

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION INDOCHINOISE, Saïgon

Étude de M^e Camille AYMARD, docteur en droit,
notaire à Saïgon, 76, rue Mac-Mahon

Compagnie française de navigation indochinoise
Société anonyme au capital de 300.000
Siège social à Saïgon, rue Chaigneau, n° 12
(*L'Impartial*, 9 janvier 1918, p. 3)

1. —Suivant acte sous seing privé en date à Saïgon du 4 décembre 1917, déposé au rang des minute de M^e Aymard, notaire à Saïgon, suivant acte par lui reçu le 5 dudit mois de décembre.

Monsieur Pierre Massol, négociant, demeurant à Saïgon,
Et Monsieur Charles Orsini, négociant, demeurant aussi à Saïgon.

Ont établi les statuts d'une société anonyme, desquels statuts il a été extrait littéralement ce qui suit :

.....

Premiers administrateurs

Messieurs Pierre Massol, négociant, demeurant à Saïgon.
Charles Orsini, capitaine au long cours, demeurant à Saïgon.
[Oscar Berquet](#), receveur de l'Enregistrement à Saïgon ;
[Charles Triadou](#), négociant, demeurant à Saïgon.
Khoo Aing Tuan, négociant, demeurant à Cholon,
Et Ly Tuong, négociant, demeurant à Saïgon

Commissaire des comptes

Monsieur Maurice Barbier, principal clerc de notaire, demeurant à Saïgon,
M. Honore Coulanges, employé de commerce demeurant à Saïgon, commissaire suppléant.

UNE BELLE INITIATIVE FRANÇAISE
Le cargo « La Marne » dans les eaux saïgonnaises
(*L'Impartial*, 7 septembre 1918, p. 1, col. 3-4)

Le cargo « la Marne », construit à Hongkong pour le compte de la Compagnie française de navigation indochinoise, dont le siège social est à Saïgon, vient d'arriver dans notre port, qui restera désormais son port d'attache.

Hier soir, un champagne d'honneur réunissait sur le pont de ce joli petit navire, acheté à l'aide de capitaux exclusivement indochinois, les invités de M. P. Massol, fondateur de la Compagnie française de navigation, et du commandant Orsini.

La *Marne* est la première unité achetée par la Compagnie française de navigation indochinoise, qui se prépare à augmenter dès maintenant sa flotte par l'acquisition d'un ou deux navires.

Produire pour la France les matières nécessaires à son ravitaillement, c'est le premier devoir de l'Indochine envers la mère patrie. Mais assurer par ses propres moyens l'exportation de ces produits est aussi pour notre colonie un impérieux devoir. Pour le tonnage nécessaire à nos exportations, il faut que nous sachions nous rendre indépendants de l'étranger, il faut que nous ne nous trouvions jamais, à l'avenir, dans la situation critique que nous avons traversée à maintes reprises, depuis le début des hostilités. Et pour cela il faut que l'initiative privée, que les capitaux locaux, secondant en cela les visées du gouvernement français, soient de plus en plus dirigées vers la constitution de flottes indochinoises autonomes, assurant à notre patrie d'élection la certitude de n'être jamais isolée du monde extérieur.

C'est pourquoi les capitalistes français et asiatiques qui s'engagent dans cette voie doivent être soutenus et encouragés non seulement par les pouvoirs publics, mais aussi et surtout par l'opinion publique et par la presse qui la représente.

Notre excellent confrère *L'Avenir du Tonkin* saluait en ses termes, ces jours-ci, le passage de *La Marne* dans le port d'Haiphong :

« La Marne, — dont *L'Avenir* a annoncé en son temps le lancement, à Hongkong, — arrivée mardi dernier de Hongkong, pour ainsi dire en voyage d'essai, est prête à repartir pour son premier voyage commercial. Le chargement qu'elle emporte et le fret retenu de Tourane pour Saïgon indique péremptoirement combien le besoin se faisait sentir de la construction de cette unité. Comme toujours, aujourd'hui que le bateau est à l'ancre dans les eaux de Haïphong, nombreuses sont les personnes qui, après avoir douté de la réussite de l'entreprise faisant le plus grand honneur aux promoteurs de l'idée, regrettent de ne pas s'être intéressées à l'exploitation du premier bateau, naviguant réellement, de la flotte indochinoise, et de fabrication française.

Le très réel succès remporté par les constructeurs, et qu'a su entrevoir la Cie française de navigation indochinoise, dont M. Orsini est en même temps administrateur et premier commandant, fait espérer, qu'après s'être assuré la main-d'œuvre indispensable, la [Société de constructions mécaniques](#) n'arrêtera pas là ses efforts, et qu'elle construira à Haïphong même des cargos genre « la Marne ».

Nous croyons savoir, d'ailleurs, que son idée est de mettre de suite en chantier deux navires de 600 tonnes chacun. La *Marne* a été construite à Hongkong, parce qu'aucun chantier n'était encore préparé ici, et que, devant les nécessités créées par la guerre, il était indispensable de faire très vite. Les machines et les chaudières, par un hasard providentiel, ont pu être acquises à un prix relativement peu élevé par rapport à ce qu'eu aurait coûté la construction au taux actuel des tôles, fers et fontes. Le navire a été cependant construit pour permettre à la firme d'exploitation de remplacer ces chaudières en temps opportun pour donner à *La Marne* une vitesse encore supérieure à celle qu'elle possède et qui pourtant, étant de 8 nœuds 5, est fort jolie pour un cargo. Si on veut bien envisager les difficultés qu'il a fallu vaincre pour mener à bien l'entreprise, on se rendra compte combien est méritoire l'œuvre entreprise par la R. G. T.

