Publié le 29 juillet 2014.
Dernière modification : 1er juillet 2026.
www.entreprises-coloniales.fr

A.R. MARTY & Jules D'ABBADIE, Haïphong

Branche constructions navales, chaudières et travaux publics

Lancement du « Lao-kay »
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 décembre 1888)

Dimanche dernier, à 10 heures et demie du matin, a eu lieu à Haïphong le lancement de la nouvelle chaloupe du service subventionné des Correspondances fluviales au Tonkin, le *Lao-kay*.

Toutes les autorités civiles et militaires et toute la population assistaient à cette opération qui a parfaitement réussi.

Le parrain était M. le commandant de la marine Le Bourgeois et la marraine Mme Boucard.

À l'issue de la cérémonie, un grand dîner de 10 couverts a été offert aux invités par MM. Marty et d'Abbadie, à bord du *Tigre*.

Des discours ont été prononcés par M. le commandant de la marine, M. d'Abbadie et M. le résident de Haïphong.

Le *Lao-kay* est un navire de 30 mètres de long sur 5 mètres de large à aubes (monoroue) calant très peu d'eau. Il est destiné à faire le service de Lao-kay ; son armement ne devant pas durer plus de deux mois, il sera largement prêt pour l'inauguration du service, fixée, comme on le sait, au 1er mai prochain.

Il a été construit dans les chantiers de la Compagnie sous la direction de M. l'ingénieur Jack ; c'est donc un navire entièrement français. Une deuxième chaloupe va être mise immédiatement en chantier.

Disons en terminant que les ateliers de la maison Marty et d'Abbadie sont outillés maintenant pour construire ou réparer n'importe quel navire.

———————

HAÏPHONG EN DÉCEMBRE 1888.
par E.L
(*Bulletin de la Société de géographie de Toulouse*, 1889, p. 107-113)

……

Pendant que la maison Chaumont et Daniel terminait les appontements des docks, les ateliers de MM. Marty et d'Abbadie construisaient, de toutes pièces, un vapeur à marche rapide, destiné à la navigation du Haut-Fleuve Rouge.

Le lancement du *Lao-Kaï* a eu lieu le 8 décembre dernier. C'est une chaloupe monoroue, plate et à l'avant effilé, de 33 mètres de long, 6 mètres 40 de large, munie d'une chaudière, en acier éprouvé à 12 kilogrammes, qui peut communiquer à la roue une force de 100 chevaux-vapeur; bateau, machine et chaudière, ont été également faits dans la maison, sur les plans de l'ingénieur des ateliers.

……

Source : le *Courrier d'Haïphong.*

———————————

CHRONIQUE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE PARIS

———————————

L'exposition du Tonkin
par Paul Borde
(*Le Temps*, 26 septembre 1889, p. 2, col. 2-4)

.....

Cette société [les Correspondances fluviales] a créé à Haïphong des ateliers où elle construit de toutes pièces ses bateaux. Le *Laokay*, qui vient de remonter le fleuve Rouge jusqu'à la frontière chinoise, en sort. Ces ateliers couvrent 60.000 mètres carrés et emploient 250 ouvriers.

———————————

LETTRES D'INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 11 octobre 1889)

Saïgon, le 19 août.

[…] Un succès non moins important vient d'être remporté, grâce à la persévérante énergie de MM. Marty et d'Abbadie, directeurs de l'entreprise des correspondances fluviales du Tonkin. Le vapeur *Laokaï*, construit tout exprès dans leurs ateliers, a remonté le fleuve Rouge jusqu'à Laokay, c'est-à-dire jusqu'à la frontière de Chine. […]

———————————

TONKIN
(*Le Journal des débats*, 5 août 1890)

Un télégramme officiel, en date d'Hanoï, 2 août, rend compte du premier voyage effectué par le *Yunnan*, chaloupe à vapeur d'un faible tirant d'eau, construit spécialement par la Compagnie des Messageries fluviales du Tonkin pour la navigation du fleuve Rouge.

Dans son voyage d'essai, le *Yunnan*, à bord duquel se trouvait M. Piquet, gouverneur général de l'Indo-Chine, est remonté d'Hanoï jusqu'à Laokaï en soixante heures. Le parcours est de 300 kilomètres en chiffres ronds. Malgré la violence du courant, le voyage s'est opéré sans difficulté et l'on peut regarder comme résolu le problème de la navigation du fleuve Rouge pendant la saison des hautes eaux.

Un second télégramme, daté du 3 août, annonce le retour de M. Piquet.

Parti de Laokaï à six heures du matin, il est arrivé à Hanoï le soir à dix heures, soit une traversée de seize heures.

Ce voyage a produit un grand effet sur l'esprit des populations riveraines.

———————————

COLONIES
INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 22 avril 1894)

On a lancé à Haïphong un petit vapeur destiné au service de Hanoï à Haïphong. C'est un monoroue de 27 m. 50 de long, 5 m. 50 de large et ayant 1 m. 20 de creux sur

quille ; il est divisé en sept compartiments étanches et doit filer 10 nœuds. Les Messageries fluviales, qui ont construit ce steamer pour leur service, terminaient, le jour de la mise à l'eau du *Baoha*, une chaloupe monoroue de 22 mètres de long pour le haut Mékong qui doit être en route aujourd'hui. Cette chaloupe est démontable.

———————

LES CHANTIERS DE MM. MARTY ET D'ABBADIE
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 mai 1894)

Le nouveau vapeur *Le Bao-ha,* que vient de construire la Compagnie des Messageries fluviales, est terminé ; il vient de faire des essais et, dimanche, il doit quitter Hanoï pour entreprendre le voyage de Lao-kay, ligne à laquelle il sera affecté, spécialement pour le transport des passagers et du courrier.

Le vapeur a été entièrement construit dans les ateliers de la Compagnie ; la machine, faite d'après les plans de I'ingénieur de la C^ie^, M. Jack, est pourvue d'un condenseur. Elle est d'un système spécial, étudié pour ce genre de chaloupe.

Le vapeur, en pleine charge et avec sa provision de charbon, ne cale pas plus de 0,60 cm. ; il est mû pas une roue à l'arrière, actionnée par une bielle centrale. C'est une importante modification : toutes les autres chaloupes construites ou adoptées au Tonkin étaient mues par 2 bielles placées de chaque côté, ce qui était une complication superflue et prenait une plus grosse place.

Ce nouveau bâtiment, étudié d'après toutes les expériences faites sur les vapeurs mis en service et déjà construits par cette intéressante société, ne comporte plus de spardeck ; tout est réuni sur le pont, la chaudière étant placée à l'avant et la machine tout à fait à I'arrière, un salon très confortablement installé sur le centre, il comprend 10 couchettes.

La cabine du commissaire est un peu plus à I'arrière ; elle est très vaste et bien comprise. Du côté opposé, I"office ou lavabo, etc. Tous ces aménagements forts bien compris, avec un grand confortable.

La barre est à l'avant sur le pont ; tout à fait à la pointe de l'avant, un treuil à vapeur pour aider à l'occasion dans les passages difficiles. Le nouveau vapeur doit faire route vers Laokai le 10 mai. Toutes les places sont déjà retenues.

Le *Tigre* a été remis à l'eau, ces jours-ci, après avoir subi la même transformation que le *Dragon*. Dans quelques jours, il va reprendre ses voyages réguliers entre Hanoï et Haïphong. Ce vapeur est, comme on le sait, installé comme le *Dragon* ; il a même été allongé un peu plus. Un nouveau commissaire sera désigné, le sympathique M. Lusignan restant agent à Nam-dinh.

