

LE PHARE DES ÎLES NORWAY au large d'Haïphong

ACTES OFFICIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juin 1888, p. 3)

Par arrêté de M. le Résident général en date des :
7 juin. — Une commission est instituée à l'effet d'étudier l'emplacement et la construction d'un phare aux îles Norway. MM. Gubian, ingénieur des ponts-et-chaussées, directeur des travaux publics en Cochinchine ; Fourest, lieutenant de vaisseau, commandant du *Pluvier* ; Raffier-Dufour, lieutenant de vaisseau, second de l'*Adour* ; Vola, ingénieur-adjoint à Haïphong, sont nommés membres de cette commission.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 août 1893)

La construction du phare des îles Norway va être commencée incessamment ; on prépare en ce moment les habitations destinées aux ouvriers.

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 mai 1894)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/J.-B._Malon-entrepreneur.pdf

M. Malon va commencer sous peu les travaux du phare des îles Norway.
À cet effet, il a fait aménager le *Ich-thong*, chaloupe appartenant au Protectorat, qui, il y a peu de temps encore, faisait le service de surveillance sur la côte d'Annam, sous le commandement de M. Rotily. Cette chaloupe servira aux transports, car tous les matériaux devront être apportés de Haïphong.

La plus grande partie du matériel pour le phare est déjà arrivée et, sous peu, on sera en possession du complément.

ÎLES NORWAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 janvier 1895, p. 2)

M. Rodier, gouverneur général p. i, accompagné de M. Morel, résident-maire de Hanoï, s'est rendu ces jours derniers aux îles Norway alun de se rendre compte de l'état

d'avancement des travaux du phare que dirige M. Lichtenfelder¹, architecte du service des travaux publics.

Les travaux sont assez importants et assez difficiles à exécuter, étant donné la conformation de l'île sur laquelle doit s'ériger le phare. Les pluies ont eu beau jeu sur ces roches calcaires dénuées de toute végétation et les ont, à la longue, transformées en stalagmites aux arrêts vives et tranchantes sur lesquelles le trafic est des plus pénibles et des plus douloureux.

Il s'agissait, en tout premier lieu, d'arriver à la plate-forme sur laquelle doivent s'élever les constructions du phare. Or, celle-ci se trouve située à 83 mètres au dessus du niveau de la mer, hauteur des plus appréciables, alors qu'il n'était guère possible de s'étendre beaucoup. On est arrivé pourtant à creuser un chemin en corniche sur lequel transite une voie de 0 m. 60 avec des pentes assez douces et qui arrive presque à la hauteur totale du rocher. Dans la dernière partie, où la pente atteint 45 degrés, les transports devront se faire à dos de coolies.

Des baraquements ont été établis dans divers endroits au bas de la falaise et sur le rocher et, comme on ne trouve rien dans ces îles, la chaloupe *Ichthong* est chargée de ravitailler deux fois par semaine le personnel et les travailleurs en vivres et en matériaux de construction.

La première chose qu'il s'agissait de faire, c'était de réunir entre elles toutes les concrétions pierreuses qui, au haut du rocher, formaient la plate-forme et se trouvaient rongées en certains endroits à plusieurs mètres de profondeur, afin de pouvoir y établir la base de l'édifice. On a commencé, au moyen d'un système combiné de pompes aspirantes et refoulantes, à nettoyer toutes ces roches, puis on y a coulé un béton au ciment afin de les relier les unes aux autres et obtenir par là même une assiette solide. C'est à ce travail que l'on est occupé en ce moment.

LE PHARE DES NORWAY (*L'Avenir du Tonkin*, 12 octobre 1895)

Les travaux qui avaient été interrompus au phare des Norway, au commencement de septembre, à la suite de l'épidémie cholérique qui s'était déclarée dans l'île, et qui y avait été introduite par des Annamites venus de Haïphong, viennent d'être repris ces jours-ci

M. Borrel vient d'arriver avec ses propres tailleurs de pierre, qu'il a lui-même formés à Ké-so, et tout fait espérer que les équipes d'ouvriers seront, sous peu, reconstituées comme elles l'étaient au début. D'autant mieux que plusieurs de ces ouvriers reviennent pour la seconde fois. Car ce n'est pas une mince besogne que de mener à bien une construction de ce genre. En briques, le travail était déjà remarquable, mais il ne faut pas perdre de vue que la tour est en pierre très dure, que l'on trouve heureusement à pied-d'œuvre, et qui offre une grande analogie avec le porphyre. [Il a fallu apprendre aux Annamites, qui n'y connaissent goutte, la façon de tailler cette pierre](#), et, certes, à voir les gorges, moulures, ornements que l'on a prodigués partout, on ne se douterait guère que ce sont les faibles Tonkinois de Ké-so et Nam-dinh qui, sous la seule direction d'un excellent ouvrier européen, sont arrivés à pareils résultats.

