Publié le 29 juillet 2014.
Dernière modification : 24 janvier 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

SERVICE SUBVENTIONNÉ DES MESSAGERIES FLUVIALES DU TONKIN (A.R. MARTY & Jules D'ABBADIE), Haïphong

Branche constructions navales et travaux publics

Auguste Raphaël MARTY, armateur

Né à Porta (Pyrénées-Orientales), le 16 août 1843.
Fils de Jean Marty et de Marguerite Ganeta.
De son union avec Eugénie Félicie Portier :
— *Clotilde* Emmanuelle (Hong-Kong,19 juin 1870-Seysses, Haute-Garonne, 25 mai 1930) mariée à Toulouse, en 1898, avec Étienne Rousé (Castelnaudary, 1862-Haïphong 1907), alors comptable à Hong-Kong, futur propriétaire du Grand Hôtel de Doson.
Remariée à Paris, en 1909, avec Raymond *René* Sallé, magistrat, futur administrateur de la Banque franco-chinoise et de l'*Avenir du Tonkin*.

Arrivé en Chine en 1867, au Tonkin en 1874.
Commerçant.
Participant, en 1905, au rachat de l'*Avenir du Tonkin*.
Exploitant des Charbonnages de Maokhé.
Créateur de la fabrique de porcelaine de Maokhé.
Propriétaire de la villa des Pins à Doson.

Décédé à Haïphong, le 15 décembre 1914

Édouard-*Jules* d'ABBADIE, armateur

Né à Tonnay-Charente (Charente-Inférieure), le 18 juin 1853.
Fils d'Antoine Édouard d'Abbadie, commis négociant, et de Johanie Juliane Bœlhkle
Arrivé à Haïphong le 3 mai 1884 comme employé intéressé, puis armateur à son compte.
Marié le 21 avril 1892 à Laval (Mayenne) avec Clémentine Marie Guerrier. Dont :
Édouard-Henri (1893-1914), Simone, Juliette, Paulette.

———————

Arrivé à Haïphong le 3 mai 1884 comme employé intéressé, puis armateur à son compte.
Membre du conseil supérieur de l'Indo-Chine.
Président de la chambre de commerce de Haïphong.
Juge au tribunal de commerce.

———————

Chevalier de la Légion d'honneur du 20 mai 1893.
Décédé à Haïphong le 26 décembre 1904.

LÉGION D'HONNEUR
pour faits de guerre au Tonkin et à Madagascar
(*Le Temps*, 15 juin 1884)

Chevalier

Fellonneau [François], agent principal du matériel et des vivres en Cochinchine, détaché au Tonkin, Croix civile. [futur agent principal des Messageries fluviales du Tonkin à Hanoï, membre de la chambre de commerce de cette ville (1888), du Comité d'études agricoles, industrielles et commerciales de l'Annam et du Tonkin, du conseil de protectorat, vénérable de la Fraternité tonkinoise (Grand Orient).]

———————

LETTRES DU TOIKIN
(De notre correspondant particulier.)

Hanoï, 28 juillet.

……

Deux concurrents étaient en présence pour l'entreprise des messageries fluviales ; l'un demandait 600.000, l'autre 550.000 fr. de subvention annuelle, mais ces sommes dépassaient le chiffre maximum fixé par l'administration.

Le résultat est négatif, par conséquent, et on procédera à des appels d'offres.

(*Le Temps*, 8 septembre 1886)

———————

TONKIN
[Discours de Paul Bert devant le Conseil du protectorat]
(*Le Journal des débats*, 30 juillet 1886)

[…] Après un si long exposé de ce que nous avons à faire, je vous dois l'exposé de ce que j'ai pu faire, depuis mon arrivée, sans avoir évidemment pu vous consulter. Je ne

veux pas entrer dans de longs détails, bien que je considère les points déjà réglés comme des plus importants.

En premier lieu, j'ai fait un projet d'adjudication, par la voie d'appel d'offres, des messageries fluviales sur les cours d'eau du Tonkin : elles comporteront diverses lignes, qui entreront successivement en exploitation. Le cahier des charges provisoires est affiché à Hanoï, Saïgon et Haïphong. […]

———————

AFFAIRES COLONIALES

———

Tonkin

(*Le Temps*, 5 octobre 1886)

C'est le 17 août qu'a eu lieu l'adjudication du service des correspondances fluviales au Tonkin. Par suite de modifications dans la rédaction du cahier des charges, on est arrivé au résultat désiré. L'ouverture des soumissions a fait connaître les offres suivantes : la Banque maritime, 444.500 francs ; Ulysse Pila, 426.000 fr. ; d'Abbadie, 399.000 francs, toutes demandes qui étaient supérieures à la limite fixée par le gouvernement ; le bureau engage alors les soumissionnaires à faire, séance tenante, de nouvelles propositions. La Banque maritime demande alors 395.000 fr. ; Ulysse Pila, 420.000 francs, et d'Abbadie 349.000 fr. Cette dernière soumission étant inférieure à la limite, la maison d'Abbadie est déclarée adjudicataire pour neuf années.

Le service fluvial se compose de six lignes ; deux — celles de Haïphong à Hanoï, de Haïphong à Phu-Lang-Thuong par Haï-Dzjiong — doivent fonctionner immédiatement et trois fois par semaine ; les quatre autres — Sept-Pagodes à Bac-Ninh, Hung-Yen à Nam-Dinh, Hanoï à Bac-Hat et Haï-phong à Quang-Yen — doivent- être établies dans un délai de six mois.

———————————

SOCIÉTÉ POUR LE SERVICE
des
CORRESPONDANCES FLUVIAI ES
sur les rivières du Tonkin.
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 octobre 1886)

Sous la raison sociale :

MARTY ET D'ABBADIE

et la gérance de M d'Abbadie, une société a été formée entre M. Marty (Auguste-Raphaël) et M. d'Abbadie (Jules), négociants, demeurant à Haïphong, siège social pour le service des correspondances fluviales sur les rivières du Tonkin.

La société durera du 1er octobre prochain au 1er janvier 1887.

Hanoï, le 24 septembre 1880.

A. R. MARTY J. D'ABBADIE

———————

AFFAIRES COLONIALES

———

Tonkin

(*Le Temps*, 18 octobre 1886)

(Dépêche de notre correspondant particulier.)

Hanoï, 17 octobre, 9 h. 50.

Le commerce de Hanoï vient d'offrir un banquet au résident général à l'occasion de l'inauguration du service des Messageries fluviales.

———————————

Bulletin du jour
(*Le Journal des débats*, 19 octobre 1886)

Une dépêche de M. Paul Bert annonce que les Messageries fluviales ont été inaugurées hier au Tonkin.

———————————

TONKIN
[Commande de bateaux à Hong-Kong]
(*Le Journal des débats*, 30 novembre 1886)

On lit dans l'*Overland China Mail* :

« La Compagnie des docks de Hong-Kong et Whampoa a passé un contrat avec MM. Marty et d'Abbadie pour la construction de trois bateaux destinés au service de rivière au Tonkin. Ils auront chacun une longueur de 132 pieds avec un tirant d'eau de 8 pieds ; leur cale pourra contenir 175 tonnes de marchandises ; il y aura place pour 500 passagers indigènes de 3e classe, 100 de 2e classe et 16 de 1re classe. Ils reviendront chacun à 48.000 dollars environ. M. d'Abbadie, qui a obtenu l'adjudication pendant neuf ans, reçoit une subvention annuelle de 349.000 fr.

Ce nouveau service desservira six lignes. Sur celle de Haïphong à Hanoï et celle de Haïphong à Phu-lang-Thuong, le service commencera immédiatement et aura lieu trois fois par semaine. »

———————————

LETTRES DU TONKIN
(*Le Temps*, 24 août 1887)

Je vous ai parlé, à maintes reprises, du service des Messageries fluviales ; la première des grandes chaloupes construites à Hong-Kong vient d'arriver à Haïphong. Les passagers trouveront à bord un confort auquel nous n'étions pas accoutumés jadis ; nous voici loin de l'époque où la descente d'Hanoï à Haïphong s'opérait au milieu des sacs de riz, des boules d'opium et des saumons d'étain ; où l'on cherchait en vain un coin pour s'abriter de la pluie ou du vent. Ces innovations inspirent confiance pour l'avenir. Quand on aura commencé les travaux du chemin de fer, dont le besoin se fait de plus en plus sentir, nous serons tout à fait rassurés.

———————————

LETTRES DU TONKIN
Le sacre de Mgr Gendreau
(*Le Journal des débats*, 21 décembre 1887)

Ké-So, le 15 octobre 1887.

Je vous ai annoncé, dans ma précédente lettre, que c'était le 16 octobre qu'aurait lieu le sacre de Mgr Gendreau, récemment nommé évêque, et coadjuteur de Mgr Puginier. La cérémonie promettant d'être fort intéressante, j'ai tenu à y assister. Je me suis donc rendu à Ké-So, siège de la mission. La Compagnie des messageries fluviales avait organisé un service spécial à cette occasion. Le départ d'Hanoï était fixé, le 15, a huit heures du matin. Nous étions une trentaine sur le *Dragon* ; un échouage au milieu du fleuve Rouge, sur un banc de nouvelle formation, nous a retardés ; nous n'avons pu prendre qu'a cinq heures et demie, à Hong-Yen, le *Cerf*, superbe bateau en bois, effectuant son premier voyage, qui arrivait avec 24 passagers d'Haïphong, et après une traversée de trois heures dans le canal de Phuly, pendant laquelle on nous a servi un dîner de soixante couverts dans la salle à manger du *Cerf,* nous mouillions en face Ké-So. Le *Song-Coï*, chaloupe de la résidence générale ; la canonnière le *Rollandes* ; *l'Agnès*, de la maison Roque frères, d'Haïphong, et la chaloupe de la vice-résidence de Ninh-Binh nous avaient précédés. […]

———————————

Nº 196. — NOMINATION de M. Fellonneau comme membre de la chambre de commerce de Hanoï.

(*Moniteur du protectorat de l'Annam et du Tonkin*, mars 1888)

Du 18 mars 1888.

Le secrétaire général, résident général *p. i.* de la République française en Annam et au Tonkin,

Vu la démission offerte par M. du Crouzet de ses fonctions de membre de la chambre de commerce de Hanoï,

ARRÊTE:

Article premier. — M. Fellonneau, agent principal des Messageries fluviales à Hanoï, est nommé membre de la chambre de commerce de cette ville, en remplacement de M. du Crouzet, démissionnaire.

Art. 2. — M. le vice-résident de Hanoï, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 31 mars 1888.

RAOUL BERGER.

———————————

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mars 1888)

Dans peu de temps, toutes les chaloupes des Messageries fluviales seront éclairées par la lumière électrique, ce qui constituera un réel progrès et une économie notable sur le système employé jusqu'ici.

Un énorme réflecteur placé à l'avant permettra aux chaloupes de voyager toute la nuit et par tous les temps. Par suite de cette amélioration, les départs auront lieu le soir.

Les voyages seront ainsi moins fatigants, l'installation des nouveaux bateaux étant assez confortable, comme on le sait, pour que l'on puisse reposer et dormir pendant la nuit.

Les premiers essais ont été faits mercredi dernier à bord du *Tigre* et ont pleinement réussi.

Les appareils sortent de la maison Bréguet, de Paris.

———————————

LETTRES DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 16 avril 1888)

20 février.

Une convention a été passée aujourd'hui même entre M. le gouverneur général et MM. Marty et d'Abbadie, concessionnaires des Messageries fluviales du Tonkin pour l'exploitation des nouveaux services suivants :

1° de Sontay à Cho-Bo, sur la rivière Noire ; 2° de Sontay ou Viettry [Vietri] à Tuyên-Quang, sur la rivière .Claire ; 3° de Sontay à Than-Quan, sur le fleuve Rouge ; 4° de Nam-Dinh à Vinh, par Ninh-Binh et Thanh-Hoa ; 5° trois services ordinaires nouveaux d'Haïphong à Hanoï.

———————————

TRIBUNAL CONSULAIRE DE HANOÏ
Audience du 22 mai 1888
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 mai 1888)

Le sieur Merki a été condamné par défaut, par le tribunal consulaire de Hanoï, à payer à MM. Marty et d'Abbadie, de Haïphong, la somme de 2.000 piastres qu'il a détournée au préjudice de ces derniers en 1886. M. Paulhan, avocat, représentait MM. Marty et d'Abbadie.

———————————

[Le naufrage de la *Leygue* sur la rivière Noire (23 sept. 1888)]

[…] La rivière Noire est utilisable dans de bonnes conditions. On y navigue aux basses eaux avec d'assez fortes pirogues portant 2 ou 3 tonnes et les *thacs* (rapides provoqués par des encombrements de rochers) y sont moins mauvais que ceux de la rivière Claire. En fait, il n'y en a guère qu'un, en dehors de celui de Cho-Bo, qui ait vraiment mauvais renom, c'est Te-Hat-Mai, près de Ta-Khoa, où la chaloupe *Leygue*, prêtée par la Société des Messageries fluviales du Tonkin à la mission Pavie, fit naufrage le 23 sept. 1888. […](*L'Éveil économique de l'Indochine,* 2 mai 1928).

———————————

INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 2 octobre 1888)

L'*Avenir du Tonkin*, qui nous parvient par le dernier courrier, publie les nouvelles suivantes sur les premières étapes du nouveau voyage de la mission Pavie. Elles sont datées de Cho-bo, le 5 août 1888 :

Le *Querné*, parti de Hanoï le 31 juillet, à cinq heures et demie du soir, ayant abord MM. Pavie, Messier de Saint-James, Garanger, Vacle et Lerède, capitaine d'armement des Messageries fluviales, chargé d'étudier la navigabilité de la rivière Noire, est arrivé le même soir, à minuit, à Vietri.

Le *Querné* est la chaloupe de M. le général Bégin, commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine, qui l'a mise gracieusement à la disposition de M. Pavie pour conduire la mission jusqu'à Cho-bo.

À Vietri se trouvaient la canonnière l'*Avalanche*, commandée par le lieutenant de vaisseau Cadiou, ayant à bord le capitaine Cret, attaché à l'état-major du général en chef, et la chaloupe le *Leygue* sur laquelle étaient les Chinois influents ayant fait leur soumission, qui seront réinstallés dans leur contrée respective. Seule, la petite embarcation à vapeur le *Moustique*, envoyée par les Messageries fluviales, manquait au rendez-vous, retardé pour une cause inconnue. La petite flottille quittait Vietri à six heures du matin, le 1er août.

De onze heures à midi, arrêt devant le rocher Notre-Dame.

À Phuong-lam, escale d'une heure environ. M. Moulié, résident de la province Muong, se décide à accompagner les voyageurs.

Le *dé-doc* Dinh-tho, le chef du pays jusqu'à Phu-yen-chau, embarque avec M. Moulié. La vaste région de la rivière Noire est divisée en seize *chau*, provinces ou plutôt clans, commandés chacun par un chef héréditaire ; le *dé-doc* Dinh-tho est un descendant de la grande famille des Tac-bi, dans laquelle se transmet héréditairement le pouvoir sur une partie de cette contrée, dont il est, en quelque sorte, le souverain très obéi. Il nous est d'ailleurs tout dévoué et sa dignité va être confirmée par le protectorat dont il sera certainement un des meilleurs auxiliaires pour la propagation de notre influence dans ces contrées encore peu connues.

On mouille à la nuit à une demi-heure de Cho-bo. Le lendemain matin, 2 août, on pousse jusqu'à Cho-bo et l'on commence immédiatement les préparatifs pour tenter le passage du barrage, déjà accompli, comme nous l'avons raconté, par M. Pavie ; c'est la même chaloupe, le *Leygue*, qui est choisie pour cette nouvelle opération ; le patron du *Querné* commande et dirige la manœuvre ; tous les membres de la mission Pavie sont à bord, ainsi que MM. Cadiou, commandant de l'*Avalanche ;* le capitaine Cret, le capitaine Pierrot, commandant le poste de Cho-bo ; Lerède et Moulié, vice-résident de Phuong-lam.

À sept heures, le *Leygue* s'engage dans la passe que le génie approfondit depuis longtemps en faisant sauter les rochers, le long de la berge rive gauche.

Dès le commencement du trajet, il est facile de se rendre compte que, malgré le courant, la chaloupe obéit bien au gouvernail ; d'ailleurs, le patron du *Querné* fait preuve dans cette circonstance d'une sûreté et d'un sang-froid dignes d'éloges.

En entrant, on subit d'abord un courant de pointe, puis de flanc, qu'il s'agit de bien connaître afin d'en éviter les effets ; pour sortir, il faut faire un coude brusque et passer entre deux rochers laissant à peine un intervalle de quinze mètres ; malgré ces difficultés, le chenal est franchi, sans incident, en quelques minutes. On mouille au point où avait lieu, jusqu'ici, le transbordement des marchandises qui empruntaient la voie de terre, et, à huit heures quarante-cinq, après avoir débarqué une partie de ses passagers, le *Leygue* continue sa route emmenant MM. Pavie, Lerède, Moulié, les capitaines Cret et Cadiou jusqu'à Su-yut, où ils arrivent à dix heures quinze. Ils étaient attendus à ce poste par M. Massie, le pharmacien-major, qui avait précédé la mission pour les préparatifs.

Le retour de Su-yut à Cho-bo s'effectue dans la même matinée, en trente-cinq minutes. Dans l'après-midi du même jour, les membres de la mission et les officiers tentent avec succès le passage du barrage, à la descente, en suivant la grande passe du milieu : le courant est excessivement rapide, mais la passe est en ligne droite et il est relativement facile de gouverner en évitant les roches de droite et de gauche. Ce sera la route des futurs bateaux à vapeur, après quelques derniers travaux d'amélioration. Le soir, on effectue un deuxième voyage aller et retour, à Su-yut, pour le transport des colis. Le lendemain 3 août, à cinq heures du matin, M. Pavie descend de nouveau le barrage, charge une partie de ses bagages et embarque MM. Messier de Saint-James, Garanger, le capitaine Cret, le commandant de l'*Avalanche*, Lerède, Moulié, Vacle et le *dé-doc* Dinh-tho.

À huit heures trente minutes, départ pour Phu-yen-chau. Mais cette fois, le passage du barrage ne se fait pas avec autant de facilité : la chaloupe, dès son entrée, est drossée par un courant formidable et entraînée vers les rochers mais son patron la maintient, malgré tout, debout au courant, fait force de vapeur et, après une émotion courte mais violente de tous les passagers, le *Leygue* est ramené dans la passe qu'il franchit heureusement.

À dix heures, arrivée à Su-yut, escale de cinquante minutes ; MM. Messier de Saint-James et Garanger descendent pour s'occuper des bagages de la mission.

Il s'agit maintenant de parvenir jusqu'à Bang-yen, port de Phu-yen-chau, et de démontrer la possibilité de remonter les rapides que l'on rencontre entre Su-yut et ce poste.

Après avoir marché tout l'après-midi sans trop de difficultés, on arrive à. cinq heures et quart du soir au premier rapide, situé en face le Sui-nam ; il est connu sous le nom de *Daun-gua* ou Tête de cheval ; il s'étend sur une longueur de 60 mètres ; la chaloupe met dix-huit minutes pour le remonter et stoppe a six heures et demie du soir pour passer la nuit. Le 4 août, à cinq et quart, on lève l'ancre et l'on arrive bientôt devant le rapide du *Mep-Boï* ou Lèvre d'éléphant ; pendant vingt minutes; on n'avance pas d'un mètre et l'on se demande si le succès du voyage ne va pas être compromis ; au dernier moment, lorsque, par suite d'une habile manœuvre, on s'aperçoit que le courant est enfin vaincu.

Après avoir franchi un dernier rapide, également difficile, et deux mauvais passages, nous arrivons à neuf heures et quart devant Bang-yen.

Trois hourras et un cri de : « Vive M. Pavie !» sont poussés à bord à la vue du poste de Bang-yen, terme du voyage. M. Pavie avait ouvert la rivière Noire à la navigation en démontrant la possibilité, aux chaloupes d'un certain tonnage, de franchir le barrage et les rapides. La veille, au dîner, M. Messier de Saint-James avait proposé de donner le nom de M. Pavie au premier bateau qui ferait ce service et, comme on le pense bien, cette proposition avait été acclamée.

À Bang-yen, les voyageurs sont reçus par le commandant du poste, le capitaine Louvel, les lieutenants Collier et Desperles, le docteur Vigusle. À deux heures trente, on redescend à Su-yut où l'on arrive à cinq heures quinze ; M. Pavie débarque, heureux du succès qu'il vient de remporter, mais très fatigué par les péripéties des divers voyages qu'il vient d'accomplir coup sur coup ; la chaloupe continue jusqu'à Cho-bo, où elle doit embarquer le reste des bagages de la mission. La descente de Bang-yen à. Cho-bo s'est effectuée en trois heures et demie.

Le lendemain, 5 août, le commandant de l'*Avalanche* invite à son bord les membres de la mission et les officiers présents à Cho-bo. Dans un toast au succès de la mission, le commandant Cadiou prie M. Vacle de transmettre à M. Pavie ses meilleurs souhaits pour la réussite complète de son exploration qui débute si heureusement.

Le lendemain, le *Leygue* partait de nouveau pour Bang-yen, emmenant MM. de Saint-James et Garanger ; ce dernier reste débarqué à Bang-yen pour y recevoir les bagages et installer le dépôt de charbon.

Dans ce deuxième voyage, soit qu'on doive l'attribuer à une baisse des eaux ou à tout autre motif, on ne perd que dix minutes au lieu de vingt dans les rapides de la Lèvre de l'éléphant.

Le lendemain, le *Leygue* était de retour à Su-yut ramenant M. de Saint-James. La mission est en ce moment à Su-yut. La chaloupe aura encore quelques voyages à faire pour transporter du charbon dans les dépôts installés à Su-yut et à Bang-yen. Ce dernier point se trouverait (d'après les cartes de M. Putz, capitaine d'artillerie, attaché autrefois à l'état-major, travail remarquable continué par le lieutenant de Gennes) a 84 kilomètres de Cho-bo.

La petite embarcation le *Moustique*, arrivée devant Cho-bo après le départ de la mission, a tenté, le 5 août, à une heure et demie, la montée du barrage, en prenant la

passe du milieu. Le capitaine Lerède commande la manœuvre ; malheureusement, une avarie dans la machine le force à revenir sur ses pas ; l'*Avalanche* a pu lui fournir une pièce de rechange, mais il est à craindre que la machine du *Moustique* ne soit pas assez puissante pour lutter contre un courant aussi violent.

À cette même date, le 5 août, la canonnière l'*Avalanche* quittait Cho-bo pour rentrer à Hanoï, sa mission terminée.

Une légère fuite s'étant produite dans un des tuyaux de la machine du *Leygue*, pendant un second voyage, M. Vacle est descendu à Hanoï pour faire faire de suite la réparation. Il a quitté Su-yut, le 7 août, pour rejoindre Cho-bo où se trouvait le *Moustique* mis à sa disposition. Arrivé à Hanoï le 8, il est reparti le 9 pour rejoindre la mission à Su-yut.

———————————

INDO-CHINE
[Décès du capitaine Lerède]
(*Le Journal des débats*, 13 novembre 1888)

Les nouvelles du Tonkin, parvenues aujourd'hui à Paris par le courrier anglais, s'arrêtent au 4 octobre dernier et ne relatent aucun fait marquant au point de vue militaire. […]

M. Lerède, capitaine d'armement des Messageries fluviales, qui avait accompagné M. Pavie pour étudier l'hydrographie de la haute rivière Noire, était rentré le 2 octobre à Hanoï, après avoir constaté que les rapides du fleuve ne constitueraient pas un empêchement à la navigation à vapeur, si l'on disposait de bateaux d'un très faible tirant d'eau.

Disons, à ce sujet, que nous avons eu le regret d'apprendre que M. Lerède, d'après une dépêche privée adressée à sa famille, est mort à Hanoï, une quinzaine de jours après son retour. C'est une perte qui sera vivement ressentie par nos compatriotes du Tonkin où M. Lerède ne comptait que des amis.

———————————

LA RIVIÈRE CLAIRE
(*L' Avenir du Tonkin,* 17 novembre 1888)

La navigabilité pour les chaloupes peut être poussée jusqu'à Tuyên-quan [Tuyên-quang] d'une façon continuelle. Il suffirait d'ouvrir une passe aux endroits bas. Ces endroits sont peu nombreux, et le travail ne serait pas bien difficile, les fonds étant un conglomérat d'argile et calcaire peu compact à peu près partout, un peu en aval de Tuyên-quan excepté, un passage rapide sur un banc de grès calcaire et argile recouvert se galets roulés. M. Marty, directeur des Messageries fluviales, a fait, au mois de février dernier (1888), un voyage d'études élans le but d'ouvrir un service régulier de courriers à vapeur jusqu'à Tuyên-quan. Il ne désespère pas, avec des vapeurs à fond plat et à roues, d'arriver à ce résultat. Il y a quelques jours (octobre 1888), une mission composée d'agents des travaux publics, sous la direction de M. Fauquier [1], ingénieur-conseil, s'y est rendue pour déterminer les profils en travers de la rivière Claire jusqu'à Tuyên-quan. D'une façon ou de l'autre, nous pensons avoir, dès 1888, des relations plus promptes et, par suite, plus étendues avec Hanoï, la Compagnie des Messageries fluviales devant, paraît-il, commencer l'ouverture de cette ligne.

———————————

[1] Pierre Fauquier (1853-1903) : notamment connu pour une étude sévère de l'exploitation chinoise des charbonnages de Nong-son. Voir encadré.

……

MESSAGERIES FLUVIALES

LA LIGNE DE HAÏPHONG À MUI-NGOC
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 novembre 1888)

Hanoï, le 24 novembre 1888.

Le voyageur qui pense se rendre à Monkay en prenant la ligne nº 5 des Messageries fluviales est tout étonné, lorsqu'il arrive au point extrême, c'est-à-dire à Mui-ngoc, la pointe de l'île de Tra-co située sur la rive gauche de la rivière ; il interroge l'horizon et cherche à découvrir Mon-kay ; ne voyant rien, il s'adresse généralement au commissaire du bord et lui demande dans quelle direction se trouve la ville et par quel moyen on peut s'y rendre ?

Le commissaire lui répond :

La ligne ne va que jusqu'à Mui-ngoc ; de là, on peut aller à Mon-kay en sampan, quand il y en a, ou par terre ; on devrait dire par marécages, car par terre, dans ce cas, signifie à travers les palétuviers et les flaques d'eau que laisse la mer lorsqu'elle se retire.

Il y a trois heures de marche, jugez comme c'est commode pour une personne suivie de quelques bagages.

Lorsque l'on veut retourner au bateau, même trajet. En sampan, il faut trois heures ; mais lorsque la mer est grosse et que la chaloupe est mouillée à l'Aréquier, il faut au moins quatre heures et l'on risque fort, avant d'arriver, de chavirer plusieurs fois, ce qui n'est pas la plus douce émotion du voyage.