Nous avons vu, dans les ateliers de la compagnie, le commencement du montage de la chaloupe *le Mékong*, canonnière démontable qui a été commandée dernièrement par lé Gouvernement. — Enfin pour terminer les intéressantes améliorât ions faites par la compagnie des Correspondances fluviales. Disons que les navires qui font la ligne de Haïphong à Monkay vont, sous peu, être remplacés par deux grands vapeurs aménagés dans le genre des bateaux qui font le service de Hongkong à Canton.

Comme on le voit, MM. Marty et d'Abbadie mettent tout leur amour-propre à doter le Tonkin d'un établissement de constructions navales de tout premier ordre. La commande d'une canonnière, faite par notre administration du Protectorat, est une preuve manifeste de la confiance qu'ils ont su acquérir. Aussi les félicitons-nous vivement, ainsi que M. I'ingénieur Jack, directeur de leurs ateliers.

———————

LE VOYAGE DE

M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL [LANESSAN]
(*L'Avenir du Tonkin,* 12 décembre 1894)

[…] Il a quitté Laokay le 9 à 11 h. et demie et a couché à Bao-ha. Parti le lendemain matin de ce poste, il est arrivé à Yên-bay à 1 h. après s être arrêté quelques moments à Bay-Dzuong pour visiter la mine de charbon de MM. Marty et d'Abbadie.

Cette exploitation possède un puits qui a atteint déjà une profondeur de 50 mètres et des galeries d'environ 250 m.

Les installations sont situées au bord même du fleuve Rouge. Les ouvriers sont des Annamites de Sontay ou d'Hung-hoa, dirigés par un maître mineur européen. […]

———————————

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin,* 19 décembre 1894)

MM. d'Abbadie, directeur de la Société des Messageries fluviales, et Jack, ingénieur chef des ateliers de la dite compagnie, sont montés à Hanoï, samedi matin, appelés par M. le gouverneur généra! afin de s'entendre avec lui sur différents points intéressant à un puissant degré la région du haut fleuve Rouge, dont M. de Lanessan a pu reconnaître l'urgence pendant son dernier voyage à Lao-kay.

———————————

NAISSANCE
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 janvier 1895)

On nous apprend de Haïphong que Mme d'Abbadie. femme du sympathique directeur de la Société des Correspondances fluviales, n'a pas voulu laisser finir l'année sans doter le Tonkin d'une charmante petite citoyenne de plus, née le 31 décembre.

Nous prions M. et Mme d'Abbadie de vouloir agréer toutes nos félicitations et nos meilleurs vœux.

———————————

[Une chaloupe commandée par le protectorat]
(*L'Avenir du Tonkin,* 30 janvier 1895)

Nous avons appris avec plaisir que le Protectorat, très satisfait de la chaloupe *Haïphong*, qui, actuellement, navigue sur le Mékong, vient de commanditer une autre embarcation à MM. Marty et d'Abbadie.

Cette chaloupe est destinée a assurer le service postal des grands courriers entre Haïphong et Hanoï. Elle aura trente mètres de longueur et son tirant d'eau ne devra pas dépasser un mètre. Sa machine devra posséder une force suffisante pour faire, en toute saison, en dix heures, le trajet qui sépare nos deux villes ; de plus, elle devra être livrée dans le courant de 1895.

Nous ne doutons pas que la maison Marty et d'Abbadie, outillée comme elle l'est et ayant à la tête de ses ateliers un ingénieur de la valeur de M. Jack et un personnel de choix, ne donne toute satisfaction à l'administration supérieure et ne vienne, par une prompte et régulière transmission du courrier, puissamment en aide à notre commerce.

———————————

HAÏPHONG
James Mackenzie JACK
Fils de William Charles JACK, 37 ans, ingénieur civil,
et de Jane Menalleam
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 février 1895)

Nous apprenons avec plaisir la naissance d'un nouveau petit, colon, fils de M. Jack, ingénieur directeur des ateliers de MM. Marty et d'Abaddie.

Nous envoyons nos sincères félicitations à M. et Mme Jack.

———————————

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 6, 9 et 13 février, 6 mars 1895)

ON DEMANDE de bons ouvriers mineurs munis de bonnes références.

S'adresser à MM. Marty et d'Abbadie d'Haïphong.

———————————

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 avril 1895)

.....

D'après nos renseignements, M. le gouverneur [Rousseau], avant de se rendre en baie d'Along pour voir les mines de Hone-gay et de Kébao, visiterait à Haïphong, l'hôpital, les travaux pour la captation de l'eau, les Docks, les constructions du groupe scolaire et les ateliers de MM. Marty et d'Abbadie, ainsi que ceux de MM. Porchet et Cie.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mai 1895)

Je vous ai envoyé avant-hier, par télégramme, quelques détails sur le lancement du *Yen-bay*. Je viens aujourd'hui compléter ma dépêche par des développements.

Aucune invitation n'avait été lancée, mais, d'autre part, les portes des ateliers Marty et d'Abbadie avaient été ouvertes au public dès 7 heures du soir, bien que le lancement n'eût lieu qu'à neuf heures. À 8 h. 45 environ, tout ce qu'Haïphong compte de notabilités dans les diverses administrations du Protectorat, presque tous les chefs de maison de commerce, les employés et fonctionnaires, toutes les Européennes habitant Haïphong se trouvaient réunis autour du *Yen-bay*, fort gentiment pavoisé. Ce dernier, tout en fer, mesure 35 mètres de longueur, est monoroue et ne cale que 0 m.70. Il est destiné à la ligne de Lao-kay. À 9 h. moins 10, M. et Mme d'Abbadie, M. et Mme Pierre Marty arrivent, cette dernière marraine du nouveau vapeur ; et à l'heure prescrite, le bateau, encombré de curieux et de tables sur lesquelles se trouvent du champagne et des coupes, descend lentement et avec précision, aux applaudissements de tous.

De suite après le lancement, on se rend dans un petit local voisin, improvisé, où M. d'Abbadie et Mme Pierre Marty ouvrent le bal. Sous un hangar à côté, les grandes tables, chargées de gâteaux, de sandwichs, et de liquides divers, sont envahies par la foule et chacun boit à la prospérité du *Yen-bay*.

Les danses ont été suivies de chant, et mesdames d'Abbadie, Pierre Marty et Malmanche ont été particulièrement applaudies. L'infatigable M. Flint tenait le piano.

La fête a pris fin vers deux heures et demie du matin. L'impression générale a été excellente et chacun a fait la remarque que l'absence de toute invitation, comme de toute coterie, jointe aux dispositions pratiques qui avaient été prises, avaient produit une charmante réunion dont tout le monde s'était retiré enchanté.

Inutile de dire que l'habile M. Jack est l'ingénieur du nouveau lancé.

———————

COLONIES
INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 20 mai 1895)

Phu-Doan, la 10 avril.

Nous avons pris le Tonkin à cause des voies de pénétration en Chine qu'il nous offrait et à cause de la richesse de son sol et de son sous-sol.

Or, c'est en 1894 seulement, à la suite des remarquables travaux hydrographiques, effectués en 1893 par le lieutenant de vaisseau Escande, qu'on s'est occupé des travaux destinés à rendre le fleuve Rouge navigable aux chaloupes en toute saison.

Pourtant, dès 1889, M. d'Abbadie, l'actif et entreprenant directeur des Messageries fluviales, atteignait Laokay avec la première chaloupe sortie de ses ateliers.

Il renouvelait l'expérience en 1890, toujours à ses risques et périls, ayant à bord M. le gouverneur général Piquet, et il la répétait en 1891 et 1892, avec une troisième et une quatrième chaloupe, sans qu'en haut lieu on daignât croire à la navigabilité du fleuve Rouge d'une façon normale.

Aujourd'hui, le fait est acquis, mais il a fallu dix ans d'hésitation avant que l'on se décidât à faire opérer l'hydrographie d'un fleuve dont l'importance avait fait consentir au Parlement les plus lourds sacrifices.

