capitaine et, si nous en croyons le *Courrier d'Haïphong*, après avoir tranquillement stoppé, jeté une ancre dans la vase (dont il ne devait pas ignorer la faible consistance), sans même tenir compte du baromètre, qui devenait inquiétant, il serait descendu tout simplement se coucher, dans la cabine qu'on lui avait préparée.

Et que dire des autorités du port, qui ne s'inquiètent pas plus d'un typhon annoncé pour un soir de paquebot, qu'un poisson d'une pomme ? Et il n'y a pas que les paquebots. Ceux-là ont normalement le moyen de résister aux typhons ; mais il y a tous les petits bateaux, chaloupes, jonques, sampans, petits caboteurs, qui ont bien besoin

d'être secourus. Eh bien ! le port n'a pas le moindre vapeur de secours prêt à partir. Il semble même que le cas n'est pas prévu.

Non ! il n'y a de prévu que le crédit pour engraisser aux frais du port une bonne demi-douzaine de gros rats. Çà on ne l'a pas oublié.

On a réduit le nombre des fourmis pour que les cigales aient d'abord leur part.

Et c'est peut-être parce qu'on se sait désarmé qu'on ne se préoccupe de rien. Le paquebot devrait être en rivière et on ne reçoit pas un mot de lui ; le typhon s'annonce, des tas de pauvres gens vont être en péril de mort, mais nul ne s'en inquiète.

Mur.
Ville
Et port.
Asyle
De mort
Tout dort

Mais laissons le Port *autonome* — nous y reviendrons —, pour parler de son outillage en chaloupes et des conceptions de ses dirigeants quant au rôle et à l'utilité d'un avant-port ; nous n'en sommes encore qu'à la question des avis de typhon et de leur transmission : liquidons-là.

Eh bien ! nous terminerons en demandant une enquête immédiate, extrêmement sévère, et dont les résultats soient publiés, sur la façon dont les avis de typhon ont été préparés, formulés et lancés par les différents postes de T.S.F. ou transmis par certains bureaux de poste. Nous croyons aussi savoir que quelques agents des Postes n'ont pas agi en la circonstance avec assez de discernement.

Il faudrait aussi savoir de quels moyens l'Observatoire dispose dans le golfe pour se documenter.

Surtout, nous suggérons une enquête sur le poste de T.S.F. du *Cap-Lay* et sur l'emploi que l'opérateur a fait de son temps entre le départ de Tourane et l'arrivée à Hon-Dau.

Quant à l'énigmatique poste de T. S. F. de la Cat-Ba, qui se trouve eu vue et à 2.500 m. du lieu de la catastrophe et qui, de toute une journée, n'a rien vu, nous en reparlerons.

Saïgon
Les arrivants
(*La Dépêche d'Indochine*, 4 août 1928)

Liste des passagers arrivés par le s/s *Cap-Padaran* le 3 aout à 15 h. :

Pour Saïgon

M. Tran-phu-Lan, docteur ; M. Ronchetti, huissier ; M. Romieux, 11 ans ; Mme Caruette et enfant ; M. Vaswani ; Abdul Karim ; Haraindas ; Khiamal ; Tran-van-Nguyên ; M. Pétrignani, P. T. T. ; M. Auriol, S. Agricole.

Pour Haïphong

MM. Marotel, Mme et 1 enf. ; M. Le Tacon et Mme ; M. Joanne et Mme ; M. Blanchard et Mme ; M. Lesconnec ; M. Pougeard Dulimbert ; M. Reul ; M. de Sermet de Tournefort ; M. Soissong ; M. Batz ; M. Navello ; Mme W. L. L. Barker ; M. Guidicelli, Mme et Mlle.

LE NAUFRAGE DU « CAP-LAY »
par H. C.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 août 1928)

La préparation des cartes, qui permettront à nos lecteurs de mieux suivre nos explications, nous oblige à remettre la suite de cet article à notre prochain numéro.

Rappelons à ce sujet que ce n'est pas un réquisitoire que nous dressons ; nous n'entendons pas faire la leçon à des gens de métier ; seulement, le public n'est nullement satisfait des explications qui lui ont été données. Que chacun ait fait plus que son devoir, que la catastrophe ait été imprévue, imprévisible, que tout ce qui devait être fait ait été fait et qu'il n'y ait à retenir que des actes d'héroïsme, c'est ce que le public refuse de continuer à avaler. On a, dans certains milieux, fait un peu trop fonds sur sa naïveté

L'accident était prévisible et prévu ; il y a eu de lourdes fautes, de grosses négligences. Voilà ce que dit le public et il pose des questions, et beaucoup de ces questions paraissent fort sensées.

Ce sont ces questions dont nous nous faisons l'écho, en les posant en toute impartialité, dans le but surtout d'attirer l'attention des chefs responsables du pays sur les mesures à prendre pour éviter de nouvelles catastrophes.

Le naufrage du « Cap-Lay »
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 août 1928)

Comme nous l'avons vu, on ne peut pas dire que l'Observatoire n'ait pas fait lancer d'avis par la T. S. F. Il en a envoyé au moins six ou sept dans les 24 heures qui ont précédé la catastrophe. Il est vrai que ces avis ne brillaient pas par la certitude de leurs renseignements et qu'un capitaine qui se serait basé uniquement sur ces renseignements risquait d'être induit en erreur.

Il y aura donc lieu de faire une enquête aussi à ce sujet. Non que nous doutions de la compétence ou de l'assiduité à leur travail de nos observateurs, mais peut-être sont-ils insuffisamment nombreux pour assurer sans interruption un service bien fait et insuffisamment renseignés, par des postes dans le golfe du Tonkin trop rares et trop distants, pour permettre de suivre les typhons locaux dans toutes leurs phases.

C'est une question à étudier et l'on sera peut-être amené à créer entre Fort-Bayard et Kiên-An des postes météorologiques à l'île Ouai-Tchao, aux îles Kao-Tao, à l'île Bac-Long-Vi, etc.

L'île de Ouai-Tchao est une île chinoise, où se trouve une importante chrétienté et une mission française. Si M. Homais n'y voit pas d'inconvénient, pourquoi l'Indochine ne confierait-elle pas à cette mission un petit observatoire et, d'accord avec les autorités chinoises, un petit poste de T. S. F. avec un honoraire mensuel pour assurer le service ?

Les îles Kao-Tao, au large de la baie d'Along, sont bien peuplées et le météorologue pourrait y être chargé de certaines fonctions administratives. Quant à l'île Bac-Long-Vi[9] , ce qu'en disent les *Instructions nautiques*. Nous n'en savons pas plus, long mais

---

9 L'île Backh-Long-Vi (Dragon à queue blanche) forme, au milieu du golfe, un bon point de reconnaissance ; de forme triangulaire, l'île a son milieu occupé par un grand plateau de hauteur moyenne.

On peut passer sans crainte à une distance d'un mille 5 de l'île.

On aperçoit souvent aux environs des bandes de poissons à fleur d'eau, que l'on pourrait prendre au loin pour des bancs de sable.

certainement le gouvernement doit être mieux renseigné. Il serait en tout cas utile d'y faire acte de possession.

Enfin, au lieu de laisser les Chinois s'installer, comme ils se préparent à le faire aux Paracels, où jamais ils ne seront capables d'installer un phare et où, s'ils l'installent, ils en laisseront les occupants mourir de faim, ne pourrions-nous pas, si nous n'avons pas nous-mêmes assez d'estomac, proposer aux Anglais et aux Japonais d'y établir un phare et une station météorologique à frais communs, avec un conseil d'administration dont le président serait désigné par le gouverneur général d'Indochine ?

Cet ensemble de mesures permettrait à Kiên-An de donner des renseignements mieux fondés, à la condition, bien entendu, que partout chacun fût à son poste, et que chaque poste eût assez de personnel qualifié pour en assurer le service sans défaillance. Il ne faudrait pas faire, comme à la Cat-Ba, où le poste de T.S.F. n'a qu'un seul opérateur indigène.

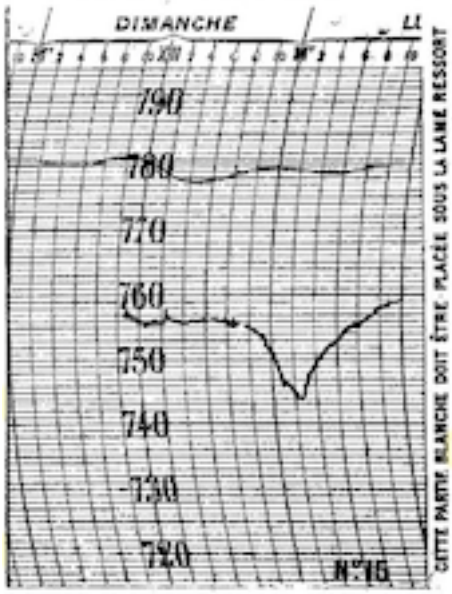
Ensuite, il faudrait que la transmission des avis fût assurée sérieusement à des heures bien déterminées auxquelles les opérateurs de T.S.F. des navires seraient à l'écoute. Et ici encore une mise au point s'impose.

Tout cela, cependant, nous disait un marin, un vrai marin, n'existait pas il y a trente ans. On n'était pas prévenu longtemps d'avance des typhons mais on savait en reconnaître l'arrivée prochaine par l'observation du baromètre. Avec le baromètre enregistreur ou barographe, c'est facile et n'importe quel marin sait à quoi s'en tenir et la conduite à suivre L'avis de typhon par T. S. F. n'est que prémonitoire ; il vous avertit d'avance de vous tenir sur vos gardes. Mais le baromètre, lui, donne le commandement d'exécution. Quand le baromètre a pris le commandement, il n'y a plus à se soucier des avis que lancent ou ne lancent pas les observatoires ; ces avis s'adressent à ceux dont le baromètre n'est pas encore influencé par le typhon encore lointain.

Eh bien ! les avis de typhons, que le *Cap-Lay* aurait dû recevoir si le sansfiliste avait été à son poste, que le pilote avait pu lire et dont il devait entretenir le capitaine en montant à bord, n'avaient qu'un rôle prémonitoire. On avait le temps d'entrer dans le fleuve, si l'étroit goulet n'avait pas été rendu difficile à repérer faute d'éclairage suffisant. Le pilote ayant donc conseillé d'attendre au lendemain, il était indiqué, avant de mouiller l'ancre, de consulter d'abord le baromètre. Eh bien ! si on l'avait consulté, il est certain que ni le capitaine ni li pilote ne seraient allés se coucher lui dans sa cabine l'autre à l'air frais sur sa chaise longue ; car il était vraiment trop éloquent, ce barographe.

Nous donnons la photographie de la partie d'une feuille de barographe afférente aux 24 heures du dimanche 15 à midi au lundi 16 à midi.

Ce baromètre, placé aux environs de Hongay, c'est-à-dire dans la même région que l'entrée du Cua Nam Triêu, n'avait pas encore été réglé et le trait devrait être baissé de 7 ou 8 divisions. Mais cela n'a pas d'importance pour qui connaît son appareil ; ce qui importe, c'est le graphique avec ses hauts et ses bas.



Supposant donc que la division 760 de ce barographe indique la pression normale, nous voyons ceci :

À huit heures du soir, le baromètre n'indique encore rien d'inquiétant. A ce moment, le navire approche de Hon-dâu par un temps bouché qui, dit le rapport du commandant, n'empêche pas de voir le phare de Norways, à 35 km.

A neuf heures 30, le baromètre est en baisse ; à ce moment monte le pilote, et le bateau repart pour l'entrée du chenal, marqué normalement par un feu, mais, ce jour-là, par une bouée à cloche sans cloche. Nous reviendrons là-dessus. Bref, le mauvais temps empêche de voir simultanément les feux 2 et 3, qui marquent l'alignement de l'étroit chenal et l'on décide de mouiller en attendant une éclaircie, qui se produit un peu plus tard et permet de déterminer exactement où l'on est.

Cet endroit est, dit le pilote (*Courrier d'Haïphong*, 20 juillet) à deux milles au sud de la bouée extérieure, c'est-à-dire de la fameuse bouée lumineuse remplacée par une bouée ordinaire. Il devait être alors 11 heures. « L'apparence du temps ne permettait pas de prévoir un typhon dans le voisinage », dit le pilote (*Courrier d'Haïphong*, 21 juillet). Or, à onze heures, le baromètre, *seule autorité à consulter*, a encore baissé d'un degré depuis dix heures.

A minuit, heure à laquelle (même source), M. Larroque descendit à la cabine qu'on lui avait fait préparer, la baisse du baromètre s'était accentuée et prenait une allure inquiétante ; de trois millimètres entre onze heures et minuit

D'ailleurs, le commandant, dit notre confrère, constata à minuit 25 que « le baromètre était descendu rapidement de deux millimètres ». De 2 mm depuis minuit, oui, mais de 6 mm depuis l'arrivée du pilote.

Pour tout marin, c'est l'alerte. Comment se fait-il que commandant, pilote et officier de quart ne se concertent pas, ne suivent pas dès lors attentivement le baromètre, qui devient de plus en plus inquiétant ? De minuit à une heure, il a baissé de quatre mm.

A une heure on remarque sur notre feuille un arrêt, le baromètre remonte un peu, puis redescend. C’est l'indication classique du point dangereux d'un typhon.

Et l'on ne fait rien. On se contente toujours d'une ancre, on ne vérifie que la tension de la chaîne ; on ne sonde pas, on n'a pas l'idée de mouiller la deuxième ancre en plomb de sonde, c'est-à-dire chaîne non stoppée défilant avec bruit en cas de chasse du navire. Une chaîne d'ancre qui défile à 1 m. 50 par seconde dans son écubier, cela fait un bruit formidable. On est averti. Vite machine en avant pour fixer la deuxième ancre.

Faute de cet avertissement, le commandant pouvait se croire bien ancré ; i mais le pilote ne pouvait pas ignorer, lui, d'une part la nature vaseuse du fonds, indiquée

d'ailleurs sur la carte marine, et la consistance particulièrement molle de cette vase ; d'autre part que, à ce jour et à cette heure là, trois forces s'ajoutaient pour entraîner le navire et mettre l'ancre à dure épreuve :

1) courant de jusant de marée de 37.

2) crue formidable du fleuve.

3) brise venant de l'ouest et soufflant en tempête.

C'est-à-dire que l'ancre, si elle avait été solidement prise, était soumise au maximum d'effort.

La catastrophe se produit. Les chaudières n'ont nullement éclaté, mais l'eau a éteint les feux et noyé les machines. Cependant, la pression aurait suffi à actionner la sirène tant que celle-ci n'était pas démolie par la chute de la cheminée. Peut-être, malgré le vent, l'eût-on entendue du poste de la Cat-Ba (3.500 m.) ? En tout cas, dans la nuit noire il semble que des fusées auraient été visibles de loin. Ces fusées, que tous les navires ont dans la chambre de veille, les a-t-on tirées ? On était en vue des deux phares, où il y avait, où il devait du moins y avoir, des guetteurs, et l'on était à 3 km. d'un village de marins. C'était au moins une chance à tenter.

La lumière s'est éteinte à bord dès que la dynamo fut noyée. Ceci rendait l'S.O.S. impossible. Cela rendait aussi le sauvetage difficile. Mais une panne d'éclairage était donc chose imprévue sur ce bateau ? Heureusement qu'il y avait à bord un passager hanoïen, habitué aux pannes d'électricité. C'est uniquement, semble-t-il, grâce à la prévoyance de ce passager et de quelques autres qu'on a eu ces lampes portatives de poche, qui ont joué un si grand rôle dans le sauvetage et attiré l'attention de l'*Astrolabe*.

Le bateau, lui, n'avait donc pas le moindre moyen d'éclairage de secours, lanternes-tempête, ou lampes à acétylène.

Notons ce fait pour suggérer qu'à l'avenir, tous les paquebots possèdent, allumées chaque soir en divers endroits, une douzaine de lanternes et, prêts à toute éventualité, deux ou trois phares à acétylène ou électriques à accumulateurs.

Nous suggérerons d'autre part que tout navire soit pourvu d'un tube d'air comprimé pour actionner une petite dynamo de secours à la T. S. F. et une sirène.

[LES RESPONSABILITÉS DU PORT AUTONOME]

Nous en arrivons à la responsabilité qui incombe au port autonome.

Cette responsabilité nous paraît grande. Car enfin, au milieu d'un ouragan de pluie et de vent, des marins sont moins bien placés pour ne rien oublier des manœuvres à faire que des terriens, qui ont eu quinze jours pour réfléchir là-dessus, après coup, dans le confort de leurs bureaux.

Mais s'il y a des gens commodément installés dans leur bureau, ce sont bien les nombreux rats du Fromage Autonome, nom que nous avions, peu de temps avant la catastrophe, donné à cette inquiétante institution, le Port autonome de Haïphong.

Soyons charitable. Admettons pour un instant que cette institution ait pour but l'entretien et l'amélioration du port de Haïphong et l'intérêt des armateurs, navigateurs et usagers, et de tout le Tonkin, à qui il importe que le port attire par ses commodités le plus grand nombre possible de navires et facilite par des tarifs calculés au minimum le commerce général du pays :

Alors on ne s'explique pas :

1° — que le Port, dont les limites officielles comprennent l'avant-port, c'est-à-dire le mouillage qui marque l'entrée du chenal, ne se soit jamais soucié du plus ou moins de sécurité qu'offre ce mouillage à un navire obligé d'y ancrer.

Certes, on a tout fait, il y a quelques années, pour priver Haïphong de la rade facile et sûre que la nature lui a donnée, la rade du Crapaud, et pour imposer aux navires de

faire toutes leurs opérations à Haïphong même. Cette belle politique a eu pour résultat de faire supprimer par les Messageries maritimes leur escale de Haïphong et de rayer définitivement Haïphong du nombre des ports d'escale. N'y viennent plus que les navires qui l'ont comme terminus de ligne ou comme port de destination. Ayant obtenu ce premier beau résultat il semble qu'on aurait dû, le port même n'étant pas accessible à toute heure en tout état de la marée, se préoccuper de rendre un peu plus sûr le mouillage que l'on imposait aux navires obligés d'attendre, et plus facile l'entrée du chenal aux heures favorables.

La moindre des choses eût été d'installer aux environs de l'entrée du chenal, par les profondeurs de 10 mètres à 12 mètres, un ou deux corps morts, c'est-à-dire des bouées d'amarrage solidement ancrées par de lourdes masses de fonte ou de ciment armé, dans ces vases où l'on savait bien qu'une ancre ordinaire n'avait pas assez de prise.

En second lieu, le feu avancé, qui marque l'entrée du chenal, aurait dû être non une simple bouée lumineuse mais un véritable bateau-phare, comme nous en connaissons à l'entrée de la Tamise et du Yang-Tseu-Kiang et où l'on prendrait le pilote au lieu d'imposer aux navires venant de Hongkong un détour d'une heure ou plus, selon le bon plaisir du pilote.

En attendant ce bateau-phare, la bouée lumineuse (quand il y en avait une) indique, sous la masse d'eau jaunâtre qui s'offre aux yeux, la bouche sous-marine du Nam-Triêu

Si cette bouée, si insuffisante fût-elle, avait été à sa place, la catastrophe du *Cap-Lay* ne se serait pas produite. L'officier de quart aurait eu le feu sous les yeux et, à moins de dormir, n'aurait pas manqué de le voir tout d'un coup s'éloigner rapidement ; car un feu de cet ordre de grandeur et presque au raz de la mer, visible à 3.400 mètres ne l'est plus guère à 7 kilomètres, distance qu'il a suffit d'une heure de dérive pour mettre entre la bouée et le *Cap-Lay*.

On aurait eu alors tout le temps soit de remettre en marche en avant pour aller reprendre le mouillage avec deux ancres, soit de fuir en haute mer comme cela est prescrit lorsque le baromètre descend au point où il était ce jour-là à une heure du matin.

Peut-être même, d'ailleurs, si ce feu avait été en ordre, le pilote aurait-il pu s'engager dans le chenal en prenant son alignement sur le feu qu'il voyait devant lui et sur le feu d'entrée laissé en arrière.

Nous savons, en effet, que si le pilote n'a pas pu continuer sa marche en avant, c'est parce que le mauvais temps l'empêchait de voir le feu n° 3 (feu du banc de sable) qui, avec le feu n° 2, donne l'alignement du chenal dragué.

Ce chenal que les dragues ont tant de peine, chaque année, à maintenir à la profondeur voulue, est très étroit, soixante mètres à la base, soit trois fois la largeur d'un grand navire. Un échouage dans la vase molle, bien qu'ennuyeux, ne serait pas une catastrophe à marée haute, mais il pourrait devenir fort désagréable à marée basse et, s'il se produisait en travers, avoir pour résultat d'embouteiller le port. On comprend que les pilotes n'aiment pas s'exposer à cet accident.

Il s'agit donc de ne pas dévier de la ligne droite. Celle-ci passe par le feu d'entrée et les deux feux du banc de sable, dont le premier marque le coude du fleuve et le second sert à indiquer la ligne droite une fois le feu d'entrée dépassé. Après le feu n° 2, le navire se dirige vers le feu n° 4 ; mais là il a, pour évoluer, presque toute la largeur du fleuve, plus de 1 500 mètres et lorsqu'il s'approche de la coupure de Dinh-Vu, les feux sont beaucoup plus rapprochés.