La coque du bateau est entièrement en bois avec doublage en cuivre. Or, comme nous le disions, aucun chantier n'était installé à Haïphong, il a fallu construire à Hongkong, qui ne possède pas de bois ; donc on a été obligé de s'approvisionner à Manille des différentes essences. La double coque est en teck, les membrures en yacal, la quille et la carlingue en ypil. Si l'achat du bois était chose relativement facile, le transport n'en était pas aisé, la plupart des pièces ayant au moins 20 mètres de longueur. Toutes ces difficultés ont pu être vaincues, puisque le navire fait son premier voyage onze mois après avoir été commencé. Les plus sceptiques sont surpris du résultat obtenu et

nombreux sont les techniciens qui, après avoir douté du succès, sont venus se rendre compte. Pour ceux qui sont au courant des constructions navales, nous donnerons les caractéristiques : longueur 60 mètres ; largeur extérieure 10,05 ; largeur intérieure 9.04 ; creux 6 mètres ; tirant d'eau en charge 480 ; déplacement 2000 tonnes, portée 1.200 tonnes.

La machine est à triple expansion : toutes pièces à modifier ou à construire ont été apportées à Haiphong et sont retournées prêtes au montage à Hongkong, sous la surveillance de M. Reutan. Le bateau peut porter des passagers de classe et de pont. Tout le confort désirable est à bord du navire, éclairé à l'électricité. Les opérations commerciales se font par six mâts de charge. La *Marne*, pour le moment, commandée par M. Orsini,— administrateur délégué de la Cie française de navigation, en attendant que le développement de la flotte de cette firme l'appelle à d'autres fonctions, — secondé par M. Cambes, comme chef mécanicien. La réussite de cette entreprise fait le plus grand honneur à l'industrie française, et il est juste de remercier les énergiques constructeurs d'avoir su, en pays allié, réaliser ce qui, jusqu'à ce jour, n'avait jamais été fait : un bateau en bois de 2.000 tonnes construit pour vivre plus de vingt ans. »

*
* *

Nous joignons nos vœux à ceux de notre confrère pour souhaiter au premier navire acheté par un groupe saïgonnais longue vie et plein succès. Nous espérons que ce succès déterminera d'autres initiatives à suivre l'exemple qui nous est donné par MM. Massol et Orsini, pour le plus grand profit de l'Indochine et de la France.

Le nom de ce navire, qui rappelle le plus glorieux souvenir de cette guerre si fertile en gloires françaises, nous est un sûr garant de la Victoire que la flotte autonome de l'Indochine saura remporter dans la bataille économique de demain.

L'IMPARTIAL.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION INDOCHINOISE
(*L'Impartial*, 30 décembre 1918, p. 2, col. 1)

Les actionnaires de cette Société sont informés que, dans sa séance du 25 septembre 1918, le conseil d'administration a décidé l'augmentation du capital social pour le mois de janvier 1919.

Les actionnaires qui désireraient user de leur droit de préférence pour la souscription de nouvelles actions sont priés de faire connaître leur décision et effectuer leurs versements avant le 31 janvier 1919 au siège social.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION INDOCHINOISE
Société anonyme au capital de 300.000 piastres
Siège social à Saigon
(*L'Impartial*, 8 juillet 1919, p. 3, col. 4)

Messieurs les actionnaires de la Compagnie française de navigation indochinoise sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mercredi 18 juillet 1919, à dix sept heures au siège social, 2, rue Chaigneau.

ORDRE DU JOUR :

1. Augmentation du capital social,
- 2° Émission d'obligations,
- 3: Questions diverses très importantes.

P. le conseil d'administration :
L'Administrateur-délégué,
Signé : ORSINI.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION INDOCHINOISE
Société anonyme au capital de 400.000 piastres
Siège social à Saigon, 17, quai de Belgique
(*L'Impartial*, 29 octobre 1920, p. 4, col. 5)

Messieurs les actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION INDOCHINOISE sont convoqués une seconde fois en assemblée générale extraordinaire pour le mardi 28 novembre 1920, à 6 heures du soir, au siège social à Saigon, 17, quai de Belgique.

Ordre du jour :

- 1° Examen de la situation actuelle de la Société et de la nécessité ou non de l'application de l'article 47 des statuts ;
- 2° Décisions à prendre en conséquence ;
- 3° Questions diverses

Une première assemblée générale extraordinaire tenue au siège social le 5 octobre 1920 n'ayant pas réuni les trois quarts du capital social, les actionnaires présents ou représentés n'ont pu délibérer valablement sur l'ordre du jour ci-dessus.

Le conseil d'administration,

AVIS
(*L'Impartial*, 22 décembre 1920, p. 4, col. 6)

Messieurs les actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION INDOCHINOISE sont informés que, suivant décision de l'assemblée générale extraordinaire en date du 23 novembre 1920, le capital social a été ramené à \$ 40 000.

Le conseil d'administration.