Rien n'a encore été fait pour reconnaître et étudier l'amélioration du cours supérieur des nombreux et superbes cours d'eau (rivière Noire, rivière Claire, Song-Chayy Song-Gam, etc., qui, toutes, descendent de la Chine).

Pourquoi cette indifférence ?

———————————

NÉCROLOGIE
Gabriel Veyrès
(*L'Avenir du Tonkin,* 25 septembre 1895)

……

Depuis l'année dernière, il avait été chargé de diriger les travaux de désenrochement du haut fleuve pour le compte de MM. Marty et d'Abbadie et il s'était acquitté de cette tâche avec beaucoup d'habileté, utilisant les capacités qu'il avait acquises du temps où, faisant son service militaire, il était attaché à la défense mobile, à bord des torpilleurs.

……

———————————

« L'ÉCLAIR »
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 mars 1896)

I.e treizième vapeur construit à Haïphong sur les chantiers de la maison Marty et d'Abbadie a fait le 4 courant ses essais définitifs.

Hâtons-nous de dire qu'ils ont été concluants et font le plus grand honneur à M. Jack, l'ingénieur de la maison. Toutes les espérances ont été dépassées. et *L'Éclair*, la nouvelle chaloupe postale, destinée au service Haïphong-Hanoï, a donné 11 nœuds 45 au lieu de dix. La prime accordée par dixième de nœud, en plus des dix réglementaires, est acquise aux constructeurs.

Il y a à peine huit mois que cette chaloupe était mise sur chantier ; jeudi prochain, lorsqu'elle ira à Hanoi y chercher le courrier, vous pourrez en admirer l'élégant et confortable aménagement.

Les essais ont duré trois jours, sous la présidence de M. Landalle, lieutenant de vaisseau. Les membres de la commission de réception étaient : MM. Parent, ingénieur de la marine ; Robert, mécanicien principal de l'*Adour* ; Ferra, vice-président, et Escande, inspecteur des postes.

Les premiers essais ont porté sur la consommation de charbon pendant une marche de quatre heures, à la vitesse de dix nœuds. Cette vitesse, constamment dépassée, a donné lieu à des résultats satisfaisants.

Le second jour, les expériences ont porté sur la manœuvre en général; et sur le bon fonctionnement du gouvernail en particulier. Ces deuxièmes essais ont encore donné entière satisfaction à tous les points de vue. À un moment donné, alors que le vapeur marchait en avant à pleine vitesse, M Landalle commanda inopinément machine en arrière. « L'Eclair » obéit si bien que dans l'espace de cinquante mètres, le bateau vint au point mort, et les personnes qui étaient sur le pont durent se maintenir pour ne point tomber tant la secousse fut rapide et violente.

Le troisième et dernier jour ont eu lieu les essais de vitesse. Ils ont duré six heures consécutives sur une base de deux milles marins, à toute vitesse, avec une pression de huit kilos maintenue constamment, et à 240 tours. La vitesse moyenne a été, comme nous le disions plus haut de 11 nœuds 45 au lieu des 10 demandés.

Enfin, pour être complets, disons que le tirant d'eau maxima exigé était de un mètre en moyenne, et que la chaloupe ne calle que 0 m. 85.

La longueur de *L'Éclair* est de 30 mètres, sa largeur moyenne de 4 m. 20. Elle est éclairée à l'électricité. L'installation intérieure pour le triage du courrier a été faite d'après les plans de M. Escande : c'est dire qu'elle répond, et au-delà, à tous les besoins du service. Deux lits très coquets, avec commodes, glace, etc., sont disposés à droite et à gauche pour les employés. Une large cabine de luxe pour un passager, se trouve en avant du salon des agents des postes, et est merveilleuse de simplicité, de confort et de bon goût.

Dans la vaste soute aux dépêches est suspendue une lampe électrique portative.

Un [*sic*] dynamo dit « bébé », grand comme une boîte à musique, fournit l'éclairage des quinze lampes disposées à bord du vapeur.

Un élégant canot, deux water-closets éclairés à l'électricité, deux mignonnes cuisines, tout, jusqu'à deux petits râteliers d'armes installés à la tête des lits, indiquent le souci des détails, le soin et le fini du travail.

J'allais oublier un perfectionnement qui marque un progrès réel dans la pratique de la navigation à vapeur en Extrême-Orient, sur les petits chaloupes de rivière. Un revêtement spécial, dit « Revêtement calorifuge tonkinois », de l'invention de M. Jack, empêche le rayonnement de la chaleur, de sorte qu'à vingt centimètres de la chaudière, la température n'est pas plus élevée qu'à l'une des extrémités du bateau. C'est une amélioration très appréciable sur un vapeur destiné à faire un service continu en pays chaud. Le revêtement se compose simplement d'une pâte brune, peu épaisse, protégée par un petit bâti en bois.

Cette simple nomenclature, la construction dans un délai aussi court, ainsi que les résultats aussi satisfaisant prouvent ce que peut faire actuellement l'industrie tonkinoise, et ce que l'on peut en attendre dans l'avenir.

Terminons en disant que tout — coque, chaudière. machine, accessoires — sort et a été fait aux ateliers Marty et d'Abbadie. avec des matières premières françaises ou tonkinoises. Un seul appareil, très délicat et très précis.n'a pas été fabriqué à Haïphong. c est le dynamo « bébé » qui vient de Paris.

Il ne nous reste plus qu'à féliciter l'habile ingénieur M. Jack, et les constructeurs, MM. Marty et d'Abbadie, du résultat obtenu.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mars 1896)

Ce soir lundi, à minuit, mise à l'eau, aux ateliers de la maison Marty et d'Abbadie, de la drague *Ha-ly*, dont une partie des machines arrive dans deux jours par le vapeur *Nord*.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 août 1896)

M. Beauverie, ingénieur des mines, ancien directeur des charbonnages de Hongay, et qui avait été chargé, l'an dernier, par la maison Marty et d'Abbadie, des travaux d'amélioration de la navigation du fleuve Rouge, part par le prochain courrier pour se rendre à Bang-kok où une société [1] lui a offert la direction de ses mines, situées à proximité de la fameuse mine de Wattana. dans la vallée qui, du Ménam, conduit à Battambang.

……

———————————

ADJUDICATION DES PONTS EN FER
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1896)

La Commission chargée de l'examen des projets de ponts métalliques à construire sur la ligne de Phu-lang-thuong à la frontière de Chine a terminé ses travaux dimanche matin et proclamé les résultats suivants :

……

MM. Marty et d'Abbadie ;

……

Ces derniers projets ne reçoivent pas de prime.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 mai 1897)

[1] Mines de Kabin.

La maison Marty et d Abbadie travaille en ce moment aux quais du canal ; elle fait les perrés au confluent du canal et du Cua-cam.

Comme ces quais sont évidemment destines à servir de port d'embarquement aux jonques qui viennent prendre leurs marchandises aux Docks, il serait assez rationnel d'y voir installer des plans inclinés comme ceux qui existent aux fluviales pour permettre de charger à peu près à toutes les marées.

Au lieu de cela, on fait tout bonnement un quai semblable a celui qui est près du square Paul-Bert et auquel il est presque impossible d'accoster, excepté aux hautes marées.

Comme plan général émanant du nouveau service des Travaux publics (que la maison Marty et d'Abbadie ne fait qu'exécuter), c'est assez réussi. Cela nous rappelle la maison à étages à laquelle on n'avait oublié que l'escalier.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 mai 1897)

M. Jack, ingénieur, directeur des ateliers des Messageries fluviales, à Haïphong, doit partir pour l'Europe vers le 20 courant.

Nous souhaitons à M. Jack, dont la personnalité est si connue et si sympathique à tous ici, un bon voyage et un prompt retour parmi nous.