Entre la bouée-feu d'entrée et le feu n° 2, il y a une distance de 12 kilomètres et entre le feu n° 2 et le feu n° 3, une distance de 3 kilomètres environ. Par nuit noire, pluvieuse ou brumeuse, douze kilomètres, c'est une trop longue portée pour un simple feu. Après avoir reconnu la bouée d'entrée, un pilote expérimenté peut cependant avancer encore de trois kilomètres jusqu'à l'embouchure même du fleuve

(l'embouchure sous-marine s'entend) avec l'espoir d'apercevoir la bouée 3. C'est ce qu'a fait le *Cap-Lay* ; mais quand il fut à 12 km. de la bouée 3, il ne put pas la voir

Il ne pouvait pas voir davantage, par un temps pareil, les bouées ordinaires qui, au nombre de six, à 1.600 m. environ l'une de l'autre, indiquent de jour le chenal entre les feux 1 et 2. C'est pourquoi il dut faire machine en arrière (voir récit du pilote, *Courrier d'Haïphong* du 21 juillet).

Remarquez que même de jour, avec un aussi mauvais temps, le *Cap-Lay* aurait été tout aussi embarrassé pour voir les bouées, éloignées l'une de l'autre de 1.600 mètres et dont il faut apercevoir deux pour ne pas dévier de la rigoureuse ligne droite.

Il est donc ridicule de n'avoir pas installé feux et bouées en plus grand nombre.

Avec des bouées tous les 800 mètres, dont une bouée sonore sur deux, la route serait facile à suivre de jour, même par mauvais temps.

Avec deux feux de plus, dans le grand intervalle de 12.000 mètres, placés, comme nous le suggérons sur notre carte, à l'entrée et à la sortie de l'étroit chenal dragué, la route serait facile à suivre la nuit, même par mauvais temps.

Elle serait trop facile, nous a-t-on dit. Avec une route bien indiquée, pas besoin de guide. Et voilà, monsieur, pourquoi votre fille est muette. Il paraît que ces messieurs du Fromage auraient bien eu la même idée que nous, nous ne la ferons donc pas breveter ; seulement ils ont demandé l'avis des gens compétents, et on leur aurait, paraît-il, laissé entendre que le chenal était très bien éclairé comme il l'était.

Mais, un peu sourds d'oreille, ces vieux messieurs entendirent-ils mal, et trop bien éclairé au lieu de très bien éclairé ? toujours est-il que le feu essentiel, le feu d'entrée, ayant été endommagé le 21 juin dernier par un accident, dont on se souvient puisqu'il y eut mort d'homme, on décida de le supprimer.

Tout simplement ! Comme çà, l'entrée du port ne serait plus trop facile. On le remplacerait plus tard par une bouée sonore ; en attendant, une bouée ordinaire ferait l'affaire. Et le 15 juillet, c'était encore la bouée ordinaire. La catastrophe du *Cap-Lay* rappela à ces bons messieurs ce léger oubli et quelques jours après, on installa la cloche ; on ne pouvait pas plus maladroitement plaider coupable.

Pour nous, les autorités du Port autonome sont au moins coupables de deux fautes.

Une faute lointaine, excusable ; s'être laissées convaincre par un avis compétent mais intéressé et n'avoir pas doublé le nombre des bouées lumineuses, ce qui eût permis au *Cap-Lay* d'être en sécurité dans le fleuve avant minuit et d'arriver aux docks de bonne heure le matin.

Une faute lourde et immédiate : avoir supprimé le feu, dont la présence aurait empêché la catastrophe en donnant un excellent point de repère au navire.

Mais ces messieurs n'ont pas que cela à se reprocher et il y a bien d'autres failles d'imprévoyance et d'indifférence, remontant beaucoup plus loin et dont le chef, parti en congé en France tout de suite après avoir pris possession de son poste — nous allions dire de son apanage — a sa part de responsabilité.

Tout d'abord : le manque complet de moyens de secours. Pas un bateau de sauvetage stationné à l'avant-port, au village de Hoang-Chau par exemple, ou au poste de la Cat-Ba.

Pas un remorqueur de haute mer susceptible de prendre la mer par tous les temps et de porter secours.

L'outillage du Port autonome est, sous ce rapport, absolument pitoyable et dégage, lui aussi, sa petite odeur de fromage. Nous examinerons, dans un prochain article, ce que sont les moyens dont le port eût disposé si, par malheur, l'*Astrolabe* n'avait pas été là et nous donnerons à nos lecteurs une idée de ce qu'est ce Port autonome, dont la création était, en théorie, une idée heureuse et féconde, mais qui, en fait, fournit un des plus lamentables exemples d'un des abus de notre époque : les institutions créées pour des individus sous couvert de l'intérêt général.

Nous verrons enfin ce qui pourrait être fait pour sauver le port de Haïphong et lui assurer un avenir intéressant.

Sur la question responsabilité, nous n'insisterons plus. « Adhuc sub judice lis est » [Le procès est toujours pendant].

Nous avons voulu simplement exposer les réflexions que beaucoup de personnes sérieuses ont faites.

Ce qui nous intéresse, c'est l'avenir, la bonne renommé et le développement de notre grand port tonkinois, sous la direction, d'hommes jeunes : c'est, aussi, la sécurité des voyageurs grâce à une vigilance sans cesse en éveil sur les navires.

Nous sommes tous, petits et grands, exposés à subir un jour le sort des passagers du *Cap-Lay* ; nous sommes donc tous intéressés à ce que la leçon serve

---

À CHAPA

——»o«——

Pour les naufragés du « Cap-Lay »

(*La Volonté indochinoise*, 27 août 1928)

Une fête de bienfaisance au profit des naufragés du« Cap-Lay »a été donnée à Chapa, les 14, 15 et 16 août 1928.

Les nombreuses personnes actuellement en villégiature dans notre charmante station d'altitude ont tenu à rivaliser d'ingéniosité, de dévouement et de générosité. Elles se sont dépensées et ont dépensé sans compter pour apporter un peu de soulagement aux misères des malheureux sinistrés.

Beaucoup de maisons de commerce tonkinoises ont également voulu concourir à cette bonne œuvre, notamment les maisons Girodolle, Chaffanjon, Leduc, Taupin, Viaud, Veyrenc et Marty.

Aussi Monsieur le résident de Laokay a t-il pu adresser à Monsieur le résident supérieur un mandat de 1.285 piastres, qui viendra grossir sensiblement les sommes déjà recueillies au Tonkin pour adoucir quelque peu les souffrances de ceux qui, si près de nous, ont été si durement frappés.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 septembre 1928)

DE RETOUR. — Monsieur Husson, agent principal des Chargeurs réunis, est de retour parmi nous et reprend son poste. Nous le prions d'agréer nos compliments de bienvenue.

Monsieur Brunet, qui l'avait remplacé pendant son congé, va partir prochainement en France à son tour.

Nous lui souhaitons un bon voyage et un bon congé dans la mère-pairie

---

Dépêches de l'Indochine

Le naufrage du « Cap-Lay »

(*Les Annales coloniales*, 11 octobre 1928)

La Commission chargée d'examiner les causes du naufrage du « Cap-Lay » a conclu que le commandant Benteu eut trop confiance dans les circonstances atmosphériques

et que le typhon ayant été signalé, il aurait dû mouiller non une seule ancre, mais deux. Il est d'ailleurs possible qu'une patte de l'ancre ait été brisée, ce qui atténuerait sa responsabilité. Des vérifications vont être entreprises à cet effet.

Saïgon
Les arrivants
(*La Dépêche d'Indochine*, 28 octobre 1928)

Par s/s « Cap-Tourane »

Sont arrivés le 27 octobre les passagers suivants :

Ont débarqué à Saigon

Mme et M. Courtinat, commerçant ; M. Lalande ; Mme Merle ; Mme Coulanges ; Mme Berquin ; Mlle De la Croix Laval ; M. Topinka ; M. Monin, avocat ; Mme et M. Parry, médecin dentiste ; Mme Gévrin, docteur en médecine ; M. Viard ; M. Eyman, directeur de la troupe théâtrale ; Mlles Paule France, Forallys,Mareya, Charbonnes, Ferrière, Flomentin Cerdès, Flomentin Ruys, Debory, Nooky may, Reynaldo Croizet, Farrès, Lacaze, Bernard, Brandt, Gamin Barre, Lajoie, Salazzi, Ballester, Perrot, Christian, Harrel, artistes ; MM. Desart, Amato, Croizet, Douchet, Bringo, Lacaze, Richard, Davier, Lemarguy, Portal, Deniault, Kervan-Farrès, Frances, Bergier, Polidor, Lhopis, Barsanti, L'Hostis Gérard, Souet, Drouet, Haakman, Boudon, Fleury, Raivac, Chandelle, Christian, Bonchrétien, artistes.

Venant de Singapore

MM. Seilaan, Deker, Thompson, Boflrey, Berssay, Hundonal, Sadharram, Lee-an-Senh, Sasson.

Pour Haïphong

Mlles Marcelle, Paulette et Simone Benoit ; Mme et M. Bousquet ; Mme et M. Couraud et enfants ; M. Bayer, Mme Armal ;Mme et M. Poli et enfants, M. Capdeville ; M. Larcelet ; MM. Crisoni et enfants ; Mme, M. Bailley et enfants ; Mme, M. Subremat et enfants ; Mme et M. Francilla ; Mme et M. Carbontel ; Mme, Michel et enfant ; M.Roux ; M. Oubler, Mme et enfants ; Mme, M. Chochod et enfant ; Mme et M. Martineau, ing ; M. de la Croix Laval ; Mme Duval ; M. Desamp ; Mme Agard, professeur ; Mme Boutonnet, professeur ; Mme et M. Chevalier, instituteur ; Mme et M. Nolibert ; MM. Lacombe ; Mme, M. L'Herminier, commis des Douanes et enfants ; Mme de la Mote et enfant ; M. Miniconi ; MM. Furez ; Mlle Duval ; M. Walter et enfants ; M. Schublin et enfant ; Mme Bouchardy ; Mme et M. Taddei ; Mme, M. Audrien et enfants ; Mme Cheneval et enfant ; Mme Tobert et enfant ; Mme Kieffer et enfant ; Mme et M. Martinetti ; M. Caillot, N. Gondon ; M. Legrand ; M. Hermann ; M. Massardo ; M,. Beig ; M. Poli ; M. Ivorra ; M. Trasmini ; M. Inki ; M. Masson ; M. Leky ; M. Peler ; M. Despeyroux ; M. Le Bonder ; M. Antoine ; M. Huguen ; M. Férène ; M. Bernardi ; M. Giocanti ; M. Muchielly ; M. Poirier ; M. Eubriet ; M. Vittori ; M. Codaccioni ; M. Legrand ; M. Lemesle ; M. André ; M. Bayavel ; M. Garcia de Lomos ; Mme Leroy et enfants ; Mme Décamp ; M. Pareitmonh, Mlle Ng.-thi-Dong ; M. de la Poussardière ; 12 militaires.

COCHINCHINE
SAÏGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 décembre 1928)

L'accident du « Jamaïque ». — Au moment de l'appareillage, le s/s *Jamaïque*, de la Cie des Chargeurs réunis, a subi un accident dont les suites auraient pu être plus graves.

Après avoir levé l'ancre, le bateau avait décosté et s'apprêtait à faire la manœuvre dans la rivière. Que se passa-t-il alors ? Les personnes présentes sur le quai l'ont vu déporté par le courant, et l'arrière est venu heurter le quai.

Dans le choc, l'hélice sans doute se brisa et lorsque le navire se trouva en long dans la rivière et qu'il voulut faire machine arrière pour manœuvrer, il ne put s'arrêter et l'avant vint heurter le quai. La secousse fut assez violente, mais personne ne s'affola. Dans l'impossibilité de manœuvrer, le *Jamaïque* vint se coller contre un navire japonais qui était accosté devant lui, et ce fut presque un abordage.

Les dégâts heureusement furent insignifiants. Seuls les bastingages et quelques ferrures furent tordus.

Les deux bâtiments n'en restèrent pas moins accrochés, et il fallut attendre près de 2 heures qu'un remorqueur parvint à dégager le courrier des Chargeurs et le ramener sain et sauf à son pull de départ.

L'affaire du « Cap-Lay »
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1928)

La Chambre des mises en accusation de Hanoï a annulé l'ordonnance du juge d'instruction de Haïphong qui concluait par un non-lieu l'affaire du *Cap-Lay*. Elle a renvoyé devant le tribunal correctionnel le commandant Benteu et le second Mège pour homicide involontaire.

Le procès du « Cap-Lay »
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1928)

36 témoins sont cités. La première journée a été consacrée à l'interrogatoire des accusés et à l'audition des témoins dont la déposition était susceptible de fournir des détails techniques. Hier, a commencé l'audition des passagers dont le lieutenant Watrinet qui a déclaré, notamment, que si tous avaient suivi les ordres donnés, tous auraient été sauvés.

Samedi à 16 heures, le tribunal de Haïphong a entendu le réquisitoire prononcé par le procureur Glad qui attribua le naufrage du *Cap-Lay* à la dérive du vapeur qui eut pu être constatée si la négligence n'avait pas régné à bord ; il demande, en conséquence, l'application de l'article 319 du code pénal. Me Fauque, dans sa plaidoirie, a montré le courage et l'abnégation des marins surpris par un cas de force majeure, ce qui a permis, grâce à leur énergie, de sauver 250 personnes, celles qui sont mortes ayant été victimes de leur entêtement. Il conclut en disant que la perte du navire était due à un cas de force majeure, il demande, en conséquence, l'acquittement des deux prévenus. Jugement à huitaine.

Dépêches de l'Indochine
L'affaire du « Cap-Lay » en appel

(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1929)

Le procureur général Guiselin ayant fait appel du jugement du Tribunal correctionnel de Haïphong acquittant le commandant Benteu et le lieutenant Mège, l'affaire viendra devant la cour d'appel de Hanoï en séance extraordinaire le 5 février prochain.

Le premier président Morché présidera, le procureur général Guiselin occupera le siège du ministère public.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Chargeurs réunis
(*Le Temps*, 14 janvier 1929)

[…] La compagnie s'attache à parer à la rareté relative du fret et à la dépréciation des prix de transport qui en est la conséquence, en pratiquant une politique d'entente avec les autres armateurs français. C'est ainsi qu'elle a pu étendre son activité sur la Côte occidentale d'Afrique et développer son trafic avec l'Indochine. Elle a conclu un accord avec la Compagnie des Messageries maritimes en vue d'établir des départs régulièrement alternés avec ceux de cette dernière société pour le transport des marchandises vers les ports du nord de cette colonie. […]

Dépêches de l'Indochine
L'affaire du « Cap-Lay »
(*Les Annales coloniales*, 9 février 1929)

L'affaire du Cap-Lay est venue devant la Cour d'appel de Hanoï le 7 février.

L'audience de la matinée fut consacrée à la lecture des pièces du procès et à l'exposé fait par le rapporteur, conseiller Collet, qui fut terminé à onze heures. On entendit ensuite le commandant Benteu et le lieutenant Mège, auxquels le président Morché et le procureur général Guiselin demandèrent des précisions relatives au point de mouillage, aux ordres donnés après l'échouage pour faire monter les passagers sur le pont. Le commandant et le lieutenant confirmèrent leurs déclarations antérieures relativement à leur certitude sur l'exactitude de leur point de mouillage, contrôlé par les relèvements effectués lors de l'éclaircie et sur le contrôle de la tenue du navire par plusieurs sondages. Le capitaine de frégate Monguillot, le capitaine de corvette Javouray[10] et le pilote Larroque ont été ensuite entendus sur les mêmes points. Ils déclarent ne pouvoir expliquer la dérive du point de mouillage au rocher de Cat-Ba. L'audience, levée à midi, a été reprise à 15 heures.

L'audition des témoins techniques dura jusqu'à 16 heures. Le procureur général prononça ensuite son réquisitoire, montrant la négligence du commandant qui, selon lui, ne prit pas toutes les mesures nécessitées par l'annonce du typhon et ne montra pas une autorité suffisante dans l'organisation du sauvetage des passagers et de l'équipage. Il conclut en demandant la condamnation des prévenus dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la discipline des équipages.

La défense, représentée par Me Fauque, soutient tout d'abord le point de droit, montrant qu'une loi non spécialement promulguée pour la colonie, ne peut être

---

10 Joseph Javouray (1889-1954) : directeur à Haïphong de la Société de chalandage et remorquage de l'Indochine (SACRIC).

appliquée. Puis il s'efforça de démontrer que le commandant Benteu et le lieutenant Mège n'ont pas été coupables de négligence. Il demande l'acquittement.

L'affaire sera mise en délibéré et le jugement rendu le 19 mars.

A l'*Officiel de l'Indochine*
CONCESSIONS ACCORDÉES
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 février 1929)

Un terrain de 230 ha., sis à Done-Nam-Say, province de Stung-Treng (Cambodge) est concédé à M. Le Corre, des Chargeurs réunis.

Ceux qui arrivent
(*La Dépêche d'Indochine*, 27 mars 1929)

Liste des passagers embarqués le 15 mars 1929 sur le *Jamaïque* :

Travaux Publics : ingénieur-adjoint Aragau ; femme Vaudian ; adjoint-technique principal Michelet ; gardien phare Couapel, femme.

Chemins de fer : contrôleurs principaux Argenty, Pignolet, femme et enfants ; famille contrôleur Plâtre.

Postes : rédacteur principal Jambet, enfants ; agent mécanicien Généal, femme.

Trésorerie : commis Saissy.

Douanes : commis principal Toche, femme.

Enseignement : professeur principal Lemineur ; Dame professeur stagiaire Jannet.

Municipalités Cholon : Régisseur Quilichini, femme.

Militaires infanterie

Lieutenants Cousin, enfant ; Sastas, femme ; Chaboud ; adjudant-chef Chavel, femme ; adjudants Berthou ; Larose, femme ; sergents-chefs Sarda, femme ; Roux, femme ; 6 Sergents, 1 soldat.

Militaires Artillerie

Adjudants-chefs Bonderolle ; Capelle, femme ; adjudants Dartevelle, femme ; Barray, femme ; margis-chefs Blum, margis Sept ; Ambroggiani, femme ; Boitière, femme ; 2 soldats.

Militaires Aviation

Lieutenants Obyongellin ; Honoré, femme ; Pasquier, femme ; Légionnaires : famille capitaine Gelis ; femme lieutenant Chatenet ; femme adjudant Bondy ; commis sergent Voisin.

Santé : Médecin capitaine Delpalmas ; sergent-chef Tréblay, femme ; sous-chef armurier Herbes, femme.

Militaires hors cadre

Infirmière Couture ; Margis chef gendarmerie Brodant ; Tocabens ; Bonnemaison, femme ; gendarmes Piétri, Lebègue, femme ; Stephan, femme.

Les arrivants

———

Par le « Jamaïque »
(*La Dépêche d'Indochine*, 12 avril 1929)

Le s/s *Jamaïque*, des Chargeurs réunis, est arrivé à Saïgon 11 avril, à 6 heures du matin.

Passagers débarqués à Saïgon :

M. Brandon, employé de commerce ; Mme Brandon ; MM. de Wilemick, employé de commerce ; Gurdit Sinch ; Labh Sinch ; Gagat Sinch ; Ratan Sinch ; Sher Mahamed, agriculteurs ; Jatzelle Georges, médecin ; Jamber, rédacteur P T. T ;

Mme Jambet et 2 enfants ; M. Mme Aragau [11], ingénieur T. P. ; MM. Vaudiau, ingénieur T. P ; Michelot Henri, adjoint technique ; Lemineur Jean, professeur ; MM. Mmes Toche, commis des D. et R ; Gemelh A. mécanicien P.T.T., et Mme ; Mignolet et 3 enfants, contrôleur principal ;M. de Palmas Maxime, médecin capitaine ; Mme Gelis et 3 enfs., fem. capitaine ; M. et Mme Quilichini ; régisseur Services municipaux ; M. Argenti François, contrôleur chemin de fer ; M. Saissy, commis Trésorerie ; 1 Cambodgien ; 1 Annamite ; 2 femmes.

Passagers à destination de Haïphong

M. et Mme Bonnemaison, maréchal des logis chef ; M. Brodart, maréchal des logis ; Mlle Couture, infirmière ; M. Boitière, maréchal des logis ; M. et Mme Ambroggiani Jules, maréchal des logis ; D'Herbes, sergent-armurier ; Lebègue, gendarme ; M. et Mme Stephan Charles, gendarme.

M. Pietri, gendarme ; M. Mme Couapel, gardien phare ; Mme Chatenet, femme du lieutenant ; MM. Mmes Paquier, lieutenant aviateur ; Monore, lieutenant aviateur ; Guyon Gellin, lieutenant aviateur; M. Sasias, lieutenant I. C. ; Mme Sasias et 2 enfants ; M. Mme Cousin, lieutenant I. C. ; M. Chaboud, sous-lieutenant I. C. ; Mme Plâtre et 2 enfants, femme du contrôleur chemin de fer ; MM. Borderolle adjudant-chef ; Mme Capelle Madeleine ; M. Mme Gravil et 2 enfants, adjudant-chef ; Mme Bondy, femme d'un adjudant-chef.