D'après les renseignements que nous avons recueillis sur place, la chaloupe pourrait très bien atteindre Mon-kav à marée haute ; c'est, du reste, dans cette prévision que le chenal a été balisé par M. Hérot.

Les bateaux font trois voyages par semaine ; deux fois, ils repartent de Mui-ngoc le jour même de leur arrivée à midi.

Lorsque la marée est contre, il ne serait guère possible de s'engager dans la rivière ; mais une fois par semaine, le samedi, ils restent trente heures mouillés ; ils pourraient donc profiter des hautes eaux et aller facilement jusqu'à Mon-kay et en revenir.

Le service de la poste est fait par un sampan ; les colis ou les vivres destinés à la troupe sont portés par une autre embarcation, ce qui complique et ralentit les transports. On pourrait éviter ces inconvénients en employant un petit canot à vapeur qui remorquerait une jonque on un chaland. Il resterait encore la question des passagers civils, mais comme ils sont peu nombreux, on pourrait très bien les prendre sur le canot à vapeur.

Continuons le voyage, car nous avons encore à signaler quelques petites améliorations qui ne coûteraient rien au Protectorat, ne dérangeraient pas le contrat de MM. Marty et d'Abbadie et feraient certainement plaisir à tous ceux qui sont appelés à fréquenter ces parages.

Ou quitte Mui-ngoc à midi ; la chaloupe passe devant A-koi où elle s'arrête quelques instants, puis touche ensuite au ponton ancré devant la rivière de Tiên-yên. Ces deux postes sont comme Mon-kay dans l'intérieur des terres ; mais il est impossible de remonter jusqu'à ces points à cause du peu de profondeur de la rivière.

On s'arrête encore à l'île Rebecca, où est établi le poste optique. Il est bon ici de faire remarquer une erreur qui amènera encore longtemps des confusions.

L'endroit où le poste est installé et qu'on désigne sous le nom de Rebecca est indiqué, sur les cartes : La Madeleine, Rebecca se trouve en face : cette substitution de nom, qui paraît ne pas avoir d'importance, en a cependant une : un jour d'expédition

dans la baie d'Along, une canonnière ayant fait prévenir le poste de Rebecca de se tenir prêt à embarquer pour aller en reconnaissance dans une ile voisine, chercha pendant une demi-journée l'emplacement du poste sur l'île Rebecca. C'est la *Mouche* qui. envoyée en éclaireur, découvrit enfin le poste de Rebecca sur la Madeleine.

Mais, suivons notre route et arrivons à l'île Rousse, au poste dit de l'Aigle ; la même erreur se reproduit encore pour ces deux derniers points.

L'arrêt suivant a lieu au *Nagotna* ; le *Nagotna* est un bateau à roues, mouillé en baie d'Along, en face Hone-gaye, afin de surveiller la baie. Les colis destinés à Hone-gaye, à Bang et autres postes, sont débarqués à bord du *Nagotna*, puis répartis par des sampans. Il faut trahis heures de ce point pour aller à Hone-gaye.

À Hone-gaye, il y a un poste optique, un bureau de postes et télégraphes, les établissements Vézin et Cie et ceux de la concession des mines de charbon Bavier-Chauffour. Pourquoi, dès maintenant, les Messageries ne toucheraient-elles point à Hone-gaye ? Cette modification serait facile à faire et contenterait bien des personnes.

M. Bavier-Chauffour avait promis de faire construire un appontement ; de leur côté, MM. Marty et d'Abbadie sont prêts à en établir un à leurs frais, à la condition qu'on leur concède un petit carré de terrain sur lequel ils pourraient installer un magasin.

La chaloupe passe ensuite à Quang-yên, où elle arrive généralement à 4 heures du matin ; elle s'amarre à l'appontement et est obligée d'attendre jusqu'à 7 heures pour repartir ; ce qui fait trois heures de perdues. Et pourquoi cet arrêt ? Pour une signature à donner par la Résidence.

À cause de cette simple formalité, les voyageurs arrivent à Haïphong à 9 heures et les lettres pour Hanoï ou ailleurs séjournent vingt-deux heures à Haïphong. Les voyageurs subissent le même retard.

Supprimez ce visa de passage et les voyageurs iront de Monkay à Hanoï en trente-trois heures au lieu de cinquante-huit.

Ces questions sont simples à régler, leur solution fera plaisir à tous et ne compliquera nullement le service des Messageries fluviales qui a déjà beaucoup fait pour le public et à la bonne organisation duquel nous sommes heureux, en terminant, de rendre, une fois de plus, hommage.

INDO-CHINE

(*Le Journal des débats*, 30 novembre 1888)

D'après les dernières nouvelles parvenues à Hanoï à la date du 13 octobre, M. Pavie se dirigeait vers Laï-Chau, en compagnie du commandant Pennequin, vice-résident de Son-La, pour régler la soumission du deo-van-tri, un des chefs contre lequel la colonne Pernot a eu le plus rudement à lutter.

Les autres membres de la mission se dirigeaient vers Diên-Biên-Phu en passant par Thuan-Giao.

Il paraît acquis, d'après les études faites au cours de cette exploration, que la rivière Noire est navigable dans toute son étendue.

Malgré l'accident arrivé au *Leygue*, qui, par suite d'une fausse manœuvre, s'est brisé en passant le rapide de Ben-Maï, il est démontré que les embarcations à faible tirant d'eau peuvent franchir tous les rapides jusqu'aux frontières du Tonkin. M. Lerède, capitaine d'armement des Messageries fluviales, comptait proposer à sa compagnie d'établir un service régulier pour assurer le ravitaillement de nos postes de la rivière Noire. Il est à craindre, toutefois, que ce projet ne soit abandonné par suite de la mort de son promoteur, enlevé, ainsi que nous l'avons annoncé d'après un télégramme privé, par un accès de fièvre pernicieuse à Vinh, où son service l'avait appelé.

———————————

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

———————————

LETTRES DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 8 février 1889)

Hanoï, le 16 décembre 1888.

[…] Les fréquentes attaques dirigées contre les indigènes isolés, porteurs des courriers, ont déterminé l'administration des postes à suspendre momentanément la marche des *trams* dans le Delta. Le service sera fait par les chaloupes des Messageries fluviales et du commerce, sauf cependant entre Hanoï et Bac-Ninh, où le *tram* continuera à marcher, mais seulement de jour. […]

———————————

TONKIN
(*Le Journal des débats*, 20 avril 1889)

Le *Lao-Kaï*, vapeur à faible tirant d'eau qui, ainsi que nous l'avions annoncé, a été lancé par la Compagnie des Messageries fluviales à Hanoï, a remonté le fleuve Rouge jusqu'au rapide de Tac-Kay.

Les eaux étant très basses, la chaloupe n'a pu franchir les roches qui ferment le chenal, mais tout fait présumer que, avec quelques travaux de mines peu coûteux, elle pourrait franchir cet obstacle et remonter jusqu'à Laokay.

À partir du 1er avril, les lignes suivantes seront régulièrement desservies par la Comgnie des Messageries fluviales :

De Bachat à Tuyên-Quang, sur la rivière Claire ;

De Bâchât à Thuan-Quang, sur le fleuve Rouge ;

De Bachat à Cho-Bo. sur la rivière Noire.

Ce service donnera de grandes facilités pour le ravitaillement des postes de Tuyên-Quang, de Cho-Bo et de Thuan Quan, où l'on pourra se rendre en vingt-quatre heures, depuis Hanoï ; il fallait, jusqu'à présent, huit jours pour faire ces trajets.

Disons, à ce sujet, que la pacification de la région qu'occupait précédemment le kaï-kinh permet de faire le ravitaillement de Langson, par voie fluviale jusqu'à Languyen à 77 kilomètres de Langson. La navigation est facile pendant les mois de septembre, d'octobre et de novembre ; elle est possible en décembre et janvier. Le général Desbordes, qui fait une étude spéciale de cette question, estime qu'on pourra pousser la navigation jusqu'à 11 kilomètres au delà de Bac-Lé. Dans ces conditions, il suffirait de faire une route empierrée pour traverser le col de Cut, et l'on pourrait ajourner la construction du chemin de fer projeté de Phu-Lang-Thuong à Langson.

———————————

ARRIVÉE À LAO-KAY
DE LA CHALOUPE DES MESSAGERIES FLUVIALES
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juillet 1889)

Le *Lao-kay*, qui avait entrepris de remonter le fleuve jusqu'à la frontière, est arrivé à destination mercredi à 3 heures de l'après-midi.

La compagnie des Messageries fluviales vient heureusement de démontrer ce qu'on jugeait impossible jusqu'ici : la navigabilité du fleuve Rouge jusqu'au point terminus de notre frontière.

On se rappelle les tentatives faites en 1887 et 1888 par deux canonnières : le *Bossant* et le *Levrard*, toutes deux commandées par le lieutenant de vaisseau Le Prieur.

Malgré l'habileté et l'expérience du brillant commandant de ces expéditions, ces tentatives furent vaines et il faut mettre surtout cet échec sur l'insuffisance du matériel dont on disposait : les canonnières étaient usées et n'avaient aucune des qualités indispensables pour ce genre de navigation.

Il n'en est pas de même pour le *Lao-kay*, construit spécialement dans ce but.

Nous avons donné la description de cette curieuse chaloupe qui sort des chantiers de la compagnie des Messageries fluviales ; le premier bateau fait entièrement au Tonkin.

Nous ne saurions trop féliciter MM. Marty et d'Abbadie pour leur courageuse initiative et la persévérance avec laquelle ils ont poursuivi la tâche qu'ils avaient entreprise.

Ne nous illusionnons pas trop cependant ; la navigation du fleuve Rouge présentera encore, pendant un temps assez long, de nombreuses difficultés, mais il n'en est pas moins acquis qu'un grand pas vient d'être fait.

Nous espérons qu'en présence de ce brillant succès, l'administration n'hésitera pas à entreprendre les travaux nécessaires pour rendre la navigation du haut fleuve moins laborieuse.

Le *Lao-kay* est attendu avec un chargement.

———————————

Nº 331 *bis*. — ARRÊTÉ nommant MM. Fellonneau et Vézin membres du conseil du Protectorat.

(*Le Bulletin officiel de l'Indochine française*, septembre 1889)

Du 8 septembre.

Le gouverneur général de l'Indo-Chine française, officier de la Légion d'honneur,

Vu l'arrêté, en date du 4 juillet 1889.

Sur la proposition de M. le résident supérieur au Tonkin,

ARRÊTE:

Article premier. — Sont nommés membres du Conseil du Protectorat du Tonkin:

MM. Fellonneau, agent principal des Messageries fluviales, membre du conseil municipal de Hanoï ;

Vezin, entrepreneur, membre de la Chambre de commerce de Haiphong.

Art. 2. — Le Résident supérieur au Tonkin est chargé d'assurer l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 8 septembre 1889,

Pour le gouverneur général et par délégation spéciale,
Le résident supérieur au Tonkin.
BRIÈRE

———————————

Abordage

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 septembre 1889)

Le 7 courant, vers 10 heures du matin, une collision a eu lieu dans le Song tam Bac entre le *Tigre,* des Messageries fluviales, et l'*Agnès*, de la C^ie^ Roque .

L'*Agnès*, qui arrivait à toute vitesse, a engagé son bastingage sur l'ancre du *Tigre* qui a tout enlevé. Le *Tigre* a eu le bastingage du spardeck avant enlevé ainsi que diverses avaries.

Les deux bateaux ont pu continuer leur route.

———————————

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 *Laokay*, construit tout exprès dans leurs ateliers, a remonté le fleuve Rouge jusqu'à Laokay, c'est-à-dire jusqu'à la frontière de Chine.

Il était admis généralement, et c'était devenu pour ainsi dire un axiome, que le haut cours du fleuve Rouge était impraticable, en raison du manque de profondeur, et des nombreux rapides qui opposent autant de barrières à la navigation. Les tentatives infructueuses du lieutenant de vaisseau Leprieur avec le *Bossant* et le *Levrard* n'avaient fait qu'accréditer cette opinion. M. d'Abbadie vient de faire la preuve du contraire.

Parti de Hanoï le 7 juillet, il est arrivé le 24 devant le poste de Laokay, aux applaudissemens de tous les Français rangés sur la rive, et au grand ébahissement des Chinois. Reparti le 25 à midi et demi, le petit vapeur mouillait le 28, à cinq heures du soir à Hanoï. Ainsi, la possibilité de remonter le fleuve Rouge, pendant la saison des hautes eaux, est un fait démontré par la courageuse tentative de M. d'Abbadie. Suivant lui, cette nouvelle route fluviale peut être améliorée sans engager de grosses dépenses, et ouverte au commerce et au ravitaillement des troupes qui gardent notre frontière. […]

———————————

Exposition universelle de Paris (1889)
(*Journal officiel de la République française*, 6 décembre 1889, p. 6077-6080)

Classe 65 (Matériel de la navigation). — À la fin de la saison sèche, les eaux du fleuve Rouge baissent tellement qu'il cesse d'être navigable pour les canonnières et les chaloupes ordinaires, sur la plus grande partie de son cours. Pour remonter jusqu'à Lao-Kay, il a fallu notamment créer un type de chaloupe à vapeur, à fond plat, ne calant pas plus de 50 centimètres et pourvu d'une machine assez puissante pour franchir les rapides.

Les nécessités de la guerre ont imprimé des progrès très rapides à l'industrie des constructions fluviales. L'industrie et la marine ont produit chacune de leur côté des types très réussis, et il est à regretter que cette dernière n'ait pas exposé dans la section du Tonkin les modèles de ses belles canonnières. La Compagnie des messageries fluviales Marty et d'Abbadie nous a montré des réductions des différents types de chaloupes à ponts superposés qu'elle emploie pour le transport des passagers et des marchandises.

———————————

LETTRES D'INDO-CHINE

(*Le Journal des débats*, 28 janvier 1890)

[…] Hanoï, le 19 décembre 1889.

À Kébao, où l'entreprise est conduite plus modestement et où les usines sont toutes à proximité du centre d'installation, on a pu commencer l'exploitation de certains filons en même temps qu'on poursuivait les études de reconnaissance générale du bassin houiller. Les Messageries fluviales [du Tonkin] brûlent déjà de ce charbon qui a donné d'excellents résultats aux essais faits récemment à bord de la canonnière l'*Avalanche*. […]

———————————

TONKIN

(*Le Journal des débats*, 29 septembre 1890)

Le vapeur le *Yunnan*, de la Compagnie des Messageries fluviales [et construit par elle], a fait un important voyage jusqu'à Laokay. Il a mis cinq jours pour franchir 372 kilomètres environ.

Le résultat obtenu est concluant. Il s'agissait de prouver la navigabilité du fleuve pendant la période des hautes eaux.

Le *Yunnan* a franchi tous les rapides sans difficulté.

Actuellement, les jonques chinoises mettent de trente à quarante jours pour remonter à Laokay : le commerce du Yunnan ne tarderait pas à les abandonner, s'il avait d'autres moyens à sa disposition, et se dirigerait forcément de notre côté.

Plusieurs commerçants chinois installés a Song-hong, sur l'arroyo qui délimite notre frontière avec la Chine, ont demandé à venir se fixer sur notre territoire ; ils attendent tous avec impatience l'inauguration définitive d'une ligne.

Au sujet de ce premier voyage du *Yunnan*, le *Daily Press*, journal de Hong-Kong, a publié un important article où il expose les résultats de cette hardie tentative de MM. Marty et d'Abbadie, entrepreneurs des correspondances fluviales au Tonkin ; au lieu d'expédier les marchandises *via* Pakhoï et Yunnan-Fu, en cinquante-quatre jours, on pourra les envoyer par Haïphong, en vingt-six jours. C'est, évidemment, la route que les négociants de Hong-Kong et de Canton choisiront de préférence.

———————————

TONKIN

[Voyage d'exploration du prince Henri d'Orléans et de M. Bonvalot]

(*Le Journal des débats*, 8 novembre 1890)

Les journaux de l'Indo-Chine arrivés vendredi matin à Marseille, par le paquebot *Saghalien*, publient de longs détails sur le voyage d'exploration du prince Henri d'Orléans et de M. Bonvalot dont nos lecteurs connaissent déjà. le détail par les lettres de M. Bonvalot publiées dans ce journal.

Arrivés à Hanoï le 28 septembre, les voyageurs ont traversé le Yunnan jusqu'à Manghao, ou ils se sont embarqués sur une jonque.

Ils ont visité Laokay et descendaient à Hanoï quand, près de Son-Tay, ils ont été croisés par le vapeur *Yunnan*, des Messageries fluviales, sur lequel ils ont pris passage.

Les voyageurs, avec leur suite composée de domestiques russes, chinois et kalmouks, sont en parfaite santé ; ils devaient rester huit jours à Hanoï et se diriger ensuite sur Hong-Kong où ils prendraient le courrier du 15 octobre.

L'arrivée des explorateurs à Hanoï a provoqué un grand mouvement de curiosité et de sympathie. M. Bonvalot s'est déclaré émerveillé de ce qu'il avait vu du Tonkin. Les

rizières à perte de vue depuis Yenbai, et Hanoï, avec ses quartiers européens, l'ont surpris.

Interrogé sur l'impression que lui avaient produite les pays limitrophes du Tonkin, au point de vue politique, M. Bonvalot a dit que les Anglais travaillent beaucoup du côté de la Birmanie pour arriver vers le Yunnan, et, comme aucune cohésion n'existe dans l'empire chinois, que nous nous obstinons à considérer en France comme une masse redoutable, les Anglais envoient, de toutes parts, des émissaires pour se rendre le pays favorable et pouvoir, le cas échéant, annexer les populations qui ne tiennent en rien à l'empire du Milieu.

Le prince Henri a dit que M. Bonvalot, dans de nombreuses conférences qu'il se propose de faire au sujet du Tonkin, se chargera de convaincre les incrédules. De son côté, le prince espère faire beaucoup dans le même sens.

D'après les dires des voyageurs, on exagère beaucoup les histoires de piraterie que l'on colporte en France. Aux Indes, la sécurité serait encore moindre mais les Anglais se gardent bien de raconter partout les luttes qu'ils ont à soutenir. Les explorateurs sont descendus à Laokay sans escorte, et ils n'ont rien trouvé, ont-ils dit, sur leur route, qui pût faire voir un pays troublé et en proie à la piraterie, comme on le prétend. Ils sont d'avis que la France a peut-être, dans le Tonkin, la plus belle de ses colonies, et ils sont décidés à employer toutes leurs forces pour la faire connaître et lui apporter un concours utile à son développement.

Le cercle d'Hanoï a offert aux explorateurs un punch auquel assistaient le résident supérieur du Tonkin, le vice-roi et le général Bichot.

———————————

Le guide des Messageries fluviales
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 janvier 1891)

L'imprimerie de l'Avenir du Tonkin vient de terminer l'impression du nouveau guide publié par le Service des Messageries fluviales ; cet ouvrage, qui contient de très utiles renseignements, est beaucoup plus complet que ceux parus jusqu'ici.

MM. Marty et d'Abbadie en tiennent des exemplaires à la disposition des personnes qui en feront la demande.

———————————

Le voyage du *Cho-Bo*
(*L'Armée coloniale*, 1er mars 1892)

La nouvelle chaloupe des Messageries fluviales, le *Cho-Bo*, vient, sans faire de bruit, d'accomplir d'une façon entièrement intéressante le voyage de Hanoï a Lao-kay aller et retour.

On prétendait que le fleuve n'était navigable que pendant la période des hautes eaux : M. Marty a voulu démontrer le contraire et le *Cho-Bo* a fourni victorieusement cette démonstration.

Parti de Hanoï, au commencement de décembre, ayant à son bord, M. Fellonneau, agent principal de la compagnie, M. Besnard, capitaine d'armement, et M. Jack, ingénieur, le *Cho-Bo* devait surtout permettre a ses passagers d'étudier le régime du fleuve aux basses eaux. Il a accompli sans difficultés, à part un échouage à Bao-Ha, son voyage de montée et était sur le point de toucher à Lao-kay, dont six kilomètres le séparaient à peine, lorsqu'est survenue une avarie au gouvernail, empêchant de continuer la route: il est à noter que le *Cho-Bo* avait dépassé la région des rapides et

qu'aucune difficulté ne le séparait plus de Lao-kay au moment où cette avarie s'est produite.

Il a fallu confectionner alors un gouvernail de fortune avec lequel s'est accompli le voyage de retour jusqu'à Yen-Bay, où le *Cho-Bo* a trouvé un gouvernail de rechange qu'on lui avait expédié en hâte de Haïphong.

Ainsi donc, le fleuve est navigable, même aux basses eaux ; la démonstration en est aujourd'hui faite, et si quelques incidents encore ont marqué le voyage qui vient de s'accomplir, la pratique en aurait très certainement raison.

———————————

INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 31 mai 1892)

Un télégramme reçu le mois dernier nous a appris le sinistre du *Laokaï* des Messageries fluviales du Tonkin. Le vapeur a sombré le 20 avril, vers huit heures et demie du soir, sur la rivière Claire entre Tuyên-Quang et Phu-Doan. D'après le pilote et le mécanicien, 32 personnes auraient disparu dans ce naufrage ; parmi elles, le capitaine d'artillerie Bonnet, qui est resté le dernier à bord pour maintenir l'ordre et est mort victime de son dévouement ; Mme Godard, femme d'un négociant de Hanoï [2] ; onze légionnaires, trois tirailleurs, le patron du *Laokaï* et plusieurs passagers ont disparu. Seul, le corps du capitaine Bonnet avait été retrouvé le surlendemain du sinistre.

À peu près en même temps, un petit vapeur qui se rendait de Pnom-Penh à Campong-Luong (Cambodge) coulait à la suite d'un choc contre un corps entre deux eaux. Heureusement, il n'y a pas eu de victimes.

———————————

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juillet 1892)

Nous recevons la lettre suivante:

Nam-dinh, le 26 juin 1892.

Monsieur le rédacteur en chef,

J'ai l'honneur de vous faire connaître les faits suivants :

Le 2ii courant, un Chinois alla se plaindre que mon boy l'avait insulté trois fois dans l'après-midi. Je passai devant chez lui dans la soirée, lorsque je le vis à sa porte. Lui faisant comprendre que mon boy n'avait pu l'insulter, attendu qu'il ne m'avait point quitté de toute l'après-midi, il me tourna le dos et dit en rentrant chez lui : « C'est toujours la même chose avec ces cochons de Français. »

Immédiatement, je lui administrai deux coups de canne. Conformément aux principes des *fils du Ciel*, il se fit une petite coupure avec un instrument quelconque et alla se plaindre au commissariat de police. En sortant de chez le commissaire, ce Chinois me proposa de retirer sa plainte pour la somme de deux piastres ; ce que, bien entendu, je ne voulus pas accepter.

Quelle ne fut pas ma surprise, le lendemain, de recevoir de M. Aumoitte [3], vice-résident, président du tribunal consulaire, une lettre dans laquelle il me faisait connaître que procès-verbal était dressé contre moi pour avoir administré à un Chinois une volée

---

[2] Sébastien Godard, qui apportera en 1904 son affaire à l'Union commerciale indochinoise.
[3] Achille Aumoitte (Paris, 27 mars 1848-Hanoï, 29 août 1896) : mort à l'hôpital Lanessan.

de coups de canne qui l'avait blessé au bras et fait couler le sang. En outre, il m'engageait à faire retirer la dite plainte par le Chinois, en l'indemnisant et qu'il me donnait 24 heures ; passé ce délai, il poursuivrait.

Mais où ma surprise fut à son comble, c'est lorsque j'appris par le Chinois que le vice-président lui avait défendu de retirer sa plainte, à moins de 6 $ 20 d'indemnité. Il l'engageait, en outre, à demander davantage, car s'il ne retirait pas sa plainte, je serais condamné à deux ans de prison et qu'il aurait une indemnité. Il fit encore bien remarquer au Chinois que tous ceux qui n'étaient pas résidents ou vice-résidents, étaient, au même titre que lui, et qu'ils n'avaient pas plus qualité pour frapper un Chinois ou un Annamite que ces derniers n'en avaient pour frapper un Français.

Indigné de cette façon de procéder, je me rendis immédiatement chez M. Aumoitte et lui demandai s'il était réellement vrai qu'il avait défendu au Chinois de retirer sa plainte à moins de 6 $ 20. Il me répondit affirmativement, ayant jugé que cela ne valait pas moins du prix qu'il avait fixé.

Il prit le code et me lut un article disant « Voies de fait, coups et blessures n'entraînant pas l'incapacité de travail, emprisonnement de 6 mois à deux ans ; amende de 16 à 200 francs, sans préjudice de dommages-intérêts. »

Je déposai les 6 $ 20 au commissariat de police, où le brigadier me fit le reçu suivant : « Je soussigné, Tran-tuu-Duc, reconnais avoir reçu de M. Vasco, la somme de 6 $ 20 cents pour les coups qu'ils m'a donnés et retire ma plainte.

Nam-dinh, le 28 juin 1892.

Signé : Tran-tuu-Duc. »

Mon affaire n'aurait rien de bien intéressant, si je n'avait pas été moi-même témoin d'un fait du même genre l'avant-veille :

Le 24 juin, un boy qui faisait son marché et qui payait, comme d'habitude, avec très peu d'argent, mais en revanche avec beaucoup de cadouille trouva qu'une congaïe chinoise avait un bien beau bracelet et voulut s'en emparer. Malheureusement, cette congaïe trouva, elle aussi, le payement assez singulier. Elle saisit le boy qui voulait s'évader et appela un agent de police qui vint immédiatement.

Se voyant pris, le boy mordit cruellement la congaïe à la main, ce qui fit couler le sang à flots, puis il se sauva. L'agent se mit à sa poursuite et parvint à le saisir juste dans la maison de M. Aumoitte. Horreur ! C'était le boy du président du tribunal consulaire !

Eh bien, savez-vous ce que l'on fit de ce boy ? Malgré la congaïe chinoise, qui le reconnaissait fort bien, l'on fabriqua des témoins annamites qui prétendirent que ce n'était pas le coupable, et l'on envoya la congaïe aux calendes grecques.

Enfin, encore une dernière histoire pour vous prouver combien ce vice-président se croit au-dessus des autres :

Il y a cinq ou six jours, au moment où les Européens de Nam-dinh prennent leur apéritif sur le quai, vint à passer le tong-doc de Thai-binh, qui, apercevant l'inspecteur de la garde civile, s'avança pour lui serrer la main. Voyant alors M. Aumoitte, il alla immédiatement lui présenter ses respects, mais M. Aumoitte, froissé sans doute parce qu'il ne lui avait pas présenté ses respects le premier, devant tous les coolies présents, lui refusa la main, en répétant à plusieurs reprises : « Il est trop tard, f... moi le camp. » Et ceci était dit en annamite, de façon à ce que tous les Annamites comprissent.

Tel est le tact de ce fonctionnaire ! Veuillez agréer, etc.

Vasco [4], commissaire aux Fluviales.

———————

LETTRES DU TONKIN

---

[4] Honoré-Louis Vasco (Oran, 27 juin 1869-Nam-dinh, 20 novembre 1918) : ancien légionnaire, futur entrepreneur à Nam-dinh.