———————————

LETTRE DU TONKIN
par E. D. [Eugène Duchemin]
(*Le Journal des débats*, 21 juillet 1897)

(De notre correspondant particulier)

Phu-Doan, le 28 mai.

[…] Ces conditions, toutes spéciales, [la dépréciation de la piastre] ont aussi permis à la Compagnie des messageries fluviales du Tonkin de construire, dans ses ateliers de Haïphong, dont le personnel est composé d'ouvriers chinois et annamites, encadrés par des ingénieurs et des contremaîtres européens, un caboteur tout en acier de 300 tonneaux, à des conditions telles que cette Compagnie déclare quelle s'engage à construire, dorénavant, des navires tout en acier, jusqu'à concurrence de 500 tonnes, à 20 % au-dessous du prix de revient en France. […]

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 septembre 1897)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Bayers, sujet anglais, employé comme contremaître aux ateliers Marty et d'Abbadie.

M. Bayers est mort lundi à une heure de l'après-midi, presque subitement.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 novembre 1897)

Une lettre datée de Doson-villa, à Portson, en Écosse, nous apprend que Mme William C. Jack, épouse de M. l'ingénieur directeur des Ateliers de constructions navales de MM. Marty et d'Abbadie à Haïphong, a donné naissance à la petite Jessee, le 12 octobre dernier.

Nous envoyons nos meilleurs compliments à notre sympathique concitoyen tonkinois, et à son aimable compagne qui, ainsi que le jeune enfant, est actuellement en excellente santé, nous espérons bien les revoir tous sous peu à Haïphong.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 décembre 1897)

Le bateau baliseur de rivière, dont la construction avait été confiée, après adjudication publique, à MM. Marty et d'Abbadie est prêt à être lancé. On n'attend plus qu'une marée favorable.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 décembre 1897)

Ainsi que nous l'annoncions dans notre dernier numéro, le baliseur de rivière, construit aux ateliers de MM. Marty et d'Abbadie, a été lancé dimanche matin, à la marée, avec un plein succès.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 février 1898)

M. W.C. Jack, l'ingénieur bien connu des Messageries fluviales, retour de France depuis quelques mois, va quitter définitivement le Tonkin, pour aller se fixer à Hong-kong, où il va diriger un chantier de constructions et de réparations de navires.

Nos meilleurs vœux de réussite à ce vieux Tonkinois.

———————————

LETTRE DU TONKIN
[Houillère de Yen-Bay]
par Eugène Duchemin
(*Le Journal des débats*, 10 juillet 1898)

Phudoan, le 29 mai.

[…] L'accroissement des flottes militaires européennes en Extrême-Orient eut pour conséquence immédiate une notable surélévation des prix du combustible […]. Chinois et Annamites ont une réelle répugnance pour les travaux souterrains. Aussi, peut-on dire que les grosses pertes subies par la Société de Ké-Bao, de même que par les houillères de Tourane et de Yen-Bay, ont eu pour cause principale l'instabilité de la main-d'œuvre. Mais, peu à peu, le tassement se fera. Les agents des sociétés, mieux au courant des habitudes indigènes, arriveront à prendre les mesures nécessaires pour s'attacher un bon personnel, de même que les hauts prix du charbon permettent d'être moins regardant en ce qui concerne la rémunération du travail.

En résumé, il semble que nos deux grandes sociétés minières sont enfin en très bonne voie et nous ne pouvons que former des vœux pour que la Société des houillères de Tourane soit, à bref délai, reconstituée et pour que MM. Marty et d'Abbadie, directeurs des Correspondances fluviales du Tonkin, reprennent les travaux de leur mine de Yen-Bay. […]

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juillet 1898)

Nous avons le regret d'apprendre la mort du jeune Achee Jack, fils de M. Jack ex-ingénieur aux ateliers Marty et d'Abbadie, actuellement inspecteur des docks à Hong-kong.

Le petit Achee est mort en Écosse, à la suite d'un accident.

Nous offrons à M. Jack, si douloureusement éprouvé, nos sincères compliments de condoléances.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 septembre 1898)

Le bateau à vapeur construit par MM. Marty et d'Abbadie pour le service du balisage des rivières au Tonkin est admis provisoirement en recette, avec une réduction de six mille six cent francs (6.600 fr.) sur le prix du marché.

Le montant des dépenses autorisées à ce sujet est définitivement fixé à 97.900 fr. 00.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1898)

Un agent de la Compagnie des Messageries fluviales est allé à Son-tay afin d'étudier la question de la construction d'un appontement, qui est demandé depuis si longtemps par tous.

On espère que MM. Marty et d'Abbadie feront prochainement exécuter ce travail, qui rendra tant de services au commerce et aux passagers.

———————————

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 janvier 1899)

Il est fait concession à MM. Marty et d'Abbadie d'un terrain sis à Yên-bay, d'une superficie de trois mille neuf cent vingt-deux mètres carrés (3.922 m^2) situé sur les bords du fleuve Rouge et compris dans la 1re zone de servitude du fort de Yên-bay.

———————————

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 mars 1899)

C’est avec plaisir que nous apprenons que la drague qui fonctionnait à Hongay, et qui avait été coulée il y a quelques semaines, à la suite d'un abordage, vient d'être renflouée

Elle est actuellement en réparation aux ateliers des Messageries fluviales, et pourra reprendre son service dans quelques jours.

———————————

HAÏPHONG
ÉTAT-CIVIL
(*L’Avenir du Tonkin*, 21 mai 1899)

Décès. — Randon (Achille-Stanislas), conducteur des travaux chez MM. Marty et d'Abbadie, décédé à Haïphong, le 13 mai 1899, à l'âge de 32 ans.

———————————

LA TEMPÊTE DU 9 NOVEMBRE À HAIPHONG
(*L’Avenir du Tonkin*, 12 novembre 1899)
(*La Dépêche coloniale*, 20 décembre 1899, p. 2)

De notre correspondant particulier :

Une tempête d’une violence inouïe, rappelant un peu le typhon de 1889, vient de s'abattre sur Haïphong et dans les environs.

Le 9 novembre, vers trois heures du matin, la pluie et le vent ont commencé ; bourrasques et rafales sont devenues de plus en plus violentes, pour atteindre leur maximum vers onze heures. À midi, la tempête a diminué de violence avec la marée descendante, et s’est terminée complètement vers deux heures de l'après-midi.

On a pu se rendre compte alors de l'immensité des dégâts. Tous les arbres de la ville sont couchés à terre, pas une rue n'a été épargnée, quelques-uns sont cassés net, à tous des branches oui été brisées. Au télégraphe, la communication est interrompue avec les divers postes. On ne compte pas les palissades brisées, les parties de toiture enlevées, les barrières se promenant sur les boulevards. L'entreprise Marty et d'Abbadie a eu des dégâts considérables ; pontons couchés, appontements démolis, vapeurs dont la superstructure est tordue, en partie disloquée, etc. Plusieurs corps morts ont chassé sur leurs ancres. Une canonnière est venue s'échouer dans les jardins de la résidence. L'*Adour* s’est incliné d'une façon inquiétante ; le Cua-Cam charrie des épaves de toutes sortes, des débris de jonques se promènent partout. Des pilotes ont perdu leurs embarcations. La toiture de l'immeuble du docteur Mazot, celle du pavillon de M. Faussemagne ont été arrachées complètement et transportées au loin. D’autres toitures ont subi des dégâts considérables, mais moins importants ; chez M. Clop, à l'hôtel du général, au théâtre, chez M. Parrot, etc, etc. La marée était aujourd'hui de 33, l'eau envahissait les rues les recouvrant en certains endroits de cinquante centimètres, dans la rue Francis-Garnier par exemple, entre les immeubles Labeye et Thevenin. Je doute que l'électricité puisse être donnée ce soir. Le baromètre baisse encore. Il est quatre heures. L'accalmie n’aura pas été longue. Je cours jeter ma lettre à la boîte

9 novembre 8 h. soir.