MM. Mmes Daraz, adjudant-chef ; Larose et 1 enfant, adjudant Inf. Col. ; Dartevelle et 2 enfants I. C ; Bertho, adjudant ; Sarda et 1 enfant, sergent-chef I. C ; Roux, sergent-chef I. C. ; Mme Roux et 1 enfant ; M. Mme Tremblay et 2 enfants, sergent-chef infirmer.

MM. Blum Pierre ; Tocabens ; Mangin, Le Meaux Noël, maréchaux des logis ; Le Roy ; Le Gall, maréchal des logis ; Grosjean, sergent I. C ; Guyonnet, Germa, maréchal des logis ; Lenée ; Kastel ; Combret ; Perrin ; Brumpt ; Voisin, sergent I. C ; Delplanque, maréchal des logis ; Pielyaut Louis, soldat ; Payet et Alleguède, brigadiers A. C.

———

Les repêchages du *Cap-Lay* par le *Blankenese*
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 mai 1929)

Depuis quelques semaines, le bateau allemand de renflouage et sauvetage *Blankenese*, affrété par les assureurs du *Cap-Lay*, travaille sur l'épave du paquebot, complètement noyée, on le sait, par 20 m. de fonds. Il a commencé par retirer 39 sur les 40 caisses de billets de la Banque de l'Indochine. La quarantième caisse reste jusqu'ici introuvable. En outre, on essaie de retirer celles des marchandises auxquelles l'immersion a laissé encore quelque valeur.

---

[11] Émile Aragau (La Fajolle, Aude, 25 nov. 1891-Marseille, 19 mai 1978) : ingénieur des Travaux publics. Chevalier, puis officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 30 juillet 1916, p. 6757, *JOEF*, 28 février 1944, p. 652).

La société « Indochine films » a eu l'heureuse idée d'envoyer sur les lieux son excellent opérateur, M. Manikus, et notre jeune compatriote nous a donné une nouvelle preuve de la maîtrise qu'il a su réaliser dans cet art difficile.

Les habitués du Cinéma Palace [à Hanoï] peuvent, grâce à lui, se rendre parfaitement compte de la façon dont le travail se fait.

Profitons de l'occasion pour dire que les gens de l'art qui ont assisté à ces travaux font le plus grand éloge de l'habileté professionnelle et du zèle du personnel du *Blankenese*.

Chronique de Saïgon

Ceux qui arrivent
(*L'Écho annamite*, 28 mai 1929)

Par le « Cap-Padaran »

Le « Cap-Padaran », de la Cie des Chargeurs Réunis, venant du Tonkin, est arrivé hier matin à Saïgon, avec les passagers dont les noms suivent :

M. Laire, Mme Laire, M. Fabry, MM. Hennion, Burnier, Mme Burnier et 3 enfants, MM. Suignard. Obrecht, M. et Mme Favrot et un enfant ; Mlle Fleury, MM. Gourbin, M. et Mme Luaud, M., Mme Bon, Chauvelot. MM. Artaud Tombois, Gaborieau, Calas, Mme Gautier et 2 enfants, MM. Delauzun, Bouquet, M. Glauffre, 18 soldats, 3 tirailleurs tonkinois.

Mme Arbez, M. Dremond, Mme Tran thi Toi, MM. Vu dac Phuong, Tran ngoc Luoc, Mme Tran toi Thom, MM. Fage, Nadet, Nadin, Nguyen van Phuong, Nguyen van Dieu, Dang van Nam, Nguyen van Ho, Nguyen v. Con, Nguyen van Xan, Nguyen van Thuc, Mme Nguyen thi Lai, 51 coolies de l'Office général de main-d'œuvre.

Lettre de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1929)

25 novembre 1929

La semaine du 18 au 24 novembre inclus, favorisée par un temps clément et une mer calme, a marqué une reprise dans le trafic de notre port. Il est entré ou sorti 281 navires, dont 148 aux arrivages et 189 au départs. Le mouvement des marchandises a été plus important que celui de la huitaine précédente : 91.882 tonnes aux importations et 59.800 tonnes aux exportations.

Sur la ligne de l'Indochine et d'Extrême-Orient, le *Cap-Padaran*, venant de Haïphong et Saïgon, a débarqué le 18 novembre 60 passagers, parmi lesquels M. Rouelle, agent général des Chargeurs Réunis, le commandant Rossigneux, le lieutenant Pelletier, du service géographique de l'armée, retour de Cochinchine. La cargaison du navire comprenait 2.110 tonnes de maïs, caoutchouc, riz, etc.

……

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1929)

ARRIVÉES. — Sont arrivés par le *Cap-Varella* samedi à 17 heures :

Venant de Marseille : Mme et Mlle Husson ; Mme et M. Chrétien, huissier ; Mme et M. Deleu ; Mmes et M. Bourdier ; Mme Dricot ; M. et Mme Bourgoin, géomètre, 4 enfants ; Mme Michel ; Mme et M. Gilles, employé de banque 3 enfants ; M. Lecour ; Mlles Julienne et Nisy Lacour ; M. Dujon, contrôleur des D. et R. ; Mme Sabiani, femme d'un chef de bureau ; Mme et M. le Sequin, Mlle ; le capitaine Boucabeille ; M. Badoux ; M. l'officier d'administration et Mme Demoulin, enfants ; Mme Labrot, 2 enfants ; Mme Gaulard ; les lieutenants Moutiney, Arago, Terressier, Sauueau de la Horie ; M. Ceccaldi, médecin lieutenant ; Mme et M. Duron, médecin lieutenant, 2 enfants ; Mme et M. le sous-lieuteount, Baudouin ; Mme et M, le sous-lieutenant Lotte, 1 enfant ; Mme et M. le payeur Savary, 2 enfants ; Mme et Mlle Saumont ; M. Bruneau, mécanicien ; M. Boyé ; Mme et M. Baudard, adjudant, Mme Lestrille, 1 enfant ; Mme Michel ; Mme et M. Chofflet, adjudant, 3 enfants ; Mme et M. Biard,adjudant, les adjudants Laborde, Guillon, Parigi, Jacquenet, Rebours, Mme Pastel, 2 enfants ; . Garai, 1 enfant, Mme et M. Tref, sergent, Mme Constant, 3 enfants ; Mme Poret, M. Lelormens, sergent, les sergents Cazayus, Vesines, Ripert, le chef de fanfare Marache ; le gendarme et Mme Goertz, 1 enfant, le sergent Roques ; Mme et M. Tiberie ; M. Courtes ; Mme Breton, 1 enfant ; Mme Pacquereau, 1 enfant ; Mme Descenté ; 2 enfants ; les sergents Fourcquer, Freyburger, More, Estève, Lannuel, Morin, Thomas, Le Golf, l'adjudant Taddei ; Mlle (?) Berthe, infirmière ; M. Tavernier, M. Aubouin, professeur ; 233 militaires.

Venant de Port-Saïd : M, le lieutenant de cavalerie de Monpezat.

Venant de Saïgon : M. Favot, Mme et M. Joussel, 1 enfant, Mlle Croisille, infirmière.

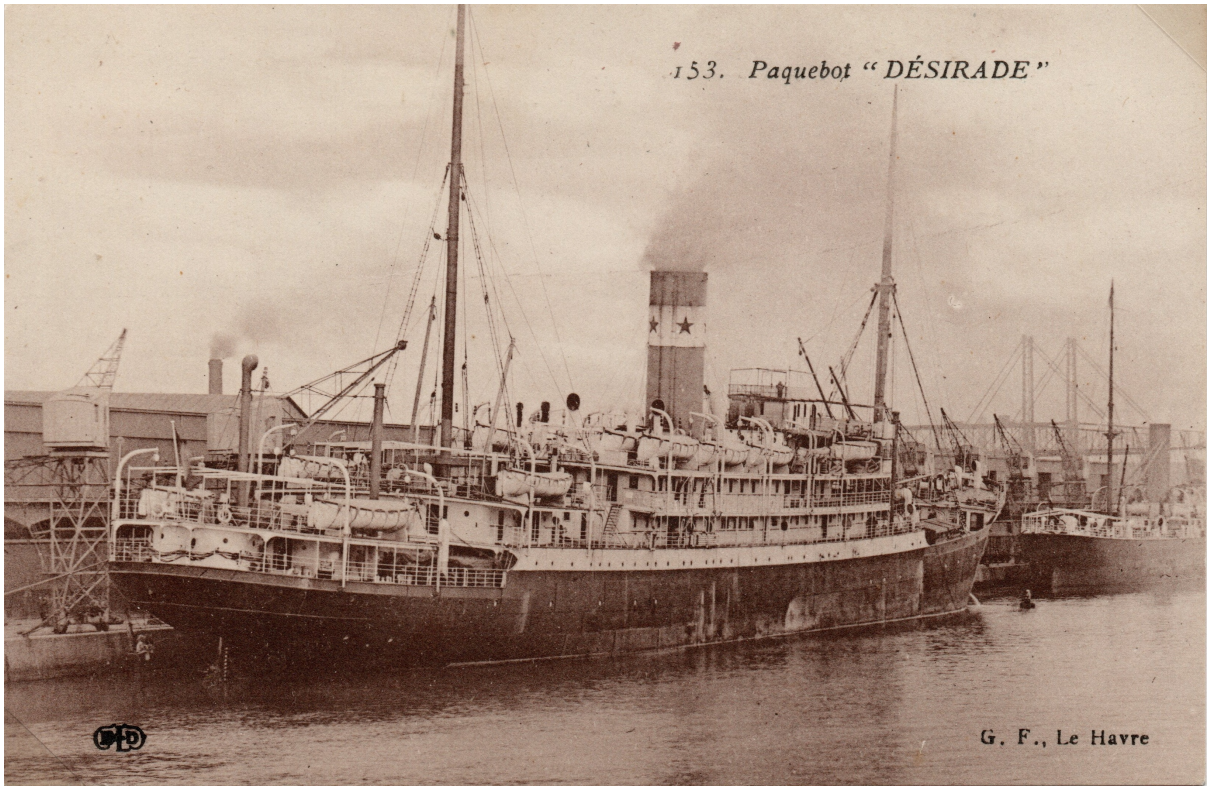
CHARGEURS REUNIS

(*L'Économiste parlementaire*, 15 décembre 1929)

……

Les lignes d'Extrême-Orient, ont fonctionné normalement et les croisières organisées durant l'exercice ont remporté un plein succès,

---



Coll. Jacques Bobée
Chargeurs réunis. — Paquebot *Désirade* (G.F., Le Havre)

LA VIE MARITIME

Le Paquebot « Désirade » à Marseille
(*Le Petit Provençal*, 20 décembre 1929)

Le paquebot *Désirade,* de la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui était en service sur la ligne de l'Amérique du Sud, vient d'être affecté aux voyages d'Extrême-Orient. Ce navire d'une jauge de 9 000 tonnes vient de faire escale à Marseille, venant de Bordeaux. Il doit quitter notre port aujourd'hui pour Saïgon avec une importante cargaison et de nombreux passagers de toutes classes.

À l'occasion du séjour dans nos eaux de cette belle unité, la Compagnie des Chargeurs Réunis nous avait convié, hier après-midi à une visite du navire Nous avons été fort aimablement reçu par M. Dumont, commandant du paquebot, entouré de M. Jacques Revoil, agent général de la Compagnie, et M. Rastet, chef du service des passages. Le « Désirade » est une navire confortablement aménagé, doté des derniers perfectionnements.

Nous souhaitons un bon voyage à ce paquebot qui fréquentera désormais notre grand port. — T.

Saïgon-Cholon
Chambre de commerce

(*L'Écho annamite*, 26 février 1930)

Elle a ensuite, à l'unanimité, désigné M. Brunet, agent des Chargeurs réunis, pour remplacer M. Rouelle, démissionnaire, au sein du conseil d'administration du Port en qualité de représentant des industriels maritimes.

Notre carnet financier
(*La Revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1930)

Les Chargeurs réunis émettent 100.000 obligations de 1.000 francs 4 1/2 % demi-net amortissables en 25 ans à partir du 15 avril 1932.

La dette obligataire de la Compagnie, qui est déjà de 183.450.000 francs, va donc se trouver portée à 283 millions 450.000 francs, ce qui ne laisse pas de causer de grosses inquiétudes étant donné que le bénéfice du dernier bilan n'atteignit que 9 millions et demi et que le marasme des affaires en Indochine pèsera lourdement sur les résultats de l'exercice en cours.

Bordeaux
Ligne de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 27 avril 1930)

Le paquebot Désirade (C.R.) [Chargeurs réunis] a quitté Bordeaux dans la nuit du 22 au 23 courant pour effectuer sa croisière par Vigo, Cadix, Malaga, Barcelone et Marseille. Dans cette dernière ville, le *Désirade* embarquera passagers et chargement à destination de l'Indo-Chine, Haïphong et escales. Prochain départ : *Cap-Padaran* (Chargeurs réunis), 22 mai.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juin 1930)

ARRIVÉES. — Sont arrivés par le *Désirade* vendredi à 17 heures.

Venant de Marseille : capitaines Delluc, Coudrain, Mme, leur fille ; Burgain et Mme ; Mme Raygnier ; M. Cancellieri ; les lieutenants Bel et Mme ; Corbière ; Fourtoul et Mme ; Minot ; Mme et M. Prouteau, géomètre, 1 enfant ; Mme et M. Brémond agent technique ; le capitaine d'administration Picard ; M. Lecène, commerçant ; M. Jean Tintane ; Mme et M. Merlieu, professeur, 1 enfant ; Mme et M. Gros, des Douanes et Régies ; M. Léonard, des Travaux Publics ; les adjudants et Mme Multat ; Richet, Mme, 3 enfants ; Dorlan, Mme et 1 enfant ; Mme Vieillard, 2 enfants ; Rognant, Semet, Bartoli ; Pogani ; André, Mme 1 enfant ; M. Lajoux, hôtelier, les sergents Moreau et Mme, Labanne, Mme Varonne, Sabre ; Mme Louisy, 2 enfants ; Mme Milani, 1 enfant ; Mme et Giovannangeli, 1 enfant ; Mme Hélène Legrand ; Mme et M. Forgeais. gendarme, 2 enfants, le maréchal des-logis Vallet ; M. Essai, sous-chef armurier,166 caporaux et soldats, 41 sergents.

Lettre de Marseille

HAÏPHONG
Justice ! Justice !
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1930)

Les Chargeurs Réunis ayant subi quelques dommages par le vol dans leur caisse d'une somme de 2.077 piastres 93 que commit leur caissier, la Cour criminelle d'Hanoï lui infligea deux ans de prison et 100 francs d'amende t

Espérons, que la. Justice ayant su punir ce caissier voleur comme il le fallait, trouvera également la peine que mérite M. Léon Cyprien [Fabre] pour avoir fait mourir cent mahométans dans l'incendie de l'*Asia*.

La Justice doit poursuivre son œuvre sans pitié pour les coupables !

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 septembre 1930)

L' « Avenir du Tonkin » annonce qu'on va faire transporter à Cayenne par le « Forbin » (8.000 tonnes, Chargeurs réunis) 1.800 bagnards de Poulo-Condore. Le navire passera par le cap de Bonne-Espérance et le voyage coûtera cinq millions de francs.

LES PARTANTS
(*La Dépêche d'Indochine*, 19 décembre 1930)

Le *Cap-Padaran* partira en France, le 19 décembre, à 11 heures, avec les passagers suivants :

Pour Singapore

MM. de La Pommeraye, L. E. Morris et Stringer.

Pour Djibouti

Hussen Rachid.

Pour Marseille

M. Lejeune Georges ; Mme Godefroy ; M. et Mme Fabre ; M. et Mme Devenet ; M. et Mme Bachelin ; M. Gunist Horn ; Mme Danet et 1 enf. ; M., Mme Viel et sa fille [directeur de l'arsenal de Saïgon] ; M. et Mme Dievart ; M. Ménard ; M, Carborière ; Mlle J. Sainte Rose ; M. Debons ; M. Poux ; M. Menguy et 1 enf. ; M., Mme Ballian et 2 enf. ; M. Kerno ; Mlle de Saint Jores ; M. Jean Gravelle ; Mme Mordasini ; MM. Figara, Vergari, Pied, Gardes, Pouleriguen, Dufour et Derval ; Mlle Janivel ; 64 caporaux et soldats européens ; 2 tirailleurs.

CHARGEURS RÉUNIS
COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION À VAPEUR
Assemblée générale ordinaire du 20 décembre 1930.
EXERCICE 1929-1930
(*Recueil des assemblées générales*, janvier 1931)

……
Il a été effectué 151 voyages se répartissant comme suit :
66 sur le Brésil et La Plata,
58 sur la Côte Occidentale d'Afrique,
26 sur l'Indochine,
et diverses croisières,
……

Ligne d'Indochine.

Notre grande possession indochinoise a subi, elle aussi, une crise due principalement à une mauvaise récolte de riz et à la baisse continue de l'argent fin. Ce dernier facteur a rendu nécessaire la stabilisation de la piastre, qui ne tardera pas à produire d'heureux effets. On estime que les moments les plus difficiles sont passés et que la colonie reprendra à bref délai sa marche ascendante vers la prospérité.

Nos transports sont restés à un niveau satisfaisant ; les taux de fret, qui avaient momentanément fléchi, tendent à reprendre leur valeur ancienne et nous pouvons considérer le développement de nos affaires en Asie avec un optimisme justifié.

Notre agent général en Indochine, M. Rouelle, dont la santé avait été gravement ébranlée par vingt-huit ans de séjour à la Colonie, nous a demandé de rentrer définitivement en France. C'est avec regret que nous avons dû accéder au désir exprimé par cet excellent collaborateur. Pour le remplacer, notre choix s'est porté sur M. Brunet, qui remplissait, depuis 1922, les fonctions d'agent en Cochinchine. Ce dernier poste a été supprimé.

Les escales régulières effectuées à Nantes par nos paquebots en retour d'Indochine, nous ont conduits à ouvrir dans cette ville une agence directe.

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 janvier 1931)
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 février et 20 avril 1931)

Les fiançailles de Mlle Cazeau avec M. Huet. — Nous avons le plaisir d'annoncer les fiançailles de mademoiselle Marguerite Cazeau, la gracieuse fille du sympathique sous-agent de la Cie des Chargeurs réunis, à Saïgon, avec M. J. Huet [12], directeur du tissage des Établissements Delignon, à Phu-Phong, en Annam.

Le mariage sera célébré le 10 février prochain dans la plus stricte intimité.

Nous adressons aux futurs époux avec nos félicitations, nos sincères vœux de bonheur.

Accident de travail
(*L'Écho annamite*, 23 mars 1931)
(*L'Alliance franco-annamite*, 26 mars 1931)

Il a été procédé à une enquête relativement à un accident de travail ou chute du nommé Nguyen van Thanh, 32 ans, « taicông » de la chaloupe citerne « Le Tonkinois », de la Société des Affréteurs indochinois », le 19 mars vers 9 heures, le long du bord du vapeur « Linois » de la « Cie des Chargeurs réunis », amarré quai de l'Yser au cours du ravitaillement d'eau. Voulant grimper à bord du vapeur « Linois » à l'aide d'une amarre

---

[12] *Joseph* Pierre Huet (Condé-sur-Noireau, 26 août 1902-Toulon, 10 mars 1978). Quatre fils et une fille.

qui lâcha par la traction, Nguyen van Thanh retomba sur la chaland « Le Buffle », accosté à cet endroit. La victime, atteinte de contusion à la région lombaire et de plaie contuse du talon gauche, a été dirigée sur l'hôpital indigène de Cochinchine à Cholon.

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 avril 1931)

Le départ de Me Béziat. — Me Béziat, maire de la ville de Saïgon, s'est embarqué sur le *Linois*, de la Compagnie des Chargeurs réunis, qui est parti à treize heures, à destination de la France.

Me Béziat est remplacé à la tête de la municipalité de Saïgon par M. Ardin, premier adjoint.

Marseille

L'arrivée du paquebot « Désirade »
(*Le Petit Provençal*, 9 mai 1931)

Le paquebot. « Désirade », de la Compagnie des Chargeurs Réunis, en retour d'Indochine, est arrivé hier dans notre port.

Cette unité, commandée par le capitaine Dumont, s'est placée à la 7e section des Docks où ont débarqués 298 passagers parmi lesquels : MM. Magriot, inspecteur de l'Enseignement ; Menant, architecte ; Chepdaniel, ingénieur des mines ; Boyer, capitaine, commandant des troupes, etc.

La traversée a été excellente. Des fêtes données à bord au cours du voyage ont permis de recueillir une somme importante destinée aux œuvres de mer.

Lettre de Marseille
(*Annales coloniales*, 16 juillet 1931)

13 juillet 1931.

Pendant la semaine du 6 au 12 juillet inclus, il est entré dans notre port 160 navires, ramenant 18.853 passagers et apportent 90.411 tonnes de marchandises diverses. Il est parti 168 navires, avec 10.674 passagers et 50.850 tonnes de marchandises.

Sur la ligne d'Indochine et d'Extrême-Orient, signalons le départ, le 9 juillet, du paquebot *Désirade*, à bord duquel avaient pris passage MM. Lecontre, contrôleur des Douanes et Régies en Indochine ; docteur Huig Hou ; Faillot et Latban, boursiers de l'École des Roches, se rendant à Haïphong ; Servière et Vila, ingénieurs des Mines ; Fouillen, garde général des Eaux et Forêts, ainsi qu'un détachement de 176 officiers, sous-officiers et soldats.