(*Le Journal des débats*, 4 octobre 1892)

Hanoï, le 19 août.

[…] Les *Débats* ont parlé récemment de la mission de M. Guissez, lieutenant de vaisseau, commandant la chaloupe à vapeur l'*Argus* sur le Mékong. Cet officier espérait franchir aux hautes eaux les rapides de Khong. […] N'oublions pas que, l'an passé, M. Piquet, gouverneur général, montait de Hanoï à Laokay, en quatorze jours, sur un beau steamer des Messageries fluviales, et redescendait en quinze heures […].

———————————

FONDATION PAR MM. MARTY ET D'ABBADIE
DE LA COMPAGNIE DE NAVIGATION TONKINOISE

———————————

Le guide des Messageries fluviales
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mars 1893)

Sur la demande du Comité de l'Union des femmes de France et à l'occasion du bal qui sera donné à Haïphong le 2 avril prochain, MM. Marty et d'Abbadie délivreront aux personnes qui désirent se rendre à cette réunion des billets d'aller et retour avec une réduction de 50 % sur les prix de passage de leur tarif, valables pour les deux bateaux d'avant et les deux bateaux d'après la fête.

Les prix seront dune les suivants ($) :

De Viêtri	18 25
Sontay	16 50
Hanoï	11 50
Hong-yen	9 50
Nam-dinh	11 50
Phu-lang-Thuong	8 75
Sept-Pagodes	8 25
Mon-kay	14 25
Tien-yên	12 25
Quang-yên	1 00

———————————

Distinction honorifique
(*L'Avenir du Tonkin,* 19 août 1893)

Nous avons appris avec plaisir la promotion au grade de chevalier de l'ordre royal du Cambodge de M. Lusignan [5].

M. Lusignan est un de nos vieux Tonkinois et c'est aussi l'un des plus anciens employés des Fluviales.

Il est d'ailleurs trop connu pour que nous fassions son éloge. Toutes les personnes qui ont voyagé à bord du *Tigre*, dont il est commissaire, ont été à même d'apprécier sa complaisance et son activité.

———————————

[5] Grand collectionneur de disques de gramophone.

LETTRE DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 2 novembre 1893)

Hanoï, le 20 septembre.

[…] M. de Lanessan s'est embarqué. Quoi qu'il arrive, nous pouvons déclarer, sans crainte d'erreur, que son retour n'est désiré par personne. Ce petit potentat a fait de nombreux mécontents ou, pour mieux dire, il a mécontenté tout le monde, sauf un petit groupe de personnes qui l'ont soutenu et qui ne paraissent pas s'en être mal trouvées.

Voici, en effet, les contrats qui auraient été signés:

1° Renouvellement du contrat des Messageries fluviales pour dix ans. Celui en cours arrivait à expiration le 31 décembre 1897. Il comporte une subvention annuelle de 600.000 francs et le *monopole* des transports du personnel et du matériel des services civils et militaires ;

……

———————————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin,* 3 janvier 1894)

Nous apprenons avec un vif plaisir que la croix de chevalier de l'ordre du *Dragon* de l'Annam a été décernée à M. Lusignan, commissaire des Messageries fluviales. Il est superflu de faire son éloge ; un simple voyage à bord du *Tigre* le fait estimer pour les soins minutieux qu'il donne à son service, et, si l'on récidive, on devient forcément son ami.

———————————

LES GRANDS TRAVAUX À HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin,* 3 janvier 1894)

La place nous a manqué, dans notre dernier numéro, pour donner des renseignements détaillés sur les grands travaux qui vont s'exécuter à Haïphong et auxquels on va mettre la main dans un bref délai.

Nous disions que la maison Pila et C° avait commencé le battage des pieux pour la construction de cette partie des quais, située devant le jardin public et s'étendant jusqu'à l'appontement du boulevard Paul-Bert, qui lui incombe, et qu'elle doit exécuter conformément aux clauses du contrat de rachat des Docks.

Nous parlions également du groupe scolaire qui va être commencé sous peu, les études en étant presque terminées. Ces bâtiments doivent être construits, comme on le sait, par la compagnie des Messageries fluviales.

Aujourd'hui, nous pouvons donner à nos lecteurs des détails plus développés sur les travaux.

D'accord avec l'administration supérieure des travaux publics, MM. Marty et d'Abbadie viennent de fixer l'alignement des quais pour l'installation de la direction des Messageries fluviales sur lu rive droite du Song-tam-bac. Le terrain formant l'angle du canal et du Cuacam appartient depuis longtemps à MM. Marty et d'Abbadie, et il sera augmenté par le terrain sur lequel se trouvent actuellement édifiés les bâtiments de la direction du port de commerce.

On commencera à remblayer ces terrains et à construire les quais. Quant aux bâtiments définitifs, ils ne seront pas commencés avant que le terrain ait eu le temps de se tasser convenablement. Toutefois, pour donner satisfaction aux légitimes impatiences du public, pour lequel la traversée du canal, soit au départ soit à l'arrivée, est une corvée des plus fatigantes, on construira immédiatement des bureaux provisoires qui permettront de s'embarquer ou de débarquer du côté de la ville.

Le capitaine du port installera ses bureaux dans les locaux de l'école située rue de la Douane, à côté des bureaux des travaux publics et de la voirie. Nous avons déjà dit que les écoles seront réunies en un groupe de constructions sur un vaste terrain situé boulevard de la République.

Venons-en maintenant à un projet qui, depuis de longues années, préoccupe vivement Haïphong et intéresse le Delta tout entier ; nous voulons parler de la coupure du Lach-tray au Song-tam-bac, et de là au Cua-cam. Les études sont sur le point d'être terminées et on va mettre bientôt la main à ces importants travaux.

Les bateaux à vapeur tendent de jour en jour à prendre de plus grandes dimensions; pouvant ainsi, et à toute heure du jour, passer rapidement, ils n'auront plus à courir le risque de faire des avaries dans le fouillis inextricable de jonques qu'on rencontre dans le Song-tam-bac en face de la ville chinoise.

Quant à la ligne de Yen-bai à Lao-kai, le premier vapeur du nouveau type, destiné à assurer le trafic pendant toute l'année, est en construction dans les ateliers de la Société des correspondances fluviales. Les chaudières et les diverses pièces de machine sont très avancées et la coque monte à vue d'œil. Nous donnerons sous peu des détails sur les aménagements intérieurs de ce navire, qui réunira toutes les qualités désirables pour faire un service régulier.

Actuellement, cet intéressant service est fait par le *Hayang*, petit vapeur qui, malgré ses faibles dimensions, rend de grands services dans cette région, où il y a un si grand intérêt à savoir les différents postes reliés par des moyens rapides et réguliers.

Quant au matériel existant, il va être remanié en partie pour augmenter la somme de confort donnée aux passagers. L'ingénieur en chef de la compagnie vient de partir pour Hong-kong afin d'y commander des vapeurs d'un nouveau type destinés à desservir les lignes secondaires et à remplacer les chaloupes comme le *Mon-cay*, la *Luciole*, etc. Les vapeurs *Tigre* et *Phénix* vont successivement arrêter leur service et passer au chantier afin d'y subir les mêmes transformations que le *Dragon*. Ce vapeur a été allongé de cinq mètres dont le salon a presque entièrement profité. On a enlevé la grande table du milieu à laquelle quatorze personnes avaient place et on l'a remplacée par huit tables rondes, quatre de chaque coté, dont le nombre peut être porté, en cas d'encombrement de voyageurs, à dix. Chacune de ces tables peut être occupée commodément par quatre personnes. Ce sont donc quarante passagers qui pourront prendre leurs repas à la fois. L'enlèvement de la table a permis d'établir le grand couloir central qui facilite énormément le service et permet aux voyageurs de se mouvoir à l'aise. De plus, les housses blanches ont disparu et les coussins des banquettes, ainsi que leurs dossiers, sont recouverts par un reps semblable à celui dont ou se sert en France, dans les compagnies de chemins de fer, pour les voitures de première classe. Dès que les appareils seront arrivés d'Europe, on mettra la main à l'éclairage électrique ; c'est l'affaire d'une quinzaine de jours encore.

Quant au service du pilotage, il a été relégué au dessus du spardeck et n'encombre plus l'avant du navire ; les ancres vont disparaître également ; elles seront remplacées par des ancres à branches mobiles qui peuvent se replier et rentrer entièrement à l'intérieur de la coque du navire, comme cela peut déjà se voir actuellement sur le *Hanoï*, qui fait la ligne de Haïphong à Hongkong.

De cette faon, tout l'avant du navire devient une dépendance du salon des premières où les voyageurs ne seront plus gênés par aucun des besoins du service.

Les cabines ont été également modifiées, et la coursive qui séparait les premières de la partie qui dominait la machine et qui comprenait la cuisine, l'office, la lingerie, les lavabos, etc., etc., a été élargie du double.

Nous saisissons avec plaisir l'occasion qui nous est donnée par l'énumération de tous ces travaux faits et en voie d'exécution pour féliciter vivement MM. Marty et d'Abbadie pour l'essor qu'ils ont donné à leurs entreprises et, dans l'intérêt de la colonie même, nous leur souhaitons les plus grands succès.

———————————

HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin,* 7 avril 1894)

Un nouveau vapeur de la compagnie des Messageries alluviales, le *Bao-ha*, doit, sous peu de jours, faire route pour Lao-kai ; beaucoup de personnes ont déjà retenu leurs places à bord.

———————————

DISTINCTIONS HONORIFIQUES
(*L'Avenir du Tonkin,* 11 août 1894)

C'est par erreur que l'on a oublié de mentionner le nom de M. Dupuis, employé aux Messageries fluviales, à Haïphong. dans la liste des distinctions honorifiques accordées à l'occasion du 14-Juillet.

M. Dupuis a été nommé chevalier de l'ordre du dragon d'Annam.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 septembre 1894)

M. le docteur Lefèvre, médecin civil, assisté de M. le docteur Auvray, médecin principal des colonies et médecin chef de l'hôpital militaire*, et de M. le docteur Rimbert, médecin de 1re classe des colonies, ont opéré, samedi matin, M. E. Rousé, gendre de M. Marty, d'un abcès au foie.

L'opération délicate a fort bien réussi et la guérison complète du malade n'est plus qu'une question de temps. Nous faisons les vœux les plus sincères pour qu'elle soit complète dans le plus bref délai.

———————————

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

Comme nous l'avons déjà dit dans notre dernier numéro, M. le gouverneur général est arrivé vendredi à 2 heures de l'après-midi à Lao-kay.

La ville était richement pavoisée, ainsi que les bâtiments des Tirailleurs situés en face sur la rive droite du fleuve Rouge à Coc-leou.

Les forts chinois que l'on aperçoit sur les hauteurs de l'autre côté de la frontière étaient également pavoisés depuis la veille et les autorités chinoises y avaient même hissé un grand drapeau aux couleurs françaises, comme pour éviter toute équivoque sur

leurs intentions et bien faire comprendre que c'était pour l'arrivée du Gouverneur français que les forts avaient été ornes en fête.

Dès que le *Bao-ha* [des Messageries fluviales] a été amarré au rivage M. le commandant Gouttenègre, commandant le cercle de Lao-kay, entouré des officiers et des fonctionnaires civils, est venu saluer M. le gouverneur général et l'inviter à descendre à terre. La garnison était sous les armes et a rendu les honneurs militaires à M. de Lanessan depuis le bateau jusqu'à l'ancienne pagode qui sert de logement et de bureau à M. le commandant du cercle.

C'est là que M. le commandant Gouttenègre a présenté à M. le gouverneur général, dans une salle de réception arrangée pour la circonstance avec des pavillons et des feuillages, le personnel civil et militaire ainsi que les autorités indigènes annamites et thos, et les notables chinois.

Le commandant Gouttenègre, en accomplissant ces présentations, a remercié M. le Gouverneur général d'avoir bien voulu, dès son retour au Tonkin, venir s'enquérir sur place et par lui-même de la situation et des besoins de la haute région du fleuve Rouge. « Déjà, grâce à vous, a t-il dit, nous avons vu des canonnière- et des bateaux à vapeur monter à Lao-kay, et l'effet moral produit a été considérable dans toute cette région. Vous nous avez, ensuite, doté d'n service régulier de correspondances qui nous rend de véritables bienfaits et qui a, pour ainsi dire, transformé les conditions de l'existence pour les Européens de Lao-kay. Nous vous souhaitons aujourd'hui la bienvenue parmi nous, en vous- assurant que tout notre dévouement vous est acquis pour vous aider dans l'œuvre que vous- avez entreprise depuis trois ans, et que vous venez continuer encore pour le plus grand bien du Tonkin. »

M. le gouverneur général a répondu à ces nobles déclarations en disant que s'il était monté à Lao-kay, c'était dans l'intention de se rendre compte des travaux à faire pour y affirmer notre occupation et pour y créer des installations dignes de la Franco et capables de développer notre commerce et notre influence ». « On ne peut pas tout faire à la fois, a-t-il dit. Dans les années précédentes, nous avons surtout porté nos efforts vers la frontière du Quang-tong et du Quang-si, parce que c'était de ce côté que les besoins étaient les plus pressants ; mais aujourd'hui, l'organisation des frontières des 1er et 1e territoires militaires est assez avancée, on y a construit assez de routes, de postes et de blockhaus pour que nous puissions songer à affecter les ressources dont nous disposons à organiser avec la même sollicitude notre frontière du haut fleuve Rouge. Je suis résolu de donner à Lao-kay tous les moyens de se développer, dès que nous aurons étudié ensemble, piaulant le court séjour que je vais faire ici, les meilleurs moyens pour y parvenir.

Je ferai en sorte que l'on puisse sans tarder se mettre à l'œuvre et montrer aux habitants de ce côté de la frontière, comme de l'autre côté, que la France est établie à Lao-kay d'une manière définitive. »

Après la réception, M. le gouverneur général, accompagné du colonel Servière, et du Commandant du Cercle, a parcouru la ville et visité tous les bâtiments militaires ; il a traversé ensuite le fleuve pour aller voir à Coc-leou les logements des tirailleurs et l'ambulance. Le soir il a reçu à dîner â bord du *Bao-ha* le commandant du Cercle. La ville était illuminée ainsi que la rive droite du fleuve.

Le lendemain, le Gouverneur général a remonté le fleuve jusqu'à Baxat et il est revenu à Lao-kay en une heure et demie, sans difficulté. 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.

Le colonel Servière est descendu à Yên-bay avec le Gouverneur général qui est reparti à 2 h.

Le *Bao-ha* a mouillé pour la nuit en avant d'Hung-hoa et est arrivé à Hanoï à 4 heures de l'après-midi.

———————————

TRANSFORMATION DE LAO-KAY

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

M. le gouverneur général, à peine revenu de France, a entrepris le voyage de Lao-kay pour se rendre compte par lui-même de l'importance de poste qui, jusqu'au moment de son arrivée, marquait la limite extrême de notre voie de pénétration en Chine.

Nous connaissons les détails de ce voyage si rapidement et si commodément accompli, aller et retour en une semaine et sans avoir dû renoncer un seul instant à l'hospitalité du bord, et nous pouvons d'ores et déjà présager que les résultats pratiques de cette excursion seront des plus féconds pour tout cette région du haut fleuve, pour toute la colonie par conséquent.

Persuadé que pour donner une tranquillité complète au Tonkin et permettre à sa population française et indigène de s'étendre librement et en toute sécurité de vaquer sans crainte à ses affaires, il fallait avant tout fermer la frontière, il a voulu se rendre lui-même sur les lieux et juger des mesures urgentes qu'il y aurait à prendre.

Mais tant d'autres questions, toutes de premier ordre également, se reliaient à ce programme tracé d'avance que l'on peut dire que, grâce à son esprit d observation, à sa facilite d'assimilation, l'étude pour lui a commencé, pour ainsi dire, dès le premier moment de son embarquement. Il y en a encore pas mal de ces affaires qui, jamais n'ont pu recevoir de solution, pour la bien simple raison que les avis sont extrêmement partagés et qu'elles n'ont pas encore pu être tranchées par un esprit scrutateur et surtout désintéressé.

Aussi M. de Lanessan, parti pour étudier note situation sur la frontière du Yunnan, a-t-il de suite, dès les premiers tours de roue, commencé par se préoccuper de la navigabilité du fleuve Rouge. Nous ne pouvons malheureusement pas, dans ce seul article, passer en revue toutes ses longues et minutieuses observations, qu'il a bien voulu nous communiquer et qui lui ont servi à étayer ses convictions. Mais nous pouvons donner à nos lecteurs l'assurance que la navigabilité du fleuve Rouge s'est tellement améliorée par les travaux que l'on y a déjà exécutés, que ce problème si important doit être considère aujourd'hui, d'une toute autre façon. Il resté à décider dans quelles conditions devront être construites les embarcations qui seront destinées à parcourir cette partie du fleuve, au delà du Delta, et c'est dans cette intention que M. le gouverneur général, à peine redescendu à Hanoï, a appelé auprès de lui M. d'Abbadie, le directeur de la Compagnie des Messageries fluviales et son ingénieur en chef, M. Jack.

Tout d'abord, M le gouverneur général a remarqué que ce voyage effectué au moment des basses eaux n'avait donné lieu à aucun échouage, ce qu'il attribue en premier lieu à ce faible tirant d'eau du *Bao-ha* qui le portait et qui n'est que de soixante-dix centimètres, puis à l'expérience plus grande acquise par les pilotes chinois et annamites attachés aux steamers qui sillonnent le haut-fleuve. On en pourrait peut-être conclure qu'un service de louage auquel on avait songé n'est pas aussi indispensable qu'on le croyait jadis.

Il ne faudrait pas songer certes à établir un service de halage en construisant une route le long du fleuve ; celui-ci, en changeant fréquemment la configuration de son lit, oblige à tout bout de champ les jonques à passer d'une berge à l'autre ou bien de

suivre le milieu du fleuve. Dans ces conditions, l'utilité d'une route construite uniquement dans ce but est absolument nulle.

Ce qu'il vaut surtout, ce sont des remorqueurs calant fort peu et pouvant faire monter facilement et à peu de frais les flottilles de jonques qui, de Hanoï, se rendent à Lao-kay, ou bien des bateaux d'un assez faible tirant d'eau pour naviguer aisément, et suffisamment grands pour porter eux-mêmes des marchandises, et qui permettront d'établir une navigation rendant d'incontestables services au commerce.

Arrivé à Lao-kay, M. le gouverneur général a été fort étonné de constater que cette position géographique dont il avait été tant parlé dans l'histoire du Tonkin, n'était. qu'une misérable place sous tous les rapports. Qu'y a-t-il encore aujourd'hui à Laokay ? Un immense quadrilatère situé sur la rive gauche du fleuve Rouge à l'angle formé par le fleuve Rouge et par son affluent, le Nam-chi. Ce quadrilatère, dominé de tous côtés par les hauteurs étagées des environs, entouré par un simple mur en pisé sans épaisseur ni élévation appréciable, constamment miné et rongé d'un côté par les eaux du fleuve, a été pompeusement décoré du nom de citadelle. Au milieu de cette citadelle, une pagode servant actuellement de logement et de bureaux à M. le commandant du cercle ; tout autour quelques misérables casernements en paillotes et torchis, la ville (?) chinoise, soi-disant commerçante. Les logements des tirailleurs annamites et oh comble !l'ambulance, sont situés de l'autre côté du fleuve Rouge de façon à ce que chaque malade ou blessé soit obligé à faire ce long et inutile trajet, voilà Lao-kay. Voilà ce point très important tel que M. de Lanessan l'a trouvé.

Que l'on ajoute à cela de l'autre côté de l'arroyo, c'est-à-dire à trente métrés de distance, le village chinois, situé en terre chinoise de Song-phong, repaire de l'écume de la population, et trois ou quatre fortins chinois sur le compte desquels on a si souvent, pour les besoins de certaines causes, mené grand bruit, et qui ne résisteraient pas une heure à l'attaque d'une de nos compagnies, mais qui, pourtant, dominent la campagne environnante et pourraient, s'ils étaient transformes, créer de sérieux embarras.

Il était impossible de conserver plus longtemps un étal de choses pareil. Aussi notre gouverneur général, mettant résolument le doigt sur la plaie, a changé tout cela en un rien de temps. Le mur de la Citadelle va être démoli, et la pagode, dont nous parlions plus haut, va être rendue au culte. Tous les terrains qui l'entourent retourneront au commerce et la ville va être établie sur les espaces qui se trouvent sur cette ancienne situation et en aval. C'est là que vont être construits, en maçonnerie, les entrepôts pour le commerce, les bâtiments des douanes et des services administratifs.

Sur le terre-plein formé par les premiers contreforts, et dominant, par conséquent, la ville nouvelle, vont être étagées les constructions qui serviront de logement et de bureaux au commandant du territoire, les logements des officiers et une caserne pour une compagnie de troupes européennes, plus l'ambulance qui va être ramenée logiquement sur la rive gauche du fleuve. Tous ces bâtiments vont être construits également en maçonnerie, et, d'après les ordres formels de M. de Lanessan, on va mettre de suite la main à l'œuvre.

Toutes ces constructions se trouvent à leur tour, comme les bâtiments civils situés plus bas, protégées par le fortin blockhaus qui est situé en contre haut de tout ce qui sera construit a Lao-kay. Ces divers travaux seront donnés à l'adjudication : telle est la volonté expresse de M. de Lanessan, qui veut qu'ils soient accessibles à tous les entrepreneurs. Une somme de 80.000 piastres, 40.000 pour les bâtiments militaires et 40.000 pour les bâtiments civils, a été immédiatement décrétée pour les premières dépensés.

Nous croyons savoir, en outre, que l'autorité militaire, de son côté, se propose, sur son budget spécial, de faire également des travaux dans cette place, qui nécessairement, et grâce aux mesures qui vont être prises pour faciliter la navigation, va acquérir une importance qu'elle n avait pas jusqu'ici.

La navigation fluviale, par chaloupe à vapeur, va également se trouver prolongée d'une quarantaine de kilomètres, car M. le gouverneur général a poussé jusqu'à Bak-sat, bien au-delà de Lao-kay, et son désir est de voir les chaloupes de la Compagnie des Messageries fluviales aller jusqu'à Long-po, centre qui appartient au Yunnan, et qui, au point de vue commercial, d'après l'avis de M. de Lanessan, pourra devenir très important.

Enfin, M. le gouverneur général, en descendant le fleuve jusqu'à Yen-bay avec M. le colonel Servière, lui a donné les instructions nécessaires pour la construction d'une route allant directement de Lao-kay à Laichau, reliant par conséquent le haut fleuve Rouge à la haute rivière Noire, et la construction d'une seconde qui, de Phu-lu, ira au canton de Tu-long. Pour ces travaux aussi, les fonds nécessaires seront immédiatement remis à l'autorité militaire.

Nous ne reprendrons pas par le menu les incidents fâcheux qui ont fait abandonner le canton de Tu-long par les bandes chinoises soumissionnaires que le colonel Pennequin y avait confinées avec tant d'habilité en leur donnant des terres et en les transformant en paisibles agriculteurs ; M. le gouverneur n'a jamais pu donner son approbation à la politique qui, par ses éternelles tracasseries, incite les gens à reprendre la campagne. Des démarches se font en ce moment pour les ramener là où ils n'auraient plus jamais dû être inquiétés.

Comme on le voit, M. de Lanessan a fait énormément de besogne durant les deux jours et demi qu'il a passés dans la région de Lao-kay, et nous sommes persuadés que tous les Tonkinois de cœur et d'âme ne pouvons que se féliciter d'avoir à la tête de la colonie un administrateur aussi actif et, en même temps, aussi clairvoyant.

VIDEO.

Alexandre-Pierre BOUCHET,
secrétaire général, fondé de pouvoirs

Né à Grenoble, le 13 juillet 1844.
Fils de Pierre Bouchet, marchand peigneur de chanvre, et de Marie Brunet.
Marié à Toulon, le 21 avril 1883 à Marie Émélie Barillot. Dont :
— Désiré : capitaine du 59e d'infanterie (1915), mpf ;
— Alfred Léon (1877-1952) : marié à Saint-Jorioz (Haute-Savoie), le 16 août 1926, avec madame Henri Robet. Du premier lit de Madame : Geneviève (mariée à Ivan Barré-Villeneuve, des services forestiers de l'Indochine) et Gabrielle, mariée à Pierre Thiret, ingénieur de la Compagnie minière et métallurgique de l'Indochine à Quang-Yên. Administrateur des Services civils, professeur d'annamite et de chinois, résident de Yen-Thê et Son-la (1912-1914), Lao-Kay (1921), Haiduong (1923), Langson (1927) et Haïphong (1928-1934), avec un intermède comme inspecteur des affaires politiques. Auteur d'un *Cours d'annamite* et de *Au Tonkin* (1939) ;
— Alexandre Jules (Toulon, 23 août 1879-Sidi Bahr, Turquie, 9 mai 1915), capitaine, mpf ;
— Jeanne (*Jehanne*) Madeleine (Toulon, 6 mars 1883), mariée à Haïphong, le 10 janvier 1903, avec Gustave Henri Guillet, lieutenant de l'infanterie coloniale, fils d'un général, décédé au même lieu en décembre 1905 ;
— Marie *Renée* (Bac Ninh, 10 mars 1887), mariée à Haïphong, le 3 février 1911, avec Louis Étienne Pasturaud, caissier à la Banque de l'Indochine ;
— Émilie.

———————

Capitaine d'infanterie de marine.
Résident à Bac-Ninh (1885-1887) : récompensé à l'exposition de Hanoï.
Inspecteur permanent des milices du Tonkin (12 février 1888).
Admis à la retraite (1er octobre 1888).
Conseiller municipal d'Haïphong (déc. 1895). 2e adjoint remplaçant le maire (juillet 1901). Démissionnaire (mars 1913)
Candidat malheureux au Conseil supérieur des colonies (septembre 1896).
Porté sur la liste des électeurs agricoles du Tonkin.
Président des Anciens tonkinois (section de Haïphong).
Président de la Société hippique de Haïphong (oct. 1906).
Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 14 janvier 1907),
président de la Société civile de Doson.

———————

Décédé à Montolivet (Marseille), le 26 avril 1924.

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

M. Bouchet, agent de MM. Marty et d'Abbadie à Tuyên-Quang, est descendu à Hanoï pour prendre momentanément la direction de l'agence des Correspondances fluviales en remplacement de M. Fellonneau, actuellement en congé.

———————

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 général 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.

———————————

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juin 1894)

Nous apprenons avec plaisir que M. Deschwanden Adolphe, entrepreneur à Lang-son, né en Suisse, a été naturalisé français.

Nous félicitons M. Deschwanden, qui a vaillamment combattu dans nos troupes pendant la conquête et qui compte parmi les plus anciens colons du Tonkin.