La tempête a repris de trois à cinq. Le départ du régulier d’Hanoï avait été contremandé vers quatre heures devant le temps qui devenait de plus en plus dur, et aussi parce que le *Phénix*, qui devait partir, n'aurait pu s’accoster nulle part, sans courir de grands dangers. L'*Éclair,* échoué et amarré sur le quai entre l'appontement de

l'hôpital et celui des Fluviales, a reçu de très fortes secousses : il doit avoir des dégâts sérieux.

Je viens de faire un tour en ville et dans les environs. Le spectacle est navrant. Dans la rue de Lille, la toiture de la maison Rainoird où logent M. Malcor et sa famille, a été arrachée. Une tôle est allée tomber hors de la propriété. Les locataires ont abandonné la maison et sont à l'hôtel.Toutes les dépendances de la rue ont plus ou moins souffert. Dans les jardins, les bananiers sont casses net. les arbres sont tordus, couchés ou brisés À la Cotonnière, il y a pas mal de dégâts également ; M. Vlaveanos, rue Chinoise, a eu trois compartiments pour Chinois, presque terminés, complètement jetés à bas. Les maison en construction de M. Lacombe, boulevard Henri-Rivière, et de M. Hennensul, rue Francis-Garnier, ont eu des parties démolies, abattues comme à coups de bélier. Aux abattoirs, à l'immeuble occupé par M. Sintas, chez Madame Veuve Resprand, chez la plupart des propriétaires, devrais-je écrire, les dégâts sont plus ou moins importants ; murs de clôture abattus, corniches enlevées, créneaux disparus, chemines jetées bas, partout il y a quelque chose.

Naturellement, nous n'avons pas de lumière électrique ce soir. Les fils sont cassés ou enchevêtres. Ce sera beau si nous pouvons en avoir demain soir (10 nov.).

Pas de représentation au théâtre-paillote dont la toiture est enlevée ou disloquée, et le mur extérieur, à hauteur des loges, complètement à terre

J'ai rencontre tout à l'heure, avenues de l'Hippodrome et Paul-Doumer, de nombreuses familles annamites, à la recherche d'un gite pour la nuit. Leurs cases ont dû s'écrouler ou être inondées. Ces pauvres diables vont, les uns portant les enfants, les autres un peu de riz dans une marmite. J'en ai interrogé un, qui passait à côte de moi, un bébé grelottant dans ses bras : « Tout fouti ! » m'a-t-il répondu, en éclatant de rire.

10 novembre 1899.

Les riz, qui promettaient beaucoup, encore sur pied, sont perdus. Les rizières situées entre la route du Lach-tray et le Cua-Cam ont été plus ou moins envahies par l'eau de mer. On voit de ci, de la, des étendues d'épis couchés, battus, noyés. Un très grand nombre de cases annamites sont à terre. Des ba-gias pleurent. Dans les villages, il ne reste même pas la moitié des cai-nhas debout.

La façade du Grand théâtre penche vers l'extérieur. Le fronton incline vers le canal. À la paillote, on travaille dur et ferme pour tâcher de remettre en état pour demain samedi.

Le temps est couvert ; l'atmosphère lourde, chaude, est accablante.

Dans certains quartiers, on rencontre des congais en train de ramasser du charbon de bois, du foin, des planches, apportés hier lorsque la marée montait en ville. Sur la rivière, les sampaniers pêchent des nattes, paillotes, morceaux de toile, etc. Dans les rues, on voit des débris de toutes sortes, tréteaux, bonbons, paille, etc.

Plusieurs propriétaires ont redressé les arbres qui se trouvaient devant chez eux. De tous côtés, on a commencé a réparer les dégâts.

L'appontement principal des Fluviales est disloqué. Le pont Eiffel est tordu et le garde-fou a été arraché. Le pont de l'appontement de Phu-lang-Thuong est sous l'eau. La *Gazelle* est en morceaux.

Il doit y avoir un grand nombre de noyés. On craint des sinistres en mer.

On est encore sans nouvelles du *Quany-yên* qui a fait le régulier de Monkay jeudi matin. Le *Cerf,* qui transporte des troupes en baie d'Along, s'est échoué dans les palétuviers, au retour, après avoir subi de sérieuses avaries.

Le d'Entrecasteaux, qui avait plus de mille hommes à bord, a dû se trouver en plein typhon. Une chaloupe chinoise transportant un Européen parti d'Haïphong pour Hong-kong, était en mer également.

On attend des nouvelles.

———————————

Marty et d'Abbadie
(Robert Dubois, *Le Tonkin en 1900*, Paris, Société française d'éditions d'art)
ARMATEURS-CONSTRUCTEURS-MÉCANICIENS
Exposition de Hanoï 1887. Médaille d'or.
Exposition de Paris 1889. Médaille d'argent.

Comme armateurs :
Messageries fluviales du Tonkin*
Cie de navigation tonkinoise*

Comme constructeurs-mécaniciens :
Chantiers de constructions en tous genres et plus spécialement de navires.

Comme entrepreneurs :
1° Dragages ;
2° Travaux hydrauliques et entreprises en tous genres.

Comme industriels :
1° Exploitation du Revêtement calorifuge tonkinois.

CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES

Les ateliers de MM. Marty et d'Abbadie font tous les travaux mécaniques et s'occupent plus spécialement de la construction des navires.

Ils sont munis de tous les outils exigés, mus par des machines à vapeur. Ils possèdent des tours, cisailles, poinçonneuses, perceuses, raboteuses ; ateliers de chaudronnerie, robinetterie, modelage, moulage, marteau-pilon, zingage, menuiserie, charpentage; ateliers d'électricité.

Ils possèdent en outre :

Un gril pour navires de 45 mètres.

Un patent slip à vapeur pouvant prendre 2 navires de 3 à 400 tonnes à la fois et occupant une moyenne de 400 ouvriers.

Ces ateliers réparent la flotte de la Société et construisent les nouveaux bateaux dont elle a besoin ; le dernier, sorti des chantiers, est un bateau de rivière à hélice, à faible tirant d'eau, de 350 tonneaux.

Ils ont à ce jour construit 10 mono-roues pour la ligne Yen-Bay — Laokay, pour voyageurs et passagers.

Ils ont également construit des dragues et des chalands, et en sont à leur vingt-sixième construction de navires.

Sont également sortis des chantiers de Marty et d'Abbadie, entre autres :— l'*Haïphong*, canonnière en acier, mono-roue, envoyée en morceaux ne dépassant pas 250 kilos et montée par les ouvriers de Marty et d'Abbadie sur le Haut-Mékong où elle est en service.

— l'*Éclair*, chaloupe destinée au transport du courrier de France, entre Haïphong et Hanoï, et aménagée spécialement pour le tri des dépêches ; ce petit vapeur, à deux hélices et à faible tirant d'eau, a donné aux essais 11 35/100 de nœuds ; il est éclairé à l'électricité.

— le *Day*, chaloupe à faible tirant d'eau (0 m 70), à deux hélices, construite pour la Direction des Travaux publics.

Les quais des ateliers sont en outre munis d'une bigue a vapeur qui, en temps ordinaire, peut lever des poids de 25.000 kilos et dont le travail peut être porté à 50.000, en cas de besoin. Cette bigue permet de débarquer les colis les plus lourds des vapeurs importateurs fréquentant le port de Haïphong, l'accostage étant facile à marée haute, même à demi-marée, suivant les tirants d'eau des navires.