Trois navires sont arrivés de nos possessions indochinoises : le *Bangkok*, venant de Tourane, a mis à quai le 7 juillet 3.303 tonnes de riz, manioc, caoutchouc, etc. Le *Cap-Saint-Jacques*, arrivé le même jour, avait à bord 623 passagers, dont MM. Littée, magistrat à Haïphong ; Seguillon, receveur de l'Enregistrement ; médecin-commandant Retière ; professeur Dutreilh ; Hervier, Lang, Duflos et Crépy, ingénieurs, des fonctionnaires, des colons, et 575 sous-officiers, caporaux et soldats.

……

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 septembre 1931)

ARRIVÉES. — Liste des usagers arrivés à Haïphong, le 10 septembre à 15 heures par le vapeur *Cap-Padaran*.

De Marseille : MM. Mugnier, Lavocat, chef de bureau et famille ; Muret, Damon, capitaine et famille ; Grécard, capitaine et famille ; Gonnot, lieutenant ; Le Trent, lieutenant ; le sous-lieutenant Tavert ; le lieutenant Becheras et famille ; le capitaine Vigneau et famille ; madame H. de Massiac, 2 bébés [de *L'Avenir du Tonkin*] ; Mme Duvert et enfants ; MM. les sous-lieutenants Mai-viet-Huyen et Ng.van-Muu ; les médecins militaires Nguyen-van-An et Vu-Hoa ; Mme Buis Michelot ; M. Giang ; M. Bartholomeau ; M. Barboni et famille ; M. Asnard et famille ; MM. Marguères et famille ; Mme Knippel ; Jousmet et enf. ; Mme Hubert ; Mme Avignon ; M. Tscharn ; Mme Weitz et enfant ; MM. Charois, Dombry, Versini, Fouroux ; .11 rationnaires européens ; 10 sergents indigènes; 305 tirailleurs tonkinois, 6 indigènes.

De Singapore : M. Archdeacon.

De Saïgon : Mlle Bader ; M. Durban et famille [greffier-notaire] ; M. Marty, directeur des affaires politiques et familles ; M. Simonneau ; M. Vignelles ; 16 Annamites et 0 tirailleurs.

CHRONIQUE FINANCIÈRE
Chargeurs réunis

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue, le 19 décembre 1931, sous la présidence de M. Charles Chaumet.

.....

Pendant l'exercice écoulé, il a été effectué 130 voyages se répartissant comme suit : 50 sur le Brésil et La Plata, 54 sur la Côte Occidentale d'Afrique, 25 sur l'Indochine et diverses croisières, au cours desquels il a été transporté 61.546 passagers, 1.456.701 mètres cubes de marchandises, et parcouru 597.722 lieues marines.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 janvier 1932)

DÉPARTS. — Sont partis samedi matin, à 5 heures, par le *Désirade* :

À destination de Saïgon : Mme Dumiot.

À destination de Marseille : lieutenant Gauduchon ; sous lieutenant Feuvraie ; Mme et M. Ménagé, administrateur adjoint ; Mme et M. Patron, des Douanes, 1 enfant ; M. Dufilho, magistrat ; Mme Mazure, 2 filles ; médecin capitaine Belgy ; médecin commandant Mardy ; Mlle Guimontheil, infirmière major ; M. Mahon, maître de phare ; Mme Capoul, femme d'un adjudant ; le sergent chef Cruciani ; M. d'Huissier, sergent ; Mme et M. Sekinger, surveillant de voirie, 1 enfant ; Mme Louarn, femme d'un sergent ; M. Bocabarteille ; margis chef ; Mme et M. Alexandre, 1 enfant ; M. Deda ; Mme et M. Jaspar, 1 enfant ; caporaux chef Menez et Sourisseau ; 2 soldats.

EN ROUTE POUR L'INDOCHINE
Cap Padaran
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 janvier 1932)

Liste des passagers embarqués à Marseille le 25 décembre 1931 à destination de l'Indochine sur le paquebot Cap Padaran :

M. et Mme Dalcas, médecin A.M.I. ; M. et Mme Merinée ; M. et Mme Ferrand Paul ; Mme Hauvespre ; M. Lignon Pierre [Denis frères, Pnom-Penh] ; Mme Lignon Alice ; Mme Marecat ; M. et Mme Galloy ; M. Mme Rieul Daniel et 2 enfants ; M. Boillot Charles, agent Peugeot [à Hanoï] ; M. et Mme Grimaud, médecin A.M.I. ; M. Mme Portoukahan et 2 enfants, administrateur-adjoint S. C. ; M. Mme Gras et un enfant ; M. Billot, commis D.R. ; M. et Mme Brenot, commis D.R. ; M. et Mme Goireau, commis D. R. ; M. Mme Hulin et 2 enfants, capitaine de Port ; M. Galine, capitaine des Flottilles ; M. Lalarde, commis Trésor ; M. Hauvespre, médecin capitaine ; M. Tiffonet, capitaine ; M. et Mme Marcon, lieutenant ; M. Mme Le Pape sous-lieutenant et 2 enfants ; M. Mme Bonnet et 1 fille ; Mlle Rouveyrolle, professeur ; Mlle Manuel, professeur ; M. Mme Schumacker et 1 enfant, inspecteur Sûreté ; M. Mme Tirel et 2 entants, inspecteur G. I. ; Mme Rabut et 2 entanis, professeur ; M. Mme Deshautel et 3 enfants, économe Institut Pasteur ; M. et Mme Peraldi, inspecteur G. I. ; M. Mme Cocnet et 1 enfant, brigadier D. R. ; Mme Courigoux et 2 enfants de Mme de la Souchère ; Mme Bestel et fille, adjudant gendarmerie ; M. et Mme Junquet, adjudant-chef ; M. Rapliet, adjudant-chef ; M. Mme Dontevieux et 2 entants, adjudant ; M. Mme Jallier et 4 enfants adjudant ; M. Mme Maurisme et 3 enfants, adjudant-chef ; MM. Périnelli et Gaillaud adjudants.

Mme Deheaulme et 1 enfant, famille d'un sergent ; M. Garcie François ; M. Jean Roger ; M. Mme Stumpen et 2 enfants, sergent-chef ; M. Mme Touvigny et 2 enfants, sergent-chef ; M. Mme Leroy et 1 fille, margis chef gendarmerie ; Mme Acquaviva, femme sergent ; Mme Sinivassin et 1 enfant, famille sergent ; M. et Mme Audigier, garde principal G. I. ; M. Mme Castet et 1 fille, sous-brigadier D. R. ; M. Colson, sous-brigadier D. R. et sa femme ; MM. Jambet, Leandri, Dejean, Aknin, sergents-chefs ; MM. Depper et Rossi, margis ; MM. Toscan, Horovats, Brunine, Cassionot, Viau, Lacroix, Baquet et Manach, sergents ; M. Mme Tisseau et un enfant, sergent-chef aéro ; M. Mme Willaume et 1 enfant sergent-chef ; MM. Gilbert, Marchi, Coste, Docher, Mièze, Drapromond, Coquet, Mespoulet, Bonelli Barbot, Stiens, Patauchon, Foncella, Girault, Pelle, Boll, Ceccaldi, Pierre, Tuarce, Moalec, Nallet, Langlais, Llaoury, Sereni, Potet, Gêne et Faggianelli, sergents ; MM. Padaille Padaille Le Roux, Gauzy et Martelii margis ; MM. Casalonge étudiant, M. Sauvage Jean planteur ; Mme Tran-Que.

166 caporaux et soldats européens.

Après la catastrophe du « Georges-Phillippar » des Messageries maritimes
(*Le Journal des débats*, 29 mai 1932)

Les rapatriements

……

Le paquebot *Cap-Tourane,* de la Compagnie des Chargeurs réunis, a embarqué à Djibouti les personnes sauvées de l'incendie du *Georges-Philippar* dont les noms suivent :

M. Alexandre ; M. et Mme André et deux enfants ; M. Attane, enseigne de vaisseau ; M. Barré, M. Bezliak, M. Béguin ; M. Bretagne, enseignes de vaisseau ; M. Cassac, M. de Cérou ; M. et Mme Chézeaux et un enfant ; Mme Chang Hsien Fau, Mme Chasseriaud, M. Clerambourg, M. Courteille, M. Descourand. M. Douhaut,

M. Écale, M. et Mme Eletsky, M. Faucon, M. Girard, M. Glolez, M. Goasduff, M. Gratcheff, M. Guyomard, M. Hones, M. Jan (débarqué du *Général-Voyron* à Djibouti), M. Joliver, M. Koeff, M. Krebs, M. Lacomas, M. Larzillière, M. Laubenheimer, M. Lechevert, M. Lecorne, M. Le Gall, M. Le Guen, M. Le Guennec, M. Lepichon, M. Lirzin, M. Laroche, M. Meyer, M. Munch, M. Pelletier, M. Penven, M. Penfrat, M. Potin, M. Plantier, M. Puchot, M. Raveaud, M. Riou, M. Salichon, M. Schultz, M. Scipion, M. Terrier, M. Thomas ; M. Vigneau, enseigne ; Wolff et trois enfants.

Le *Cap-Tourane* est attendu à Marseille vers le 5 juin.

……

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 mai 1932)

Me Béziat, malade, ne s'est pas embarqué. — Sur la foi de renseignements pris à bonne source, nous avons annoncé que Me Béziat s'était embarqué avec sa famille sur un cargo des Chargeurs Réunis à destination de Saïgon.

Me Fleury, ainsi qu'il a eu l'occasion de le confirmer au tribunal hier, nous a annoncé que Me Béziat étant tombe gravement malade quelques jours avant de s'embarquer, avait dû renoncer à prendre passage a bord de l'*Aden*.

Actuellement en pleine convalescence, Me Béziat ne pourra vraisemblablement guère partir avant les premiers jours du mois de mars ce qui équivaut à dire qu'il ne sera pas parmi nous avant la fin mars ou le début avril.

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1932)

Naissances : Ferron Annie, fille de l'agent des Chargeurs réunis à Haïphong.

Gabriel CAZEAU, nouvel agent à Haïphong

Né à Saïgon, le 20 septembre 1882.

Fils de Louis Cazeau (1854-1915), directeur de la Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine, créateur de la plantation d'hévéas Suzannah, et de Thérèse Jouvet.

Frère aîné de l'avocat Raoul Cazeau.

Marié à Toulon, le 2 octobre 1907, avec Louise Marie Victoire *Bella* de Raoulx-Crozet (Toulon, 1er octobre 1878-Toulon, 25 février 1952). Dont :

— Marguerite Louise Marie (Saïgon, 8 juillet 1908-Toulon, 1er avril 2001), mariée à Saïgon, le 10 mars 1931, avec Joseph Pierre Huet 1902-1978 : quatre fils et une fille ;

— et Renée Paule Marie (Saïgon, 11 janvier 1910-Marseille, 14 février 1992).

À Singapour (27 février 1905).

Chef de la comptabilité de la Banque de Cochinchine (1909-1910).

Engagé volontaire pour la durée de la guerre à Saint-Omer (Pas-de-Calais), le 12 août 1915. Démobilisé le 18 février 1919.

Planteur de caoutchouc : Bonheur-Rouge à Thudaumot, concession vierge à Tayninh.

Sous-agent des Chargeurs réunis à Saïgon.

Agent à Haïphong (1932-1935).

Décédé à Hanoï, le 19 juillet 1935.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 août 1932)

ARRIVÉES. — Sont arrivés par le vapeur *Cap-Tourane* vendredi à 22 heures

Venant de Marseille : Le pasteur et Mme Calas, 2 filles ; les capitaines, et Mme Breton ; Simon et Mme ; Carré, le sous-lieutenant Diby ; M. Brancaléoni, contrôleur des P. T. T. ; M. Vire, des D. et R. ; Mme et M. Montel, service radio ; M. Blanc, des D. et R., Mme, 1 fils ; M. Cazeau, agent de la Compagnie, Mme et leur fille [Renée] ; les adjudants et Mme Pilain, 1 fils ; Gallien et Mme ; Mme et M. Jean Auguste, sous-officier, 1 fils ; Mme et M. Fages, sous-officier ; M. Frahm, Mme 2 enfants ; les sergents Buiily et Mme ; Fous, Mme , 3 enfants ; Colin, Mme, 1 bébé ; Gougand Mme ; Labarre Guillaume et Mme ; Mme Paquet, 3 enfants ; Mme et M. Trap, gendarme, 1 enfant ; MM. Ferracci, Grosjean ; Gorgibus ; Memisse ; Mahé ; Scervinon ; Prévôt ; Mussard ; Payrou ; Moreau ; Renucci ; Meresse ; Février ; Gille ; Le Gac de Lansalut ; sous-officier Salavy, expert maritime ; M. Arrbeur.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 août 1932)

CEUX QUI NOUS QUITTENT. — Monsieur Husson, agent des Chargeurs réunis, nous a quitté par le « Cap-Tourane » partant mardi matin à 8 h.

Monsieur Husson se rend à Saïgon où il prendra la direction de l'agence générale de la Compagnie, en remplacement de M. Goulay, rentrant en France.

Les très nombreux amis que M. Husson possède en notre ville regrettent le départ de notre concitoyen, si courtois et si plein d'affabilité. Nous espérons cependant le voir revenir un jour, son affectation à Saïgon n'étant pas définitive, croyons-nous. Nous lui souhaitons donc un bon voyage et un bon séjour en son nouveau poste, avec l'espoir de le revoir un jour parmi nous.

Son remplaçant à Haïphong est M. Cazeau, un vieux Cochinchinois, à qui nous souhaitons une cordiale bienvenue.

Sont partis mardi matin par le *Cap-Tourane* :

À destination de Saïgon : M. Husson, agent de la Compagnie ; Mme Alby ; 2 enfants de M. Littée ; Mme Soubie, femme d'un capitaine.

À destination de Marseille : Mme et M. Surugue ; Mme et M. Régère, 4 enfants ; Mlle Hélène Gombaud Saintonge ; Mlle Renée Cazeau ; Mlle Billod ; Mme et M. Thibaudeau, brigadier des Douanes, 2 enfants ; l'adjudant Mérundille, Mme, 1 enfant ; Mme Gilmann, 1 enfant ; l'adjudant-chef Babon ; le sergent-chef Darsel, Mme, 2 enfants ; Mme Raymond, 1 enfant ; les maréchaux des logis Huard, Paul, Thomas, Chanveton ; Perrot ; les sergents Adèle ; Xiveas ; Loxq ; M. Estemann ; 49 caporaux et soldats ; M. Lamielle.

Alexis Marius BRUNET

Né le 31 octobre 1877 à Lyon.
Entré aux Chargeurs réunis en Indochine le 1er janvier 1905.
1914-1916 : transports de troupes, de canons, de munitions, d'ouvriers annamites.
Nommé agent de la Cie le 1er janvier 1921.
1923 : mission commerciale Hongkong-Swatow.
1925 : mission commerciale Birmanie, Straits, Indes néerlandaises, Philippines.
1927 : mission spéciale d'étude de la côte d'Annam.
Juge consulaire au tribunal de commerce de Haïphong (1928).
Agent général le 8 mai 1930.
Juge consulaire au tribunal de commerce de Saïgon (8 mai 1930).
Membre correspondant de la chambre de commerce de Saïgon (avril 1930)
Membre du conseil d'administration du port de Saïgon-Cholon (2 avril 1930).
Chevalier de la Légion d'honneur du 21 octobre 1932 (ministère des Colonies).
Décédé le 11 décembre 1969 à Sotteville-les-Rouen.

La promotion de l'Exposition coloniale
(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1932)

CHEVALIERS

Brunet (Alexis). — Agent général de compagnie de navigation en Indochine. 25 ans de services et de pratique professionnelle dans les Territoires français d'outre-mer. 3 campagnes. Personnalité marquante du milieu économique indochinois.

Une grève d'inscrits empêche le départ du *Cap-Varela*
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1932)

Le paquebot à classe unique *Cap-Varela*, de la compagnie des Chargeurs réunis, en escale à Marseille, devait partir hier après-midi à destination de l'Indochine avec 400 passagers, dont 100 militaires, et 2.500 tonnes de marchandises diverses.

Au moment de larguer les amarres, l'équipage déclara quitter le bord parce qu'on venait de lui annoncer qu'on lui supprimait, à dater d'aujourd'hui, un plat dans le menu quotidien.

Des pourparlers sont actuellement en cours entre les dirigeants du syndicat des inscrits maritimes de Marseille et ceux du syndicat de Bordeaux, d'une .part, et, entre l'agence des Chargeurs réunis à Marseille et la direction à Bordeaux et à Paris de cette compagnie.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 30 décembre 1932)

……

La liquidation de la Société [de navigation à vapeur] France-Indochine, opérée en mars 1932, a fait apparaître un solde débiteur important sur le chapitre

« participations », qui a été entièrement amorti par les Chargeurs Réunis afin d'assainir définitivement la situation financière de la Compagnie.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juin 1933)

PROCHAINES ARRIVÉES. — Liste des passagers embarqués à bord du vapeur *Cap-Padaran* ayant quitté Marseille le 9 juin à destination de l'Indochine :

FONCTIONNAIRES

MM. Coulet et enfant, professeur principal cadre licencié ; Mme Coulet, professeur principal E. P. ; Duvernoy, chef de bureau h.c. S.C. ; Mlle Gandin, fille d'un greffier-notaire ; Verge, contrôleur D. R. ; Sabatier, femme 5 enfants commis D. R. ; Mme Vve Bougeard, surveillante d'internat ; Mlle Reynaud, surveillante d'internat ; Audouard, femme enfant, commis principal D. R. ; Choitel, sous-brigadier D.R. ; Mme Le-thi-Loan, ex-domestique de M. Galle.

MILITAIRES

MM. Langevin, Pauteix, femme enfant, Bertrand femme, Robin femme, Fournier, capitaines AC [artillerie coloniale] ; Guerinot, [Henri-Victor] Buat [1898-1976], capitaines ; Sonatri femme et enfant ; Leger femme enfant ; de la Tour du Pin, lieutenants IC [infanterie coloniale] ; Hambly de la Charge ; Wervert femme ; Giordano femme enfant ; Crowet femme enfant, lieutenants AC ; Perrot femme fille ; Boyer ; Laimondeau femme ; Postollec femme enfants, capitaines AC ; Berges, lieutenant IC ; Dupuis ; Jestin femme ; Bouan ; Soula ; Dectot ; Peragio ; Simon ; Boucheron de Boissoudy femme, sous-lieutenant IC ; Mme Brunel, femme d'un capitaine ; adjudants chefs Ortoli, Baron, Bassail, Risterucci, Pantobe, Grelaud ; Crenn femme filles, Boivilliers Dessemme, Meissud, adjudants-chefs ; Mme Charbe enfant, famille d'un adjudant ; Montosset adjudant ; Gouvernec, adjudant ; Mme Kollia, femme d'un sergent du Génie ; Mme Subiali, femme d'un margis AC ; madame Bataille fille, famille d'un sergent chef Aéro ; Bambier femme, sergent Aéro ; Le Gallic femme enfant, sergent-chef C.T. Cx ; Patoul, femme, sergent-chef C. T. Cx ; Gresse, femme, 3 enfants, sergent-chef IC ; Quequen, femme, 3 enfants, sergent-chef IC ; Sarre (Serre ?], femme, sergent IC ; Labat, femme, enfant, margis-chef AC ; Monteil, femme, enfant, sergent-chef IC ; Mme Usureau, enfant, femme d'un sergent IC ; Mme Raynard, enfant, femme d'un sergent IC ; Mme Serres, femme d'un sergent Aéro ; Mme Le Doyen, femme d'un sergent Aéro ; Mme Tort, enfant, femme d'un margis AC; Mme Gourquillon, femme d'un sergent IC ; Paolini, femme, 2 enfants, sergent 1er Ouv. Cordon. ; sergents-chefs Roustan, Agostini, Bourrel, Olivieri, Cicoli, Meyrovith, Abert ; sergents Penfonnis, Janicot, Buccry, Filippi, Antonbrandi, Léonetti, Georget, Clariste, Valentini, Lassiat, Claude, Lallemand, Bareteu, Bossu, Augé, Gril, Ferret, Grimaldi, Labat ; margis-chefs Lepingle, Pierazini ; margis Kientz ; 131 caporaux et soldats,

---

Le commencement d'incendie du « Forbin »
(*Le Journal des débats*, 11 août 1933)

La Compagnie des Chargeurs Réunis communique la note suivante, qui complète l'information que nous donnons d'autre part :

Un commencement d'incendie, qui s'était déclaré le 9 août dans le deuxième entrepôt de la cale du *Forbin*, a été facilement maîtrisé, au bout de quelques heures. Aucun accident de personnes n'a eu- lieu. Ce cargo, qui avait quitté Djibouti le 4 août, continue sa route pour Singapour.

Ceux qui reviennent
(*La Dépêche d'Indochine*, 21 août 1933 : parle du *Cap-Tourane*)
(*La Volonté indochinoise*, 24 août 1933)

Liste des passagers embarqués à Marseille sur le « Cap-Padaran » parti le 4 août 1933 pour l'Indochine.