———————————

HAÏPHONG
Eugène Adolphe Dupuis
(Coutry [6], Seine-et-Marne, 6 sept. 1846-Haïphong, 22 janvier 1895)
Marié à Eugénie Rozan
(*L'Avenir du Tonkin,* 30 janvier 1895)

M. Dupuis, expert comptable et syndicat de faillites, est mort à l'hôpital où il se trouvait déjà en traitement depuis quelques jours.

Son enterrement a eu lieu le 23 courant, à 4 heures du soir, et beaucoup de Haïphonnais s'étaient donné rendez-vous pour conduire ce brave et loyal garçon au champ de l'éternel repos.

Car M. Dupuis était non seulement un type peu banal dont le souvenir sera durable à Haïphong ; c'était surtout un grand cœur, comptant beaucoup d'amis, ce qui est d'autant plus beau et plus rare qu'il avait rendu service à bon nombre de gens et qu'il ne s'en vantait jamais.

Depuis près de deux ans, sa santé périclitait pour ainsi dire à vue d'œil ; peut-être un court séjour en France eût-il prolongé ses jours.

Précédemment, nous avions connu notre ami comptable chez MM. Marty et d'Abbadie, puis au journal le *Courrier d'Haiphon*g.

Nous nous associons de tout cœur aux regrets sincères que cet homme de bien laisse derrière lui.

———————————

(*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

---

[6] Et non *Coutry*, comme indiqué sur l'acte de décès.

scolaire et les ateliers de MM. Marty et d'Abbadie, ainsi que ceux de MM. Porchet et Cie.

———————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 avril 1895)

M le commandant en retraite Bouchet, agent des Correspondances fluviales à Haïphong, rentre en France par le courrier.

Nous lui souhaitons un bon voyage et prompt retour parmi ses nombreux amis.

———————————

HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mai 1895)

Samedi, 4 mai, Mme Deveaux, femme de M. Deveaux[7], employé aux Messageries fluviales, a donné le jour à une charmante petite fille qui a reçu les noms de Ida, Eva, Lydia.

Nos félicitations aux heureux parents.

———————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin,* 31 juillet 1895)

Une des figures sympathiques du Tonkin vient de disparaître à tout jamais. Nous avons appris la mort de M. François Fellonneau, chevalier de la Légion d'honneur, agent principal des Messageries fluviales, décédé le 10 juin dernier à Saint-Seurin-sur-l'Isle (Gironde), dans sa 55e année.

Sur cette carrière d'un peu plus d'un demi siècle, M. Fellonneau comptait trente-deux ans de stage en Indo-Chine. Après un long séjour en Cochinchine, il était venu au Tonkin en qualité d'agent des Subsistances et avait eu à organiser le ravitaillement de toutes les colonnes faites pour prendre possession du pays, notamment celles de Bac-ninh et de Lang-son. La croix de la Légion d'honneur fut la juste récompense des services qu'il rendit en mille occasions où il s'agissait, àcôté des vertus professionnelles, de savoir encore déployer la plus grande énergie.

Après avoir pris sa retraite au Tonkin, M. Fellonneau entra aux Correspondances fluviales lorsque ce service fut créé, en 1887, et tout le monde le connut pendant les longues années» qu'il dirigea l'agence principale de Hanoï.

Atteint, il y a un an, du cancer des fumeurs, il fut obligé de rentrer en France, croyant pouvoir y subir une opération qui l'aurait guéri. Hélas ! en allant lui serrer les mains, tous ceux qui lui dirent adieu savaient à quoi s'en tenir au sujet de cette maladie incurable.

Nous ne devions plus le revoir.

———————————

HAÏPHONG

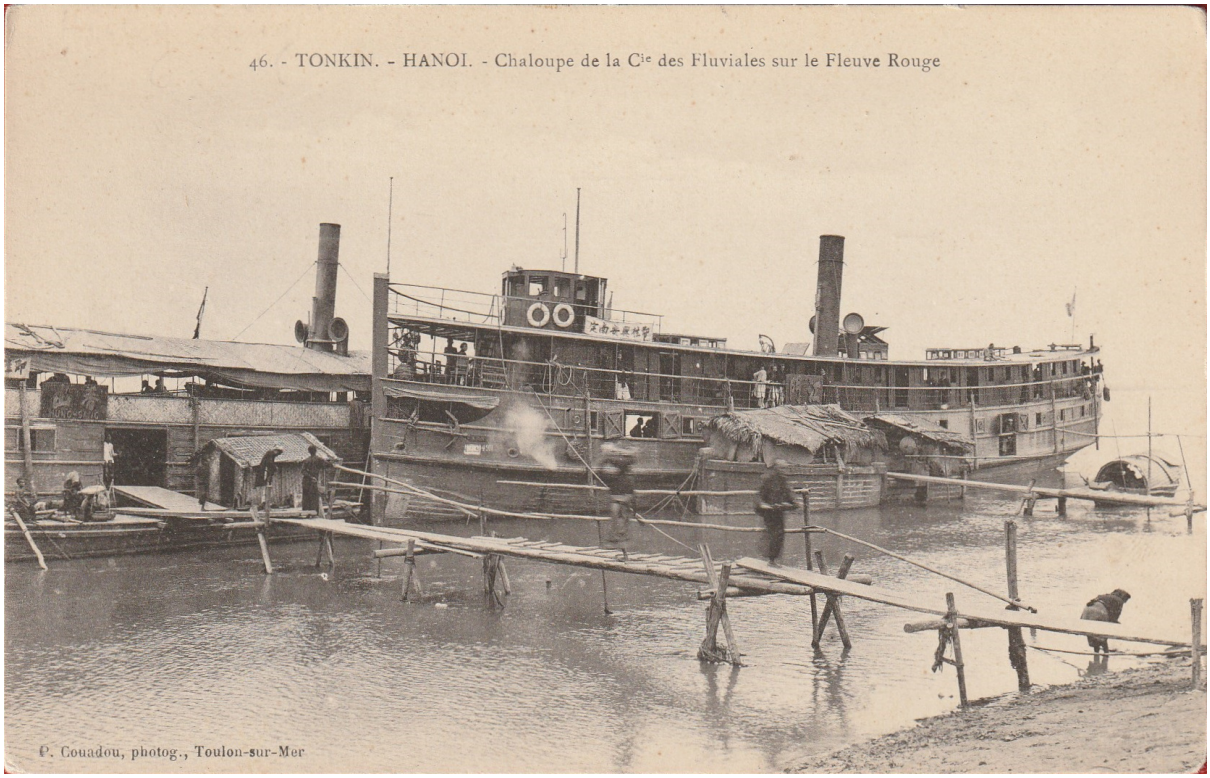
---

[7] Édouard Alphonse Alexandre Deveau (Chèvremont, Territoire de Belfort, 25 juin 1868) employé de commerce, marié, le 21 novembre 1894, avec Sophie Émilie Éva Rouveirolle, (Sumène, Gard, 1er mai 1876).

(*L'Avenir du Tonkin,* 10 août 1895)

Depuis quelques jours, les murs des nouveaux quais de la maison Marty et d'Abbadie sont commencés. Encore un coin d'Haïphong qui se transforme, et dans lequel le colon de fin 1895 reconnaîtra difficilement la mare infecte de 1885.

———————————



Coll. Olivier Galand
Hanoï. — Chaloupe de la Cie des fluviales sur le fleuve Rouge (Couadou, photog., Toulon-sur-Mer)

HANOÏ
NOUVEL APPONTEMENT
(*L'Avenir du Tonkin,* 21 septembre 1895)

Les Messageries fluviales viennent d'installer à l'appontement du banc de sable un nouveau ponton qui offre les plus grandes commodités aux voyageurs partant ou arrivant à Hanoï.

Le nouveau ponton est un ancien voilier trois-mâts espagnol, le *Basuto*, qui, après seulement sept ans de navigation, a dû être réformé pour vice de construction ; autant dire qu'il est complètement neuf.

On arrive de la berge au ponton par deux passerelles: l'une réservée exclusivement au passage des voyageurs, l'autre pour les marchandises. Le public ayant affaire aux bateaux n'aura donc plus, pour y accéder, à se démener au milieu de coolies et de congaies porteurs de ballots et de caisses.

Par la passerelle des voyageurs, on arrive directement sur le pont supérieur, couvert lui-même par une toiture mobile. Le pont supérieur offre un avantage très grand sur celui de l'ancien ponton ; comme il se trouve établi au même niveau que le pont supérieur des chaloupes de la Compagnie, on arrive immédiatement aux cabines sans avoir à subir les inconvénients qu'offrait, au moment du départ ou de l'arrivée, la traversée du faux pont des chaloupes, et l'encombrement causé par les voyageurs indigènes et les marchandises.

Sur le pont supérieur se trouvent installés les bureaux de M. Rainoird, l'agent de la Compagnie, et du personnel. Tout est vaste et spacieux ; la délivrance des tickets et l'obtention de renseignements divers pourront donc avoir lieu de la façon la plus commode.

En descendant dans le faux-pont, on trouve de vaste magasins destinés aux marchandises en destination de Hanoï ou des autres points desservis par les lignes et en face, une grandi cage munie de barreaux de fer. Nous avions supposé naturellement qu'elle servirait a y renfermer les fauves de passage et nous exprimions déjà l'espoir de la voir décorée d'un avis priant le public de ne pas les exciter. Mais nous étions dans l'erreur la plus profonde. Il paraît que c'est le bureau de la douane. Nous n'aurions jamais pu supposer que les employés du service de M. Coqui fussent devenus féroces au point de devoir prendre de pareilles précautions.

Ce nouveau ponton, par son heureuse installation, rendra de grande services à la population. Espérons seulement que nous pourrons bientôt le voir établi à l'extrémité de la rue Paul-Bert, ce qui serait encore infiniment plus commode.

———————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin,* 30 novembre 1895)

À signaler une très heureuse amélioration que MM. Marty et d'Abbadie viennent d'apporter sur le vapeur « Cerf ». Les secondes sont pourvues de couchettes mobiles de tables et de sièges fort élégants et confortables. Une cloison en planches divise le salon des secondes en deux parties, ce qui permet aux Européens de voyager à cette classe sans craindre le contact immédiat des indigènes.

Espérons que la même modification sera apportée à tous les grands vapeurs des Messageries fluviales.

———————

Rapport de Camille Krantz,
au nom de la commission du budget de l'assemblée nationale,
sur le projet d'emprunt de 80 MF du protectorat de l'Annam-Tonkin
(27 décembre 1895)

Chemins de fer

[52] Pour mettre le port d'Haïphong en relations avec les parties éloignées du Tonkin, pour y attirer le commerce de transit avec la Chine, il est indispensable que des voies de pénétration soient établies dans les principales directions. Les transports à longue distance ne peuvent être effectués à un prix de revient qui permette un développement sérieux du trafic que par deux procédés, la navigation intérieure ou le chemin de fer. Sans discuter les mérites respectifs de ces deux modes de transport, on ne peut contester que dans un pays neuf où tout est à faire, les juxtaposer dans une même direction serait folie.

Partout où les fleuves peuvent, sans trop de dépenses d'amélioration, former une voie de transport susceptible d'être desservie par des services réguliers, c'est la navigation intérieure qui doit être préférée.

Là, au contraire, où il faut créer des voies navigables artificielles, ou bien partout où les voies naturelles ne seraient utilisables qu'à la condition d'être transformées, le chemin de fer doit être préféré comme un instrument plus rapide et plus parfait.

Haïphong est, à cet égard, particulièrement favorisé par sa situation géographique. Relié aux magnifiques voies naturelles qu'offrent le Thaï-Binh, le fleuve Rouge et ses

affluents, la rivière Noire et la rivière Claire, le port communique déjà avec une grande partie des régions intérieures. Des services réguliers, assurés moyennant des subventions annuelles dont le total atteint 700.000 francs relient le port par des départs quotidiens à Hanoï, par des départs ayant lieu une, deux ou trois fois par semaine à Phu-Lang-Thuong, Dap-Cau, Tuyên Quang, Lao-Kay, Cho-bo, Nam-dinh et Ninh-binh, enfin à Vinh et à Monkay, où les bateaux de navigation intérieure arrivent en longeant les côtes. Tous ces services peuvent fonctionner toute l'année, sauf celui de Lao-Kay qui est interrompu quatre mois par an. Les travaux que les concessionnaires, MM. Marty et d'Abbadie, se sont engagés à exécuter dans les conditions financières exposées ci-dessus donneront à ce service la même régularité qu'aux autres. De Cho-bo et de Tuyên-Quang, les bateaux à rame remontent pour assurer le transport des marchandises et le ravitaillement des postes jusqu'à la frontière.

……

HANOÏ
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1896)

Le *Cerf*, chaloupe des Messageries fluviales, est arrivé ici samedi, à 10 heures du matin, ayant à son bord MM. Paupie, commandant de la marine ; de Miribel, résident ; Broutin, Bodevin, Legros et Rousselin.

Décidément, ce vapeur n'a pas de chance, car dans le Lach-tray, passant dans une pêcherie qui n'avait pas signalé sa présence par des feux, il aborda un sampan de pécheurs par babord.

Les passagers du bord entendirent des cris, puis plus rien, le *Cerf* ne s'étant pas arrêté malgré les ordres réitérés du commissaire, M. Boillot, ordres qui, probablement, n'ont pas pu être exécutés vu la situation dans laquelle se trouvait la chaloupe ayant a traverser un passage des plus étroits par une nuit complètement noire, et qui empêchait de stopper.

La jonque a dû être coulée ; espérons néanmoins qu'il n'y aura pas eu de victimes, nombre de sampans se trouvant à l'endroit où l'abordage a eu lieu au moment de l'accident. Quant au *Cerf,* il a eu une ouverture de 0 m. 75 sur l'avant, mais heureusement au dessus de la ligne de flottaison.

Qu'on nous permette, au sujet de cet accident, une remarque que font tous ceux qui ont à voyager de Haïphong à Hanoï ou vice versa. Les pêcheries du Lach-tray empiètent chaque jour davantage sur le milieu du canal et cela des deux côtés ; il en est de même, du reste, dans les autres canaux et même sur le fleuve Rouge. Il serait bon qu'une surveillance active empêche ces empiétements abusifs qui ne laissent que juste la place nécessaire pour le passage des chaloupes si nombreuses sur cette ligne. Le jour, cela pourrait passer à la rigueur; mais la nuit, et surtout quand le sampan veilleur oublie d'allumer ses feux, comme cela a été le cas pour le fait qui vient de se produire, les plus graves accidents sont a craindre.

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mars 1896)

Décidément, on ne ferait pas mal d'établir une surveillance rigoureuse sur les embarcations qui voyagent sans feux.

Il y a trois nuits, une forte jonque était rencontrée et tamponnée dans le Lach-tray par le *Cerf,* des Messageries fluviales. Une tige en fer fit au Cerf un trou de cinquante centimètres de longueur environ, à l'avant, et au-dessus de l'ancre.

On ne sait ce qu'est devenue l'embarcation, bien que l'allure du *Cerf* ait été ralentie immédiatement.

———————————

HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mars 1896)

De passage à Hanoï :
M. Bouchet, de Haïphong, des Messageries fluviales.

———————————

CHRONIQUE LOCALE
Commission permanente des secours scolaires
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 septembre 1896, p. 2, col. 4)

M Bouchet, agent des Correspondances fluviales, 6 enfants : secours scolaire de 350 fr.

———————————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 octobre 1896)

M. Deguingamp, qui, pendant longtemps, a été attache au bureau de la direction des Messageries fluviales à Haïphong, est parti hier pour Tuyên-quang ou il va prendre en main l'agence de la Compagnie. devenue vacante par la mort de M. Deville, décédé il y a peu de jours à l'hôpital de Lanessan.

Tous ceux qui ont eu l'occasion d'approcher le nouveau titulaire apprendront avec plaisir le choix fait par MM. Marty et d'Abbadie et se féliciteront de voir la tête le ligne de la navigation dans la rivière Claire placée sous l'impulsion d'un homme aussi actif et dévoué que M. Deguingamp.

*
* *

Le nouveau contrat des Fluviales qui doit commencer le 1er janvier prochain stipule que trois voyages seulement, par semaine, auront lieu entre Hanoï et Haïphong. Par contre, le contrat indique qu'un service journalier sera organisé entre Dap-cau et Haïphong.

Lorsque M. de Lanessan a signé cette convention. en 1893, il estimait que le chemin de fer serait terminé et en exploitation le 1er janvier 1897, ce qui, certainement, se serait réalisé, s'il n'avait pas été rappelé [fin 1894].

Aujourd'hui, nous n'avons pas le chemin de fer et nous sommes à la veille de ne plus avoir de service quotidien avec Haïphong.

Il est probable qu'un arrangement interviendra d'ici là.

———————————————————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 octobre 1896, p. 2, col. 1)

Afin d'éviter les échouages qui ont lieu chaque année à la saison des basses eaux, beaucoup de voyageurs ont songé à se rendre à Haïphong en passant par Dap-cau.

En effet, on peut très bien partir le matin de Hanoï, se rendre en pousse-pousse à Dap-cau et prendre la chaloupe à 11 heures ; à 7 heures du soir vous êtes sûrement à Haïphong, en tous temps, sans avoir à craindre les échouages où à se préoccuper des marées.

Le prix du voyage est à peu près le même. Il faut compter deux pousse-pousses, un pour vous, un autre pour le boy et les bagages, ce qui fait $ 3 et $ 7 pour le passage de la chaloupe.

Cet itinéraire pour des personnes pressées et devant arriver à date fixe est absolument pratique pour descendre : il l'est moins pour remonter à cause des heures de départ de Haïphong des vapeurs de la ligne de Phu-lang-Thuong.

Si les eaux baissent plus que de coutume et que lu passe des Bambous soit plus difficilement praticable que les années précédentes, il y aura peut-être lieu de se préoccuper de ce côté d'un service plus régulier.

Toutes ces complications ne sont point du fait de la Compagnie des Messageries fluviales, mais elles incombent à la négligence du Protectorat.

N'a-t-on pas vu dernièrement vendre par les Domaines deux dragues qui ont été adjugées pour 3.000 piastres et qui avaient coûté 300.000 francs. Ces deux dragues avaient été achetées à la maison Claparède pour être utilisées au dragage des passes du fleuve Rouge. Elles n'ont jamais fonctionné ; elles se sont détériorées à ne rien faire. Il y a bientôt un an qu'elles sont amarrées dans le canal d'Haïphong : n'est-ce pas de la négligence ? Mais comme toujours, il n'y a dans l'administration personne de responsable et ces 400.000 francs dépensés inutilement, gaspillés à plaisir, disparaissent sans que personne n'ait de comptes à rendre.

———————————

NOUVELLES LOCALES
(*L'Extrême-Orient*, 10 décembre 1896)

M. Jack, ingénieur en chef du service subventionné des Correspondances fluviales, est parti avant-hier matin pour Hong-kong, où il va assister aux essais de l'*Activ* et à sa réception pour le compte de MM. Marty et d'Abbadie. On se rappelle que ce vapeur a été renfloué par M. Jack, à Hoi-how, il y a quelques mois.

L'*Activ* portera désormais le nom de Hai-Nan.

———————

TONKIN
(*Le Journal des débats*, 22 janvier 1897)

Notre correspondant nous écrit :

Le vapeur *Cho-Bo*, des Messageries fluviales, en service de Hanoï à Tuyên-Quang (par Phu-Doan), a touché, au retour, le 17 décembre, sur un rocher à fleur d'eau, aux environs du village de Binh-Ca situé à 6 ou 7 kilomètres en dessus de Tuyên-Quang. On a eu le temps de jeter le bateau à la rive et les passagers ainsi que le courrier ont pu être sauvés. Le *Cho-Bo* est par 5 mètres seulement de fond et la Compagnie pourra certainement l'en sortir.

C'est dans les mêmes parages que le *Laokaï* sombra en avril 1892. Mais, moins heureux que le *Cho-Bo*, il coula à pic, en quelques minutes, par 17 mètres de fond, causant la mort d'une vingtaine d'Européens et d'une soixantaine d'indigènes.

———————————

ASSOCIATION AMICALE DE RAPATRIEMENT

Séance du conseil d'administration du 16 janvier 1897
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 février 1897)

Demandes d'admission

M. Baron, agent des Fluviales, en qualité de membre participant de la 1re catégorie.

M. Coste, commissaire des Fluviales, en qualité de membre participant de la 1re catégorie ;

———————————

En Indo-Chine

(*L'Extrême-Orient*, 6 juin 1897)

Les essais définitifs du *Vinh* ont eu lieu mardi matin sur les bases établies dans la rivière d'Haïphong. À bord se trouvaient : M. Richard, résident-maire ; M. Pellereau, chancelier, M. Parant, ingénieur des constructions navales ; M. Laurent, receveur des postes ; M. Marty : M. Thuillier, chef des ateliers des Correspondances fluviales. La moyenne de la vitesse atteinte sur quatre bases, est de neuf nœuds, neuf centièmes (9.09). C'est-à-dire que les essais ont été déclarés satisfaisants et que le *Vinh* a été accepté par la commission. Le *Vinh*, destiné à la ligne Haïphong-Vinh, où la vitesse exigée pour les vapeurs du service des Correspondances fluviales est de huit nœuds, pourrait, par conséquent, naviguer sur la ligne Haïphong-Hanoï, où la vitesse doit atteindre neuf nœuds. La veille, les essais n'avaient pu être terminés, le Vinh n'avant pas le tirant d'eau nécessaire.

———————————

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS

(*L'Avenir du Tonkin*, 23 juin 1897)

Le *Vinh*, des Messageries fluviales, s'est échoué vendredi dernier vers Phat-diem.

Il lui faudra, à cause des basses marées, attendre probablement plus d'une semaine pour se déséchouer. La situation n'offre toutefois aucun danger.

———————————

Le *Gratin tonkinois*

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 octobre 1897)

Les Dauphinois adhérents au *Gratin tonkinois* se sont réunis à Hanoï-Hôtel samedi 20 octobre, à 9 heures du soir.

Il a été procédé à la formation d'un bureau qui se trouve ainsi constitué :

……

Rainoird, agent principal des Messageries fluviales, vice-président

……

———————————

L'INCENDIE DU « PHÉNIX »
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 novembre 1897)

C'est mercredi soir, à 8 heures, qu'un malheureux incendie, qui aurait pu devenir un désastre affreux, s'est déclaré à bord du *Phénix*, des Messageries fluviales.

Ce vapeur faisait le service régulier d'Haïphong à Hanoï, ayant quatre passagers de 1re classe, deux de seconde, une soixantaine de pont, et quarante tonnes de marchandises diverses, lorsqu'au sortir du Lach-tray, le voyage commencé a cinq heures du soir et n'ayant présenté, jusqu'à ce moment rien de particulier, un boy cria « Au feu ! Au feu ! Bateau brûler ! ».

On en était au café. MM. Husson, directeur du Câble, se rendant au mariage de Mlle Bichot, Babou rentrant à Hanoï, et Crommazeilles, vétérinaire, étaient au salon. M. Gandox, commissaire, se trouvait près de la porte d'entrée.

Vite, celui-ci se précipita vers la descente pour voir ce qui se passait

La fumée et les flammes l'empêchèrent de descendre et il ne put que revenir en courant prévenir les passagers qui se trouvaient à l'avant, puis revenir à l'arrière s'occuper du sauvetage des sacs de dépêches.

Mais les flammes envahissaient tout, des gerbes de feu arrivaient par les ouvertures, l'incendie se propageait de l'avant à l'arrière, de tribord à babord, avec une rapidité foudroyante. En moins *d'une minute*, le *Phénix* flambait de l'étrave à l'étambot !

Il ne restait plus qu'à sauver les passagers. M. Gandox cria au patron : « Gouverne vers la terre ! » et appela de toute la force de ses poumons : « Matelots ! Matelots ! descendez de l'embarcation ! Dépêchez-vous ! ». Mais les matelots avaient disparu.

Seul, le cuisinier du bord accourut, et aida, au risque de sa vie, à sauver le courrier. Les deux sacs d'Hanoï purent être, grâce à cet indigène. jetés sur la berge. Quant aux autres sacs de dépêches, il ne fallait pas songer à les retirer : ils étaient en pleine fournaise.

Le sauvetage s'organisa alors de lui-même. Le bateau était venu s'échouer dans la vase. M. Babou détacha l'une des amarres qui retenaient l'embarcation aux palans, jeta à terre sa valise, qu'il avait heureusement au salon sous la main, et abandonna le vapeur en descendant par la dite amarre. M. Crommazeilles suivit la même voie. Quant à M. Husson, que M. Gandox appelait à cor et à cri, il ne répondait pas.

Nous allons voir pourquoi.

En cherchant une issue quelconque pour quitter le vapeur, M. Husson avait aperçu un petit enfant abandonné qui allait devenir la proie des flammes… Il saisit le bébé, le pressa contre lui, et, comme il est excellent nageur, se précipita dans le fleuve en maintenant son précieux fardeau. Mais la hauteur, ma précipitation avec laquelle il avait fallu agir firent qu'en remonta à la surface, il vint sortir sous le bateau enflammé et cogna violemment de la tête contre la coque. La douleur lui fit lâcher prise et il regagna comme il put la berge à la nage.

C'est pendant qu'il accomplissait ce bel acte de courage et de dévouement que M. Gandox le cherchait vers le salon...

Voici pour ceux qui s'étonneraient de l'épouvantable rapidité avec laquelle s'est propagé l'incendie, une explication qui a été fournie par un indigène, témoin oculaire. Le chargement se composait, *sur le pont*, de trente-neuf fûts d'essence et de dis à douze grands ballots renfermant des centaines de chapeaux d'indigènes en feuilles de latanier. L'un des fûts d'essence laissait suinte quelques gouttes. Un Annamite, après avoir fumé sa pipe à eau, jeta l'allumette enflammée sur les fûts d'essence. L'incendie se communiqua partout en même temps, le feu se répandit avec le liquide, les chapeaux brûlèrent, tout ce qui était inflammable s'enflamma à bord. En une heure, de

ce que fut le Phénix, il ne restait plus qu'une coque d'acier noirâtre, disloquée et tordue, qui laisser monter de l'intérieur une flamme sale, dans des tourbillons de fumée.

On a beaucoup exagéré le nombre de morts. *Il n'y en a pas* parmi les Européens, ni parmi les Japonais, au nombre de deux, qui voyageaient en seconde classe. Parmi les indigènes, il y a trois disparus, dont deux enfants. Dès que le cri « Au feu ! » eut retenti, il est inutile de le dire, tous les Annamites se précipitèrent à l'eau ou dans la vase, du côté de la terre, et gagnèrent un petit monticule qui se trouvait là. Donc, jusqu'à preuve du contraire, il n'y a pas de morts et, un fait acquis à l'heure actuelle, c'est que, *s'il y en a*, ce ne peut-être que chez les indigènes.

On frémit en songeant à la catastrophe qui se serait produite s'il y avait eu une quarantaine de passagers européens à bord. Heureusement, il n'y avait pas de dames !