[297]

ENTREPRISES

Un service spécial, dirigé par un ingénieur, s'occupe d'entreprises de tous genres ; c'est ainsi que ce service a effectué :

1° Un commencement de dérochement du haut fleuve Rouge ;

2° Dragages effectués avec une drague construite dans les ateliers des Fluviales :

I. — Coupure du song-Tam-Bac au Lach-Tray.

II. — Coupure du Cua-Câm au song Tam-Bac.

III. — Dragage à la sortie du canal des Bambous.

IV. — Dragage à l'entrée de la baie d'Hongay, qui a permis dernièrement au cuirassé *Bayard* de pénétrer dans cette baie.

3° Écluses en voie d'exécution entre Hatinh-Vinh, etc., etc.

INDUSTRIE SPÉCIALE

MM. Marty et d'Abbadie exploitent le brevet du Revêtement calorifuge tonkinois fabriqué par eux, avec un produit spécial au Tonkin.

[298] On l'emploie pour recouvrir les chaudières, les conduites dé vapeur, servir d'isolant dans une foule d'applications.

Ses propriétés sont d'être non-conducteur de la chaleur, bon marché, propre, ne répandant aucune odeur au chauffage: enfin, c'est une matière incombustible.

Ce produit s'exporte en barils de 100 kilos nets.

PREMIER VOYAGE A LAO-KAY

C'est donc à MM. Marty et d'Abbadie que l'on doit d'avoir réussi à remonter en chaloupe le fleuve Rouge jusqu'à Lao-Kay. La rapidité du courant, les nombreuses roches qui parsemaient le lit du fleuve, le manque de fond en certains endroits, étaient autant de difficultés, jusqu'alors réputées insurmontables ; ces obstacles ne rebutèrent pas les actifs directeurs des correspondances fluviales.

Dans leurs ateliers de Haïphong, ils firent construire un bateau spécial de formes appropriées à cette dangereuse navigation du Haut-Fleuve. Ce bateau fut appelé le *Bao-ha*. Il avait une longueur totale de 31 m 50, une largeur de 6 m 50 et un tirant d'eau de 0 m. 57.

Les machines adoptées étaient d'un nouveau système ; la chaudière était éprouvée à 17 kilos de pression par centimètre carré, pour une pression effective maxima de 10 kilos.

La force prime était de 125 chevaux et la vitesse moyenne de 17 kilomètres à l'heure.

Ce premier voyage du *Bao-ha* fut effectué à l'aller dans les conditions suivantes :

Départ de Yen-Bay le 9 mai à 5 h. 30 matin.

Arrivée à Trai-hutt le 9 mai à 3 h. 40 soir.

— à Bao-ha le 10 mai à 8 h. 50 matin.

— à Pho-lu le 10 mai à 3 h. 50 soir.

— à Lao-Kay le 11 mai à 2 h. 00 soir.

Le retour s'effectua ainsi, mais un échouage retarda le voyage :
Départ de Lao-Kay le 13 mai à 5 h. 45 matin.
Arrivée à Pho-lu. le 13 mai à 11 h. 25 matin.
— à Bao-ha le 16 mai à 3 h. 30 soir.
— à Trai-hutt le 16 mai à 6 h. 30 soir.
—
à Yen-Bay le 17 mai à 9 h. 00 matin.

De ce premier voyage effectué par le *Bao-ha*, on a pu conclure que les vapeurs construits sur le modèle de ce bateau, avec roue à l'arrière et un faible tirant d'eau, pouvaient remonter sans trop grandes difficultés de Yen-bay à Lao-Kay.

[301] Les efforts persévérants des directeurs des Fluviales ont été couronnés des succès les plus heureux et les plus mérités. La société Marty et d'Abbadie a été audacieuse, tenace. Elle reste une preuve éclatante de ce que l'énergie et la volonté peuvent arriver à produire dans les colonies françaises.

———————

Haïphong
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, II-914)

La marine a créé, dans le quartier excentrique d'Haly, d'importants établissements.

L'arsenal peut réparer les chaloupes, canonnières et avisos.

La maison Marty et d'Abbadie, la maison Porchet et Cie ont également, la première, sur le Cua-cam, la deuxième, sur le canal, de vastes ateliers où les chaloupes peuvent être réparées. Toutes les chaloupes qui assurent le service fluvial du Tonkin ont été construites sur les chantiers de la maison Marty et d'Abbadie.

———————————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juin 1900)

Avant-hier matin à 9 heures a eu lieu à la Direction des Travaux publics, sous la présidence de son directeur, l'adjudication sur concours pour la fourniture d'un ponton flottant au port fluvial de Hanoï.

Trois plis contenant les projets déposés ont été ouverte en présence de la commission composée de M. Dardenne, M. Godard, ingénieur des T. P, et les délégués de la Résidence supérieure : M. Boufflers et Forsans.

Les candidats étaient :

1° M. Ramouard [Rainoird], représentant de MM. Marty et d'Abbadie, avec un prix forfaitaire de	11.000 fr.
2° M. Denis, représentant de M. Porchet	62.500 fr.
3° M. Trincavelli (Entreprise Leyret)	91.000 fr.

Ces divers projets vont être soumis à une commission technique qui statuera sur le choix à faire et rendre sa décision le 10 juin.

———————

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAIPHONG

Procès-verbal de la 198e séance du 12 avril 1901
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1901)

……

Communications diverses

A. — Outillage du port de Haiphong.

M. Freynet […] propose […] à la chambre de demander à l'Administration d'interroger MM. Marty et d'Abbadie pour connaître les moyens que ceux-ci peuvent fournir aux navires pour le débarquement des colis lourds.

M. d'Abbadie expose que MM. Marty et d'Abbadie ont déjà été pressentis par les Travaux publics, mais d'une façon vague, au sujet du débarquement des colis lourds. C'est même un peu à cause de cela que ces Messieurs ont fait construire la digue qui existe actuellement dans leurs ateliers.

……

———————

ASSOCIATION MICALE DE RAPATRIEMENT DES EMPLOYÉS DE L'INDOCHINE
Siège social : HAÏPHONG (Tonkin)
Procès verbal de l'assemblée générale du 7 juin 1901
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 août 1901)

Membres participants

Ruchetti, chef d'atelier Marty et d'Abbadie ;

———————

PAUL DOUMER
SITUATION DE L'INDOCHINE
(1897-1901)

[219] TRAVAUX EXÉCUTÉS EN VERTU DE CONTRATS ANTÉRIEURS À L'EMPRUNT DE 80 MILLIONS

Ces travaux pour lesquelles on a dépensé, de 1896 à 1901, environ onze millions de francs comprennent :2° Les travaux exécutés par MM. Marty et d'Abbadie, commencés avant le vote de l'emprunt et terminés depuis. Ces travaux sont les suivants :

Le groupe scolaire de Haïphong,
La coupure du Lach-tray, et l'élargissement de cette coupure,
La coupure de Haly, et l'élargissement de cette coupure,
Les travaux de défense des berges du canal de ceinture, à Haïphong,
L'amélioration de la navigation du haut fleuve Rouge,
Le dragage des passes du canal des Bambous.
Les travaux de clayonnage et de construction d'épis au canal des Bambous,
La construction de deux écluses entre Vinh et Ha-tinh,
[220] L'appontement de Hongay, L'amélioration du chenal de Hongay.

La partie de ces travaux imputée sur le budget de l'emprunt de 80 millions s'est élevée à 2.008.785 francs.

———————

Personnel employé en 1902
(panneau présenté à l'Exposition de Hanoï)

	Français	Annamites	Chinois
Haïphong direction	22	25	10
Haïphong transit	6	9	2
Haïphong chaudières	15	200	100
Agences diverses	9	12	10
Vapeurs de rivière	18	181	152
Jonques de rivière	25	15	120
Vapeurs de mer	25	15	120
Totaux	103	1042	414

L'EXPOSITION DE HANOÏ

LE PALAIS CENTRAL

par A. Raquez

(*Revue indochinoise*, 19 janvier 1903)

.....