Mme Jambon (commerce) ; M. Coulon (commerce), M. Ohl (commerce) ; Mme Calendini (commerce) ; M. Colnot (commerce) ; M Jude, chef de bureau SC, Mme et 4 enfants ; M. Lesourd, capitaine et Mme ; M. Garres, capitaine ; M. Gaudillère, capitaine Aéro ; M. Musquère, capitaine IC ; M. Rancurel, capitaine AC ; M. Saunier, lieutenant AC, Mme et enfant ; M. Simi, lieutenant AC ; M. de Raffin de la Raffinie, lieutenant ; M. Murgier, sous-lieutenant ; M. Martin, sous-lieutenant ; M. Giollot, sous-lieutenant ; Mme et enfant; M. Touze, sous-lieutenant IC ; M. Aballain, sous-lieutenant, Mme et enfant ; M. Poullet-Osier, sous-lieutenant IC ; M. Bunguin, sous-lieutenant,. Mme et enfant ; M. Malgorn, sous-lieutenant. IC, Mme et enfant ; M. Texier, ingénieur adj. TPE ; M Allegrini, prof. principal E.P. ; Mme Lecourtier et 5 enfants ; M. Rostaing, sous-chef Poste Sce Radio, Mme et 2 enfants ; M. Pinot, vétérinaire insp. principal Forêts, Mme et 3 enfants ; M. Leroy, brigadier D R ; Mlle Delplanque, professeur, prof. E.P. ; M. Phaure, commissaire Police, Mme et enfant ; M. Courtial (commerce) ; M. Noorkhan, (commerce) ; M. Pradelle, adj. Aviation ; M. Unterwald, adj. chef Aviat. ; M. Tacher, adj. chef AC, Mme et enfant ; M. Nevet, adj. chef AC, Mme et enfant ; M. Aubin, adj. chef et Mme ; M. Maroselli, adjudant, et Mme ; M. Pons, adjudant, Mme et enfant ; M. Susini, adjudant, Mme et enfant ; M. Hanriot, adjoint ; M. Célestine, adjudant-chef Mme et 3 enfants ; M. Jacquemot, adjudant aviation ; MM. Mary, Barre et Caron, adjudants ; M. Bondu, adjudant-chef IC ; M. Sarniquet, adjudant-chef ; M. Roux, adjudant ; Mlle Cheminau (commerce) ; Mme Gal, femme sergent ; Mme Pardessus, femme sergent ; Mme Rouge, femme margis ; Mme Le Goff, femme margis et enfant ; Mme Jugant ; M. Kissel, sous-brigadier Police ; M. Teissier, sergent-chef IC, Mme et enfant ; M. Pleinneaud, sergent-chef, Mme Bonnaus, femme sergent et enfant ; Mme Nodée, femme sergent et enfant ; Mme Jacq, femme sergent ; M. Mathieu, margis, Mme et 2 enfants ; M. Fougas, margis-chef, Mme et enfant ; M. Jezegabel, margis-chef, Mme et enfant ; Mme Le Bel, femme sergent ; MM. Vuy, Arnaud, Ceccaldi, Jacq, Neveux, sergents-chefs et bébé ; M. Fontaine, sergent-chef ; MM. GrandJeng, Tafani, Herry, Oster, Voltigueur, Mague, Nedellec, Lecat, Coquel, Chabot, Casseur, Leclère, Thomas, Marchal, Santelli, George André, Gemy, Blanc, Girard, Tardy, Truong-Lang, Morvan, Perrot, Leroy, Orange, Le Corquet, Godey, Hervé, Pit, Pastarini, Dehomme, Fouquenot, Goudon, Santini, Abrecht, Pequignot et Foucauld, sergents ; MM. Meichaud, Buard, Bachroch, Corbin, Beziaud et Bernerd, margis A.C. ; M. Tranh, Charles, étudiant ; Mme Ty ; Mme Phan-thi-Nham ; 147 rationnaires de l'IC.

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, novembre-décembre 1933)

Sont arrivés au Tonkin : Cazeau, des Chargeurs réunis.

Ceux qui reviennent
(*La Dépêche d'Indochine*, 21 novembre 1933)

Liste des passagers embarqués sur le « Cap-Padaran » parti de Marseille le 27 octobre 1933 :

M. Vergoz (commerce) ; Mme Duflot (commerce) ; M. et Mme Mont (commerce) ; M. et Mme Toby et 2 enfants (C° C.R.) ; Mme Monthieu (commerce) ; M. Vidal (commerce) ; M. Gayzinski (commerce), Mme et 2 enfants ; M. Pujarniscle, professeur licencié, Mme et 2 enfants ; Mme Alegrini, femme professeur et fils ; M. Saleix, commis principal hors cl. D.R., Mme et 5 enfants ; M. Peyssonnaux, commissaire 1re cl. PM [police municipale] ; M. Baty, receveur 3e cl. enreg. C.M. ; M. Bespont, médecin capitaine, Mme et 2 enfants ; M. Richardot, cap. infanterie coloniale et Mme ; M. Bugeau, capit. infanterie coloniale, Mme et 1 enfant ; M. Dupont, capit. artillerie coloniale ; M. Noël, lieutenant aviateur ; MM. Vignes, Le Drozeu et Giraud, médecins lieutenants ; M. Jegou, lieutenant infanterie coloniale, Mme et 1 enfant ; M. Martinenq, lieutenant infanterie coloniale, Mme et 1 enfant ; MM. Panis et Laine, lieutenant artillerie coloniale ; MM. de Barruel et Métayer, lieutenant infanterie coloniale ; M. Kerourio, sous-lieutenant AC ; M. Puissan, ingénieur-adjoint 3e cl. TP et Mme ; M. Roucaut, receveur 4e cl. enreg. ; Mme Gras, prof, principal 2e cl. TP ; M. Sorbe, adjoint techn. 2e cl. TP et Mme ; M. Bougnicourt, assist. 3e cl. Laboratoire agriculture ; M. Cardin, sous-inspecteur hors cl. GI ; Mme Vve Durand, dame compt. contract. DR, et 3 enfants ; M. Mathonnière, inspecteur 3e cl. GI ; M. Vannoni, sous-brigadier DR et Mme ; (suppt de 3e cl. à la 1re cl.) ; M Thirot, capit. infanterie coloniale, Mme et fille ; M. Tiou, cap., Mme et 1 enfant ; Mme Peyric (commerce), femme rédacteur chef « La Dépêche » ; M. Dupré (commerce) ; adjudant-chef Lastel et Mme ; adjudant infanterie coloniale Fouchard et Mme ; adjudant infanterie coloniale Demarty, Mme et 1 enf. ; adjudant AC Lalauze et Mme ; adj COAC Raibaud et Mme ; adjudant-chef AC Jacques ; Mme Mouret, femme adjudant-chef infanterie coloniale et 2 enfants ; adjudant télég Colognon et Mme ; adjudant-chef artillerie coloniale, William et Mme ; adjudants Casco, Roux, Lauseig, Margail ; M. Motte (commerce) ; M. Villata (commerce) ; Mme Allie, femme sergent ; Mme Boudic, femme sergent infanterie coloniale ; M. Thiel, Mme et 2 enfants (commerce) ; M. Croix, Mme et fille (commerce) ; M. Girault, sous-brig. 2e cl. police, Mme et 1 enfant ; M. Faucher, sergent STMC, Mme et 2 enfants ; M. Grondin Marchef AC et Mme ; M. Legal sergent CTC, Mme et 1 enfant ; M. Bertrand, sergent cordonn., et Mme ; M. Collin, sergent pha. Lég. et Mme ; M. Leuthe, sergent SCMC, et Mme ; Mme Filippi, femme sergent infanterie coloniale et 1 enfant ; Mme Dequeant, fem. infanterie coloniale ; Mme Pinelli, fem. serg chef infanterie coloniale et 1 enfant ; Mme Guetté, fera, margis AC ; M. Danjou, sergent chef STMC, et Mme ; Mme Légère fem. sergent infanterie coloniale et 2 enfants ; Carbinais, Marchef AC ; Imizan, Garbril Guillot, de Juilly, Rochet, Lorrain, et le Trohere, sergents chefs ; Rio et Graut, margis AC ; Dauguin, Magnin, Lindermann, Nègris Adida, Gouseitte, Coutant, Dredy, Beuzin, Bouinière, Aubert, Justamoux, Milbey, Bénédetti, Giorgi ; Dupessy, Palassin, Piétri, Salvini, Despujols, Pérou, Lafranchi, Michel. Desetables, Barbier, Gourier. Giacobetti, et Rousseau, sergents ; Mlle Le Thi Tuon dite Thi Sam (commerce) ; M. Ng.-Van Den, Boy rapat. ; M. Goetz (commerce) ; M. Pham van Nhat, boy M. Toby ; Mme Tran Thi Khi dite Thi Ba (commerce) ; M. Nguyen Van Luu, cuisinier ; 132 caporaux et soldats européens.

HANOÏ

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 décembre 1933)

Prochaines arrivées. — Liste des passagers embarqués à Marseille le 24 novembre 1913 à nord du *Cap-Varella*.

Fonctionnaires

MM. Carlos, femme, enfant, commis principal. 2e cl. Trésor, Jourden, femme, 2 enfants, ingénieur adjoint 3e TPE ; Nonon, femme administrateur adjoint 3e cl. S.C. ; Cyprès femme, enfant, administrateur 3e cl. S.C. ; Romanetti, administrateur 2e cl. S.C. ; Cazères femme enfant commis principal hors cl. D.R. ; Removille femme élève administrateur ; Delpy femme 2 enfants administrateur adjoint 1re cl. S.C. ; Mlle Billod, fille contrôleur principal PTT ; Manau, administrateur adjoint 1re cl. S.C. ; Auphelle, Beauvais femme,Caillot, Cabon, Colonna d'Istria, Duvelle femme Mary, Pisier, de Redon et Muracciole, élèves administrateurs ; Gueillet fils professeur principal 1re classe EP ; Sicé femme 3 enfants conseiller cour d'appel ; Déchartre fille, brigadier 2e classe police ; Barre Villeneuve, 3 enfants garde principal 2e classe Forêts ; Cambefort, femme 3 enfants professeur 1re classe EP ; Michelan femme, brigadier facteur principal Postes ; Brunet femme, fille, sous-inspecteur 1re classe GI ; Mahoux, femme sous-chef mécanicien Flottilles ; Rodouin, femme enfant inspecteur principal 1re classe Sûreté ; Leca, garde principal 3e cl. Forêts ; Petit et femme contrôleur 1re classe chemin de fer ; Renucci, surveillant principal hors classe Voirie Hanoï ; Mat femme 3 enfants brigadier 2e classe Police ; Ettori femme commis 2e cl. D.R. ; Thibaudeau femme 2 enfants brigadier 3e cl. D.R. ; Crébessac femme brigadier 3e cl. D.R. ; Mlle Monsarrat, maîtresse répétitrice ; Pantalacci femme contrôleur 3e cl. services municipaux Cholon ; Barat femme sous-brigadier 3e cl. Police ; Labatut, garde 1re cl. services pénitentiaires ; Grimaldi femme infirmier major AMI [Assistance médiale indigène] ; Buzier femme, Dehove femme enfant sous-brigadier 3e cl. D.R. ; Scheldler, garde principal stagiaire G.I.

Militaires

MM. Guérin femme enfant ; Guiraud femme enfant ; Lahontan, médecins lieutenants, Jouin, Croizière de Lacvivier et Miossec, médecins lieutenants h. c, Mme Le Bail enfant femme d'un adjudant-chef fanfare ; Mme Jacq femme d'un sergent-chef infanterie coloniale ; Mme Blanc enfant femme d'un sergent-chef IC ; Mme Pasquiou 4 enfants, Mme Bertrand enfant, Mme Grandjean enfant, Mme le Cosquer, femme sergents, Mme Claude, Albrecht, Debono enfant, femmes sergents, Choquart, margis cuirassier. Mme Anno femme d'un margis artillerie col. ; Mme Pellicin enfant femme margis artillerie col. ; Mme Tallon enfant femme d'un sergent infanterie coloniale ; Despagne et femme margis-chef gendarmerie ; Bacquey femme, Moser femme enfant, Layec, gendarme ; Mme Beziaut enfant et Le Vanic enfant femmes de margis.

Conflit maritime

(*Le Journal des finances*, 11 janvier 1934)

À Bordeaux, un grave incident s'est produit entre la Compagnie des chargeurs réunis et l'équipage du paquebot « Cap-Saint-Jacques » qui devait appareiller hier pour l'Indochine. Le personnel réclamait notamment une amélioration de l'ordinaire. La compagnie a décidé de désarmer le navire. (De notre correspondant.)

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 février 1934)

Arrivées. — Sont arrivées, samedi matin, à 6 heures, par le *Cap-Saint-Jacques*.

Venant de Marseille : Mme Lucienne Dulong ; Mme et M. Despierres, rédacteur des P. T. T., 5 enfants ; le capitaine aviateur Picot ; le capitaine et Mme Grac ; le lieutenant Cauvin, Mme 3 enfants ; MM. Demolis et Roses, brigadiers des D. et R. ; Mme et M. Rouge, inspecteur principal de la Sûreté ; Mme et M. Marquet, adjoint technique des T. P., 1 enfant ; Mme et M. Quancard, commis principal des P. T. T., 3 enfants ; les adjudants-chefs Giansarami, Guengou, Giulioli et Mme ; Vendesven et Mme ; les adjudants Mazzola, Mme, 1 enfant ; Gleizes ; les sergents Ragout ; Blanck, Mme et 3 enfants ; Mmes Le Bihao, Olivier, Wagner, 3 enfants ; Engelhard, 2 enfants ; Batin, 3 enfants ; familles de sous-officiers ; Mme et M. Martin, sous-brigadier de police, 3 enfants ; les sergents Godfin, Denier, Den Chaiouit ; Sorba ; Stanabidy ; Filippi ; Morette ; Montendre ; Ruinaut ; Gouy : Masse ; Grallet ; Defranchi ; Goldsteun ; Chevalier ; Ponce ; Hoareau ; Nilamini ; Impériali ; Franceschi ; Le Pichon: Dejoaris ; Lebris ; Delsol ; Clément ; Sagui ; Poujol ;Gogordan ; Lombardo ; Guillerm ; Combus Clotant ; 16 caporaux et tirailleurs.

Venant de Singapore : M. Richard.

Les relations de l'Afrique du Nord et de l'Indochine
par Jean Philip,
sénateur du Gers,
secrétaire de la commission des Affaires étrangères,
membre de la commission des Finances,
membre de la commission des Colonies
(*Les Annales coloniales*, 15 mai 1934)

ON en doit parler, au moment où se prépare la réunion de la Conférence Coloniale et où la France éprouve le besoin de resserrer les liens souvent bien lâches entre les diverses parties de son domaine colonial. N'est-elle pas comme une mère dont les enfants, éloignés les uns des autres éprouvent le désir de se rapprocher aux jours sombres de l'adversité ?

Il ne faut donc pas s'étonner que la question des relations entre l'Afrique du Nord et l'Indochine se soit posée.

Jusqu'ici, il faut bien l'avouer, ces relations étaient à peu près inexistantes. Les Indochinois venant en France débarquaient, et débarquent toujours à Marseille, l'Afrique du Nord étant en dehors de la route des paquebots d'Extrême-Orient.

Pourtant, il y a en Indochine bon nombre d'Africains du Nord qui ne seraient pas fâchés, à leur retour en Europe, d'arriver directement à Tunis, Oran, Alger ou Tanger.

C'est pourquoi certains journaux d'Indochine ont suggéré l'idée que l'un des paquebots des Messageries Maritimes fit escale régulièrement à Tunis, et que, de son côté, les Chargeurs Réunis assurassent un service mensuel passant à Oran, Alger et Tanger.

L'idée est intéressante et mérite d'être étudiée. D'autant que les deux grands pays en question n'auraient pas que des raisons sentimentales pour être ainsi reliés. Il y aurait aussi, et surtout, des raisons d'ordre commercial.

L'Afrique du Nord peut être une cliente de l'Indochine, ne serait-ce que pour le riz, l'anthracite, le thé et certaine produits. Elle ne sera pas, c'est entendu, une très riche cliente. Mais nous sommes à une époque où il ne faut pas dédaigner même les transactions modestes. Quelques milliers de tonnes de riz ou d'anthracite ne sont donc pas quantité négligeable.

À son tour, l'Afrique du Nord exporterait en Indochine des phosphates, des blés, semoules et pâtes alimentaires. des oranges à l'époque où on en manque en Extrême-Orient et divers fruits, tels que les raisins, les amandes, les olives, les dattes.

Enfin, il se pourrait que de nombreux passagers trouvassent particulièrement agréable un « crochet » qui les détournerait si peu, étant donné la longueur du parcours, de l'itinéraire direct, et leur permettrait de faire escale aux grands ports africains de la Méditerranée.

On ne peut donc qu'approuver la campagne faite par l'*Éveil économique de l'Indochine* et souhaiter qu'elle attire l'attention des autorités coloniales, ici et là-bas. Ce n'est pas le tout d'avoir un magnifique domaine éparpillé à travers tous les continents et tous les océans. Encore faut-il en souder par tous les moyens les diverses parties et les relier toutes étroitement à la Métropole.

La France et les colonies y doivent trouver également leur compte.

Au Grand Conseil

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 3 novembre 1934)

B. — En qualité de membres suppléants français :

[Alexis] Brunet, agent général de la Compagnie des Chargeurs réunis à Saïgon,

---

Les passagers du « Cap-Varella »

(*France Indochine*, 7 décembre 1934)

Liste des passagers devant embarquer [*qui se sont embarqués à Marseille*] le 23 novembre 1934 sur le « Cap-Varella ».

Première classe
Civils

MM. Collet, avocat général (Saïgon)

Petra, chef d'atelier de Ire classe des Services Civils à Saïgon-Cholon (Saïgon) :

Coupeaud, contrôleur principal de 2e classe des Douanes et Régies (Haïphong), sa femme et un enfant ;

Bezard, commis principal de classe exceptionnelle des Douanes et Régies (Haïphong), sa femme et un enfant :

Rivière, professeur principal de 1re classe de l'Enseignement primaire (Haïphong) ;

Mme Lemaire, femme d'un professeur licencié de 1re classe (Saïgon) ;

MM. Billot, commis principal de classe exceptionnelle des Douanes et Régies (Haïphong),

Théric, élève-administrateur des Services civils (Haïphong) et sa femme :

Valeani, élève-administrateur des Services civils (Haïphong) ;

Saigne, élève-administrateur des Services civils (Haïphong) et sa femme ;

de Verdillac, élève-administrateur des Services civils (Haïphong) ;

Lancon, élève-administrateur des Services civils et sa femme (Haïphong) ;

Emery, élève-administrateur des Services civils (Haïphong) ;

Cazenave élève-administrateur des Services civils et sa femme (Haïphong);

Bruneton élève-administrateur des Services civils (Haïphong)

Guerrini, élève-administrateur des Services civils (Haïphong)

Jalin, élève-administrateur des Services civils (Haïphong)

Hibon, élève-administrateur des Services civils, sa femme et un enfant (Haïphong)

Mme Vet, femme d'un commis hors classe des Douanes et Régies et ses trois filles (Saïgon) ;
MM. Morel, professeur principal de 3e classe de l'Enseignement primaire et ses deux enfants (Haïphong)
MM. Lefevre, commissaire de police de 3e classe et sa femme (Haïphong) ;
Aspar, commis de 2e classe de la Trésorerie, sa femme et trois enfants ;
Mme Bez, femme d'un maitre de port principal de Ire classe des Travaux Publies et quatre enfants (Saïgon) ;
MM. Kerjean, Commis greffier principal hors classe des Services judiciaires et # femme (Haïphong) ;
Tondu, Contrôleur principal hors classe de la région Saïgon-Cholon et sa femme (Saïgon) ;
Delmas, brigadier de classe exceptionnelle des Douanes et Régies, sa femme et deux enfants (Haïphong) ;
Lignelet, brigadier de 1re classe (Haïphong);
Stephan, inspecteur principal de se classe de la Sûreté (Haïphong) :
Mme Le Flem, femme d'un garde principal de 3e classe des forêts (Saïgon) ;
MM. Mariotte, rédacteur de 2e classe des Services civils (Haïphong);
Bitar, rédacteur de 2e classe des Services civils (Haïphong) ;
Combe, sous-inspecteur hors classe de la Garde indigène et sa fen.me.

Troisième classe

MM. Henriot, sous-brigadier de 3e classe des Douanes et Régies (Haïphong) ;
Marey, sous-brigadier stagiaire des Douanes et Régies (Haïphong) :
Mme Cappoen femme d'un sous-brigadier stagiaire des Douanes et Régies (Haïphong) ;
MM. Devenynsn sous-brigadier stagiaire des Douanes et Régies et sa femme (Haïphong) ;
Lagrance, brigadier de police de 3e classe (Haïphong).

Première classe
Militaires

MM. Picot d'Aligny d'Assignies, capitaine d'infanterie coloniale, sa femme et trois enfants (Haïphong) :
Gœury, lieutenant d'artillerie coloniale (Haïphong).

Deuxième classe
(Militaire)

Mme Versidi et un enfant, femme d'un adjudant-chef d'infanterie coloniale (Tourane) :
MM. Giovanangeli, adjudant (Haïphong) ;
Monsert, adjudant (Haïphong) ;
Theffi, adjudant (Haïphong) ;
Lapabe, adjudant (Haïphong) ;

Troisième classe
(Militaires)

MM. Tiffes gendarme, sa femme et un enfant (Saïgon) ;
Natali gendarme, sa femme et un enfant (Saïgon) ;
Mme Cellarius femme d'un sergent d'infanterie coloniale et un enfant (Haïphong);
MM. Souplet, sergent-chef, sa femme et deux enfants (Haïphong) ;
Tasteyre sergent-chef (Haïphong) ;
Léon Cerf sergent-chef (Haïphong) ;

Candard sergent (Haïphong) ;
Degalle sergent (Haïphong) ;
Magnifique, sergent (Haïphong) ;
Roy maréchal des logis.