Devant un incendie de ce genre, il n'y avait qu'une chose à faire : couler le vapeur. Mais le moyen pratique, le temps, la liberté de mouvement et la présence d'esprit dans des circonstances semblables ? La vérité est que M. Gandox a fait tout ce qu'il a pu en tentant de sauver la poste, en courant prévenir les passagers de l'avant et de I'arrière, en ne quittant son bateau que le dernier. M. Husson, le seul Européen qui sut nager, mérité les plus sincères félicitations pour le courage qu'il a déployé, et surtout pour l'exemple qu'il a donné aux indigènes. Quant au brave cuisinier, qui s'est lancé dans les flammes pour sauver le courrier, nous savons qu'à deux heures du matin, jeudi, M. le directeur des Postes était informé de sa belle conduite. Espérons qu'on ne l'oubliera pas en haut lieu.

Comme accidents d'importance secondaire, il y a M. Crommazeilles qui est légèrement blessé aux mains, deux chauffeurs, un matelot et le cuisinier sauveteur légèrement brûlés. Toutes ces blessures sont sans gravité.

L'équipage, composé d'Annamites et de Chinois, a lâchement abandonné le commissaire dès le début.

Le *Long-Tchéou*, chaloupe chinoise venant de Nam-dinh, est passé vers onze heures sur le lieu du sinistre, et a stoppé là tout le temps nécessaire pour recueillir les Européens passagers et les chauffeurs blessés, qu'elle a conduit à Haïphong, son port d'attache. Elle n'est repartie que lorsque sa présence n'était plus utile à personne.

Le *Tigre*, régulier les Messageries fluviales, parti d'Hanoï mercredi soir, a pris à son bord à 3 h. 30 et conduit à Haïphong, M. Gandox qui avait tenu à passer la nuit sur les lieux de la catastrophe, ainsi qu'une trentaine de passagers indigènes.

M. le capitaine d'armement Ménard, des Messageries fluviales, est parti dans la nuit avec le Dragon, pour voir ce que l'on pourrait bien sauver et ramener la coque si possible à Haïphong.

Ce malheureux accident, survenant après celui du *Raphaël*, l'échouage et le bris du *Quang-yên* sur les rochers de Port-Wallut, doit être une perte très considérable pour messieurs Marty et d'Abbadie. En estimant le *Phénix* 120.000 francs, le chargement 15.000, la perte résultant de l'absence du vapeur sur les lignes pendant un an, environ 50.000 francs ; les frais divers à 15.000, on arrive au total de 200.000 francs.

On a beau faire ses affaires et passer pour gagner beaucoup d'argent, des pertes aussi considérables et aussi fortuites, sont profondément à déplorer, surtout dans une maison aussi intéressante que celle-là établie au Tonkin depuis le nombreuses années, et ayant toujours fait preuve de travail et d'initiative.

Des secours ont été donnés par MM. Marty et d'Abbadie à tous les indigènes passagers qui sont venus réclamer, pour leurs petits colis personnels brûlés.

UN PASSAGER.

NOUVELLES ET ENSEIGNEMENTS

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 novembre 1897)

L'importante adjudication des transports de la Rivière Claire a eu lieu lundi à 9. du matin simultanément à Hanoï et à Haïphong.

Ont offert :

• Pour Hanoï :	
MM. Poëls et Seigle	248.070 fr. 77
Alf. Labeye	118.952
Raoul Debeaux	181.432
Viterbo	191.204
Comptoir français du Tonkin	124.773 75
Jumillard	199.450
Balliste	186.045
Chaussé	271.599
Dupré	244.375 50
• Pour Haïphong :	
MM Marty et d'Abbadie	229.551
Vergriète et Cie	270.553

M. Alf. Labeye a été déclaré adjudicataire, sauf ratification.

———————————

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

Par suite de la circulaire lancée par MM. Marty et d'Abbadie, annonçant à leur clientèle l'augmentation du fret de la Cie des Correspondances fluviales, les négociants de notre place ont décidé de provoquer une réunion des intéressés pour mercredi prochain.

La chambre commerce se réunira immédiatement après.

———————————

SITUATION ÉCONOMIQUE
(mois d'octobre)
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 novembre 1897)

LAO-KAY

Commerce. — Les caravanes de petits chevaux sont arrivés en plus grand nombre à Lao-kay pour y chercher des marchandises et surtout du sel à destination du Sou-hien, Phe-long et la Chine [direction de Kai hoa].

Les Chinois ont affrété pour leur compte la chaloupe le « Pho-lu », de la maison Marty et d'Abbadie, qui a déjà fait trois voyages directement de Hanoï à Lao-kay. Les

marchandises apportées consistent surtout en coton filé, tabac et bois de santal destinés à faire des ornements de pagode ; elles viennent de Hongkong et sont, pour la plupart, à destination du Yunnan.

Les jonques de Manhao qui doivent transporter ces marchandises de Lao-kay au Yunnan sont arrivées il y a deux jours ; elles font leur chargement et vont repartir dès que le vent sera favorable. Toutefois, elles ne sont pas arrivées en nombre suffisant pour emporter tout ce qui est déjà arrivé.

Dans le secteur de Muong-khuong, l'affiche proclamant la liberté du commerce et la suppression de toute redevance aux chefs indigènes a produit le meilleur effet ; à Phe-long, de nouveaux marchands chinois, confiants dans nos procédés administratifs et certains de ne plus être pressurés, vont venir s'installer prochainement.

———————

NOUVELLES LOCALES
(*L'Extrême-Orient*, 28 novembre 1897)

Nous recevons communication de la lettre ci-dessous :

À messieurs les négociants de la ville de Hanoï.

Messieurs,

Vous avez tous été frappés comme nous des prétentions exorbitantes de la Compagnie des Messageries fluviales ; la mesure est comble, il nous faut aviser.

Par la circulaire d'hier, ce service subventionné informe les commerçants que dorénavant, les marchandises d'une valeur de plus de 300 p. à la tonne mètre cube ou 1000 kg paieraient un fret de 50 % plus élevé qu'avant, au dessus de cette valeur, au prorata, par fractions.

Tous nous devons nous solidariser et nous unir pour que l'on sache enfin que, nous qui payons, avons bien aussi quelques droit. — Le contrat de messieurs Marty et d'Abbadie a été déclaré révisable par la commission d'enquête parlementaire ; le moment est donc opportun de nous faire entendre et nous devons demander que ce contrat soit révisé et soumis à l'examen des chambres de commerce. Cela se fait en France : les contrats de transport y sont toujours discutés publiquement par les assemblées compétentes, il doit en être de même ici et nos intérêts seront alors sauvegardés.

Si Messieurs Marty et d'Abbadie ne voulaient s'y prêter il appartiendrait au Protectorat de demander l'annulation du marché et la mise en adjudication du Service subventionné.

Pour mettre au point tout nos griefs contre ce Service il est nécessaire que nous soyons tous d'accord sur la forme à donner à nos revendications ; une entente préalable est nécessaire ; nous avons pris l'initiative de la provoquer et invitons tous les patentés de Hanoï à se rendre à la réunion publique, qui se tiendra à la chambre de commerce (ex-palais du Kinh-luoc) mercredi prochain, 1er décembre à 8 heures 1/2 du soir.

L'union fait la force.

Comptant sur votre concours, nous vous prions, Messieurs, d'agréer nos sincères salutations.

Tartarin, Debeaux frères, Godard et Cie, Guioneaud, Guillaume frères, Lacaze, Blanc, Schneider aîné, Fontaine, distillateur, Morand et Gros, Jacques et Cie, Viterbo, Serra, Charpantier, Crébessac [8], Faucon.

———————

[8] Jean-Ernest Crébessac : libraire-imprimeur à Haïphong, puis Hanoï (1889-1905).

TONKIN
Un mouvement insurrectionnel
(*Le Journal des débats*, 19 janvier 1898)

L'*Ernest-Simons*, des Messageries maritimes, est arrivé hier à Marseille. Il nous apprend qu'un mouvement insurrectionnel a éclaté dans diverses parties du Delta. Voici les premiers renseignements que nous recevons .sur ces incidents :

Deux cents fanatiques, partisans de Kydong, ont essayé, dans la nuit du 15 décembre, d'attaquer les environs de Haïphong. Sans fusils, armés seulement de coupe-coupe et de lances, ils réussirent à mettre le feu à un groupe de maisons indigènes. Ils se rapprochèrent ensuite de la ville, mais ils furent vigoureusement repoussés. Malheureusement dans la bagarre, un employé d'une maison de commerce fut blessé, et M. Gauthier, employé aux Messageries fluviales, fut tué.

Les rebelles ont actuellement un centre de ralliement dans le canton de Phu-Kien-Thuy.

D'autre part, on signale, le même jour, des incidents du même genre à Haïdzuong et à Thaï-Binh. À Haïdzuong, les incendies nocturnes éclatèrent sur divers points. L'inspecteur Arthac avec un groupe de miliciens a rétabli l'ordre. La répression fut très énergique. 54 individus, convaincus d'avoir pris part à ces actes de rébellion, furent décapités le lendemain.

À Thaï-Binh, une bande fut repoussée, laissant 9 tués et 1 blessé.

Des mesures énergiques ont été prises immédiatement, de concert avec l'autorité militaire et l'autorité civile, pour empêcher le retour de pareils incidents.

La canonnière *Jacquin* a été immédiatement envoyée à Haïdzuong et des troupes sont parties immédiatement des Sept-Pagodes et de Cap-Cau pour la même destination.

L'attitude des villages de la province de Haïdzuong montre que l'on n'est pas en présence d'un mouvement de la population ; ce sont les partisans de Ky-dong qui ont voulu accomplir le programme qui leur avait été tracé par « l'Enfant du Miracle », lors de leurs réunions à Cho-Kien.

La simultanéité de ces attaques indique qu'un mot d'ordre avait été donné dans un certain nombre de provinces du Delta.

Les endroits où ces attaques se sont produites sont ceux où s'étaient retirés en grande partie les gens qui avaient répondu à l'appel de Kydong.

———————————

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG

———————————

FERME DU SEL
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1898)

Le Président lit une lettre de M. Caron de Maurevaire au sujet d'une demande d'autorisation de vente de sel à Haïphong.

……

M. Rousé déclare à la chambre que le pétitionnaire est employé de la maison A. R Marty et que celle-ci, tout en n'étant pas intéressée dans la question, ne peut s'opposer à ce que son employé se débrouille ailleurs s'il le peut.

———————————

CHAMBRE DE COMMERCE DE Hanoï
Séance du 14 mars 1898,
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 mars 1898)

……

L'examen du contrat des Fluviales, confié a MM. Godard et Meiffre, a donné lieu à un rapport qui a été lu en séance par M. H. Meiffre.

La Chambre l'approuve et en décide l'insertion au bulletin ; elle insiste pour que la Cie des Fluviales soit mise en demeure de construire, dans le plus bref délai, des hangars pour servir d'entrepôt pour les marchandises qu'elle transporte.

RAPPORT de la Commission nommée par la chambre de commerce
à l'effet d'examiner le nouveau contrat passé
avec le service subventionné des Correspondances fluviales.

Messieurs,

La Commission que vous avez nommée a l'effet d'examiner le nouveau contrat intervenu entre le Protectorat et MM. Marty et d Abbadie, se trouvant en présence du fait accompli, n'ignore pas que ses observations resteront sans effet. Elle croit cependant devoir faire les remarques suivantes.

D'abord, elle manifeste ses regrets de voir se continuer la pratique de traiter le commerce comme un mineur ou comme s'il était frappé d'interdiction. En effet, les mesures l'intéressant au plus haut point sont toujours prises en dehors de lui. sans que ses représentants soient jamais consultés.

Dans le cas présent, il s'agit de transports, question vitale pour le commerce. Le contrat, si extraordinaire que cela paraisse, a été passé sans que l'un des principaux intéressés, c'est-à-dire le commerce, ait été invité à donner son avis ; et le voilà lié, malgré lui jusqu'en 1906, alors que nous nous trouvons encore dans la période de début et que nous devons prévoir des changements rapides et importants dans le régime qui prévaut actuellement faute de mieux, alors que des ressources et des besoins nouveaux apporteront, peut-être à brève échéance, une véritable révolution dans le système économique du pays.

Est-ce bien en prévision de ce nouvel état de choses que l'on trouve à l'article 4 cette étonnante convention :

« Le mode d'exploitation des lignes, sur lesquelles des réductions auront été opérées pourra, sur la proposition des concessionnaires, différer de celui prévu au présent contrat de manière à faciliter le développement du trafic, notamment la vitesse moyenne obligatoire, pourra être réduite, les arrêts et relâches, augmentés et rendus variables et facultatifs, etc. »

On pourrait se figurer que cette vitesse que l'on parle de réduire est peut-être exagérée ? L'art. 25 nous apprend qu'elle est de 6 nœuds au minimum. Est-ce pour permettre de réduire le prix du fret que l'on diminue encore cette soi-disant vitesse ? Nullement. Alors que signifie cette phrase :

« Faciliter le développement du trafic ? »

Il faudrait être bien ignorant des besoins du commerce pour admettre pareille prétention. Il est inadmissible que pour favoriser le développement du trafic, c'est-à-dire le transport de marchandises, on augmente les arrêts et relâches rendus variables et facultatifs au gré des concessionnaires.

Art. 5. — « … Dans le cas où l'accord ne pourrait s'établir entre les concessionnaires et l'Administration, celle-ci aurait le droit d'assurer le fonctionnement de ces nouveaux services comme elle le voudrait. »

« Toutefois, si elle en faisait l'objet d'une adjudication, MM. Marty auraient la faculté de prendre les dits services au prix même résultant de l'adjudication, puis ils devront en informer l'Administration dans les huit jours qui suivront. »

Cet article se lisait plutôt MM. Marty et d'Abbadie auront la faculté d'enlever à l'adjudicataire le bénéfice de l'adjudication en prenant pour leur compte le contrat a lui adjugé et pour lequel il a fait des frais d'études, déposé un cautionnement, etc.

Comment, dans ces conditions, compter sur des offres sérieuses, une concurrence normale ? Il n'y aura plus qu'un simulacre d'adjudication.

Art. 9. — Toutefois, sur les cours d'eau suivis par les lignes subventionnées, l'Administration s'engage à ne faire faire ses transports que par les bateaux des concessionnaires, mais dans les cas urgents, si MM. Marty et d'Abbadie ne pouvaient assurer ces transports avec la rapidité nécessaire, l'Administration serait en droit d'y pourvoir par ses propres moyens. »

Ne pourrait-on pas exiger que ce lut aux frais des concessionnaires ? La subvention n'est-elle déjà pas suffisante pour pouvoir permettre un matériel assez important pour parer à toute éventualité ?

Art. 10. — Paragraphe Marchandises. « 5 centimes par mille marins.... y compris les frais de chargement et de déchargement du navire. »

La compagnie a toujours obligé les chargeurs à aller chercher leurs marchandises dans la cale. C'est donc un travail pour lequel ils ont déjà payé et qu'on les oblige encore à effectuer.

Nous appelons l'attention de la chambre de commerce sur l'article 13.

Cet article constitue un monopole exclusif qui condamne le commerce à subir pour ses transports et ses déplacements, des vitesses de 6 nœuds à des prix exagérés et ce pour de longues années.

Les articles 19, 20, 21 méritent également l'attention de la chambre. Il est dit :

Art 19. — « Les bateaux desservant les lignes subventionnées devront faire leurs opérations de chargement et de déchargement aux quais ou appontements des concessionnaires dans les endroits où il en existera et aux points fixés par l'Administration dans les autres. »

Art. 20. — « Dans le cas où, pour une cause quelconque, les bateaux des lignes subventionnées ne pourraient pas atteindre les essais ou arrêts, officiellement désignés, le transport des correspondances, des passagers et des marchandises de l'Administration ou des particuliers jusqu'à ces escales ou arrêts, devra être assuré par les soins et aux frais des concessionnaires qui toucheront alors la subvention. »

Art. 21. — « Les concessionnaires devront avoir des représentants à Haïphong, Hanoï, Phu-lang-Thuong, Nam-dinh et Yên-bay.

Or le débarquement des marchandises est fait au petit bonheur. — À l'appontement, quand c'est possible, ou en plein fleuve et aux frais des chargeurs. Quand le bateau ne peut aborder.

Le lieu de débarquement n'a jamais été fixé que par les concessionnaires .qui ne tiennent compte en cela que de leurs convenances, de leurs intérêts.

Enfin, on a toujours demandé l'établissement d'un bureau en ville sans jamais avoir pu obtenir satisfaction. — Peut-on, en effet, considérer le représentant comme étant à Hanoï, alors qu'il est installé sur le fleuve, tantôt à un endroit, tantôt à un autre ?

Art. 40. — Parag. II : « Les tarifs, tant pour les passagers que pour les marchandises autres que celles dont le transport est gratuit pour le Protectorat, ne pourront être supérieurs de plus de 75 % à ceux qui sont stipulés à l'art 10. »

Pourquoi cette énorme majoration ? La subvention qui permet au Protectorat d'exiger un traitement de faveur n'est-elle pas fournie par ceux-là mêmes qui vont payer 75 % en plus ?

Si c'est ainsi que se traduit la protection qui nous est due, nous sommes en droit de regretter vivement de n'avoir pu faire entendre notre voix pour défendre nos intérêts.

Serait-ce pour payer moins que le Protectorat autorise les concessionnaires à nous tondre un peu plus près ?

Dans tous les cas. nous constatons, une fois de plus, que c'est toujours celui qui travaille produit et paie. qui est le plus durement traité.

L'art. 48 confie à MM. Marty et d'Abbadie l'exécution des travaux suivants :

1° Coupure du Lach-tray ;

2° Coupure de Haly ;

3° Travaux de défense des berges du canal de ceinture ;

4° Travaux de rayonnage dans les passes du canal des Bambous ;

5° Construction d'un bateau-ponton pour Quang-yên ;

6° Élargissement de la coupure du Lach-tray ;

7° Élargissement de la coupure de Haly ;

8° Approfondissement du chenal d'accès des appointements de Hongay ;

9° Construction de deux écluses à pas sur le canal de Vinh à Thanh-hoa.

Bien que ces travaux aient été confiés aux concessionnaires, en vertu des contrats antérieurs, n'aurait-il pas été préférable de les donner à l'adjudication, ce qui aurait permis à plusieurs maisons d'entreprises de retirer au moins quelques bénéfices de l'affaire, et au Protectorat d'avoir ces travaux aussi bien exécutés et à meilleur compte ?

Art. 50. —« L'Administration s'engage à céder aux concessionnaires, aux escales, là où cela sera possible, en face des appontements ou quais d'accostage, les terrains nécessaires à l'établissement d'agences ou de dépôts. »

Cette clause existait déjà au précédent contrat, et, bien que l'urgence en soit indiscutable, il n'a rien été fait en ce sens à Hanoï, et vous penserez sans doute, Messieurs, qu'il serait bon de demander avec insistance, la création des agences et dépôts prévus et si nécessaires.

……

Art. 51. — « Le présent contrat sera enregistré par les soins et aux frais du Protectorat. Les concessionnaires seront tenus, dans un délai de 10 jours, à partir de son approbation, d'en remettre deux cents exemplaires imprimés à l'Administration.-

On ne s'explique pas cette largesse et on ne peut s'empêcher du remarquer que lorsque l'on a affaire aux petits entrepreneurs ou commerçants, on ne manque pas de mettre à leur charge ces mêmes frais. pourquoi cette différence de traitement ?

Est-ce parce que les millions entrent en ligne que c'est le budget qui doit payer ?

Pour terminer, notre commission vous propose :

Attendu qu'il ne faut guère compter sur une modification aux articles visés ;

Attendu qu'il ne faut trop compter sur l'exécution des clauses malheureusement trop élastiques au sujet des agences et dépôts à créer par les concessionnaires,

De demander au Protectorat :

1° Qu'à l'avenir, pour les questions intéressant le commerce, l'avis de la chambre de commerce soit pris en compte avant la signature de tout marché [important] ;

2° Qu"en ce qui concerne la création des agences et dépôts, le Protectorat veuille bien faire construire des hangars fermés destines à recevoir les marchandises arrivant par eau.

Les chaloupes chinoises qui arrivent le dimanche et veulent repartir le même jour ne peuvent le faire, car les magasins étant fermés pour la plupart, il est impossible de procéder au débarquement.

On peut objecter que les quais sont en cours de construction et que les hangars viendront en leur temps ; mais du train dont marchent ces travaux, nous ne les verrons pas terminés avant bien longtemps et les hangars ont tout le temps d'être édifiés, d'avoir rendu de grands services au commerce et être mûrs pour la démolition avant que les quais ne soient terminés.

———————————

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juin 1898)

Nous avons l'honneur de porter à la connaissance de MM. les négociants que le départ des chaloupes devant avoir lieu aux heures fixées par l'horaire, la délivrance des bons d'embarquement cessera dès l'encombrement du navire et, en tous cas, une demie heure avant l'heure de départ des réguliers.

Marty et d'Abbadie

———————————

Haïphong
(*L'Extrême-Orient*, 30 juin 1898)

DO-SON. — M. Breton, comptable aux Messageries fluviales, est décédé le 23 de ce mois, à Do-son, où il était venu chercher une amélioration de son état de santé, fort précaire depuis quelque temps.

Ses obsèques purement civiles ont eu lieu le 24 à Haïphong, au milieu d'une nombreuse affluence. Au cimetière, M. Brousmiche, vénérable de la Loge, a fait l'éloge funèbre du défunt.

Nous adressons nos sentiments de condoléances à sa famille et à l'administration des Messageries fluviales.

———————

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 octobre 1898)

Nous avons appris avec plaisir la naissance de la petite Henriette-Louise, fille de M. Bonnafont, comptable aux Fluviales, à Haïphong.

La mère et l'enfant se portent bien. Nos meilleurs vœux à la petite Tonkinoise et nos compliments aux parents.

———————————

LE « PHENIX »
(*L'Extrême-Orient*, 17 novembre 1898)

MM. Marty et d'Abbadie, directeurs des Correspondances fluviales, avant de livrer le *Phénix*, restauré et agrandi, avaient voulu se rendre compte une dernière fois de ce que pouvait faire ce bateau.

Dimanche dernier, ils avaient convié un grand nombre de personnes à une excursion en baie d'Along. N'ayant pu assister à cette fête, nous en empruntons le compte-rendu à notre confrère du *Courrier d'Haïphong*.

Partis à 7 heures du matin de l'appontement des Fluviales, les excursionnistes arrivaient à 10 heures en baie d'Along, où le *Phénix* jetait son ancre pour permettre à chacun de satisfaire un appétit singulièrement aiguisé par l'air de la mer. Au reste, un menu que Vatel lui-même n'eût pas dédaigné de signer, permettait à chacun de donner libre cours à ses fantaisies gastronomiques :

Hors d'œuvres divers
Volailles froides
Langue fourrée à l'Anglaise
Vol au vent financière
Légumes
Haricots verts sautés
Petits pois au beurre
Rôti
Chateaubriand aux pommes
Dessert assorti
Fruits — Café — Liqueurs
Vins : Bordeaux, Sauternes
Saint-Émilion supérieur, Champagne

Les entrées surtout, et plus particulièrement la langue fourrée à l'Anglaise, ont subi un rude assaut.

Au champagne, M. Brandela, doyen d'âge de la Chambre de commerce, a, en quelques paroles très simples, mais marquées au coin de la cordialité, remercié au nom de tous MM. Marty et d'Abbadie de leur aimable invitation, et a souhaité au *Phénix* une carrière brillante et fructueuse.

M. D'Abbadie qui, dans le cours de cette journée, s'est montré le gentleman accompli que chacun sait, a remercié en peu de mots, puis les invités ont quitté la table pour aller visiter les grottes et les cirques de cette baie d'Along, unique peut-être au monde en son espèce. Qu'on n'attende pas de moi une description de ces excavations. Ma plume est trop pauvre pour rendre la variété des sensations que leur aspect fait éprouver. À 1 h. 1/2, les promeneurs se rembarquaient sur le *Phénix* qui virait de bord et mettait le cap sur Haïphong où il arrivait à 8 h. 1/2 du soir.

Pendant toute cette dernière partie du voyage, la plus franche gaieté n'a cessé de régner à bord, et chacun s'est séparé du sympathique armateur, ravi de sa journée.

Parmi les passagers qui débarquaient, nous avons reconnu notamment : le colonel et Mme Beaujeux, Mme et M. Mirabel, M. et Mme Brandela, Mlle et M. Laborde, Mme et M. Offret, M. et Mme Bonnafont, M. et Mme Germain, M., Mme et Mlle Chodzko, Mme et M. Cognon, M. et Mme Fouqueray, Mlle d'Abbadie, un groupe de gens célibataires par occasion ou par conviction tels que M. Guerrier fils, MM. d'Artaud, Bouchet, de Lansalut [9], Carré, Vignol, Gravelle [Banque de l'Indochine], Pellicot, Lafeuille.

Enfin, M. Villeminot, procureur de la République ; MM. Léopold et Geyer, de la maison Speidel et M. J. d'Abbadie.

J'allais oublier M. Thuillier, qui nous permettra de lui offrir nos plus sincères compliments, et M. Gandox, le si aimable commissaire, qui est, c'est le cas de le dire ou jamais, le *Phénix* des commissaires. Après ce mot là, je m'en vais et s'il n'est pas bon, je renvoie la critique à un mien ami, grand amateur de calembours, dont la modestie s'offusquerait si je livrais son nom en pâture à la curiosité des Tonkinois.

———————————

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1898)

[9] Charles Le Gac de Lansalut (1873-1927) : avocat-défenseur à Haïphong (1899-1923), administrateur de sociétés, publiciste.

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 tout le monde.