Actuellement, il y a de terminés : le logement du gardien du phare et de ses sous-ordres (trois Européens probablement), un pavillon destiné à trois gardes indiens ; les

¹ Charles-Guillaume Lichtenfelder (Strasbourg, 28 janvier 1857-Inhumé à Auteuil, 20 juillet 1938) : marié à Paris IX^e, le 12 octobre 1901, avec Berthe Caroline Marguerite Kirschleger. Architecte de 1^{re} classe de l'École des Beaux-Arts (1882). En Indo-Chine depuis le 18 juillet 1887. Chevalier de la Légion d'honneur : architecte principal, chef de service de 1^{re} classe des travaux publics de l'Indo-Chine : 28 ans de services, dont 22 ans aux colonies (*JORF*, 9 août 1914).

dépendances de ces bâtiments et une grande case pour le cantonnement des coolies ; enfin, environ le premier tiers de la tour est achevé.

On sait que le foyer lumineux se trouve à trente-deux mètres au-dessus du sol ; et, par rapport à la mer, à cent dix-huit mètres au dessus des plus hautes marées. La tour est construite en effet sur des rochers situés eux-mêmes à quatre-vingt-six mètres au-dessus du niveau de la mer. Le soubassement avec les fondations de la tour a quinze mètres environ et une forme carrée, puis vient un octogone de cinq mètres de hauteur, enfin un tronc de cône de quinze mètres termine le monument. Le feu aura un pouvoir éclairant de cent becs, une pompe automatique mue par un contrepoids donnera des éclipses de vingt secondes, et, dans ces conditions, le fanal sera visible du large à plus de quarante kilomètres.

Les travaux préparatoires et les chemins d'accès pour les cantonnements des coolies ont été commencés en octobre 1894. En juillet 1895, on aurait dû pouvoir allumer les feux, mais le Protectorat devra, croyons-nous, s'estimer bien heureux si la tour est terminée en avril 1896. Ce retard provient surtout de l'épidémie cholérique qui s'est déclarée en août dernier, et qui a été la cause directe de huit décès, sur soixante malades, qui étaient traités au lazaret.

M. l'ingénieur des Travaux publics Lichtenfelder, venant de Phu-lang-Thuong, vient d'arriver aux Norway et peut pousser les travaux de la façon la plus rapide et la plus complète.

Souhaitons que l'inauguration ait lieu le plus tôt possible, ce qui nous permettra d'aller admirer une œuvre utile, en même temps qu'une œuvre d'art.

R...

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 19 février 1896)

Le service des travaux publics fait en ce moment imprimer à l'établissement de M. F.-H. Schneider les cahiers des charges nécessaires pour l'adjudication de deux chaloupes qui aura lieu simultanément en France et au Tonkin.

Ces chaloupes, qui devront pouvoir tenir la mer, sont destinées à assurer le service des ravitaillements, en coolies et matériaux, des phares et feux qui prochainement vont être construits. L'édification du phare des îles Norway a prouvé surabondamment que le matériel existant était absolument insuffisant ; s'il a pu assurer le service de cette construction, c'est grâce à sa proximité de la côte et à l'état tranquille de la mer dans ces parages.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 18 avril 1896, p. 2, col. 4)

Du *Courrier d'Haïphong* : On peut aujourd'hui considérer la construction du phare des Norway comme terminée.

Nous tenons à déclarer, tout d'abord, qu'il n'entre dans ces quelques lignes aucune intention de critique à l'adresse de M. Lichtenfelder, sous-ingénieur, chargé de la direction des travaux. Il a fait l'impossible pour aller vite, et on dit le plus grand bien de l'exécution.

Si les travaux publics ont entrepris eux-mêmes la construction, pour le compte de la société des Docks, c'est que M. J. B. Malon n'a pu faire accepter de la direction le prix

demandé par lui, et a refusé, par contre, le prix forfaitaire fixé par les travaux publics, et le délai assez court — six mois, croyons-nous — exigé pour la livraison.

Nous demandons aujourd'hui aux travaux publics d'établir — sans oublier, par exemple, le charbon, l'équipage, l'user de l'*Ich-tong*, dont les feux sont allumés depuis un an et demi, et qui a dû être réparé sérieusement à une ou deux reprises — quel est aujourd'hui le prix de revient de ce phare ?