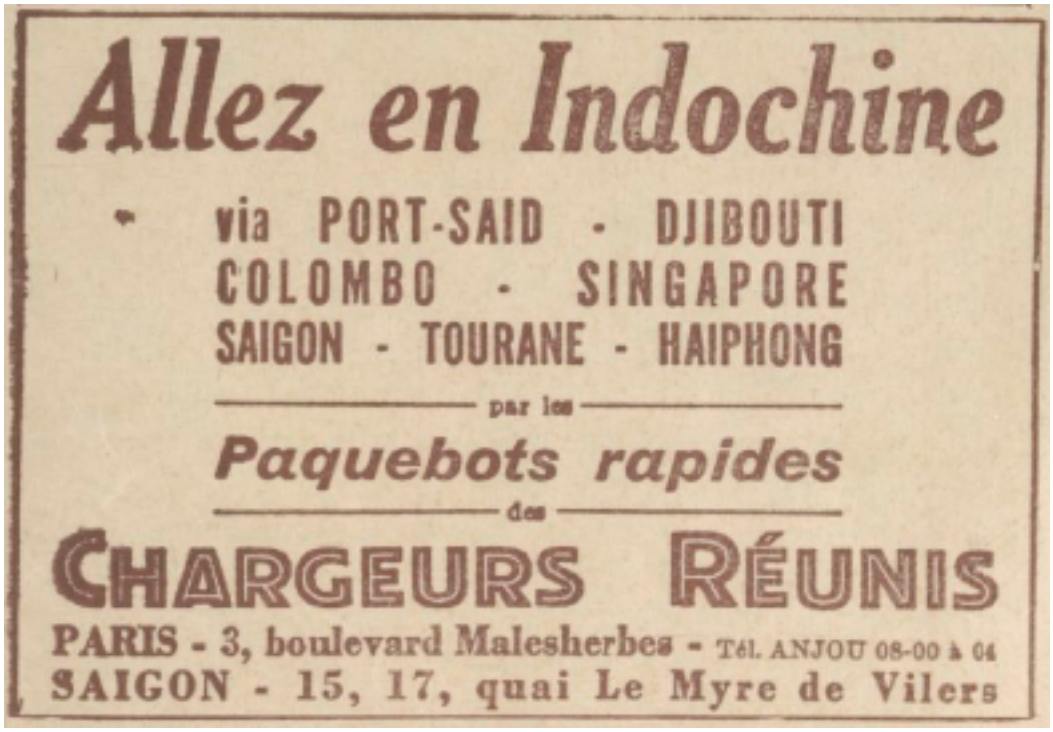
Quatrième classe
(Militaires)

200 hommes de troupe (Haïphong).

LISTE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE DES MEMBRES ACTIFS DE
L'ASSOCIATION TONKINOISE DES ANCIENS COMBATTANTS (ATAC) (1935)

N° matricule	Nom et prénom	Profession	Adresse
913	Collin (Humbert)	Compagnie des Chargeurs réunis	Haïphong

Publicité
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, janvier-février 1935)



Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 4 janvier 1935)

La ligne de l'Indochine a poursuivi son développement normal.

DÉCÈS. — Nous apprenons avec regret le décès de M. Gabriel Cazeau, directeur des Chargeurs Réunis à Haïphong, survenu le 19 juillet 1935, à 12 h. 55, à l'hôpital de Lanessan à Hanoï.

Le corps a été transporté à Haïphong où auront lieu les obsèques.

Nous adressons â la famille du défunt, à la Compagnie des Chargeurs réunis et aux amis nos bien sincères condoléances.

HAÏPHONG

Les arrivants
(*La Volonté indochinoise*, 17 mai 1935)
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mai 1935)

Sont arrivés à Haïphong, jeudi 16 mai après midi, à 14 heures, par la vapeur *Cap-Tourane*.

Venant de Marseille. — Mlle Claude Malpart ; Mme Guéguen ; Mme Brienne ; Mme Levin ; capitaine Stoeber ; lieutenant Faure et Mme ; Mme et M. Chabert, lieutenant ; Mme M. et Mlle Gayraud, lieutenant ; Mme et M. Aveline, lieutenant ; Mme et M. Toulet, lieutenant ; Mme M. Calzaroni et 1 enfant, lieutenant ; Mme et M. Forgeron, sous-inspecteur G.I. ; Mme Jarnac et enfant ; M. Sombris, adjudant ; Mme et M. Casalta, D. et R. ; Mme Toulec et enfant ; Mme M. Meresse et enfant, maréchal des Logis ; Mme et M. Blayse, maréchal des Logis ; Mme Delpoux ; Mme Henri et bébé ; Mlle Brienne ; Mme Duché et bébé ; Mme M. Hermange et enfant, sergent-chef ; Mme et M. Rebolle, sergent-chef ; Mme M. Casanova et enfant, sergent-chef ; Mme Frass, Infirmière ; MM. Dumas, Kermoal, Géraud, Mugeron, Dasse, sergents ; 168 rationnaires militaires européens.

Venant de Saigon. — Mme M. Comminges et 2 enfants, sergent.

PROCHAINES ARRIVÉES

(*L'Avenir du Tonkin,* 26 juin 1935)

Liste des passagers embarqués sur le s/s « Cap-Saint-Jacques », parti de Marseille le 7 juin 1935, à destination de l'Indochine :

M. Delavallée, sa femme et 3 enfants ; Mme Labelle ; Mme Cordier ; Mlle Dumas ; Mlle Desingue , M. Bozzi, brigadier h. c. des Polices, sa femme et 4 enfants ; M. Cordier, chef de bureau des S. C , sa femme et 6 enfants ; le capitaine Labelle ; le capitaine Couty et sa femme ; les capitaines Nolette, Thomas, Bernasconi, Hesse et sa femme ; le lieutenant Cayre, sa femme et 2 enfants ; le Lieutenant Gaffiot, sa femme et 2 enfants ; le lieutenant Roussel et sa firme ; le lieutenant Bostvironnois, sa femme et 1 enfant ; le lieutenant Fourquet sa femme et 1 enfant ; le lieutenant Lavaux et sa femme ; le RP. Gueppe ; M. Baux, rédacteur des S C. ; M. Baladou, garde principal des Forêts, sa femme et 2 enfants ; M. Arrighi, garde principal de la G I. ; M. Castels, garde principal stagiaire des Forêts ; M. Julien, économe de l'Institut Pasteur ; l'adjudant chef Chambon, sa femme et 2 enfants ; l'adjudant Dufour, sa femme et 1 enfant ; l'adjudant-chef Chassain ; l'adjudant Heral et sa femme ; Mme Léonard, femme d'un margis ; Mme Lugo, femme d'un sergent ; Mme Do-thi-Kiên ; le sergent-chef Melle et sa femme ; le maréchal des logis Schench et sa femme ; le sergent Henrat et sa femme ; le sergent chef Henin et sa femme ;

Le sergent-chef Dedhuit et sa femme ; Mme Dumont, femme d'un sergent et 1 enfant ; le sergent Blanchet, sa femme et trois enfants ; Mlle Ng. thi Tan ; le sergent-chef Giudicelli et si femme ; les sergents chefs Raymond Chatton ; le maréchal des logis Thomas ; les sergents Cottarel, Michaud, Olivieri, Mazella, Waechter, Lamouret,

Lalevée, Macéra, Meyer, d'Hervé, Velly, Colle, Mathias, Haxaire,Dricot et Bosche ; Mlle Ng. thi Long ; M. Le hua Ngu.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juillet 1935)

OBSÈQUES. — Les obsèques de M. Gabriel Cazeau, agent des Chargeurs réunis, ont été célébrées samedi à 17 h. au milieu d'une grande affluence. On remarquait : MM. l'administrateur maire Lotzer, le général de Bazelaire de Ruppierre, le colonel Durlot, l'intendant militaire William, M. Lavergne, second adjoint au maire , le docteur Forest, Godelu, Girard, Gilles, Le Boterf, un grand nombre de douaniers, le personnel français et annamite des Chargeurs réunis à Haïphong, des médailles militaires, des anciens combattants, etc.

La levée du corps s'effectua aux Chargeurs réunis où une chapelle ardente avait été dressée. Le convoi se dirigea vers la cathédrale où l'absoute fut donnée par le R.P. Larmurier.

M. le colonel Noël, de Nam-dinh, Mme et M. Huet, fille et gendre du disparu, conduisaient le deuil.

Aux cordons du poêle étaient MM. Perré, agent des Messageries maritimes, Constantin, agent de la Compagnie indochinoise de navigation, Papou et Cazanove, médaillé militaire.

Le char funèbre était surchargé de couronnes ainsi qu'un autre char qui le précédait. Elles avaient été offertes par la Compagnie des chargeurs réunis, le personnel européen et indigène des C.R , les médaillés militaires, la C. I. C., la maison Briffaud, la maison Denis frères, la famille et de nombreux amis.

Au cimetière de la rue de Haïphong, après les dernières prières, la bière a été placée au dépositoire en vue d'un prochain transfert en France

Nous renouvelons nos sincères condoléances à la famille du défunt, au personnel des Chargeurs réunis, aux amis.

Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 12 octobre 1935)

B) En qualité de membres suppléants français.

[Alexis] Brunet, agent général de la Cie des Chargeurs réunis à Saïgon,

---

LE TOURISME EN INDOCHINE
Son essor — son organisation — ses moyens d'action
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 23 novembre 1935)

[…] Le gouverneur général René Robin désigna le 6 janvier 1935 les personnalités qui composeraient le conseil d'administration de l'Office central du tourisme :

M. A[lexis] BRUNET, agent général des Chargeurs réunis, président.

EN COCHINCHINE

Mort de M. Raymond Rouelle
ancien maire de Saïgon
(*Chantecler*, 6 février 1936, p. 3)

Nous lisons dans la *Dépêche* :

Lundi après-midi. un télégramme de son fils nous apprenait la mort de Raymond Rouelle, survenue le 26 janvier à Monte Carlo.

Raymond Rouelle était une vieille figure saïgonnaise, une figure sympathique, une figure populaire.

Ancien officier de la Compagnie des Chargeurs réunis. parvenu au grade de commandant, M. Raymond Rouelle fut désigné en 1902 pour ouvrir l'agence de la Compagnie à Haïphong.

Puis il fut nommé agent général des Chargeurs réunis à Saïgon.

Sous une apparence un peu bourrue, Raymond Rouelle était le meilleur homme qui soit. Il sut rapidement se faire aimer par toute la population saïgonnaise.

Membre de la chambre de commerce, puis membre du conseil d'administration du Port de Saigon, M. Raymond Rouelle se fit vite apprécier par ses collègues, aussi ceux-ci, afin de lui rendre hommage, le nommèrent-ils vice-président des deux assemblées.

Aussi bien à la chambre de commerce qu'au conseil d'administration du port, M. Rouelle fit preuve des plus belles qualités, c'est pourquoi, en 1925, lors du renouvellement du conseil municipal, on songea à M. Rouelle pour la fonction de maire de la ville de Saïgon.

M. Rouelle se mit à la tête d'une lise qui fut presque entièrement élue, bien qu'on lui opposa une formidable coalition.

De 1925 à 1928, M. Rouelle fut maire de Saïgon.

En 1928, les partis d'opposition le choisirent pour l'opposer à Ernest Outrey.

Nous avons aujourd'hui le regret d'avoir provoqué son échec en faisant élire Ernest Outrey. Avec Raymond Rouelle, la Cochinchine aurait eu à la chambre un honnête homme, un homme bon, incapable de s'acharner contre quiconque.

La nouvelle du décès de Raymond Rouelle nous a profondément attristés. C'est un homme de bien qui disparaît.

H. de L. [Lachevrotière]

CARNET DE DEUIL
Raymond Rouelle
(*Les Annales coloniales*, 11 février 1936)

Nous apprenons la mort de M. Raymond Rouelle, officier de la Légion d'honneur, commandeur du mérite maritime, capitaine au long cours, agent général honoraire de la Compagnie des Chargeurs réunis, maire de la ville de Saïgon de 1925 à 1928, est décédé à Monaco le 26 janvier dernier.

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin,* 10 février 1936)

À la mémoire de M. Rouelle. — Un service solennel a été célébré sinisai matin, en la cathédrale de Saïgon, pour le repos de l'âme de M. Rouelle, ancien maire de la ville de Saïgon et agent général de la Cie des Chargeurs réunis, récemment décodé à Monaco.

De nombreuses personnes avaient tenu à assister à ce service religieux qui fut célébré par le R P. Tricoire.

Aux côtés de M. L Husson, agent général de la Cie des Chargeurs réunis de notre ville et de MM Bigault, Toby, Schmit, se trouvaient M. le gouverneur de la Cochinchine Pagès qu'accompagnait M. Viala, son secrétaire particulier, et M. Boy Landry, maire de la ville de Saïgon. Étaient présents également M. de Lachevrotière, Levillain, commandant du Port de commerce, M. Ardin, président de la Chambre de commerce, Me Béziat, ancien maire et bâtonnier de l'ordre des avocats, M. Guérini, M. Lapervenche, le commandant Gueyneron, du *Cap-Tourane*, le commandant Renaud, du *Forbin*, M. Berland, des Douanes et Régies, M. Thomachot, etc.

NOUVELLES DIVERSES
(*Le Petit Provençal*, 2 avril 1936)

Le paquebot *Désirade* a quitté Bordeaux, pour Marseille et l'Indochine, effectuant le voyage qui devait être assuré par le *Cap-Tourane,* indisponible à Bordeaux. Il doit appareiller de Marseille, le 10 avril, pour Saïgon et Haïphong. Le *Désirade,* qui était désarmé depuis un an au Havre, a repris armement, sous le commandement du capitaine au long-cours Pasquier. ancien commandant du vapeur de charge *Fort-de-Vaux,* de la même compagnie.

PROCHAINES ARRIVÉES
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 avril 1936)

« Cap-Varella »

Liste des passagers embarqués à Marseille le 13 mars sur le « Cap-Varella » à destination de l'Indochine :

Mme Baptiste, commerce ; Mme Degiovani et enfant ; M. Gardelle, commerce ; M. Devenet et sa femme ; M. Mariani, contrôleur principal. D R., et sa femme ; M Frier. brigadier P. M. [police municipale] et sa femme ; M. Hausberger et sa femme ; M. Murgatroyd, commerce ; Mlle Ignace, commerce ; M. Polge, chef bureau C F ; M. Granouillet, vétérinaire inspecteur et sa femme ; le capitaine Richaud, commandant des troupes, sa femme et enfants ; le capitaine Troadec, sa femme et enfant ; le capitaine Querré, sa femme et enfants ; le capitaine Havang, sa femme et enfants ; le lieutenant Masein, sa femme et enfant ; le lieutenant Alteirac sa femme et enfant ; le lieutenant Bey ; le lieutenant Corneloup, sa femme et enfant ; le lieutenant Southerot, et sa femme ; Mme Perrin et enfant, famille d'un lieutenant-aviateur ; le lieutenant Colas dit Baudelaire ; le lieutenant Leclers, sa femme et enfant ; le lieutenant Nauvelade ; Mme Lemaire, professeur ; M. Grange, administrateur-adjoint des Services Civils ; M. et Mme Ordronneau, chef atelier principal. E. P. [École primaire] ; M. Delafosse, chef atelier E P. et sa femme ; M. Dain, inspecteur G. I., sa femme et enfant ; M. Rousselot, inspecteur géomètre adjoint, et sa femme ; M. Caty, inspecteur adjoint T. A. [Travaux d'agriculture], sa femme et enfants ; M. Dumas, inspecteur géomètre-adjoint et sa femme ; Mlle Baptiste, professeur E. P. ; M. Douris, inspecteur [de l'enseignement] C. M. [Cadre métropolitain] ; Chenevier. rédacteur S C., et sa femme ; M. Puig, inspecteur-adjoint chemins de fer, sa femme et enfants ; M. Triballat, garde principal. des Forêts, sa femme et enfant ; M. Retouret, commis principal. Douanes et Régies ; M. Ricquebourg, vérificateur Douanes et Régies ; Mlle Duart, surveillante internat ; adjudant-chef Fresse, sa femme et enfants ; adjudant-chef Abgrall et sa femme ;

adjudant-chef Mouchel, sa femme et enfant ; adjudant-chef Pegourie, sa femme et enfants ; adjudant Giovanangeli, sa femme et enfant ; adjudant Rouanet sa femme et enfant ; adjudant Moudat, sa femme et enfant ; Mme Chiaroni, femme d'un adjudant-chef ; adjudant-chef Legendre sa femme et enfants ; adjudant-chef Beatini et sa femme ; adjudant-chef Pancettl ; adjudant-chef Delbos et sa femme ; adjudant-chef Ncolaï et sa femme ; maréchal des-logis chef Rochiccioli, sa femme et enfant ; M. Poumarou, gendarme ; Mme Copar, femme d'un maréchal des logis et enfant ; M. Peyre, gendarme, sa femme et enfant ; Mme Faure, femme d'un sergent-aviateur et enfant ; sergent-chef Maindron, sa femme et enfant ; Mme Persil, femme d'un sergent et enfant ; sergent Deluche, sa femme et enfants ; sergent-chef Coquereau, sa femme et enfant ; sergent-chef Nethon et sa femme ; sergent-chef Fontan, sa femme et enfant ; maréchal des logis-chef Monfort, sa femme et enfant ; sergent Bourrion et sa femme ; sergent-chef Signoret et sa femme ; sergent-chef Flory et sa femme ; sergent Mercier et sa femme ; Mme Le Gac, femme d'un sergent-aviateur ; sergent Mandolini et sa femme ; maréchal dés-logis chef Le Fennec, sa femme et enfant ; sergent-chef Jean ; sergent-chef Joseph ; sergents Vuong-Kha-Ninh ; Froitzheim ; Labat ; Vuillermoz ; Grelon ; Bourdon ; Mme Gérard et enfants; M. Nguyên-van-Thanh.

En mer vers Saïgon
(*La Dépêche d'Indochine*, 25 avril 1936)

Liste des passagers embarqués à Marseille le 10 avril sur « Désirade » à destination de l'Indochine.

Mlles Martin, Cotteret P., Cotteret R. M. ; Mme Brégegere ; M., Mme Ortoli et 5 enfants ; M. Wilkin ; M. et Mme Nicofai ; M.,Mme Le Dain et 2 enfants ; M., Mme Mercier et enfant ; M., Mme Steiger ; M., Mme Rogeon et 2 enfants ; M., Mme Arribaral et 1 enfant ; M., Mme Pepi et enfant ; M., Mme Guilie et 2 enfants ; M., Mme Jolivet ; M. et Mme Marulier ; M. Chalumeau ; M., Mme Hillo et bébé ; M., Mme Masson et 2 enfants ; M. et Mme Boury ; M., et Mme Duberos ; M. Peyre ; Mme Pradeau ; M. Lemaire ; M. Pradeau et 3 enfants ; M. Mme Roumengous et 4 enfants ; M., Mme Huyghues-Despointes et enfant ; M. Le Garrec; M. Richez ; M., Mme Vial et enfant ; Mlle Cotteret ; M , Mme Béréni et bébé ; M., Mme Duclos et 2 enfants ; M. et Mme Luca ; M., Mme Vitry et 2 enfants ; M. Mosson ; M , Mme Courty et bébé ; M., Mme Laengert et enfant ; MM. Falconnet, Venturini, Ginéfri et Lesieur ; l

M.,Mrae Batard et enfant ;M., Mme Calet et enfant; M.et Mme Loiselet ; M., Mme Falconet enfant ; MM. Martineau, Guérini ; M., Mme Sollacaro et enfant ; M. et Mme Bordes ; M , Mme Pédionne et 2 enfants ; M., Mme Alberty et 2 enfants ; M., Mme Pulon et 3 enfants ; M , Mme Piéri et bébé ; M., Mme Le Guen et 3 enfants ; MM. et Mmes Hébrard, Pilot, Génie Plumejean, M., Mme Duron et 3 enfant ; M. et Mme Bastide ; M., Mme Caumon et 6 enfants ; MM. et Mmes Lecaplain, Bussat, Casamatta ; M., Mme Dalmasso et enfant ; M., Mme Martrice et 2 enfants ; M., Mme Carrère et enfant ; MM. Levignac, Duplan, Fittipaldi, Manini, Dieumegard, Dieupart, Giraudeau, Maillet, Anyla, Arsène, Nadal, Chalubert, Dulin, Grandaye, Martram, Pellici, Mourand, Longaud, Hoang-gia-Tuong, Pham-van-Guieu ; Mme Nu-viet-Thi ; M. Bui-van-Duong.

Comité de bienfaisance
(*Chantecler,* 12 juillet 1936, p. 6)

Le comité de bienfaisance de la ville de Haïphong s'est réuni hier matin à 9 h. à la mairie sous la présidence de M. l'administrateur-maire Vinay, assisté de MM. Baylin, directeur de la Banque de l'Indochine à Haïphong ; Bougon, directeur commercial des Charbonnages du Tonkin à Hongay ; Dot, directeur de la Cie franco-asiatique des pétroles ; et Collin, agent des Chargeurs réunis, membres.