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

———————————

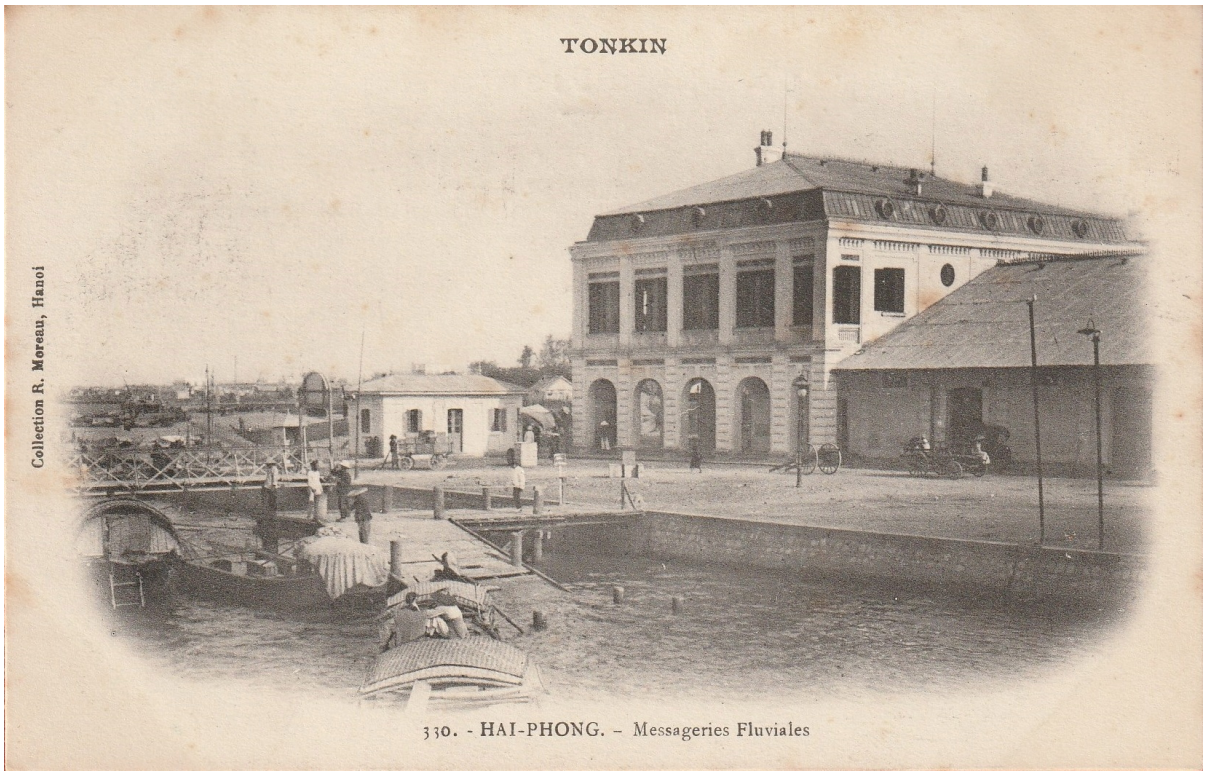
CHRONIQUE DE HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1899)

Mercredi matin, à 9 h. 30, a en lieu aux ateliers des messageries fluviales le lancement d'un nouveau vapeur, du type *Pho lu*, destiné au service du haut fleuve Rouge.

———————————



Coll. Olivier Galand
101. — HANOÏ. — Le « Tigre » (chaloupe des Messageries fluviales.)
Collection R. Moreau, Hanoï



Coll. Olivier Galand
330. — HAÏPHONG. — Messageries fluviales. Collection R. Moreau, Hanoï.

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.



Appontements et siège des Messageries fluviales de MM. Marty et d'Abbadie à Haïphong.
Phot. R. Moreau, Hanoï.
(Robert Dubois, *Le Tonkin en 1900*, Paris, Société française d'éditions d'art)

[288] Dès le début de la conquête, il devenait indispensable de mettre à profit les nombreux cours d'eau du Tonkin, pour pénétrer plus avant dans ce pays.

L'absence totale des routes, les nombreux marécages et rizières constituaient une entrave perpétuelle à la communication rapide entre les différentes villes.

C'est à MM. Marty et d'Abbadie que revient l'honneur d'avoir organisé les premiers une importante flottille de rivière qui rend au Tonkin les plus grands services.

Cette flottille de chaloupes de différents modèles constitue « les Messageries fluviales du Tonkin ».

• Tonkin
Agence principale à Hanoï
Agences à Hungyên, Namdinh, Viétri, Yenbay, Laokay, Tuyenquang, Phulangthuong.
• Annam
Agences à Benthuy (Vinh). ()
• Chine
Agences à Hong-Kong, Hoïhow, Packoï.
[289] Cette maison s'occupe principalement des affaires suivantes :

Comme armateurs :
1° Service subventionné des correspondances fluviales du Tonkin ;
2° Compagnie de navigation tonkinoise ;

3° Transit de marchandises.

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

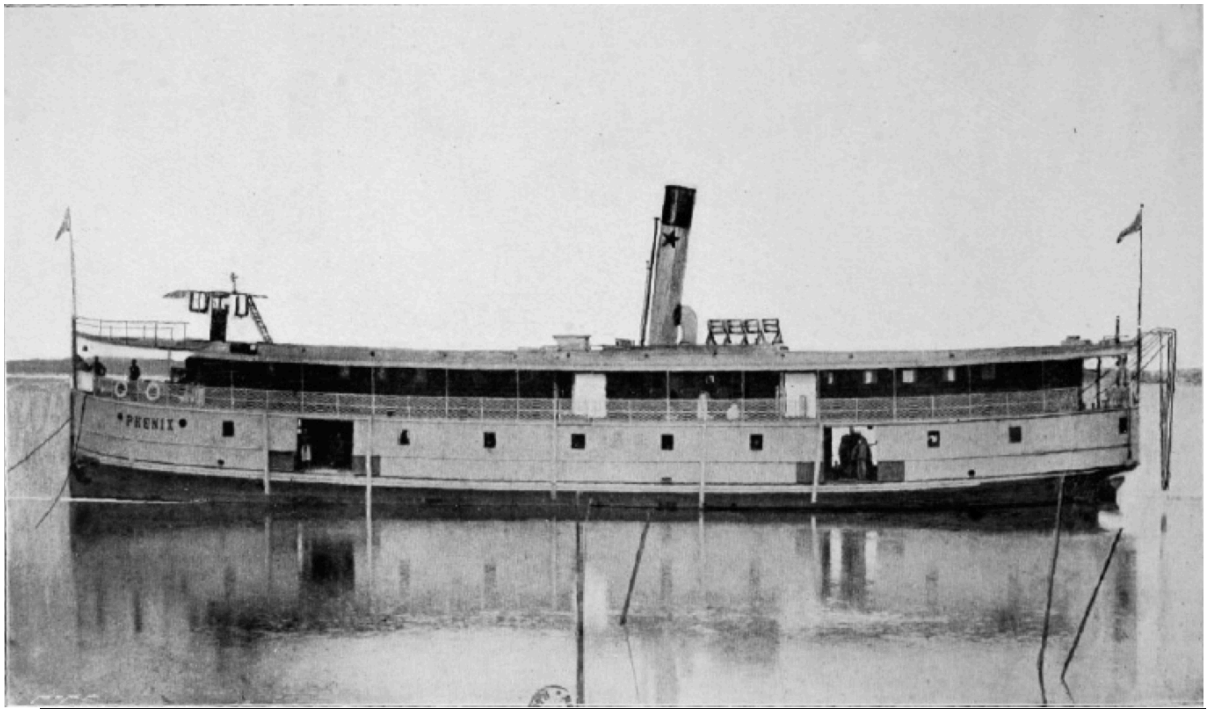
Comme entrepreneurs :
1° Dragages ;
2° Travaux hydrauliques et entreprises en tous genres.

Comme industriels :
1° Exploitation du Revêtement calorifuge tonkinois.

[290]

FLOTTE DE MARTY ET D'ABBADIE
Service subventionné des correspondances fluviales du Tonkin.
Vapeurs de rivière et cabotage.

Vapeurs :
Dragon en acier, 2 hélices.
Phénix en acier, 2 hélices.
Tigre en acier, 2 hélices.
Annam en acier, 2 hélices.
Vinh en acier, 1 hélice.
Omnibus en acier, 1 hélice.
Cerf, mixte, 1 hélice.
Licorne, mixte, 1 hélice.
Faïtsilong, Mixte, 1 hélice.
Quang-Yen, en bois, 1 hélice.
Aigrette, en bois, 1 hélice.
Hung-yen, en bois, 1 hélice.
Bac-Hat., en acier, 1 hélice
Yunnan, mixte, mono-roue.
Cho-bo, mixte, mono-roue.
Bao-ha, en acier, mono-roue.
Passe-Partout, en acier, mono-roue.
Yen-Bay, en acier, mono-roue.
Pho-lu, en acier, mono-roue.
Viétri, en acier. En construction.
Paul, en bois, 1 hélice.
Antoinette, en bois, 1 hélice.
1 Chaland n° 1 jaugeant 250 tonnes.
7 Chaland n° 2-8 jaugeant 125 tonnes.
2 Chaland n° 9-10 jaugeant 25 tonnes.



Le *Phénix*, vapeur à 2 hélices faisant le trajet de Haïphong à Hanoï. — Longueur : 43 mètres ; largeur : 10 mètres. Passagers de 1re classe : 40 ; de 2e classe : 40 ; du pont : 400.

COMPAGNIE DE NAVIGATION TONKINOISE*
VAPEURS DE MER

[293]

ARMEMENTS

Service subventionné des Correspondances fluviales du Tonkin.

Ce service desservant toutes les rivières navigables du Tonkin et la côte, depuis Mui-Ngoc (Moncay) jusqu'à Benthuy (Vinh-Annam), effectue les voyages conformément au tableau suivant :

LIGNE n°	DE	A	DATE	DISTANCE EN MILLES.
1	Haïphong	Hanoï	Tous les jours excepté le dimanche.	105
	Hanoï	Haïphong	—	—
2	Haïphong	Phulangthuong	3 fois par semaine.	57
	Phulangthuong	Haïphong	3 fois par semaine.	
3	Sept-Pagodes	Dap Cau	3 fois par semaine.	18
	Dap-Cau	Sept-Pagodes	3 fois par semaine.	

4	Haïphong	Mui-Ngoc	3 fois par semaine.	120
	Mui-Ngoc	Haïphong	3 fois par semaine.	
5	Haïphong	Vinh	1 fois par semaine	202
	Vinh. Haïphong	1 —		
6	Hanoï	Namdinh (direct)	3 fois par semaine	55
	Namdinh	Hanoï	3 fois par semaine	
7	Hanoï	Namdinh par Ninh-Binh, Phuly, Késo	1 fois par semaine	105
8	Hanoï	Viétri	3 fois par semaine	39
	Viétri	Hanoï	3 fois par semaine	
9	Viétri	Tuyên-quang	1 fois par semaine	52
	Tuyenquang	Viétri	1 fois par semaine	—
10	Viétri	Cho-Bo	1 fois par semaine	55
	Cho-Bo	Viétri	1 fois par semaine	—
11	Viétri	Yen-Bay	1 fois par semaine	76
	Yen-Bay	Viétri	1 fois par semaine	
12	Yen-Bay	Lao-Kay	1 fois par semaine	91
	Laokay	Yen-Bay	1 fois par semaine	
13	Sept-Pagodes	Lam	Tous les 14 jours.	31
	Lam	Sept-Pagodes		

soit au total, 212.004 milles par an, pour lesquels le service est subventionné par le Protectorat.

Différents types de vapeurs sont en usage suivant l'importance des lignes, la profondeur des cours d'eaux et la rapidité des courants. Sur les lignes 1 et 2, les vapeurs doivent pouvoir prendre 12 passagers de 1re classe et sur les autres lignes, 4. Toutefois, les vapeurs ont été aménagés pour un nombre de passagers plus considérable que celui prévu au contrat.C'est ainsi que sur la ligne de Haïphong-Hanoï, les vapeurs peuvent prendre jusqu'à 40 passagers de 1re, autant de 2e classe et 4 à 500 passagers de pont, en dehors de 200 tonnes de marchandises. Ces vapeurs sont [294] aménagés comme des paquebots, avec salon, cabines, éclairage électrique, restaurant, etc. Sur les cours d'eau à peu de fond, les vapeurs sont à roue derrière et de différentes grandeurs, depuis le type *Yunnan* de 40 mètres de long, jusqu'au type Passe-partout de 25 mètres de long. Ce dernier type, malgré son faible tirant d'eau de 60 centimètres, est obligé d'interrompre la navigation à vapeur entre Yen-Bay et Lao-Kay de décembre à mai, c'est-à-dire pendant la saison des très basses eaux. À ce moment, le service est assuré par des jonques installées pour les passagers de 1re, 2e et 3e classes. Le voyage par jonque de Yen-Bay à Lao-Kay dure de quatre à six jours à la montée et deux jours à la descente, alors que par bateau à vapeur, il n'est que de 2 jours à la montée et 1 jour à

la descente. Aux basses eaux, le transport des passagers et des marchandises entre Yen-Bay et Lao-Kay est assuré par 90 jonques dites de Manhas.

COMPAGNIE DE NAVIGATION TONKINOISE

Ce service comprend la navigation de mer faite par les 6 vapeurs au long cours désignés plus haut.

[295] Ces vapeurs ont les aménagements les plus confortables, sont éclairés à l'électricité et sont spécialement disposés pour les chargements de marchandises du pays. Ce sont des navires de vitesse dont quelques-uns atteignent jusqu'à 16 nœuds.

Les départs, sans être à jour fixe, sont pourtant réguliers, en ce sens qu'il y a toujours au moins un vapeur en partance dans le port, où il ne séjourne guère plus de deux ou trois jours.

Leur service régulier se divise en deux lignes :

1° Ligne Haïphong — Hong-Kong avec escale à Hoïhoo (Haïnan) ;

3° Ligne Hong-Kong — Packoï avec escale à Hoïhoo (Haïnan).

Ces vapeurs français naviguent sans primes ni subvention, et ont à subir une lutte sérieuse de la part d'affréteurs chinois, sous le couvert du pavillon allemand.

TRANSIT DES MARCHANDISES

Un service spécial, avec succursale dans les magasins des docks d'Haïphong, s'occupe du transit des marchandises qu'il reçoit à l'arrivée à Haïphong, réexpédie à l'intérieur, et vice versa.

[296] Ce bureau fait toutes les formalités en douane, règle les avaries, fait faire les expertises, etc., etc.

.....



Coll. Olivier Galand
Yen-Bay. — Chaloupes sur le fleuve Rouge

HAÏPHONG
Ch. Lafeuille
Né le 3 juillet 1860 à Montrouge (Seine), célibataire
Témoins du décès : Louis Michaud, 31 ans, et Jean Joseph Chazallet, 38 ans,
employés aux Correspondances fluviales
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1900)

Nous avons le profond regret d'apprendre la mort de M. Ch. Lafeuille, agent des Fluviales, décédé à Haïphong le 30 janvier, à trois heures du matin, après une courte maladie, d'une quinzaine de jours à peine.

Cette perte a été d'autant plus douloureuse que la gravité de la maladie ne faisait pas prévoir une issue fatale, et que M. Lafeuille était estimé de tous ceux qui le connaissaient. La veille de la mort encore, il était à son bureau et se déclarait lui-même seulement « indisposé ».

Son convoi funèbre a eu lieu le 30 à cinq heures du soir. La plupart des Haïphonnais étaient présents, et il y en aurait eu davantage si les lettres de faire-part étaient parvenues à temps à destination.

C'est au milieu de l'émotion générale que M. Bonnafont, président de la Société de Rapatriement, a prononcé sur la tombe les quelques paroles suivantes :

« Messieurs,

L'homme que nous conduisons aujourd'hui à sa dernière demeure fut un colon dans toute l'acception du mot.

Ancien sous-officier de Zouaves, caporal secrétaire à la Légion étrangère, il était arrivé ici il y a plus de douze ans, et après avoir contribué, dans son humble sphère, à la pacification du pays, avait définitivement fait du Tonkin sa seconde patrie. Rentré aux Fluviales à sa sortie du régiment, il y était depuis plus de dix ans, et pendant ce long laps de temps, il ne compta parmi ses collègues que des amis.

C'était l'un des membres fondateurs de la Société de Rapatriement des employés de l'Indo-Chine. Il était notre secrétaire au moment de sa mort. Au nom du conseil d'administration, au nom des membres de notre association disséminés en Indo-Chine, je viens dire le dernier adieu à ce modeste qui disparaît quelques mois avant d'avoir pu profiter des avantages réservés aux sociétaires.

Je salue devant cette tombe ouverte douze ans de travail non interrompus dans la colonie.

Au nom de nos camarades, et au mien personnellement, mon pauvre Lafeuille adieu ! Que cette terre tonkinoise que tu as fécondée de ton labeur, et où tu avais fait de si beaux rêves d'avenir, te soit légère ! Tu meurs, mais ta mémoire survivra parmi nous comme celle d'un travailleur. Tu ne laisses que des regrets à tous ceux qui t'ont connu,

Une dernière fois adieu ! Repose en paix. »

Nous présentons à la famille de M. Lafeuille ainsi qu'à la maison Marty et d'Abbadie et au personnel des Fluviales, nos bien sincères condoléances.

———————

HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 et 30 avril 1900)

Publications de mariage. — Entre M. Cousseau, Jean-Marie-Olivier, commissaire du *Tigre*, des Messageries fluviales, domicilié à Haïphong, et M^lle^ Tremblais, Céline-Alphonsine, sans profession, domiciliée à Nantes.

———————

CHAMBRE DE COMMERCE DE HANOÏ
Procès-verbal de la séance du 11 juin 1900
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juillet 1900)

.....

Lettre n^o^ 2552 A, de M. le résident supérieur, transmettant la réponse de la Cie des Correspondances fluviales au sujet de l'observation faite par la chambre que les marchandises du commerce à destination du haut fleuve étaient refusées par la Cie sous prétexte qu'elle a à transporter les colis de l'administration.

MM. Marty et d'Abbadie prient l'assemblée de spécifier les cas où ces faits se seraient produits.

M. le président donne lecture de la réponse qu'il a adressée à cette lettre en faisant connaître à la Cie des Correspondances fluviales que, les 22 et 25 mai, les marchandises envoyées par MM. Guioneaud à destination de Sontay, Tuyên-Quang et Pho Lu ont été refusées, avec la mention. « Il n'y a plus de place à bord, les chargements étant faits par l'Administration. »

———————

CHAMBRE DE COMMERCE DE HANOÏ
Procès-verbal de la séance du 30 juillet 1900
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1900)

……

Lettre nº 2892 A. du 13 juillet 1900 de M. le résident supérieur au Tonkin transmettant la réponse du service subventionné des Correspondances fluviales, à une réclamation de la chambre de commerce signalant des cas où des marchandises à destination du haut fleuve avaient été refusées par ce service.

MM. Marty et d'Abbadie font connaître que dans les cas cités, le vapeur avait son plein chargement *très urgent* pour l'Administration et l'agent de la Compagnie s'esat vu dans l'obligation de refuser d'embarquer des marchandises du Commerce en présence de l'article 39 du cahier des charges.

———————————

Annuaire général de l'Indochine française, 1901 (2):
Vinh (1110-1111):
Messageries fluviales : Goyon, agent.

———————————

CHRONIQUE RÉGIONALE
HAÏPHONG
La grande Revue
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1901)

Si l'on racontait en France que les habitants d'Haïphong n'ont pas eu le patriotisme d'assister à la première grande revue que l'on passe des troupes du Tonkin, on croirait certes que nous sommes les derniers des anti-patriotes.

Mais si l'on connaissait le dessous des choses, si l'on savait l'état plutôt précaire du budget des ménages, on reviendrait vite de la première impression fâcheuse.

Lettons maintenant les choses au point, et sans rougir (car il n'y a nullement lieu de rougir de sa pauvreté), constatons le fait suivant :

La compagnie des Messageries fluviales avait réservé un de ses bateaux, aux passagers haïphonnais désireux d'assister à la revue de Bac-ninh.

Elle ne demandait qu'à couvrir ses frais, c'est-à-dire être assurée de vingt passagers de 1re classe payant chacun pour leur billet d'aller et retour une somme de 15 piastres, Soit au total 300 piastres.

Or, ce fut un four complet.

Et pourquoi ? Parce que porte-monnaie et poches, sont absolument à sec.

Pas une sapèque à sacrifier, même dans un but éminemment patriotique.

À déjeuner, nous causions précisément de cet échec des Fluviales,- et un vieux Tonkinois, qui habite depuis très longtemps Haïphong nous disait à ce sujet :

— « Il y a cinq ans, MM. Marty et d'Abbadie auraient été obligés de mettre au moins deux ou trois bateaux en service pour une pareille revue.

Auraient-ils mis les places à 25 $, c'eut été encore la même chose, sans compter le supplément personnel que chacun eut apporté.

C'eut été du délire ; un enthousiasme bruyant, une manifestation très belle de patriotisme. Et à la revue, nous tous Français y eussions assisté.

Le protectorat actuel s'est-il seulement demandé si cela nous ferait plaisir de voir nos braves soldats défiler au bruit de nos acclamations.

Ce n'est plus de mode ; c'est même bête, disent certains, d'être émus en voyant passer le drapeau tricolore Combien le saluent à son passage ? C'est bon pour les Allemands de saluer un chiffon, avancent les sceptiques.

Pourquoi des manœuvres, pourquoi une revue ? Tout cela, c'est de la blague, de la poudre jetée aux yeux, une fatigue pour les hommes et une source de dépensés, ajoutent les flemmards. »

Et ma foi, n'avait il pas raison le vieux colon qui résumait là les opinions de lui entendues sur les grandes manœuvres ?

— « Nous aurions dû, poursuivit-il, nous Haïphonnais, puisque nous en sommes réduits à compter à quinze piastres près sur notre budget, envoyer une délégation à la revue ? »

Et à notre tour, nous regrettons que le Protectorat n'ait pas procuré à la population de notre ville les facilités et les moyens économiques, pour assister à un spectacle où toutes les nations, même les plus barbares, ont à cœur de convier leur peuple.

Haïphong et ses habitants, comptant si peu, nous prions M. le général en chef ainsi que nos officiers et nos braves troupiers d'excuser la population de notre ville de son abstention.

À défaut de notre présence — que nous interdisait la pénurie de piastres —, le cœur y était et c'est là, général, notre meilleure excuse.

Un vieux soldat.

———————

CHAMBRE DE COMMERCE DE Hanoï
Séance du 1er avril 1901
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 avril 1901)

……

Lettre no 3685 mars 1901 de M. le résident supérieur au Tonkin au sujet d'une réclamation de la chambre de commerce relative aux échouages dans la passe de Ba-trang.

M. le résident supérieur adresse à la chambre copie de la réponse du M. le directeur des Travaux publics :

Hanoï, le 22 mars 1901.

Rapport de l'ingénieur chef de service

Comme suite à la communication qui nous est faite par M. le résident supérieur d'un extrait du procès-verbal de la séance du 11 février de la chambre de commerce de Hanoï, nous avons l'honneur de faire connaître que nous n'avons rien à ajouter à notre rapport no 725 du 11 février 1901, relatif aux échouages des bateaux des fluviales à Bat-trang.

Nous devons toutefois faire connaître que les eaux du fleuve Rouge étant actuellement à 0 m. 37 au-dessus de plus basses eaux constatées, les bateaux n'échouent plus a Bat-trang et peuvent passer à pleine charge.

Le conducteur ffons de chef de de Service,

Signé : GAJAN.

Transmis à M. le Résident supérieur, il paraît douteux qu'on puisse, au moyen de dragages, qui seraient d'ailleurs fort coûteux, fixer d'une manière tant soit peu durable le lit d'un fleuve aussi mobile que le fleuve Rouge. Ainsi que le fait observer M. Gajan. la situation s'est déjà bien améliorée : il semble s'être produit cette année ce qui se produisait les années précédentes : après une période d'oscillations, le fleuve Rouge

paraît trouver enfin son lit définitif qu'il creuse lui-même, de sorte que la situation critique prend fin même avant l'arrivée de la crue.

Le service des Travaux publics a d'ailleurs entrepris cette année des travaux qui ont pour but d'essayer de fixer le banc de sable de Ba-trang et, par suite, d'empêcher l'envasement de la passe. La date à laquelle ces travaux ont été commencés est trop récente encore pour qu'on puisse se prononcer sur leur résultat.

Hanoï, le 12 février 1901,
Le directeur p. i. des Travaux publics
Signé : DE LARMANT.

Lettre nº 352 du 27 mars 1901 de M. le résident supérieur au Tonkin adressant à la chambre de commerce un mémoire présenté par MM. Marty et d'Abbadie et relatif aux réclamations formulées par diverses maisons de commerce de Hanoï sur la façon défectueuse dont sont faites les expéditions des marchandises transportées par les bateaux des correspondances fluviales.

Ce mémoire sera transmis aux intéressés qui voudront bien formuler à nouveau leurs observations et les transmettre à la chambre de commerce.

———————

YÊN-BAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1901)

De notre correspondant.

Nous avons enterré le 20 juin M. Cuvellier [10], commissaire de jonques de la maison Marty et d'Abbadie, décédé à l'ambulance de Yên-bay, après une longue et cruelle maladie.

Atteint de la fièvre typhoïde et d'abcès au foie, Cuvellier entrait à l'ambulance où on lui fit l'opération.

Pendant plus de deux mois, il fut journellement l'objet des soins dévoués de M. le médecin en chef et du personnel de l'ambulance.

Malheureusement, à son état de faiblesse extrême vint se greffer la dysenterie qui devait l'emporter.

Remarqué dans l'assistance, M. le lieutenant-colonel commandant d'armes, de nombreux officiers de la garnison et presque tous les civils de Yên-bay.

Sur la tombe, M. le résident a prononcé quelques paroles d'adieu !

———————

CHRONIQUE LOCALE
État civil
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juin 1901, p. 2, col. 4)

Cuvilliez (Henri), commissaire des jonques des Messageries fluviales, décédé à l'ambulance de Yên-bay le 19 juin.

———————————————

ASSOCIATION AMICALE DE RAPATRIEMENT
DES EMPLOYÉS DE L'INDOCHINE
Siège social : HAÏPHONG (Tonkin)

---

[10] Eugène *Henri* Cuvilliez (et non Cuvellier) : né à Paris, le 1er novembre 1872. Célibataire.

Procès verbal de l'assemblée générale du 7 juin 1901
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 août 1901)

Membres participants

MM. d'Abbadie, armateur à Haïphong ;
Baron A., agent des Fluviales à Yên-Bay ;
Mme Baron, à Yên-Bay ;
Mlle Baron M., *id*.
Baron M. T., *id*.
MM. Bonnafont, agent des Fluviales, Phu-lang-Thuong ;
Carlini, commissaire Fluviales, Haïphong ;
Dupont, agent Fluviales Lao-Kay ;
Jaspard, comptable Messageries fluviales, Hanoï ;
Rainoird, agent principal Fluviales, Hanoï,
Mme Rainoird, à Hanoï ;

———————

CHRONIQUE LOCALE
Bourses scolaires
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 août 1901)

Baron, agent des correspondances fluviales Yen-bay, 2 enfants, 600 fr. ;
Mme Bébelmann, employée chez Marty et d'Abbadie, 1 enfant, 350 fr. ;
Dominjon, magasinier aux Messageries fluviales, 2 enfants, 150 fr.

———————

CHRONIQUE LOCALE
Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 août 1902)

Les vapeurs *Omnibus* et *Phénix,* des Messageries fluviales, partis le 18 de Haïphong, sont arrivés hier à Hanoï amenant des troupes venant de Chine.

L'*Omnibus* avait à bord 4 sous-officiers européens, 90 conducteurs européens et indigènes, 155 mulets. Tout ce détachement est placé sous les ordres de M. le lieutenant Lemercier, de l'Artillerie coloniale.

Le *Phénix* transporte 46 chevaux.

*
* *

Nous apprenons avec plaisir que M. Carlini, le doyen des agents de la Compagnie fluviale, qui vient d'être gravement malade, est presque entièrement rétabli.

MM. Marty et d'Abbadie ont envoyé le sympathique agent à Hongkong pour y achever sa convalescence.