Nous demandons aux travaux publics de faire connaître si la dépense ne dépasse pas de beaucoup, non seulement celle prévue — le prix forfaitaire qu'on voulait imposer à l'entrepreneur — mais le prix qu'il demandait et qui lui a été refusé comme absolument exagéré.

Nous demandons enfin aux travaux publics s'ils ont fini leur phare dans les délais qu'ils voulaient imposer à l'entrepreneur qui en, cas de retard, n'aurait pas manqué de se voir réclamer des amendes, des pénalités à n'en plus finir ?

Mais les Travaux publics, pour justifier leur prétention de faire plus vite et à meilleur marché que les entrepreneurs, garderont un silence prudent.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mai 1896, p. 2, col. 1)

M. Lichtenfelder, architecte des travaux publics, qui a été chargé de construire le phare des îles Norway, est venu chercher à Hanoï une boîte des nouvelles allumettes pour allumer la lampe du phare qui, dans quelques jours, sera achevé.

LE PHARE DES ILES NORWAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 juin 1896, p. 1, col. 5)

Le phare construit sur l'une des îles Norway dans le golfe du Tonkin sera éclairé à partir du 1^{er} juillet 1896.

Ce phare est éclairé par un feu blanc fixe varié par des éclats de deux en deux minutes.

La hauteur au dessus du niveau de la mer est de 110 mètres.

La hauteur de la tour est de 30 mètres.

Il est visible à 22 milles.

Il est situé par 20° 37' 26" de latitude Nord et par 14° 48' 50" de longitude, Est du méridien de Paris.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} août 1896, p. 2)

M. Lichtenfelder, sous-ingénieur des Travaux publics, est parti en congé d'un an. C'est M. Lichtenfelder qui a dirigé du commencement jusqu'à la fin des travaux, l'importante construction du phare des îles Norway.

Il rentre en France en passant par le Japon et l'Amérique.

Nous lui souhaitons un bon voyage.

LE PHARE DE HONDAU
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 février 1897)

Parmi les plus beaux monuments de sottise construits à grands frais avec les fonds de l'emprunt figure, en première ligne, le phare de Hondau, formant double emploi avec celui des Norway et qui est non seulement inutile, mais dangereux.

Notre confrère Gallois, de l'*Extrême-Orient*, a donné récemment des renseignements sur ce gaspillage insensé dans son article intitulé l'*Œuvre*.

Si nous revenons sur ce sujet, c'est uniquement pour rappeler un souvenir personnel.

Nous trouvant, il y a quelques mois à Haïphong en compagnie de plusieurs officiers de Marine, nous demandions comment il se faisait que la Marine ait pu donner son acquiescement à un tel projet ?

La Marine, nous répondit l'un d'eux, n'a eu ni à approuver ni à repousser cette proposition ; car on ne lui a pas demandé son avis, bien que cela soit à peine croyable.

On a agi à Hondau, comme à Bac-Ninh. Vous savez que dans cette dernière ville, lorsque M. Rousseau parla de mettre en adjudication un bâtiment destiné à la résidence, le chef de la province s'écria : mais il y a déjà un, celui où vous êtes en ce moment et qui vient d'être terminé.

Tant pis pour lui, répondit le gouverneur, il restera inhabité lorsque l'autre sera construit ; il est même fort heureux qu'il n'ait pas été édifié sur le terrain de l'autre, car sans cela il faillirait le démolir ».

Pour le phare, M. Rousseau avait décidé qu'il y en aurait un à Hondau ; on eut beau lui dire qu'il y en avait déjà un aux Norway, cela fut inutile.

Une chose étonne cependant, pourquoi M. Rousseau fit-il construire le phare à Hondau quand, pour être logique avec son entêtement, il aurait dû le faire à côté de celui des Norway ?

Nous allons essayer de répondre à cette question.

Quand, il y a huit ou dix ans, on songea à remplacer la lanterne de la petite île de Hondau par un feu sérieux et définitif, la question fut étudiée, avec tout le soin qu'elle comportait, par le service de la Marine.

Suivant les conclusions du rapport, on pouvait bâtir le phare soit à Hondau, soit aux Norway ; les deux emplacements étaient favorables ; on eut soin de donner le devis des deux projets en indiquant les raisons qui militaient en faveur de l'un ou de l'autre.

Dans le premier projet d'emprunt, sous M. Richaud, le programme des travaux à effectuer comprenait un phare à Hondau, c'est uniquement pour cette raison, que nous voyons dans les projets Rousseau, évidemment copiés sur les anciens, un phare à Hondau.