DÉSIGNATION DES MEMBRES DU GRAND CONSEIL DE L'INDOCHINE
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 septembre 1936)
(*Les Annales coloniales*, 15 septembre 1936)

En qualité de membres suppléants français :
[Alexis] Brunet, agent général de la Compagnie des Chargeurs réunis, à Saïgon

---

PROCHAINES ARRIVÉES
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 février 1937)

« Cap-Tourane »

Liste des passagers embarqués sur la « Cap-Tourane », départ de Marseille le 15 janvier 1937 à destination de l'Indochine :

M. Guibert. M. Vigier et Mme, Mlle Bobehier, Mlle Fourneau, M. Gouny, Mme Semprez, Mme Gallois-Montbrun, sous-économe collège, Mme Fontaine, femme lieutenant, et 3 enfants, Mme Sallenave, Mlle Lethomas, M. Landreville, inspecteur adjoint T. P. E., et Mme, M. Floch, payeur, M. Wychuyse, sous-chef principal radio, et Mme, médecin capitaine. Kerforme et Mme, capitaine Pelletier, Mme et enfant.

Capitaine Faivre, Mme et enf., capitaine Rodolphe, capitaine Chalmel, Mme et enf,, capitaine Longepierre et Mme, capitaine l'Hermitte et Mme, capitaine Barbaud, médecin-lieutenant Thevenin et Mme, médecin-lieutenant Charbonnier et Mme, médecin-lieutenant Gineste. Mme et enf. ; médecin-lieutenant Reynaud et Mme, médecin-lieutenant Perellon, Mme ef enf., Méd.-lieutenant Teil et Mme, médecin-lieutenant Ferrand, Mme et bébé, lieutenant Kerhoas, Mme et 2 enfants, lieutenant de Raymond et Mme, lieutenant Tricanti, lieutenant Carcel, Mme et enfant, lieutenants Bardenon et Gribelin, lieutenant Bono et Mme, lieutenant Morichère et Mme, sous-lieutenant Séchet et Mme.

M. Ropion, commis principal Trésor, Mme et 2 enfants, M. de Fautereau (10 ans), Yves et André Lethomas, fils agent chemin de fer, M. Julien, garde principal Forêts et enfant, M. Borthelle, surveillant chef service immigration, Mme et 5 enfantis, M. Gallois-Montbrun, brigadier de cl. exceptionnelle DR, et 3 belles-filles, M. Milliet-Baude, brigadier D.R. et Mme, M. Duez, inspecteur Garde indigène, Mme et fille adop. M. Guillol, inspecteur principal Sureté et Mme.

Croisière, M. et Mme Barteau, Mme et Mlle Guerdan, M, et Mme Bonzon.

Adjudant Vignes, Mme et 2 enfants, adjudant Accot et Mme, adjudant-chef Raspaud, adjudant Provost et 3 enfants, adjudant Valentin, Mme et enfant, Mme Antonini, femme adjudant, Mme Gazeilles, infirmière 2e cl., adjudant Abgrall, adjudant Jarasson et Mme, adjudants Coupet, Perignan, Colonna, Kaiser, Marcel, Gros et Houles.

M. Risoulier, gendarme, M. Virard, gendarme, Mme et enfant, M. Friderich, gendarme, M. Deniaud, gendarme M. Aribaud, gendarme, Mme Lafortune et enfant, femme, Sergent, Mme Vaillant, femme sergent et 2 enfants, Mme Challet, femme sergent, Mlle Couvy, Mme Courbier, femme sergent, et bébé, Mme Mouton, Mme Michot et 2 enfants, M. Girard (15 ans), M. Corvez, sous-brigadier stagiaire police, M. Arreteau,

garde principal Garde indigène, M. Savelli, gardien stagiaire S P., et Mme, M. David, Garde principal G I., Mme et 2 enfants, M. Hue, sous-brigadier D R, Mme et 2 enfants.

Sergent chef Pierot et Mme, sergent-chef Lacaze, Mme et 3 enfants, sergent Casanova, Mme et enfant, margis Desperrier, Mme et 2 enfants, sergent-chef Hubert, Mme et 3 enfants, margis-chef Arnaud, Mme et enfant, M. Chanez, gendarme, Mme et enfant, M. Vialette, gendarme, Mme et enfant, sergent-chef Durette, Mme et 2 enfants, Mme Laar, femme sergent, Mme Piro, femme sergent et enfant, margis-chef Rousseau, Mme et 2 enfants, margis-chef Enal, Mme et bébé, margis-chef Renaud, Mme et enfant, margis-chef Denizart, margis : Wautier, Delage, Grimaldi, Bécheresse, sergents-chefs, Atiotii, Franconi et Germon, sergents, Roudant, Ehoff, Mouton, Faye et Julienne.

MODERNE ARCHE DE NOÉ
LE « DALNY » EST PARTI HIER AVEC 250 ANIMAUX À DESTINATION DU ZOO DE VINCENNES

Le petit éléphant Musta m'a déclaré :« Je suis très content de voir Paris »...
MAIS LES VEAUX MONT DIT : « Nous ne verrons même pas Marseille. Nous devons être mangés en route par les tigres. »
(*Le Populaire d'Indochine*, 4 mars 1937)

Le professeur Urbain, qui vient de séjourner quelques semaines en Indochine, est une des plus belles figures de la science française contemporaine.

Directeur du parc zoologique de Vincennes, où l'on ne compte pas moins de 1.200 mammifères et 3.000 oiseaux, directeur également de la ménagerie du Jardin des Plantes où 600 mammifères voisinent avec 1.500 oiseaux, M. Urbain est en outre professeur au Muséum d'Histoire naturelle.

Il est venu en Indochine afin de « recruter sur place quelques pensionnaires » encore inconnus des habitués du zoo de Vincennes.

Au téléphone, il nous a dit :

— Allez donc voir d'abord charger ma ménagerie sur le « Dalny », quai des Chargeurs Réunis, demain malin, à 8 heures. Nous nous y retrouverons ».

À sept heures, je suis déjà sur le pont du cargo.

Le commandant du « Dalny », M. Coret, me fait visiter les installations du pont arrière où, sous des abris qui les préserveront du terrible soleil de la mer Rouge, sont déjà alignées plusieurs dizaines de cages.

Ici, ce sont des oiseaux aux vives couleurs qui jacassent et sautillent joyeusement, échangeant d'une volière à l'autre des roulades interminables.

Là, des singes qui, s'agrippant des quatre membres aux barreaux de leurs cages, contemplent avec curiosité et ravissement tout ce branle-bas auquel ils ne sont pas accoutumés.

Plus loin, le Seigneur Tigre, le Prince de la Jungle, recroquevillé dans sa cage de fer, les yeux mi-clos, poursuit sa rêverie intérieure. Mais on sent à l'éclair qui filtre parfois de ses paupières qu'il ne se désintéresse pas, loin de là, du spectacle environnant. Mais que faire, quand on est enfermé, sinon s'abandonner à un doux farniente...

Non loin du Seigneur Tigre sont les cages où une douzaine de veaux attendent d'être conduits un à un à l'abattoir du bord pour servir de pâture au Maître de la Jungle. Quand le navire sera en vue de Marseille, ils auront tous disparu du bord.

Cette pensée ne semble guère les réjouir, car ils sont là, serrés les uns contre les aulres, la tête basse, immobiles et muets, se désintéressant complètement des hommes et des bêtes qui les entourent, du perroquet qui les nargue de son rire métallique aussi bien que du singe qui, allongeant le bras, leur tire la queue.

Je descends à terre car les cages s'entassent et obstruent maintenant le pont.

Non loin du « Dalny », entre deux hangars, dans le sable et l'herbe courte, deux petits éléphants, pas plus hauts que cela, s'ébrouent vigoureusement, tirant sur la mince cordelette qui les retient au fragile pieu fixé au sol, pas trop fort toutefois pour ne pas arracher le pieu...

Ils se bousculent, s'accrochent par les trompes, tirant chacun de son côté, agitent leurs larges oreilles, se flanquent des claques et s'envoient de la poussière avec leurs trompes.

ils vont à Paris, au zoo de Vincennes.

Leur cornac me nomme le plus grand. Il s'appelle Musta. Joli nom, Musta semble décidément très content d'aller faire un tour sur les bords de la Seine.

Lorsque son tour arrive de pénétrer dans le box qui le hissera sur le pont, il ne se fait pas prier Au moment où la grue le balance dans l'espace, je regarde son camarade resté à terre. Celui-ci paraît vivement inquiet : si on allait ne pas l'embarquer, lui ?

Mais cinq minutes après, on lui présente à lui aussi un box. Il s'y précipite. Une fois à l'intérieur, il se prête complaisamment à la manœuvre de ses cornacs qui lui attachent les pattes avec de grosses chaînes. Besogne bien inutile, semble-t-il dire. Ce n'est pas lui qui cherchera à s'échapper. Il lui tarde tant d'aller voir l'Exposition...

À ce moment surgit le professeur Urbain.

Du pont du « Dalny », il a suivi du regard l'embarquement de ses pensionnaires. Il a même parfois commandé lui-même la manœuvre.

— Puis-je vous demander, maître, si votre séjour en Indochine vous a plu ?

J'ai passé ici quelques semaines très agréables, et n'était la chaleur vraiment accablante, je n'aurais pas eu à me plaindre.

Saïgon est une ville toute moderne et je comprends mieux, après l'avoir visitée, que des Français puissent s'y habituer et s'y plaire.

J'ai également visité la brousse, à la recherche d'animaux rares, et je puis dire que mon admiration a été vive et grande devant l'œuvre réalisée par la France en ce pays dans tous les domaines.

— Voulez-vous, maître, me citer quelques uns des animaux que vous emportez à Paris ?

— J'emporte 250 animaux parmi lesquels 8 panthères, 4 petits éléphants, des ours, un certain nombre de cervidés, des antilopes-chèvres qui vivent au Cambodge et qui sont des animaux assez rares, des gibbons pris par des piégeurs, des oiseaux, beaucoup d'oiseaux.

L'ensemble constitue une centaine de caisses.

— Comment avez-vous pu rassembler celle magnifique collection ?

— Certains échantillons m'ont été donnés par des particuliers.

D'autres par le parc zoologique de Saïgon, grâce à l'obligeance de M. Pagès.

D'autres ont été capturés à Dalat et mont été offerts par M. Auger, chef de la province.

Dites-bien que tout le monde s'est efforcé par tous les moyens possibles de faciliter ma mission. Partout, j'ai reçu de tous le meilleur des accueils.

M. Sauvel, qui est vétérinaire, mais qui est aussi un zoologiste distingué, m'a offert un jeune gaur et un bovidé assez rare, qui s'appelle le couprey.

— Maître, toute cette faune qui va s'embarquer sur le Dalny, lequel va se transformer à cette occasion en une véritable Arche de Noé à destination de Marseille, toute cette faune, dis-je, va-t-elle supporter convenablement le voyage ?

— Sans doute. D'ailleurs grâce à la complaisance et à l'obligeance des Chargeurs Réunis, à l'agent général, M. Brunet, à l'agent M. Toby, et au commandant du navire, M. Coret, tout a été mis en œuvre pour que le convoi arrive en excellent état à Marseille.

— Comptez-vous prendre d'autres animaux au cours de vos escales ?

— Oui, à Singapore.J'y recueillerai quelques orang-outangs, des tigres, des bovidés, d'un genre assez rare, les anoas des perroquets et de grands échassiers comparables aux autruches et qui ont un très beau casque de plumes sur la tête, les casoars.

— Comment le Muséum renouvelle-t-il ses collections ?

— Par voie d'achat ou d'échange. Pour mener à bien ces opérations, tantôt je vais moi-même sur place, comme je le fais en ce moment pour l'Indochine, tantôt j'envoie quelques collaborateurs, tantôt je m'adresse à l'administration métropolitaine ou aux administrations coloniales qui aident toujours et en toute occasion le Muséum.

C'est ainsi que M. le gouverneur général Brévié a facilité dans une très large mesure ma tâche. Vous en avez la preuve devant les yeux. Je rentre à Paris avec une splendide collection. Les visiteurs de l'Exposition vont être comblés ».

Nous prenons congé du savant et lui souhaitons un excellent voyage.

— Mes pensionnaires vont me donner tant de fil à retordre que je n'aurai même pas le temps de m'apercevoir de la longueur du voyage.

R. CANDELON.

Haïphong
Les partants
(*La Volonté indochinoise*, 30 avril 1937)

Sont partis de Haïphong hier à 11 heures par le *Cap-Padaran :*

À destination de Marseille : Mme, M. Gauthier et 2 filles ; M. Baltas ; Mme, M. Billard et bébé ; Mme et M. Duprey ; Mme, M. Paillard et bébé ; Mme, M. Develey et 1 enfant ; Mme Roger ; Monseigneur de Jonghe ; Révérend Père Decosman ; Mme Charpentier ; M. Compas ; Mme M. Moussu et 2 enfants, ingénieur T. P. ; M. Jacquet, ingénieur Travaux Agriculture ; Mme M. et Mlle Lescanne, chef de bureau S.C. ; Mme M. Speck et 4 enfants contrôleur des Chemins de fer ; Mme M. Couturier et 3 enfants, capitaine ; Mme et M. Giovanelli, capitaine ; Mme M. Nesly et 2 enfants, architecte T. P. ; M. Jaboin, capitaine ; Mme Pan, femme d'un médecin-capitaine ; Mlle Reytet, fille d'un secrétaire polices ; Mme M. Gloaguen et 1 enfant, brigadier D.R. ; M. Haag et 3 enfants, Brigadier D R. ; Mme M. Benati et 2 enfants, sous-inspecteur G. I. ; Mme M. Tisseyre et 5 enfants. secrétaire Polices ; Mme M. Jacob et 3 enfants, brigadier-facteur P.T T. ; M. Gilet, contrôleur D R. ; Mme M. Gauthier et 1 enfant, contrôleur D. R. ; Mme M. Bergier et 2 enfants, contrôleur chemins de fer ; Mme et M. Wolff, chef équipe, P.T.T. ; Mme M. Faure, rédacteur S. C. ; Mme et M. Dubouc, brigadier polices ; Mme et M. André et enfant, adjudant ; M. Acquaviva, adjudant-chef ; Mme Neveux et fille ; M. Treille, inspecteur Sûreté ; Mme M. Staiger et 1 fille, Garde principal G. I ; M. Mariau, garde principal G I. ; Mme et M. Giorgi, garde principal G. I. ; les sergents : Périnelii, Oudot, Le Bouedec, Barbe, Chazel, Faby, Malin, Pierron, Charlois, Bouchet, Madec et Colonna ; M. Langressi, sergent-chef ; Mme et M. Massini, sergent ; Mme et M. Lestage et 2 enfants, sergent ; Mme M. Paolini et fille, sergent ; Mme et M. Mongro, sergent-chef ; M. Quéré, sergent-Chef ; M. Virgitti, sous-brigadier D.R. ; Mme M. Dicquemarre et 7 enfants, sergent ; M. Rouzeau et fille, margis-chef ; M.M. Le Henoff et Boyer ; 102 caporaux et soldats européens.

Pour Saigon : 452 coolies et 9 enfants de plantations.

AUDIENCES AU MINISTÈRE DES COLONIES.
(*Les Annales coloniales*, 4 juin 1937)

Une délégation conduite par M. de Bartolini, député de Toulon, a présenté mercredi à M. Marius Moutet, ministre des Colonies, les revendications des navigateurs indochinois.

Voici le mémoire présenté à M. Moutet :

1° Échange du livret provisoire contre un livret permanent et la possibilité aux Indochinois résidant en France d'entrer dans la carrière des navigateurs ;

2° Possibilité aux « boys » de se faire syndiquer à Marseille. Les boys demandent également que, lors de leur arrivée à Marseille, leur livret ne soit pas gardé par le service d'assistance et de contrôle des Indochinois ;

3° Augmentation de salaire des boys et amélioration des conditions de vie dans la Compagnie des Messageries Maritimes ; «

4° Autorisation des syndicats de marins en Indochine.

ET AU MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE

Cette même délégation a présenté à M. Henri Tasso, ministre de la Marine marchande, les revendications suivantes :

1° Élévation de salaires au taux de 300 francs (caporal) et 290 fr. (boys), c'est-à-dire au même taux que celui accordé aux Malgaches :;

2° Pension de retraite ou subvention (comme pour les Algériens).

3° Intervention auprès des compagnies Chargeurs Réunis et Messageries Maritimes en faveur des Tonkinois n'ayant pas fait le service militaire, pour qu'ils puissent naviguer en qualité de matelot, chauffeur. soutier.

LA VIE MARITIME

ARRIVÉE DE LA « DÉSIRADE »

(*Le Petit Provençal*, 24 juillet 1937)

Le paquebot *Désirade*, commandant Delacroix, de la Compagnie des Chargeurs Réunis, est arrivé hier après-midi à Marseille venant de Haïphong, avec de nombreux passagers, parmi lesquels MM. Bui Quang Chieu, délégué du Conseil supérieur des colonies ; Levasseur, garde général des Eaux et Forêts, des officiers et des fonctionnaires.

Croisière Océan-Méditerranée

(*Le Journal des débats*, 29 août 1937)

En vue d'assurer une relation supplémentaire entre la France et le Portugal, les Chargeurs Réunis ont décidé de faire toucher à Lisbonne le paquebot *Cap-Tourane*, quittant Bordeaux le 14 septembre à destination de Marseille et de l'Indochine.

Le *Cap-Tourane* prendra à Bordeaux des passagers non seulement pour Lisbonne, mais aussi pour Marseille où il arrivera le 22 septembre.

Il devient ainsi possible de faire à des conditions particulièrement avantageuses une agréable croisière de huit jours en mer coupés par une escale dans la pittoresque capitale portugaise.

Les inscriptions sont reçues à la Compagnie des Chargeurs Réunis, 3, boulevard Malesherbes, Paris. Téléphone Anjou 08-00 à 08-04 et dans les agences de voyages.

EN INDOCHINE
Au Grand Conseil des intérêts économiques et financiers
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 4 décembre 1937)

La Commission des affaires diverses est ainsi constituée :
Membres : Brunet

En mer vers Saïgon
(*La Dépêche d'Indochine*, 22 avril 1938)

Liste des passagers embarqués à Marseille le 8 avril 1938 sur le s/s *Cap-Varella* à destination de l'Indochine.

Mme H. Lamorte et enfants ; Mme Daniel ; M., Mme Zévaco et enfants ; M. et Mme Nerson (touristes) ; M., Mme Tournier et enfants ; M. Dettori ; M. Raineri ; M. et Mme Levet ; M. et Mme Sart ; M. Cousin ; M. Lalung-Bonnaire ; M. et Mme Pasquier ; M. et Mme Gouget ; M. Pham duy Khiem ; M. et Mme Guerif ; M, Mme Grangier et enfants ; M. et Mme Savani ; M. Mme Cheve et enfants ; M. Baronio-Rosenthal ; M., Mme Mat et enfants ; M., Mme Platre et enfants ; M. Benati ; M. Lisillour et enfant ; M., Mme Bez et enfants ; M., Mme Clair et enfants ; M., Mme René et enfant ; Mme veuve Kerjean ; M., Mme Rouge et enfants ; M., Mme Charles et enfants ; M. Haag et enfants ; M., Mme Ravizet et enfants ; M., Mme Lecomte et enfant ; M., Mme Gelot et enfant ; M., Mme Pierre et enfants ; M. Ronfaut ; M., Mme Morel et enfant ; M., Mme Le Roux et enfants ; M. et Mme Jeandard ; M., Mme Bartoli et enfants ; M. et Mme Daspet ; M., Mme Depore et bébé ; Mme Pacault ; Mme Couston ; M. Grillat ; Mme Charpentier ; M. Treille ; Mme Le Barzic ; Mme Maxime et enfant ; Mme Poli ; Mme Plattet et enfant ; Mme Le Garrec et enfant ; M. Mme Pourlet et enfants ; M. et Mme Hombier ; M. et Mme Pini ; M., Mme Gobie et enfants ; M. et Mme Le?ève ; M. et Mme Paolacci ; M. et Mme Deneu ; M., Mme Bonnet et enfant ; M., Mme Rossel et enfant ; M. Tanguy, Bosse, Lanfranchi, Michon et Baptiste ; Mme Le thi Mong; M. Pham van Nhung ; M. Doan van Tu; M, Ng. van Ngo ; 17 rationnaires européens et 3 tirailleurs indochinois.