Enfin, la grande. exposition de MM. Mary et d'Abbadie, ingénieurs-constructeurs de Haïphong. Des plans parmi lesquels ceux d'une drague à bras et à transporteurs pour le creusement des petits canaux.— ceux du steamer de mer *Hanoï*, des chaloupes *Phénix*, *Vinh*, Viêtri — des modèles parfaits en bois et fer de chacun de ces bâtiments — des grosses pièces de machine fondues dans les ateliers de Haïphong — une décortiqueuse — des tonneaux du revêtement calorifuge tonkinois, nouvel enduit universel pour chaudières et tuyaux de vapeur — des blocs d'anthracite de la Recherche Édouard à Tuambach par Dong-Trieu, etc.

Mais ce qui attire chaque jour la foule des indigènes, c'est la réduction des bâtiments occupés par la société Marty et d'Abbadie à Haïphong. Tout y est fidèlement reproduit à une grande échelle et avec un soin méticuleux. Les Annamites se montrent les bureaux où ils ont vu prendre les billets, la maison d'habitation, les écuries, les magasins, les dépôts de charbon, les quais d'embarquement, etc. Les Européens eux-mêmes regardent et s'intéressent.

Les nouvelles lignes de chemin de fer enlèvent des voyageurs au Service subventionné des Correspondances fluviales. C'est la loi fatale des transformations, mais la situation nouvelle permettra peut-être de doubler d'autres lignes vers lesquelles le courant se fera plus actif.

L'autre jour, en fouillant dans les Archives de l'*Avenir*, je tombais sur un dossier de 1890 « Inauguration de la ligne de Laokay » C'est à cette époque, en effet, que la chaloupe *Yunnan* remontait pour la première fois le fleuve Bouge et que le gouverneur général Piquet pouvait câbler au sous-secrétaire des Colonies : « La chaloupe *Yunnan* a remonté facilement le fleuve Rouge en soixante heures jusqu'à Lao-kay. Le problème de la navigation du fleuve est résolu. »

Quelques jours après, M. Piquet transmettait à M. d'Abbadie les félicitations du sous-secrétaire d'État, lui annonçant en outre que le courrier emportait une nouvelle proposition pour la Légion d'honneur.

C'était le 11 août 1893 !

Les gouverneurs ont succédé aux gouverneurs. M. d'Abbadie est resté l'homme dévoué à la chose publique, consacrant ses instants à la défense des intérêts de tous soit au tribunal, soit à la chambre de commerce. Hier encore, il présidait les fêtes impressionnantes en mémoire de Jules Ferry.

La proposition *nouvelle* est devenue bien *ancienne*.

———————————

CONSEIL MUNICIPAL DE HANOÏ
Procès-verbal de la séance du 10 février
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1903)

Rapport
Achat d'un rouleau compresseur à vapeur

……

Par suite des cinq années de service de la machine, il est à craindre que cette fuite n'occasionne un accident, si une réparation sérieuse de la chaudière n'est pas faite à bref délai. Il est à remarquer que la réparation dont il s'agit ne pourra sans doute être entreprise que par la maison Marty et d'Abbadie de Haïphong.

———————————

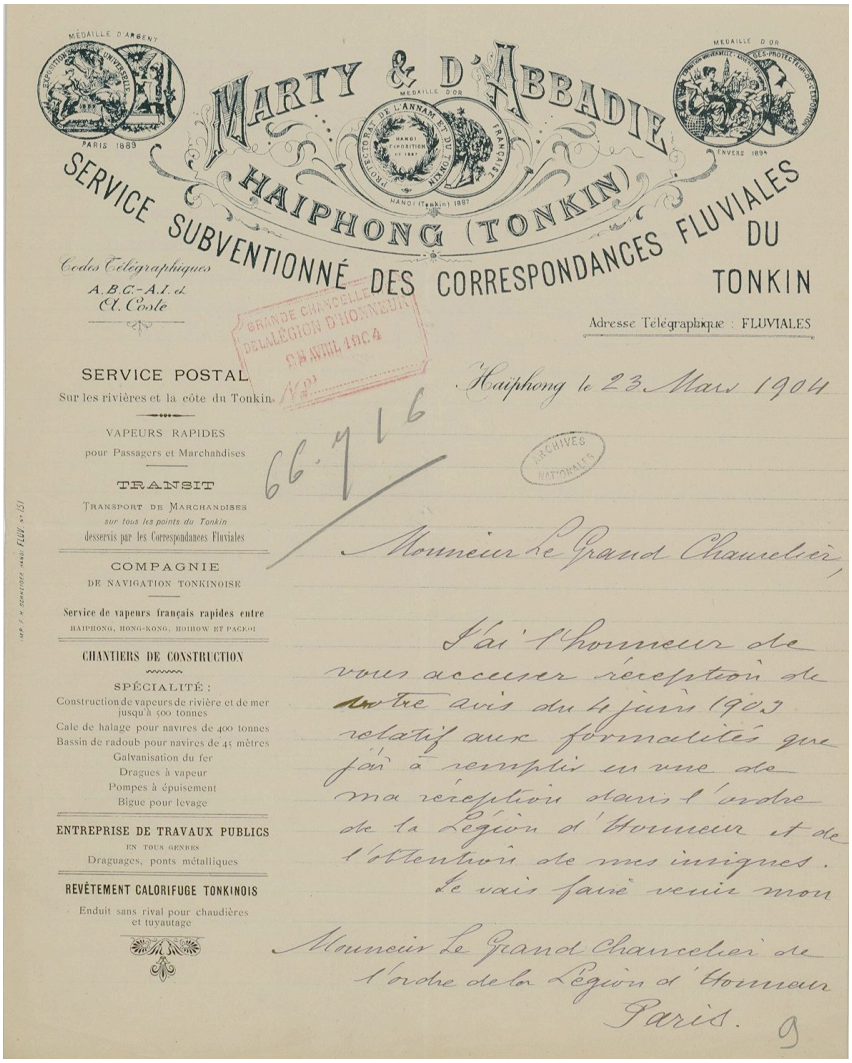
LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*JORF,* 21 mai 1903)
(*Bulletin officiel de l'Indo-Chine française*, juin 1903, pp. 580-591)

Au grade de chevalier

D'Abbadie (Jules), directeur des Messageries fluviales de l'Indo-Chine ; membre du Conseil du Protectorat du Tonkin ; 19 ans de séjour en Indo-Chine : Services exceptionnels comme membre du jury de l'exposition de Hanoï.

———————————

MARTY & D'ABBADIE (mars 1904)
Les différentes activités



MARTY & D'ABBADIE

HAIPHONG (TONKIN)

SERVICE SUBVENTIONNÉ DES CORRESPONDANCES FLUVIALES DU TONKIN

Codes Télégraphiques
A.B.C.-A.I. et
Et. Costé

Adresse Télégraphique : FLUVIALES

GRANDE CHANCELLERIE DE LA LÉGION D'HONNEUR
9 AVRIL 1904
N°

SERVICE POSTAL
Sur les rivières et la côte du Tonkin.