———————

SUCCESSIONS VACANTES AUX COLONIES
(*La Dépêche coloniale*, 26 septembre 1901)

CURATELLE DE HANOI

Cuvilliez (Eugène-Henri), né à Paris le 1er novembre 1872, agent des Messageries fluviales, décédé à Yen-Bay le 20 juin 1901. Actif, 100 piastres ; passif, 35 p. 54. Légataire universelle : Mlle Annette Le Bonniec à Guingamp (Côtes-du-Nord), ou, en cas de décès de ladite demoiselle, les pauvres du deuxième arrondissement de Paris.

———————

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

Récapitulatif

Français	103
Asiatiques	1456
Total général	1559

CHAMBRE DE COMMERCE DE HANOÏ
Procès verbal de la séance
du 4 novembre 1902.
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 décembre 1902)

……

Haïphong, le 25 septembre 1902.

Monsieur le résident supérieur au Tonkin.

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 20 septembre no 1752, nous transmettant une réclamation de la chambre de commerce de Hanoï, contre nos tarifs de transport.

Cette réclamation est basée sur une comparaison inexacte.

D'abord, les piastres ne valent actuellement que 2 fr. 14. et non 2 fr. 20, et elles valaient 2 fr.10 et au-dessous, lorsque nous avons préparé notre *Guide de Voyageurs* ; ensuite, il n'a pas été tenu compte que les tarifs de passagers du Gouvernement, ne contiennent pas la nourriture, alors qu'elle est comprise dans nos tarifs du Commerce.

Quoiqu'il en soit, nous prions la chambre de commerce de Hanoï de bien vouloir nous signaler des cas précis où nos agents auraient fait payer aux voyageurs, un tarif exagéré et nous sommes tout prêts à rectifier les erreurs qui auraient pu être commises.

Veuillez agréer, Monsieur le résident supérieur, l'assurance de nos sentiments très dévoués.

Signé : Marty et d'Abbadie.

P. C. C.
Le chef du de Bureau,
Demorgny.

À la suite de la lecture de la lettre de MM. Marty et d'Abbadie, les observations suivantes sont présentées à la Chambre.

Suivant les articles 10 et 40 du contrat du 30 décembre 1897 des Messageries fluviales, les prix de passage entre Hanoï et Laokay. s'établissent comme suit :

Hanoï-Yên-bay 115 milles à 0 fr. 12 x.0,09 (majoration 75 %) = 115 x 0 fr. 21 = Fr. 7.715 à 2,20 $ 10,99

Yên-bay-Lao-kay 91 milles à 0 fr. 10 x 0,30 (majoration >5 %) = 91 x 70 = Fr 63,70 à 2,20 $ 28,95

Fr. 87.85 à 2,20 $ 39,95

Antérieurement au 1er août, le prix en piastres demandé par la Compagnie des Fluviales était de $ 54,50, ce qui fait ressortir le taux de la piastre sur le prix en francs de 87 fr. 85, de Hanoï à Laokay à 1 fr. 612.

Il en résulte que les prix de passage antérieurement au 1er août étaient déjà majorés de la différence entre le montant en francs et le cours de la piastre (Paris à vue de $ 14,55).

Par suite du nouveau tarif, appliqué depuis le 1er août 1902, cette majoration est de $ 19,55. Le cours de la piastre ressortant à 1 fr. 48, on ne peut s'expliquer pour quelle raison MM. Marty et d'Abbadie appliquent les taux arbitraires, d'une part, de 1 fr. 612 et, d'autre part, de 1 fr. 48, alors que depuis longtemps, le cours du Paris, à vue, au trésor, est de 2 fr. 20 et qu'il n'a baissé à 2 fr. 15 que seulement le 8 octobre courant c'est-à-dire postérieurement à l'application du tarif du 1er août 1902.

Il résulte de ces faits que l'on serait tenté à l'avenir de payer à la Cie des Fluviales les prix des passages en monnaie française suivant les articles 10 et 40 du contrat, ou de lui demander d'accepter des traites du Trésor sur Paris à vue au cours du jour, on ne voit pas, si la mesure était générale, quel moyen pourrait employer la Cie des Fluviales pour empêcher ce mode de règlement.

La chambre décidé de soumettre ces observations à M. le résident supérieur, en le priant de vouloir bien provoquer une réponse de MM. Marty et d'Abbadie.

———————

Cour d'assises

(*L'Avenir du Tonkin*, 25 décembre 1902)

Dans sa séance d'hier, la Cour a jugé les nommés C. et P., inculpés de détournement et complicité.

Après réquisitoire de M. l'avocat général Michel et plaidoiries de MMes Mézières et Dureteste, la Cour, faisant bénéficier C. et P. des circonstances atténuantes, les a condamnés à deux ans d'emprisonnement et aux frais.

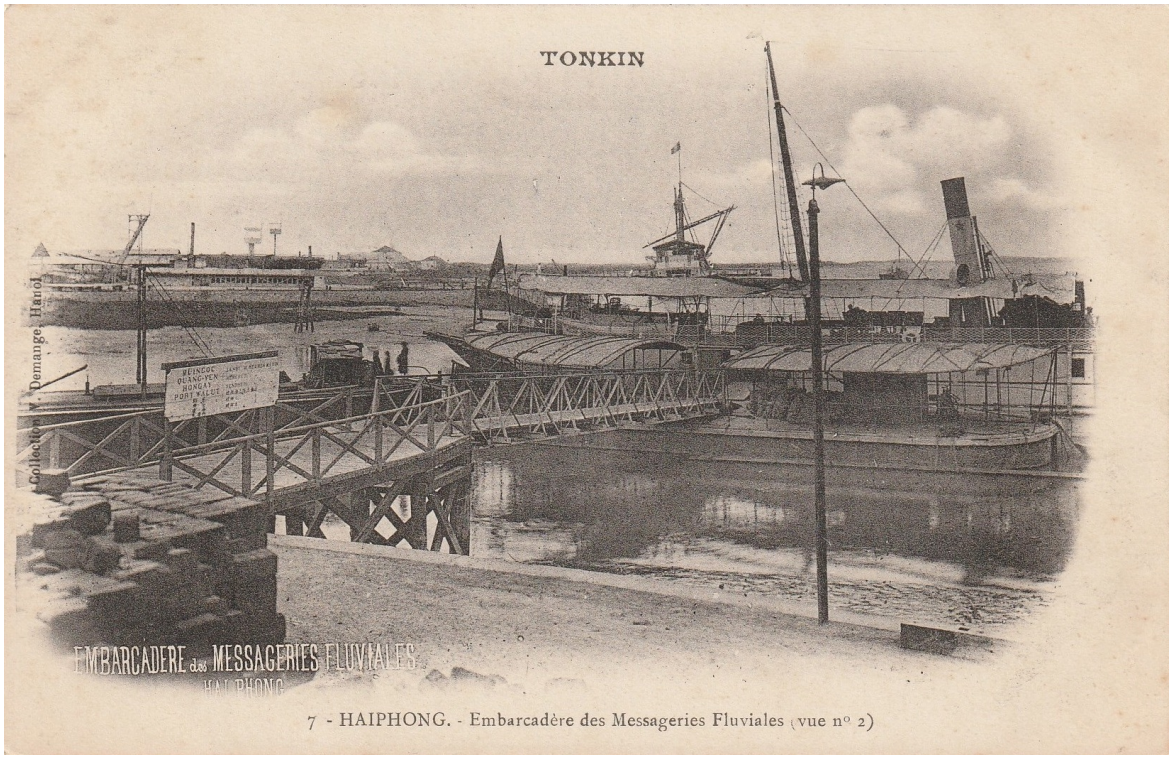
Me Devaux représentait la maison Marty et d'Abbadie, partie civile.

———————

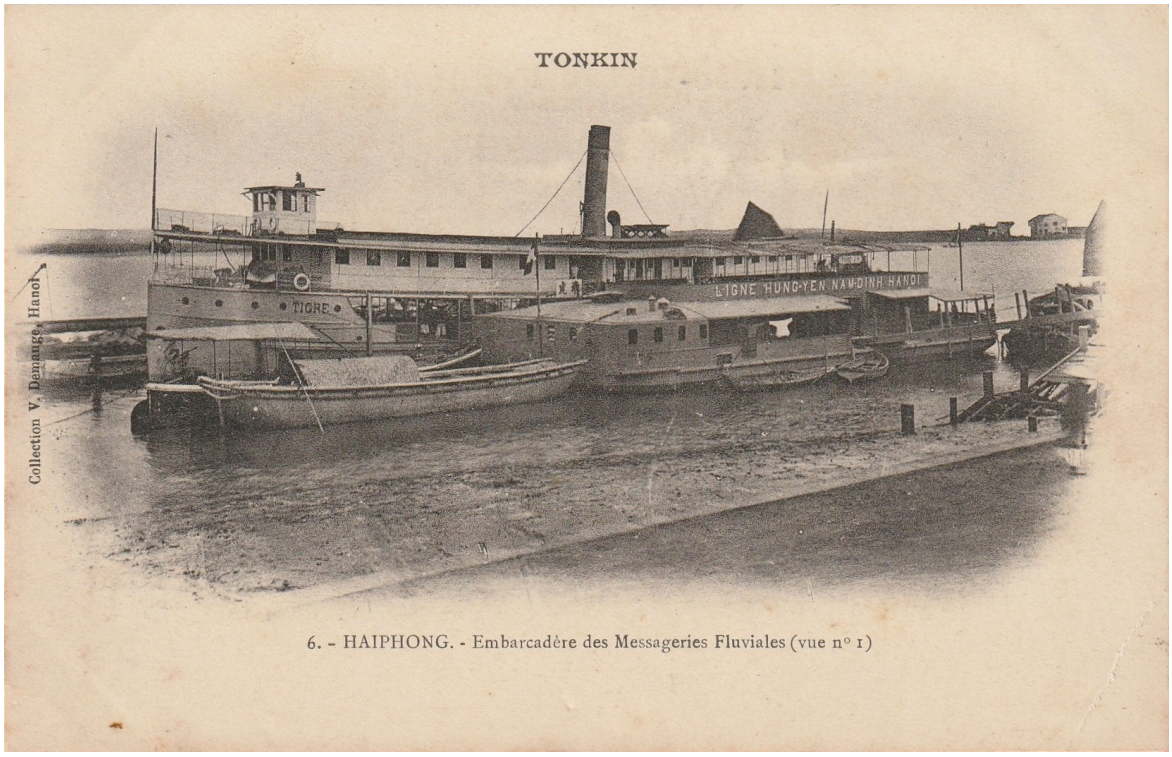
Distinctions honorifiques
LÉGION D'HONNEUR
(*Bulletin officiel de l'Indo-Chine française*, juin 1903, pp. 580-591)

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.



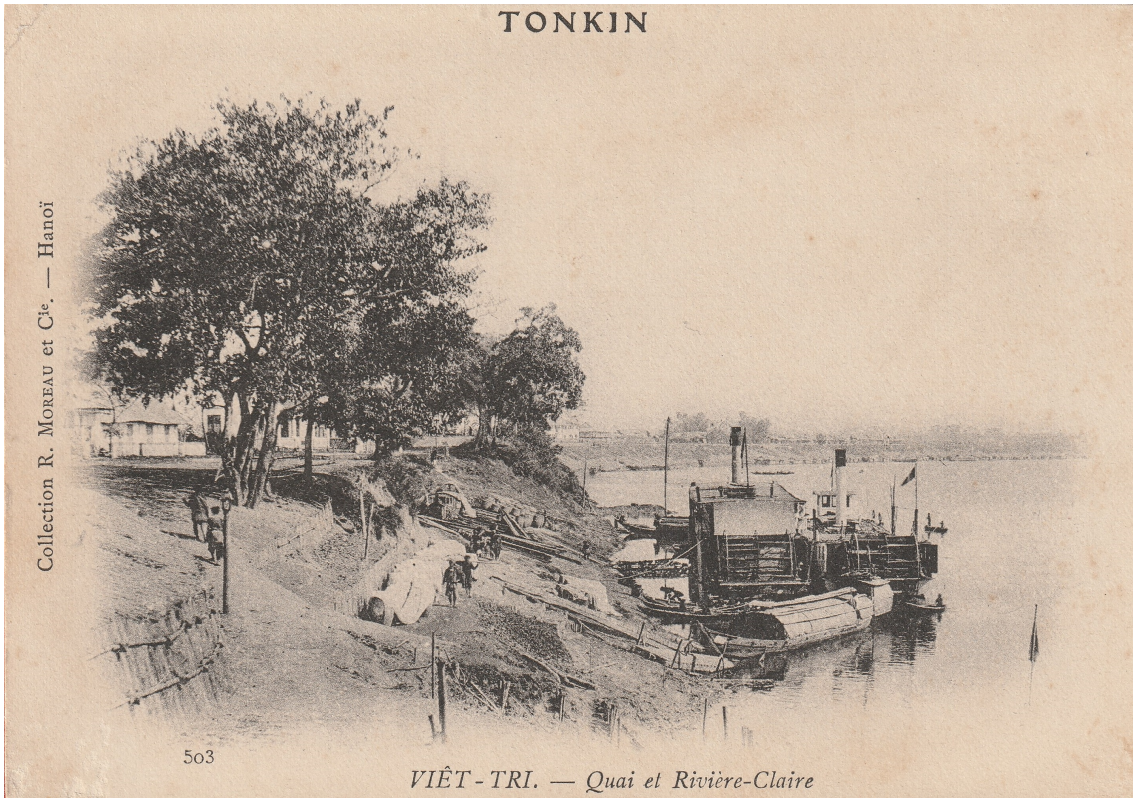
Coll. Olivier Galand
Haïphong. — Embarcadère des Messageries fluviales. Coll. V. Demange, Hanoï



Coll. Olivier Galand
Haïphong. — Embarcadère des Messageries fluviales. Coll. V. Demange, Hanoï
Le *Tigre* : ligne Hung-Yen–Nam-Dinh–Hanoï.



Coll. Olivier Galand
Haïphong. — Le *Tigre* devant l'appontement des Messageries fluviales. Coll. Dieulefils.



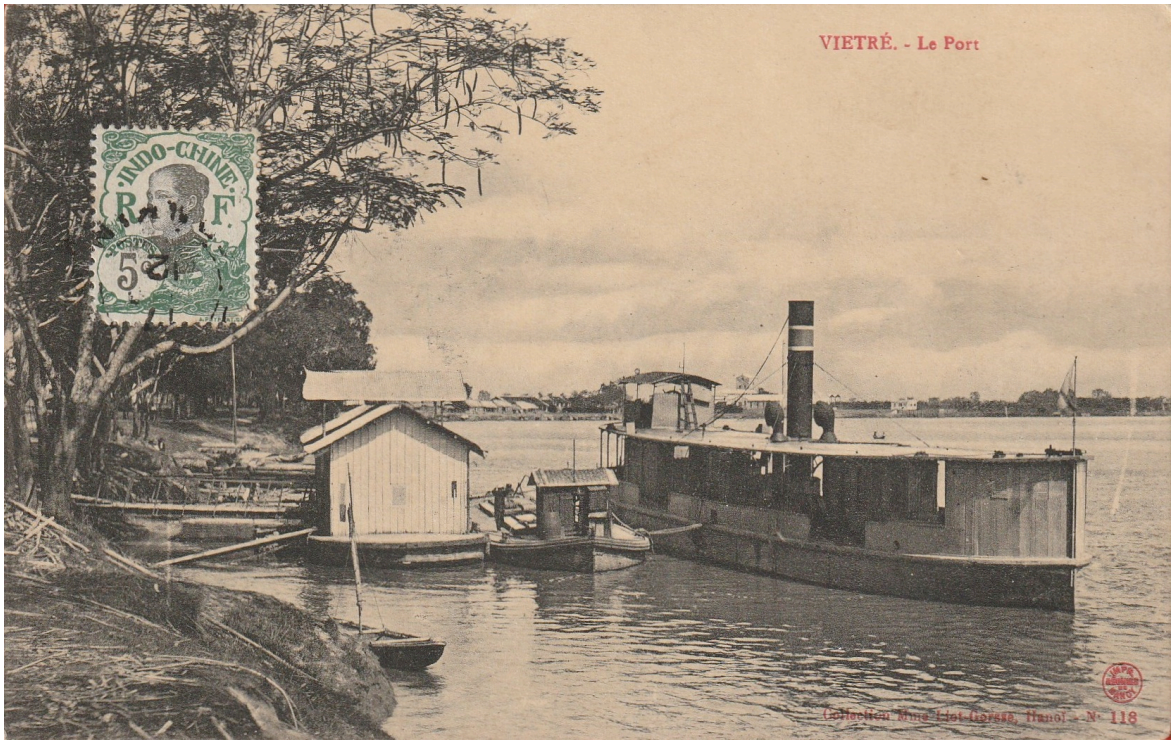
Coll. Olivier Galand
Viêt-Tri. — Quai et rivière Claire. Coll. Raphaël Moreau et Cie, Hanoï.



Coll. Olivier Galand
Vietri. — Les bords de la rivière Claire. Le *Yunnan*, des Messageries fluviales. Coll. Dieulefils.



Coll. Olivier Galand
Vietri. — Les bords de la rivière Claire. Le *Yunnan*, des Messageries fluviales. Coll. Dieulefils.



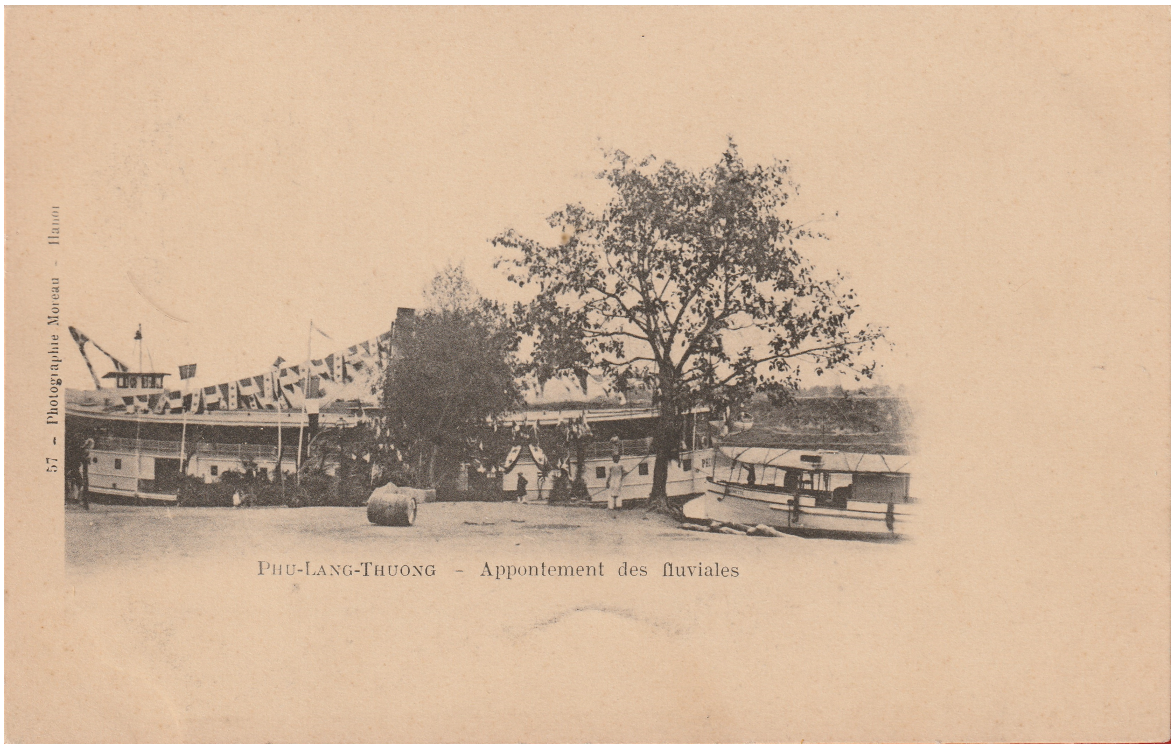
Coll. Olivier Galand
Vietri. — Le Port. Coll. Mme Liot-Gorsse, Hanoï. Imprimeries réunies de Nancy.



Coll. Olivier Galand
Vietri. — Confluent de la rivière Claire et du fleuve Rouge.
(Coll. Émile Serra, pharmacie — droguerie — Comptoir de la photographie, rue Paul-Bert, Hanoï).



Coll. Olivier Galand
Phu-Lang-Thuong. — Le port. Coll. Mme Liot-Gorsse, Hanoï. Imprimeries réunies de Nancy



Coll. Olivier Galand
Phu-Lang-Thuong. — Appontement des fluviales. Photographe Raphaël Moreau, Hanoï.



Coll. Olivier Galand

Haïphong. — Chaloupes dans le canal Bonnal. Le *Chobo*, des Messageries fluviales. Coll. Dieulefils

---

LETTRE DU TONKIN
LE TYPHON
(*Le Journal des débats*, 2 août 1903)

On nous écrit de Hanoï, le 12 juin :

L'Indo-Chine est encore sous le coup du terrible désastre provoqué par le typhon des 7 et 8 juin. C'est une véritable calamité, un deuil public, car tout le Delta a été plus ou moins ravagé, certaines localités presque anéanties. […]

À Hanoï, sur le fleuve Rouge, beaucoup de barques ont disparu, emportées par la tempête. Le *Yunnan*, vapeur des Messageries fluviales, n'a pu lutter, et il est allé se jeter à la rive. Il y eut de l'affolement à bord et plusieurs passagers se précipitèrent à l'eau et passèrent leur nuit dans la rizière avec de l'eau jusqu'au ventre. […]

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 janvier-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.

———————

1905 (18 nov.) : naufrage du *Tigre* coulé dans le canal des Bambous par la *Thérèse,* de l'Union commerciale indo-chinoise

———————

Phu-lang-Thuong
Un mariage
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 octobre 1905)

Le mariage de M. C. Pottier, représentant à Hanoï de la maison A. R. Marty, et de notre très charmante et très aimée institutrice, Mlle Marsaud, a été célébré jeudi.

Jamais Phu-lang-Thuong ne s'était montrée coquette comme en ce jour et le soleil qui, depuis si longtemps, paraissait bouder, s'est décidé à ouvrir ses rideaux pour sourire sans doute aux mariés et pour éclairer leur union d'un rayon de joie.

Rayon qui, entre parenthèses, fut tout particulièrement apprécié par les invités de Hanoï qui arrivèrent à 9 h 20 du marin avec une rare exactitude et une célérité que malheureusement ne monta point la chaloupe qui amenait MM. Marty et Rousé, témoins du marié.

Aussi le mariage civil, qui devait avoir lieu à dix heures précises, n'eut-il lieu qu'à onze heures à la Résidence.

……

———————

CHRONIQUE DU PALAIS
(*L'Avenir du Tonkin,* 6 décembre 1905)

Peu d'animation à l'audience du tribunal civil du 5 décembre, à peine quelques personnes occupaient les bancs réservés au public et pourtant l'affaire inscrite au rôle est de celles qui intéressent une grande partie de la population européenne de la Colonie.

Il s'agit de l'affaire des terrains de Gia-Lam dont la bonne dame — lisez l'Administration — conteste la propriété à M. Marty, l'armateur bien connu.

L'audience, présidée par M. Gueyffier, est ouverte à 8 h. Le siège du ministère public est occupé par M. d'Épinay ; Me Devaux, du barreau d'Haïphong, présente la défense des intérêts de M. Marty, et, en une de ces brillantes plaidoiries dont il à le secret, fait le procès de l'Administration tutélaire que nous avons le bonheur de posséder, à qui il reproche sa mauvaise foi.

Voici l'exposé des faits.

Jadis, il y a de cela de nombreuses années, le Protectorat céda à M. Courret, avec l'approbation de S. E. le vice-roi du Tonkin, une certaine superficie de terrains situés à Gia-Lam, rive gauche du fleuve Rouge, en face de Hanoï.

M. Courret fit des essais de plantations de coton ; ces essais ne réussirent pas ; un syndicat se forma dont le représentant était Me Sintas, l'honorable avocat d'Haïphong ; des essais nouveaux furent tentés, mais les résultats furent ce qu'ils avaient été précédemment et, soit que le terrain ne convint pas au coton, soit toute autre cause, le syndicat subit une grosse perte et passa la main à M. Marty, qui devint propriétaire du

domaine et en acquitta consciencieusement, pendant de nombreuses années, l'impôt foncier. Dont les reçus, lus à l'audience par Me Devaux, mentionnent la coquette somme de seize cent piastres d'imposition par an ; ce qui n'était pas à dédaigner ; tel fut, du moins, l'avis du Protectorat dont les caisses s'ouvrirent toutes grandes pour recevoir les belles piastres sonnantes et trébuchantes que M. Marty versait.

Retenu à Hong-Kong par ses affaires, M. Marty ne s'occupait de ses terrains que pour en payer consciencieusement l'impôt, et remettait à une date ultérieure la mise en valeur du domaine dont il était le légitime acquéreur.

Naturellement, la vue de ces terrains admirablement situés éveilla de nombreuses convoitises ; les habitants annamites des villages voisins se taillèrent une royale part dans le gâteau qu'ils avaient sous leurs yeux. Ce ne fut certes pas leur compréhension du tien et du mien qui les gêna en l'occurrence, et patrie des terrains fut vivement transformée en plantureuses et grasses rizières dont les détenteurs firent leur propriété en vertu de l'adage de la loi romaine : Possession vaut titre. Une compagnie à forme, française, mais dont les directeurs et le haut personnel sont étrangers, ayant justement besoin de larges espaces, jeta son dévolu sur ces vastes superficies qui, prétendait-elle, n'appartenaient à personne, et, tranquillement, s'installa avec une satisfaction qui n'avait d'égale que l'impudence de la spoliation.

Bénévole, le Protectorat laissait faire, et le Contentieux administratif jubilait, en la personne de ses agents, du litige qui naissait et dont il semblait couver jalousement la croissance.

Revenu à Hanoï, monsieur Marty s'inquiéta à juste titre des empiètements faits sur ces terres, et assigna l'administration supérieure, revendiquant la libre possession des terrains dont il était propriétaire.

Narquoise, celle-ci répondit, non par une fin de non-recevoir pour incompétence, mais en déniant à M. Marty ses droits de propriétaire.