Mais depuis le rejet du premier emprunt, il s'était passé bien des choses, dont une des principales était l'achèvement du phare dont l'emplacement avait été arrêté par M. de Lanessan aux Norway.

M. Rousseau ne pouvait ignorer ce fait, car ayant trouvé que M. de Lanessan avait traité avec un entrepreneur à un prix qui lui parut trop élevé, il chargea ses ingénieurs de continuer les travaux en régie, ce qui eut pour conséquence de faire payer au protectorat une somme bien plus élevée que le prix fixé primitivement.

Eh bien ! malgré tout, il voulut quand même un deuxième phare et on le construit.

Jamais un homme qui s'est occupé tant soit peu de choses de Marine, le dernier des hâleurs, matelots, pilotes, pêcheurs n'aurait supposé qu'à côté d'un feu de 1^{er} ordre bien voyant, qui suffisait largement à indiquer l'entrée d'une passe, il en fallait un deuxième de même grandeur. Au contraire, lorsque l'on crée un phare, on a bien soin de ne pas laisser subsister ou établir dans son voisinage un deuxième feu qui pourrait amener une confusion en étant aperçu d'aussi loin que le premier.

M. Rousseau en a jugé autrement ; dans son entêtement, il n'a même pas voulu s'incliner devant l'évidence d«-s fils.

Il est vrai d'ajouter que l'argent jeté si stupidement dans la mer par cette folie du phare d'Hon-dau ne nuira en rien à la réputation de grande honnêteté de notre dernier gouverneur général.

C. B.

NOUVELLES et RENSEIGNEMENTS (*L'Avenir du Tonkin*, 15 mai 1897, p. 2, col. 3)

Nos lecteurs se souviennent de l'acquittement dont bénéficiait il y a un mois environ, M. Tanguy, gardien du phare des Norway, poursuivi en police correctionnelle pour avoir frappé un indigène employé sous ses ordres.

M. Long, procureur de la République, ne dormait plus depuis cet acquittement. Aussi s'empressa-t-il, pour rester à ses habitudes, de faire appel à minima.

Gain de cause vient de lui être donné et M Tanguy est assigné à comparaître le samedi 22 courant devant la cour d'appel à Hanoï.

Nous sommes persuadé, comme toute la population du reste, que la Cour ne fera que confirmer le premier jugement.

Il nous paraît inadmissible, en effet, que l'on condamne, pour avoir bousculé un Annamite, un Européen dont la responsabilité est aussi grande que celle assumée par M. Tanguy comme gardien de phare.

Comment se faire obéir de ces êtres qui, la plupart du temps, ne comprennent pas l'importance du service qu'ils ont à faire, et qui, s'ils la comprennent, opposent à toute recommandation une forci- d'inertie, une paresse vraiment désespérantes.

La condamnation de Tanguy, ne ferait qu'augmenter l'indolence et l'apathie des serviteurs indigènes déjà assez portés à ne rien faire ou à faire ce dont ils sont chargés le plus mal possible.

L'Écho du Tonkin

INFORMATIONS HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 29 avril 1899, p. 2, col. 4-5)

Une commission composée de : MM. Lefèbvre, ingénieur, faisant fonctions de chef du service maritime, président ; Bourdeaud et Barruyer, conducteurs des Travaux publics, membres, se réunira sur la convocation de son président, à l'effet de procéder aux opérations indiquées au § 1 de l'art. 3 du marché passé le 5 novembre 1897 entre le Protectorat et MM. Sautter, Harlé et Cie, pour la fourniture d'un tambour tournant de lentilles angulaires dioptriques de 1^{er} ordre pour le phare des Norway.

Îles Norway (*L'Avenir du Tonkin*, 18 juin 1906, p. 1, col. 3)

Le phare des îles Norway, situé au sommet de la plus grande île de ce groupe, est en réparation.

Un avis du service de la Navigation prévient les intéressés, qui passent par ces parages, à tenir compte que le feu fixe blanc varié par des éclats de même coloration se succédant toutes les minutes, pourra être accidentellement modifié en ce qui concerne la durée de l'intervalle entre les éclats.

Un nouvel avis fera connaître la date à laquelle la marche normale du feu sera à nouveau assurée régulièrement.

ADMINISTRATION DES TRAVAUX PUBLICS
CIRCONSCRIPTION TERRITORIALE DU TONKIN
SERVICE MARITIME
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 42)

Personnel spécial (phares).

Mazzola (Louis), maître de phare de 1^{re} classe (C. P.), gardien à Norway ;
Orsoni, agent journalier, gardien aux îles Norway ;