VAPEURS RAPIDES
pour Passagers et Marchandises

TRANSIT
Transport de Marchandises
sur tous les points du Tonkin
desservis par les Correspondances Fluviales

COMPAGNIE
DE NAVIGATION TONKINOISE

Service de vapeurs français rapides entre
HAIPHONG, HONG-KONG, HOIHOW ET PAKHOI

CHANTIERS DE CONSTRUCTION

SPÉCIALITÉ :
Construction de vapeurs de rivière et de mer jusqu'à 500 tonnes
Cale de halage pour navires de 400 tonnes
Bassin de radoub pour navires de 45 mètres
Galvanisation du fer
Dragues à vapeur
Pompes à épuisement
Bigue pour levage

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS
EN TOUS GENRES
Dragages, ponts métalliques

REVÊTEMENT CALORIFUGE TONKINOIS
Enduit sans rival pour chaudières et tuyautage

Haiphong le 23 Mars 1904

66.716

ARCHIVES NATIONALES

Monsieur le Grand Chancelier,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre avis du 4 juin 1903 relatif aux formalités que j'ai à remplir en vue de ma réception dans l'ordre de la Légion d'Honneur et de l'obtention de mes insignes.
Je vais faire venir mon

Monsieur Le Grand Chancelier de l'ordre de la Légion d'Honneur
Paris. 9

SERVICE POSTAL
sur les rivières et la côte du Tonkin

TRANSIT de marchandises sur tous les points du Tonkin

COMPAGNIE DE NAVIGATION TONKINOISE

CHANTIERS DE CONSTRUCTION
Spécialité :
Construction de vapeurs de rivière et de mer jusqu'à 500 tonnes
Cale de halage pour navires de 400 tonnes
Bassin de radoub pour navires de 45 mètres
Galvanisation du fer
Dragues à vapeur
Pompes à épuisement
Bigue pour levage

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS
EN TOUS GENRES
Dragages, ponts métalliques

REVÊTEMENT CALORIFUGE TONKINOIS

Enduit sans rival pour chaudières et tuyautage

———————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 février 1905, p. 3)

Le vapeur « Amiral-de-Beaumont » et deux suceuses des Travaux publics sont partis au secours du « Sully » [2].

Le « Malacca », de la maison P. Briffaud et Cie, part également, chargé d'une pompe Thirion très puissante.

Tous ces jours derniers, des chalands ont été mis à la disposition de l'amiral Bayle par la maison Marty et d'Abbadie.

On travaille ferme aux Ateliers de la marine pour confectionner les apparaux nécessaires à l'allégement du *Sully*.

———————

HAÏPHONG

———

Le renflouement du « Sully »
Les divers protêts déposés
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 avril 1905, p. 3)

Depuis que l'Anglais Jameson, après nous avoir bluffé pendant plus d'un mois, a abandonné les travaux qu'il avait entrepris, trouvant cette tâche au-dessus de ses forces et de ses capacités, plusieurs projets pour le renflouage du « Sully » ont été proposés au Gouverneur général .

Ces projets, au nombre de trois, sont les suivants :

1° Le premier déposé par M. William Jack, de Hong-Kong […].

2° Le deuxième projet est dû à M. Porchet […].

3° Enfin, le troisième projet a été déposé par MM. Lyard et Verhlet : le système préconisé par eux est le même que celui de Porchet.

———————————

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars-21 septembre 1905)

En vertu de l'article 13 du contrat intervenu entre MM. Marty et d'Abbadie, le décès de M. J. d'Abbadie n'amène aucun changement à la raison sociale qui demeure Marty et d'Abbadie.

La direction du service des Correspondances Fluviales du Tonkin passe à monsieur A. R. Marty et les affaires continueront comme par le passé.

———————————

Publicités
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 novembre-24 décembre 1905)

---

[2] Le croiseur *Sully*, récent, s'échoua en baie d'Along sur un haut-fond non signalé par les cartes. Son renflouement à l'aide d'un dock flottant construit spécialement à Kong-Kong échoua et il se brisa en deux à l'automne 1905.

CHANTIERS DE CONSTRUCTION

Spécialité : navires de mer et de rivière

MACHINES les plus perfectionnées, installation d'éclairage électrique, construction du dragues à vapeur, pompes d'épuisement, installations d'usines et travaux en fer en tous genres.

Par suite de l'extension donnée à nos ateliers, nous sommes à même de construire des navires en acier de toutes dimensions et de tous systèmes, jusqu'à concurrence de 500 tonnes. — Prix au moins 20.% au-dessous des prix de revient de France. Le Tonkin est la seule colonie française outillée pour les constructions de cette importance.

FONDERIE de fer et de cuivre.

BIGUE puissante pour le levage des chaudières et autres colis lourds.

BASSIN DE RADOUB pour bateaux de 5 mètres.

GALVANISATION de fers et aciers et installation complète pour galvanisation des fers et aciers de toutes sortes, ainsi que tous genres de chaînes.

MARTY & D'ABBADIE

7 *bis*, boulevard de la République, Haïphong.

———————————

EXPLOITATIONS MINIÈRES AU TONKIN

in Eugène Jung, ancien vice-résident de France au Tonkin,
L'Avenir économique de nos colonies, Flammarion, Paris, 1908

[68] La Société Marty et d'Abbadie exploite la mine Édouard, à Yen-Bay, d'une superficie de 726 hectares. L'extraction a été de 7.058 tonnes en 1905. Il y a 70 ouvriers asiatiques.

———————————

Exploitation éphémère du charbonnage de Lô-thàn (Yên-Bay).
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910)

[440] Mines. — Le sous-sol de la province de Yênbay semble au premier abord assez riche. Yênbay se trouve au centre d'un bassin houiller et, dans la ville même, on constate à chaque pas des affleurements de charbon. En 1891-1892, le colonel de Beylié, alors commandant du territoire, signala ce fait. 70 périmètres furent pris en quelques mois, puis abandonnés. Un seul fut exploité. C'est une mine de charbon située à 6 kilomètres en amont de Yên-bay (Lô-thàn) sur le fleuve Rouge, appartenant à MM. Marty et d'Abbadie. Mais les études préliminaires n'avaient pas été faites ; on n'avait pas de renseignements précis sur l'épaisseur, la direction, l'importance de la couche de charbon. Les puits creusés en plusieurs endroits furent inondés bientôt par les infiltrations du fleuve. Cette exploitation est aujourd'hui abandonnée.

La raison la plus sérieuse des échecs subis semble être la suivante : Il semble qu'il n'y ait pas de couches houillères proprement dites ; il n'y a que des poches de charbon. Quand on creuse la terre, on trouve facilement le charbon, mais en petite quantité et emprisonné dans la glaise.

Il faut ensuite.chercher plus loin et creusera [441] nouveau. Dans ces conditions, une exploitation sérieuse paraît bien difficile, d'autant plus que l'on n'est pas encore fixé sur la qualité de ce charbon.

———————————

VERS 1910 :

ÉCLATEMENT DES LIGNES MARTY & D'ABBADIE ENTRE LES MESSAGERIES FLUVIALES DU TONKIN (ADOPHE DESCHWANDEN)[3] ET LA COMPAGNIE ROQUE

Menuisier et entrepreneur
MM. A.-R. MARTY,
Haïphong, rue du Commerce
Hong-kong
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911 p. 424)

BOUCHET, fondé dé pouvoirs ;
G. VOUILLEMENT.

1914-1915 : BACH-THAI-BUOI RACHÈTE LES MESSAGERIES FLUVIALES DU TONKIN EN GARDANT DESCHWANDEN COMME DIRECTEUR ET RELANCE LES ANCIENS ATELIERS MARTY ET D'ABBADIE ARRÊTÉS DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES

---

[3] Adolphe Deschwanden : probablement d'origine suisse, il est d'abord commerçant à Langson, associé à Vergriète. En 1895, il obtient la ferme du marché voisin de Kilua (*Le Journal des débats*, 18 mai 1895). Vers 1900, il quitte Langson pour Hatinh (Nord-Annam) où il se fait planteur (café ?) et éleveur en compagnie de Robert. En 1909, le *Bulletin économique de l'Indochine* signale que son troupeau a été réduit de 65 à 2 bêtes à la suite d'une épizootie contre laquelle aucune précaution n'a été prise.