Les partants
Passagers du « Cap-Varella »
(*La Volonté indochinoise*, 18 mai 1938)

Sont partis de Haïphong le 17 mai 1938 à 17 heures par le « Cap-Varella » :

Pour Marseille : Mme et M. Nerson, touristes ; Mme Meunier ; Mme M. Vignol et 2 enfants ; Mme M. Sauvage et 1 enfant ; Mme M. Gallois et 2 enfants ; Mlle Legris ; le jeune Georges Fagot, Mme Guinet et 2 enfants : Mme Albert et 2 enfants, femme d'un lieutenant, docteur Esly, médecin capitaine ; Mme M. Frayssine et 1 fille ; sous-lieutenant, docteur Pau, médecin capitaine, M. Lebreuil, capitaine ; M. Coat, lieutenant ; M. Bourneix ; capitaine, Mme Thiers et 1 fille ; lieutenant, Mme M. Marc et enfant ; lieutenant, Mme M. Stoaber et fille ; capitaine, Mme M. Lafisse et 5 enfants ; capitaine, Mme Billant, femme d'un capitaine, Mme et M. Coquelin, inspecteur G.l. ; Mme M. Pujol et 1 enfant, sous-inspecteur G.l., Mme M. Pellegrini et 3 enfants, garde principal Forêts ;, Mme Gironce et fille, femme d'un brigadier D.R. ; Mme Lovel et 2 enfants, femme d'un infirmier en chef Ass. méd. ; Mme M. Badie et 4 enfants ; adjudant-chef, Mme M. Fourey et 2 enfants ; adjudant-chef, Mme et M. Lagrèze ;

adjudant-chef, Mme M. Bonnamy et 2, adjudant, Mme M. Dufour et 2 enfants, adjudant, M. Levavasseur, adjudant, Mme et 2 enfants ; M. Guillaume, sous-brigadier D.R. ; MM. Joly, Babal, Nau, Trendel, Clément, Keronauton et Baillelle, margis ; Mme M. Quemener et 3 enfants ; sergent-chef, M. Bod, margis-chef, Mme et M. Barbier et 2 filles, margis-chef ; Mme et M. Brisson, sergent, Mme M. Moreau et 2 enfants ; sergent, Mme M. Mariani et 2 enfants ; sergent, Mme et M. Fortier ; sergent, Mme et M. Aquiviva, sergent-chef ; Mme M. Favrole ; Mlle Avrilleau ; MM. Favrole, Sabois, Mahé, Carnovale, Payneau et Marchal, sergents, Mme Dupuy, 109 rationnaires européens, 1 femme annamite.

Pour Saïgon : Mme Cousin et 2 enfants, femme du directeur des Finances, MM. Brua et Roger, cinéastes, 8 passagers asiatiques, 397 coolies et 5 enfants de plantations,

---

Prochaines arrivées
« Cap-Varella »
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 décembre 1938, p. 5)

Liste des passagers embarqués à Marseille le 18 novembre 1938 sur le paquebot « Cap-Varella » à destination de l'Indochine.

1re classe

M. Waelle, M. Jevaud, Mme et fille, M. Bui, M et Mme Puccinelli et bébé, Mme Brodeur, M. et Mme Grange, M. Vidal, Raoul, Mlle Alata, M., Mme Bernard et Mme, Mme Bate, M. et Mme André Gaignoux.

Mme Cudenet, femme professeur licencié, et fille ; M. Pierga, ingénieur. T. P., Mme et 3 enfants, M. Delpy, administrateur S. C., Mme et 4 enfants, capitaine Faulot, commandant d'armes et Mme, capitaine Breton et Mme, capitaine Mathivet et Mme, lieutenant Martin-Jerraud, S lieutenant Barbier, M. Emiry, administrateur adjudant. S. C. et Mme, M. Lucas, élève administrateur S. C., et Mme, Mlle Paut, professeur principal, M. Bate. artiste peintre, M. Bezard, commis principal D. R. Mme et enfant, M. Billet, commis principal Police, Mme et 2 enfants, M. Bory, commis principal. Trésor, Mme et belle-fille et enfant, M. Lepage, rédacteur S. C., M. Maisondieu, contrôleur adjoint D. R., Mme et enfant, M. Mus, contrôleur adjoint stagiaire D. R., M. Vincenti, commis principal. D. R. ; Sivelle, brigadier D. R. ; Mme et 3 enfants, M. Jaquelot, brigadier D. R., Mme et fille, M. Paul Grener, inspecteur principal Sûreté, Mme et enfant, M. Dedon, sous-inspecteur G. I., et Mme, M. Giach, conducteur d'agriculture contractuel.

2e classe :

Adjudant Longueville et Mme, adjudant. Ch. Pogam, adjudant-chef, Marot, Mme et 3 enfants, adjudant Germa, Mme et enfant, adjudant Bellony, Mme et enfant.

3e classe

Mme Dumay, Mme Jacob Pauline, Mme Vatin, femme margis-chef gendarmerie, et fille, Mme Renaud, femme sergent et bébé, M. Marois, sous-brigadier D. R., Mme Martini femme sergent et bébé, sergent-chef Mauffrey et Mme, margis chef Barboteu, Mme et 2 enfants, margis Marriat, Mme et 2 enfants, sergent-chef Poli, Mme et enfant, sergent Guillaumet, Mme et bébé, sergent-chef Vidal, Mme et enfant, sergent-chef Prini, Mme et enfant, sergent-chef Mangin et Mme, sergent-chef Moreau, Mme et enfant, sergent-chef Scarbonchi, Mme et 2 enfants, sergent-chef Simon, Mme et 2 enfants, sergent Marcezu et Mme, sergent Richez, Mme et bébé, sergent Roussel, Mme et enfant, sergent Lassau, Mme et fille, sergent-chef Damm et Mme, margis Rogelet, Mme et 2 enfants, sergent-chef Creoff et Mme, sergent-chef Darnal, Mme et 4 enfants, sergent-chef Durand, sergents :

Bauer, Quilici, Bajazet, Jequece, Castagnas, Pequignet, Combel, Franceschi, Bona, Potier, Estève, Jacquot, Corea, Absalon, Bartoli et Bianciot, Mlle Nguyen thi Sai (congaie de M. Pierga), Mme Nguyen thi Than (congaie).

Entrepont

Nguyên-van-Giap (domestique de Mme Payer), M. Cao-kinh (boy rapatrié par le médecin commandant Vialard-Giudon), To-san-Long (domestique de M. Delpy), Nguyen van Thuyen (domestique rapatrié), Nguyen van Khuong et Nguyen thi Nhom (chauffeur et congaïe de M. Jandreau), Dang van Thuyet (boy de M. Sivelle).

93 rationnaires tirailleurs Indochinois, 1 sergent-chef et 3 tirailleurs européens.

« FRANCE-INDOCHINE »
CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 17 janvier 1939)

Le conseil proposera à la prochaine assemblée la répartition d'un dividende de 25 francs. On sait que la dernière répartition remonte à l'exercice 1929-1930.

Cap-Padaran
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 janvier 1939)

Liste des passagers débarqués à Haïphong le 20 janvier 1939 du vapeur *Cap-Padaran* :

Venant de Marseille : M. Mme Gallais et 2 enf., employé Cie Yunnan, M. et Mme Montalieu, médecin commandant, M.et Mme [Henri-Victor] Buat [1898-1976], capitaine, M. de la Quintinie, lieutenant, M. Pasquet, sous-lieutenant,M. Henryon, sous-lieutenant, M. de Cordemoy, commis trésor, M. et Mme Bellion, contrôleur adjoint D. R., M. et Mme Decandon, statisticien, M. Mme Balmann et 3 enf., brig. D. R., Mme Colline, dame téléphoniste, M. Mme Bezy et 1 enf., adjudant aviateur, M. Mme Guilland et 1 enf., garde principal G.I., Mme Hores., femme sergent, M. et Le Lagarde, sergent aviateur, Mme Corminbœuf et 2 enf., femme sergent, M., Mme Toilon et 1 enf , gendarme, M, Migimont, sergent chef, M. Lentz, sergent chef, M. Ménard, margis, M.M. Guillet et Ballarin, sergents, M. et Mme Gallois, sous-brigadier D. R., 14 rationnaires européens, caporaux et soldats ;

Venant de Singapore : M.M. Fu Chec, Ng. See, Chen, Foo Yen, né. Bian, Chok Wong Piang, Chen Tsz, Wong Lim, Wong Hon, Chin, Lin Wo, employés de commerce ;

Venant de Saigon : M. Bensit et Mme, M. Berland, inspecteur D. R. et 210 coolies plantations.

Chargeurs Réunis
(*Le Journal des débats*, 6 mars 1939)

À l'occasion de la Quinzaine impériale, qui se déroulera dans Paris, du 5 au 19 mars, la Compagnie des Chargeurs réunis a organisé dans les vitrines de son immeuble, 3, boulevard Malesherbes, une magnifique exposition consacrée aux arts indigènes des différentes colonies de la côte occidentale d'Afrique et de l'Indochine qu'elle dessert.

EN DEUX MOTS
(*L'Écho annamite*, 7 juillet 1939)

M. Brunet, agent général des Chargeurs réunis, est de retour à Saïgon, après un très court séjour en France.

À une personnalité qu'il a rencontrée, M. Brunet a fait la déclaration suivante, qui mérite d'être retenue :

« La France d'aujourd'hui présente un visage tout différent de celui de 1936. Partout la confiance, l'ordre et le travail.

Nos frères de la Métropole, tous unis, sont fermement résolus à faire [face] à tout danger ».

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAÏPHONG (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
Année 1940
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1er avril 1940, pp. 503-509)

VILLE DE HAÏPHONG

25 Collin Humbert Agent des Chargeurs réunis

LES GRANDES ASSEMBLÉES
La Commission mixte du Grand Conseil
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 décembre 1940)

2° Notabilités du Sud
Membres titulaires français

Brunet, président de l'Association professionnelle des Armateurs de Saïgon.

FÊTE NATIONALE DU TRAVAIL ET DE LA CONCORDE SOCIALE
Le 1er mai 1941 à Saïgon

Une cérémonie solennelle à la Chambre d'agriculture
(*L'Écho annamite*, 2 mai 1941)

……

Et la réunion prit fin par la remise de diverses décorations, dont nous donnons ci-dessous les noms des bénéficiaires, lesquels reçurent aussi, chacun, une photo du chef de l'État Français :

Ouvriers du Commerce

7° Luong-van-Huong dit Chinh, 25 ans de service, planton à la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Nouveau conseil de la région de Saïgon-Cholon
[remplaçant le conseil municipal de Saïgon
et la commission municipale de Cholon]
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 25 janvier 1942)

Les nouveaux conseillers
TITULAIRES
BRUNET (Alexis), agent général de la Cie des Chargeurs réunis.

Foire-exposition de Saïgon
(*L'Écho annamite*, 1er juin 1942)

Le Comité de direction de cette foire exposition vient d'être désigné. Il comprend les personnalités suivantes :

Le commissariat a été également constitué. Il est ainsi composé :

M. Brunet, conseiller privé, vice-président de la Chambre de commerce de Saïgon, commissaire général.

1942 (juillet) : création de la
SOCIÉTÉ INDOCHINOISE DE REMORQUAGE ET D'ACCONAGE (SIRA)
avec les Messageries maritimes et Denis frères d'Indochine

Les audiences du gouverneur général
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 19 juillet 1942)

Saïgon, 18 juillet. — L'amiral Decoux a reçu, le 18 Juillet, … M. Brunet, agent général des Chargeurs réunis, M. Cochet, agent général des Messageries maritimes, …
(OFI)

S.E. M. UCHIYAMA REÇOIT
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 6 décembre 1942)

À l'occasion de son prochain départ, le chef de la Mission japonaise à Saïgon a donné une belle réception hier soir.

M. Brunet…

UNION FINANCIÈRE D'EXTRÊME-ORIENT
Société fondée le 23 octobre 1929
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 1)

Conseil d'administration : … Alexis BRUNET…, administrateurs.

Passagers du « Pasteur »
(*Le Journal de Saïgon*, 23 juillet 1946)

La Compagnie « Chargeurs Réunis » vient de faire savoir que le *Pasteur* est attendu au Cap Saint-Jacques vers le 2 août 1946.

Ce navire n'ayant pas subi de modifications dans ses aménagements depuis son dernier voyage, ne comporte que trois catégories de passagers : une 1re cl. mixte : 500 places environ en couchettes ; pour cette catégorie le prix de passage est fixé à 3.294 $ 40 ; une 3e classe : 180 places environ, prix de passage 1.934 $ 40 ; une 4e classe : 3.200 places environ, prix du passage 1.157 $ 90.

En raison du grand nombre de passagers et du volume de la soute à bagages, il ne pourra être accepté, à l'enregistrement pour les civils : plus de 100 kilogrammes par place entière et 50 kilogrammes par enfant de 4 à 10 ans — officiera et sous-officiers : et 50 kilogrammes par place-homme de troupe.

Départ du s/s « Cap St-Jacques »

La Compagnie « Chargeurs Réunis » vient de communiquer que le navire-hôpital « Cap Saint-Jacques » appareillera de Saïgon le jeudi 25 juillet 1946, au lieu du mardi 23 juillet.

L'embarquement des passagers aura lieu le jeudi matin de 7 heures à midi.

— On nous annonce, d'autre part, qu'une dotation de lait, correspondant à la quantité nécessaire pendant le voyage, sera faite pour les enfante de 5 ans et au-dessous, sur présentation des cartes de rationnement et du billet de passage.

RUMEURS DE PARIS
DEVANT LA COUR DE JUSTICE
par la Petite Camera
(*Le Paysan de Cochinchine*, 13 novembre 1948)

Audience du 20 octobre
Affaire BRUNET
(A prononcé des conférences radiodiffusées en faveur de la Légion des Combattants).

Défense : Me Suzanne Renaud qui a très bien su faire vibrer la corde sentimentale, sans charger personne.

Me Delaunay : plaidoirie brève.

Le commissaire du Gouvernement avait l'air presque de s'excuser de faire comparaître M. Brunet. Ce sont Cédile et l'amiral d'Argenlieu qui ont jugé bon de faire suivre le dossier. Ce qui ne l'a pas empêché de dire des rosseries : il a cité la phrase de Laval : « Je souhaite la victoire de l'Allemagne », sans la compléter, « parce que sans elle, le bolchevisme, demain, s'installerait partout. »

M. Brunet ayant prouvé qu'il centralisait des renseignements: sur les Japonais, renseignements transmis aux Alliés par l'intermédiaire de l'amiral Bérenger, le Commissaire du gouvernement Romerio a laissé entendre qu'il s'agissait là d'un réseau de renseignements fantôme, ajoutant : « mais enfin, nous ne jugeons pas encore l'amiral Bérenger ! »

Il a également prononcé des paroles dont voici le sens :

« On dit généralement que la politique de l'Amiral Decoux a sauvegardé l'Indochine de la destruction, par les Japonais, mais les Japonais n'avaient nullement l'intention de détruire quoi que ce soit, parce qu'ils comptaient bien prendre ce pays pour eux... »

M. Brunet a été acquitté. À 18 heures, tout était terminé.

TRANSPORTS MARITIMES — INTERPRÉTATION ET EXÉCUTION DU CONNAISSEMENT — CLAUSE D'ATTRIBUTION DE COMPÉTENCE.

(Cour d'appel mixte - Saïgon - 4 août 1950)

(*Journal judiciaire de l'Indochine française ,* 1950*)*

Compagnie Franco-Américaine d'Assurances et de Réassurances*
c/ Compagnie des Chargeurs Réunis.

La Compagnie d'assurances est soumise, comme subrogée aux droits et recours du destinataire, son assuré, aux clauses licites contenues dans le contrat intervenu entre le chargeur et le transporteur, c'est à dire aux clauses et conditions du connaissement.

La loi du 2 avril 1936 (article 10) a admis les conventions dérogatoires aux règles légales de compétence dont une jurisprudence constante reconnaît la validité. Elle ne les prohibe qu'en matière de navigation réservée

LA COUR,

Considérant que suivant exploit en date du 31 mars 1950, la Compagnie Franco-Américaine d'Assurances et de Réassurances a interjeté appel d'un jugement contradictoirement rendu le 27 février 1950 par le tribunal mixte de commerce de Saïgon ;

Que cet appel, dont la régularité n'est pas contestée, est recevable en la forme.

AU FOND :

Considérant qu'il appert des documents de la cause que deux caisses contenant des balles de ping pong et une caisse contenant des pierres à briquet furent chargées à Marseille, sous connaissement à ordre, à bord du vapeur « Arietta » de la Compagnie des Chargeurs Réunis, intimée, à destination de Max Worms à Saïgon ;

Que le connaissement fut endossé le 10 août 1948 à Saïgon à l'ordre des Économats des T.F.E.O. qui opérèrent le retirement de la marchandise à la date du 7 février 1949, soit six mois après l'arrivée du navire dans le port ;

Que la caisse de pierres à briquet ne put être représentée et fit l'objet du bon de manquant n° 47 du 7 février 1949.

Considérant que suivant exploit du 2 avril 1949, la Compagnie Franco-Américaine d'Assurances, subrogée aux droits et recours de son assuré, les Économats des T.F.E.O., assigna la Compagnie des Chargeurs Réunis en paiement de la somme de quarante-huit mille piastres (48.000 fr. 00) représentant la valeur de la marchandise perdue ;

Considérant que le tribunal mixte de commerce de Saïgon, par le jugement entrepris, se fondant sur la régie 16, et sur l'article 14 des conditions particulières du connaissement aux termes desquels tous les litiges nés à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution du dit connaissement seront jugés par le tribunal de commerce du port de chargement, en l'espèce le port de Marseille, s'est déclaré incompétent ainsi qu'y concluait la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Considérant qu'en cause d'appel, la Compagnie Franco-Américaine d'Assurances déclare reprendre ses conclusions et moyens de première instance ;

Qu'elle invoque en conséquence : le fait que la clause d'attribution de compétence qui lui est opposée serait « aussi invisible que clandestine » ; le fait également qu'elle en

aurait ignoré l'existence ; enfin, la violation par le tribunal des dispositions de l'article 10 de la loi du 2 avril 1936 qui renvoie aux régies de compétence du droit commun ;

Mais considérant que les régies et les conditions particulières du connaissement sont imprimées en caractères identiques, nets et parfaitement lisibles ;

Que le deuxième grief n'est pas mieux fondé, la Compagnie appelante n'étant pas recevable à arguer de son ignorance de la clause litigieuse quand le destinataire est soumis aux clauses licites contenues dans le contrat, intervenu entre chargeur et transporteur en vertu duquel il agit ; que, subrogée aux droits et actions des Économats des T.F.E.O., elle est par là même liée par les clauses et conditions du connaissement.

Considérant enfin qu'en renvoyant aux régies de la compétence du droit commun, l'article 10 de la loi du 2 avril 1936 a admis les conventions dérogatoires aux règles légales de compétence dont une jurisprudence constante reconnaît la validité ; que le principe est certain, les dites conventions n'étant prohibées par ce texte (alinéa 4) qu'en matière de navigation réservée ;

Qu'il appert d'ailleurs des travaux préparatoires de la loi que, vainement, les réceptionnaires, les chargeurs ou leurs ayant droit ont demandé protection contre les clauses attributives de compétence et sollicité que la juridiction compétente fût obligatoirement celle du lieu de destination, hormis le cas où ce lieu est à l'étranger ;

Qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à la jurisprudence invoquée des gares principales, qui pallie les difficultés résultant de la compétence unique et exclusive du tribunal du siège social, en présence, dans la cause, du choix exercé par les parties contractantes ;

Qu'il échet dès lors de confirmer le jugement entrepris ainsi qu'y conclut la Compagnie intimée ;

Par ces motifs

et ceux des premiers juges,

En la forme : Reçoit l'appel.

Au fond : Le déclare injustifié.

Confirme en conséquence le jugement d'incompétence, en date du 27 février 1950, du tribunal mixte de commerce de Saïgon ;

Condamne ...

MM. Coppin, Premier Président ; Stalter, avocat général ; Me Jacquemart, avocat.

LES CHARGEURS

Une grande compagnie privée de navigation qui maintient contre vents et marées le pavillon français sur les routes du monde

(article non signé)

(*Réalités*, juillet 1951)

……

Actuellement, les Chargeurs administrent et exploitent un complexe royaume dont les principaux éléments sont cinq lignes de navigation : Amérique du Sud, Indochine, côte d'Afrique, Afrique du Sud et États-Unis-Afrique ; une flotte de 57 navires, dont 26 appartiennent en propre à la Compagnie (10 paquebots, 15 cargos, 1 bananier), sans parler du *Pasteur*, naguère à la Compagnie de navigation sud-atlantique, que les Chargeurs ont en gérance depuis quelque vingt ans (le *Pasteur* a été conçu par les Chargeurs et appartient maintenant à l'État)[liaisons avec l'Indochine de 1947 à 1953], 13 liberty-ships et 15 autres navires de charge affrétés en France et à l'étranger.

……

Des trafics disparaissent provisoirement ; les exportations d'Indochine vers la France (80.000 tonnes en 1950 contre 1.323.000 en 1938)

LES CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Monde des affaires*, Paris, SEDE, 1952)

À la veille de 1939, les lignes d'Amérique du Sud étaient desservies par des vapeurs de charge et par des paquebots mixtes munis d'installation frigorifique. Les relations entre la France et l'Indochine étaient assurées au moyen de quatre paquebots qui effectuaient, tous les 28 jours un départ de Bordeaux et de Marseille. Ce service était doublé par une ligne de vapeurs à charge.

Coll. Olivier Galand
Saïgon. — L'Hôtel Majestic. À gauche, l'agence des Chargeurs réunis

---

COMPAGNIE MARITIME DES
CHARGEURS REUNIS
3, boulevard Malesherbes, PARIS (8e)
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 décembre 1956)

PROCHAINS DEPARTS :
EXTRÊME-ORIENT
PILOTE-GARNIER, de Marseille, vers le 14 janvier, pour Dakar, Singapour, Saïgon, Tourane.