……

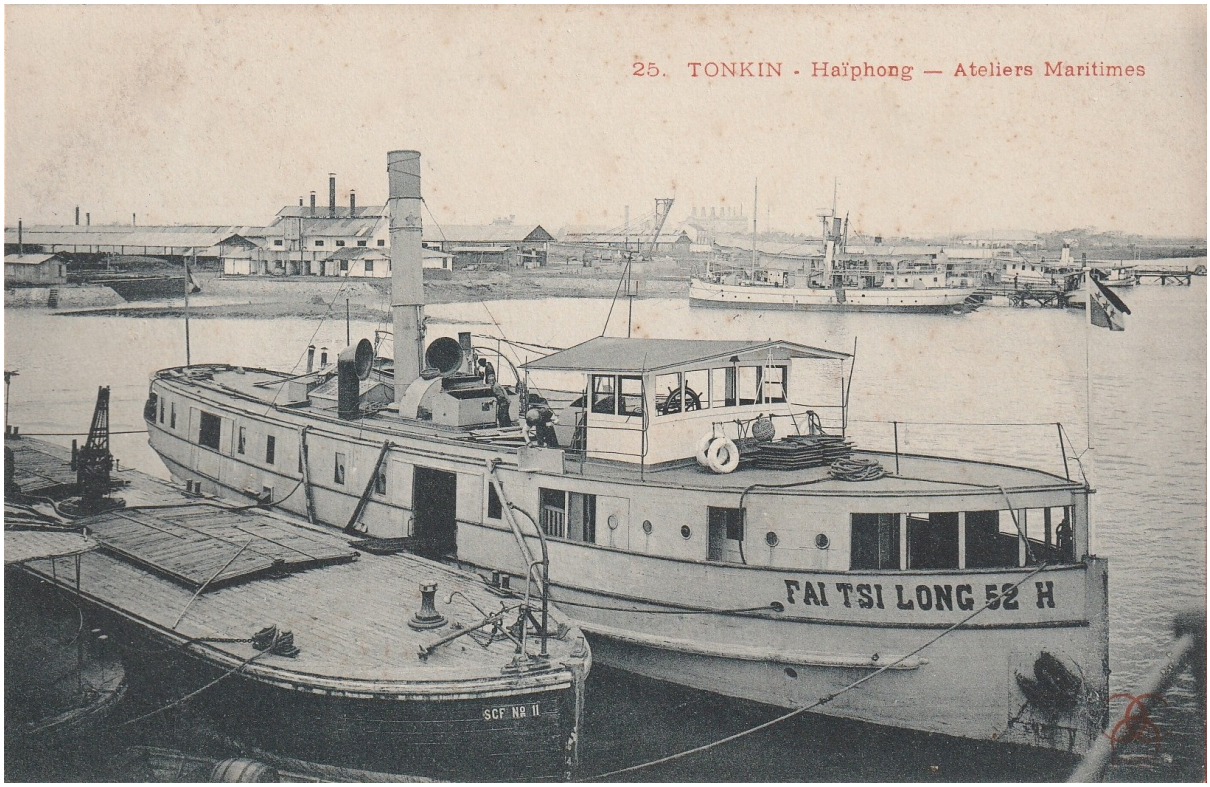
L'affaire est en instance et nécessitera sûrement plusieurs audiences.

Étant donné la personnalité des maîtres du barreau qui défendent les intérêts engagés, il y aura de belles plaidoiries.

Me Devaux représente M. Marty ; Me Mézières, les villages de Gia-Lam et le Protectorat ; Me Laurens représente MM. Rainoird et autres.

L'audience est levée à 11 h.

VILLAREM



Coll. Olivier Galand
Haïphong. — Ateliers maritimes. Au premier plan, le *Fai-tsi-Long,* des Messageries fluviales du Tonkin.
Coll. Société bordelaise indochinoise

———————

Hanoï.
(*L'Avenir du Tonkin,* 1er août 1906)

Mort subite — Samedi, soir, vers quatre heures et demie, pendant que la chaloupe *Fai-tsi-Long*, de la Compagnie des messageries fluviales procédait aux préparatifs de son voyage régulier pour Haïphong, un individu vint s'embarquer. Quelques minutes après, il s'affaissa, ne donnant plus signe de vie.

Le cadavre, dont l'identité n'a pu être établie, a été transporté à la morgue par les soins du commissaire de police du 2e arrondissement.

———————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 août 1906)

Décès. — Nous avons le regret d'enregistrer le décès de M. Sansonetti, survenu mercredi soir à l'hôpital de Quang-Yên.

M. Sansonetti, qui depuis plusieurs années, était commissaire à bord des chaloupes Fluviales, était bien connu de tous ici.

Une chaloupe spéciale partie jeudi après déjeuner a conduit à Quang-Yên les amis du défunt désireux d'assister à son enterrement qui avait lieu le soir à 4 heures.

———————————

QUANG-YEN
(*L'Avenir du Tonkin,* 12 août 1906)

Obsèques. — Nous avons annoncé le décès de M. Sansonetti, ancien commissaire de la *Licorne*, et caissier de la Cie des Correspondances fluviales. La mort de cet homme aimable et de ce travailleur acharné, enlevé à la fleur de l'âge — il n'avait pas trente ans — a causé dans notre ville une profonde impression et ce fut suivi de tous les Français de Quang-Yên, de nombreux amis venus de Haïphong que Sansonetti fut accompagné à sa dernière demeure.

C'est que l'on ne connaissait pas seulement en lui le plus loyal des amis, le plus dévoué des collaborateurs, le plus franc et le plus ouvert des cœurs, mais c'est que l'on savait aussi la raison primordiale pour laquelle luttait cet homme : celle d'avoir auprès de lui sa jeune femme et sa petite fille que la fortune adverse maintenait dans le pays toujours aimé mis cependant lointain.

……

M. le résident de France et son personnel, MM. les officiers et soldats, M. l'inspecteur des milices et un peloton de *linhs* accompagnèrent le cercueil ; M. Tanqueray représentait la Compagnie. Des couronnes couvraient le cercueil offertes par les Fluviales, par leur personnel, par les Corses de Haïphong et par ceux de Quang-yên.

……

———————————

SUCCESSIONS VACANTES AUX COLONIES
(*La Dépêche coloniale*, 8 septembre 1906)

INDO-CHINE
BUREAU DE HAIPHONG

……

Succession vacante de M. Laplace (Élie-Jean-Baptiste), commissaire des Correspondances fluviales, décédé à Haïphong, le 17 juillet 1906.

———————————

CHAMBRE DE COMMERCE DE HANOÏ

———————

Séance du 9 octobre 1906
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1906)

……

2° Service fluvial Yen-bai–Lao-kay. MM. Marty et d'Abbadie ont demandé la suppression d'un des deux voyages hebdomadaires que leur contrat les oblige à exécuter entre Yen-bay et Lao-kay. M. Vialet, directeur général des Postes et Télégraphes ne voit aucun inconvénient à cette suppression.

La chambre de commerce est d'avis que la suppression d'un voyage hebdomadaire du service des correspondances fluviales entre Yen-bai et Lao-kay ne nuira en rien aux intérêts du commerce et peut, par suite, être autorisée, sous la réserve que, dans le cas où une interruption viendrait à se produire dans le service du chemin de fer, ce deuxième service hebdomadaire devrait être immédiatement rétabli.



Coll. Olivier Galand

Haïphong. — Siège social des correspondances fluviales. (Coll. F.-H. Schneider)(1906).



Coll. Olivier Galand
Haïphong. — Les Fluviales. — A. R. Marty (Coll. R. Bonal & Co, Haïphong)
Carte postale adressée à M. René Boyer, receveur buraliste à Sargé-sur-Braye (Loir-et-Cher).

Médailles d'honneur du travail
(*Avenir du Tonkin*, 3 janvier 1907)

Sont décernés, à l'occasion du 1er janvier 1907, les médailles d'honneur en argent de 2e classe suivantes :

.....
Tchan-Mouï, patron du « Tigre », de la maison Marty ;
Nguyên-van-Diêm dit Nam, patron du « Paul », de la maison Marty ;
Thai-cam-Chang, patron du « Cerf », de la maison Marty ;
Ngô-Tieng-Canh, patron du « Hung-yen », de la maison Marty ;
Tchan-chéong-Kong dit A-Kong, adjoint à l'Armement, maison Marty ;
Tong-A On, patron du « Dragon » (Maison Marty) ;

———————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 février 1907)

Légion d'honneur. — Nous apprenons que, par décret en date du 13 janvier 1907, le commandant Bouchet, de la maison Marty et d'Abbadie, a été nommé officier de la Légion d'honneur.

M. le commandant Bouchet, père de M. Alfred Bouchet, de la Résidence supérieure, est trop connu et trop estimé au Tonkin pour que cette nouvelle ne cause pas la plus grande satisfaction à ses nombreux amis.

ORDRE DU DRAGON DE L'ANNAM.
(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, 1907, p. 564)

Grade d'officier :
DUPONT (Charles), représentant des correspondances fluviales à Laokay (Tonkin).

1912 :
ÉCLATEMENT DES LIGNES MARTY & D'ABBADIE ENTRE LES MESSAGERIES FLUVIALES DU TONKIN (ADOPHE DESCHWANDEN) [11]
ET
LA COMPAGNIE ROQUE

Étude de Me LANSALUT
AVOCAT-DÉFENSEUR
32, BOULEVARD HENRI-RIVIÈRE À HAÏPHONG

Société anonyme des Messageries fluviales du Tonkin
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 avril 1912)

1° — Suivant acte sous signature» privées en date du 26 février 1912 dont un des originaux a été annexé à la minute d'un acte reçu par Me Locquet-Duquesne, notaire a Hanoï, le vingt-huit février 1912… M. A. Deschwanden a établi les statuts d'une société anonyme dont il a été extrait littéralement ce qui suit:

Article premier. — Il est formé entre les souscripteurs et attributaires des actions ci-après créées et tous ceux qui deviendront par la suite propriétaires soit des actions soit de celles qui pourraient être créées ultérieurement une société anonyme dans les conditions déterminées par les lois des 24 juillet 1867 et premier août 1893 et par les présents statuts.

Art. 2. — La société a pour objet l'exploitation d'un service de transports fluviaux du Tonkin et toutes opérations connexes.

Art. 3. — La société prend la dénomination de Société des Messageries fluviales du Tonkin.

Art. 4. — La durée de la société est fixée à trente années qui commenceront à courir le jour de sa constitution définitive, sauf dissolution ou prorogation.

Art. 5. — Le siège de la société est à Haïphong, rue du Commerce, no 8 et 10. Il pourra être transféré en tout autre lieu à Haïphong par décision du conseil d'administration. […]

……

Art. 6. — … M. Deschwanden, entrepreneur, demeurent à Haïphong, rue du Commerce, no 10, apporte à la société:

1° Le bénéfice d'un contrat de location-vente d'un matériel fluvial appartenant à M. A. R. Marty, en date du 21 mars 1911, enregistré à Haïphong le 22 mars 1911, fo 67, case 374, le dit maternel comprenant:

Quatre chaloupes monoroue, le *Cho-Bo*, le *Bao-Ha*, le *Yen-Bay* et le Phu-Lu ; deux remorqueurs à hélice, le *Yen-Luoc* et le *Tông-Dôc* ; cinq chalands en bois de lim ; trois chalands en acier ; le ponton *Nagotna ;* le bureau de transit sis aux Docks à Haïphong ;

---

[11] Adolphe Deschwanden : légionnaire d'origine suisse arrivé au Tonkin en 1883, 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. Décédé en novembre 1930 : alors employé des Transports maritimes et fluviaux (Sauvage).

2° Le bénéfice d'un deuxième contrat de location-vente d'un matériel fluvial appartenant également à M. A. R. Marty, en date du 10 juillet 1911, enregistré à Haïphong le 19 même mois, f° 19, case 109, le dit matériel comprenant: le chaland à vapeur *Omnibus* ; deux chalands en bois de sapin ;

3° — Le bénéfice d'un contrat intervenu entre M. Deschwanden et M. Marty suivant acte sous signatures privées en date à Haïphong du 21 mars 1911, enregistre à Haïphong le 26 février 1912 f° 94, case 548 par le receveur qui a perçu les droits, contrat aux termes duquel M. Marty s'oblige à vendre à M. Deschwanden qui s'oblige à le lui acheter tout le charbon criblé nécessaire à son entreprise de transports fluviaux

4° — Le droit au bail d'un immeuble sis à Haïphong en façade sur la rue du Commerce et le quai de Canton dans les termes d'un contrat sous seings privés intervenu entre M. Deschwanden et M. Marty le 12 janvier 1912 enregistré à Haïphong le 26 février 1912, f° 94 Case 547, par le receveur qui a perçu les droits ,

5° — Le fonds de commerce de l'entreprise de transports fluviaux qu'il exploite au Tonkin depuis le premier avril 1911, le dit fonds comprenant les approvisionnement-constitués, le matériel de bureau et d'exploitation, clientèle, l'achalandage et les débiteurs divers au premier mars 1911.

Les apports dont s'agit sont faits à charge par la société:

1° — d'exécuter pour l'avenir, aux lieu et place de M. Deschwanden, les contrats ;

2° — de payer à M. Marty, dans la quinzaine de la constitution définitive de la société, la somme de six mille huit cent vingt deux piastres 71, montant du terme des 2 contrats de location-vente susvisés, échu le 31 décembre 1911 ;

3° — De payer le 31 mars 1912 l'intégralité du terme des dites locations à échoir le dit jour ;

4° — D'acquitter jusqu'à concurrence de vingt-quatre mille piastres le montant des réparations effectuées par M. Porchet aux chaloupes *Cho-Bo* et *Bao-Ha* ;

Art. 7. — En représentation de son apport, il est attribué à M. Deschwanden trois cents actions entièrement libérées de la présente société.

Ces actions ne pourront être détachées de la souche et ne seront négociables que deux ans après la constitution définitive de la société ; pendant ce temps, à la diligence des administrateurs, être frappées d'un timbre indiquant leur nature et la date de cette constitution ; elles seront cessibles en observant les formalités de l'art. 1690 du Code Civil.

Art. 8. — Le capital social est fixé à quatre-vingt mille piastres divisé en huit cents actions de cent piastres chacune ;

Sur ces actions trois cents entièrement libérées sont attribuées à l'apporteur, le surplus, soit cinq cents actions, est à souscrire en espèces.

Le capital social pourra être augmenté ou réduit en vertu d'une décision de l'assemblée générale des actionnaires, prise sur la proposition du conseil d'administration.

En cas d'augmentation du capital par l'émission d'actions payables en numéraire, les actionnaires, sans distinction d'origine, auront un droit de préférence à la souscription des actions nouvelles dans la proportion du nombre d'actions que chacun possédera alors.

……

II. — D'un acte reçu par Me Locquet Duquesne, greffier notaire p. i. à Hanoï, le 28 février 1912, il résulte que M. A. Deschwanden, entrepreneur, demeurant à Haïphong, a déclaré que le capital en numéraire de la société dont il est le fondateur a été intégralement souscrit et que chaque souscripteur a versé en espèces une somme égale au quart du montant des actions par lui souscrites.

Une pièce contenant la liste des souscripteurs et l'état des versements effectués a été annexée à la dite déclaration.

III. — Du procès verbal de la première assemblée générale constitutive de la Société des Messageries fluviales du Tonkin tenue le 2 mars mil neuf cent douze, il appert que l'assemblée générale, après en avoir pris connaissance, a reconnu la sincérité de la déclaration de souscription et de versement faite par le fondateur aux termes de l'acte ci-dessus, et qu'elle a nommé, conformément à la loi, un commissaire pour vérifier et apprécier les apports en nature et les avantages particuliers stipulés par les statuts.

IV. — Du procès-verbal de la deuxième assemblée générale constitutive de la dite société tenue le seize mars 1912, il appert que l'assemblée générale:

1° — a pris connaissance du rapport du commissaire aux apports nommé par elle, a approuvé ce rapport et, par suite, a ratifie les apports et avantages particuliers stipulés aux statuts.

2° — approuvé les statuts après avoir apporté au texte primitif les modifications ci-après:

Art. 21. — Au lieu de : « La société est administrée par un conseil composé de trois membres au moins et de six au plus »,

La teneur définitive devient: « La société est administrée par un conseil composé de trois membres au moins et de sept au plus ».

Aucune autre modification n'étant apportée à la rédaction du dit article,

Art. 27. — deuxième alinéa : Au lieu de : « Tous les actes de cession, vente, transfert, marché traités et autres, portant engagement de la société pour une somme supérieure à cinq mille piastres doivent être signé par deux administrateurs à moins d'une délégation donnée expressément à un seul ou à un mandataire spécial »,

La teneur définitive devient : « Tous les actes de cession, vente, transfert, marché, traités et autres portant engagement de la société doivent être signés par deux administrateurs à moins d'une délégation donnée expressément à un seul ou à un mandataire spécial. »

3° — A nommé comme administrateurs dans les termes des l'article 21 des statuts :

MM. Léon Porchet [12],

P. Rauzy [13],

A. Granval [14],

A. Deschwanden,

Denis frères,

Berthet, Charrière et Co,

Olléac [15],

à charge par MM. Denis frères et Berthet, Charrière et C° de déléguer l'un d'entre eux ou leur fondé de pouvoirs à Haïphong pour exercer leur mandat d'administrateur.

Ces fonctions ont été acceptées par MM. Porchet et Deschwanden présents, par M. Massol pour M. Rauzy, par M. Guiraut pour M. Granval, par M. Giqueaux pour MM. Denis frères et par M. de Lansalut pour MM. Berthet Charrière et C°.

4° — A nommé comme commissaire de surveillance pour le premier exercice :

M. Lebras, contrôleur de la Banque de l'Indochine ;

M. Borios, représentant de commerce, avec pouvoir pour chacun d'eux d'agir seul en cas d'absence de son collègue de la Colonie.

Ces fonctions ont été acceptées pour M. Lebras par M. Massol et pour M. Borios par M. Pierron.

5° — A déclaré la Société des Messageries fluviales du Tonkin définitivement constituée.

Pour extrait,

Le Président du conseil d'administration.

---

[12] Léon Porchet (1856-1934) : des Ateliers maritimes d'Haïphong.

[13] Paul Rauzy (1865-1942) : de la Société commerciale française de l'Indo-Chine.

[14] Alexandre Granval : fondé de pouvoir de la Société bordelaise indochinoise à Haïphong. Voir encadré.

[15] Auguste Olléac (Toulouse, 1867-Hanoï, 1930) : entrepreneur de transports et de travaux…

Signé : Porchet.

Une expédition des statuts, de l'acte de déclaration de souscription et de versement et de l'état y annexé et une copie de chacune des deux délibérations des assemblées générales constitutives ont été déposées le deux avril 1912 au greffe du tribunal de première instance de Haïphong tenant lieu de greffe de tribunal de commerce et de Justice de Paix.

Pour mention,
Ch. de Lansalut.

———————————

LES INONDATIONS ET LA NAVIGATION FLUVIALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 septembre 1913)

L'autre jour, je signalais, ici-même, les inconvénients actuels et les dangers éventuels, que me paraissait devoir entraîner l'absence e toute organisation de transports fluviaux permanents entre Hanoï et les centres normalement desservis par les trains de chemin de fer.

J'essayais de démontrer la perturbation que pouvait amener, dans les communications et dans les transactions commerciales, un arrêt subit de la voie ferrée, du fait que cette voie ferrée ne se trouvait point doublée de lignes de navigation fluviale, susceptibles de la suppléer, du jour au lendemain.

Aujourd'hui, le mal m'apparaît encore plus considérable et plus étendu que je ne l'avais cru, tout d'abord. Aux incommodité et à l'insuffisance des moyens de transport, vient s'ajouter, plus grave, et plus dangereuse, une situation que je ne soupçonnais point, et à laquelle le zèle incontestable, la louable activité déployée par le service des Travaux publics — depuis le plus distingué des ingénieurs jusqu'au plus modeste des surveillants —n'a pu encore apporter un remède efficace, — étant donné que les communications demeurent, aujourd'hui encore, interrompues, sur les lignes de la voie ferre chargées de desservir les centres si populeux de Nam-Dinh, Thai-Binh, Ninh-Binh, Hung-Yên et Phu-Ly.

En effet, le torrent des voyageurs, qui se déversait journellement dans Hanoï, par trois trains quotidiens, retournait, en peu de temps, à sa source, par trois autres trains quotidiens, repartant en sens inverse.

Du jour où la voie ferrée a été coupée, tous ces centres si populeux, si actifs, se sont vus réduits aux communications par le fleuve, que ne sillonnent plus les beaux steamers de la Cie subventionnée,Marty et d'Abbadie. À leur place, sont apparues d'antiques embarcations à vapeur, exploitées par des Chinois avides autant que peu scrupuleux, ou par cet homme audacieux et actif, que tous les Annamites admirent, comme l'incarnation du commerce, Bach-Thai-Buoi.

Malheureusement, il ne suffit point de vouloir gagner de l'argent, il ne suffit même point de déployer la plus louable activité, doublée d'une intelligente initiative, pour mettre, du jour au lendemain, à la disposition d'une population indigène, dont on a tout fait pour développer le sens commercial, — des moyens de transport fluviaux suffisants à suppléer un service de trains méthodiquement organisé.

Il y a loin d'un matériel de navigation supérieur aux besoins naissants d'un peuple en voie de progrès — à un matériel de fortune, recruté à la hâte, armé à la diable, piloté par tous les *laisser pour compte* des chaloupes du protectorat, ou des remorqueurs pour traction de matériel.

On ne peut demander à ces patrons, improvisés capitaines, ni la connaissance des règles les plus élémentaires de la navigation ni, surtout, la compréhension des

responsabilités que comporte le commandement d'un vapeur, auquel sont confiées des centaines de vies humaines.

Outre que ces indigènes, transformés en capitaines, n'ont plus la connaissance des dangers du fleuve, ils abordent, avec cette insouciance si naturelle aux gens dépourvus de la conscience des responsabilités encourues, le mille et une difficultés surgies des transformations imposées à la berge et au lit des fleuves par le fait nouveau de l'inondation.

Ils partent, uniquement préoccupés de la recette, et, tant qu'il reste un coin, où puissent s'entasser de vagues humanités, désireuses de se rendre sur un autre point, ils laissent embarquer tous ceux qui se présentent, sans souci de proportionner le nombre des passagers accumulés sur le pont d'un bateau très élevé en superstructure, avec la masse des marchandises arrimées, sans ordre, dans la cale, où elles doivent faire le contre-poids des chargements du haut.

Vienne une circonstance quelconque.de nature à déplacer l'équilibre du bateau, et, aussitôt, le voilà en danger de perdition : aucune autorité reconnue, aucune influence capable de s'imposer ne sera là pour donner des ordres, pour empêcher les passagers de se porter brusquement à babord ou à tribord, sous l'empire d'une curiosité enfantine qu'un rien surexcite.

Et dans les escales, quelle situation critique. au moment de l'accostage, si personne ne se préoccupe de soustraire l'embarcation à l'irruption soudaine d'une foule, anxieuse de pouvoir s'embarquer, sans souci du nombre déjà excessif des passagers ! Admettons même qu'il y ait, à terre, une autorité française, commissaire de police, gendarme ou garde de milice, et qu'elle veuille apporter l'appoint de son concours à l'opposition un peu tardive, faite par le patron, à l'admission de nouveaux voyageurs. Comment fera-t-on pour distinguer dans cette foule hurlante les voyageurs embarqués aux escales précédentes, de ceux qui viennent de prendre le bateau d'assaut à l'escale présente ? Le plus calme y renoncera — le plus énergique y perdra son calme, et l'on verra un bateau, calculé pour 350 passagers, arriver à Hanoi avec plus de 600 personnes à bord !

On frémit, en songeant aux conséquences d'un naufrage, survenant dans de pareilles conditions, et la pensée se reporte, malgré soi, aux incidents tragiques, au cours desquels. madame Arlhac et sa fille en bas âge se noyèrent si tristement.

Et dire que, ces jours-ci, plus de dix Européens, dont plusieurs femmes françaises, firent le voyage de Nam-Dinh à Hanoï, dans des circonstances analogues !

Je renonce à décrire ce qui s'est passé, les passagers européens se substituèrent à l'inertie du patron pour s'opposer, armes en mains, à l'atterrissage à Tan-Dê, mais ne pouvant empêcher, à Hung-Yên, l'embarquement d'un nombre de passagers égal au maximum toléré, alors que ce chiffre, déjà dépassé, allait atteindre le double du chiffre réglementaire.

Loin de moi la pensée injuste de rendre l'administration actuelle responsable de la situation que je crois devoir signaler à l'attention des pouvoirs publics. Mais on voudra bien m'accorder que l'expérience est faite des leçons du passé ; dés lors, l'administration actuelle n'a-t-elle pas le devoir de porter remède aux inconvénients qui, elle le constate, résultent de l'imprévoyance de ses prédécesseurs. Dût le chemin de fer se trouver, dès lors, en face d'une concurrence, dont le moindre bénéfice sera de tenir ses exploitants en haleine, n'est-il pas indispensable de rétablir, par un encouragement financier, sévère en ses exigences, certaines lignes de navigation, supprimées depuis quelques années pour favoriser les excédents de recette de l'H. F. C.[16] ? Ne serait-il pas possible, à tout le moins, de susciter la mise en circulation d''unités navigantes, auxquelles le budget consentirait à garantir un minimum de rendement, qui lui donnât le droit, le cas échéant, d'imposer aux armateurs un service extraordinaire, de nature à parer, sans perte de temps, aux défaillances de la voie ferrée ?

---

[16] Haïphong-Frontière de Chine.

On se figure trop facilement que, le service postal une fois assuré, le gouvernement est libéré de toute obligation envers le public et ses besoins. Tel n'est point mon avis. Du moment que l'État — dans un pays neuf, où la concurrence est forcément limitée aux besoins d'une clientèle peu susceptible d'extension — s'arroge le privilège des moyens de transport par voie ferrée, du moment qu'en jetant dans le plateau de la balance le poids décisif de sa clientèle, il favorise, de façon victorieuse, les moyens de transport dépendant de sa gestion — il a, me semble-t-il, le devoir de se préoccuper des conséquences sociales que peut amener l'arrêt subit du fonctionnement d'un monopole de fait résultant de sa façon d'organiser le pays. S'il recueille, en temps ordinaire, les recettes importantes du chemin de fer, il a l'obligation d'affecter une partie de ses bénéfices à l'organisation d'un système de transport destiné à suppléer, éventuellement, celui auquel sa toute puissance a donné les moyens de faire disparaître tous les concurrents.

En ne satisfaisant point à cette obligation, en ne se préoccupant point, par avance, de remédier à la disparition éventuelle du monopole de fait, qu'il s'est attribué, non seulement il se met dans l'impossibilité d'organiser, du jour au lendemain, les services postaux, mais encore il prend à sa charge toutes les pertes matérielles, tous les accidents de personne, dont son indifférence aura pu être la cause indirecte.

Qu'il s'agisse des intérêts français ou des intérêts indigènes, de vies humaines françaises ou annamites, nous avons trop confiance dans l'esprit d'équité et dans la bienveillance des gouvernants, pour douter un seul instant que l'administration supérieure mette immédiatement la question à l'étude. Il ne manque pas d'armateurs, ne serait-ce que la maison Roque et l'U.C.I., la Société des transports fluviaux et la C^{ie} Bach-thai-Buoi, qui seront heureux de prêter leur concours, en accroissant leur flottille, du moment que la colonie leur garantira l'intérêt des fonds engagés dans l'œuvre de sage prévoyance dont nous croyons avoir fait entrevoir la nécessité. Seuls, en effet, des armateurs, assurés d'un contrat à longue échéance, succédant à une exploitation fructueuse, peuvent donner à l'État les garanties dont il a besoin, et participer, dans une mesure raisonnable, aux sacrifices consentis par lui, en vue d'assurer, aux heures de crise, le remplacement des transports terrestres par les transports fluviaux. Il en serait tout autrement d'un armateur intervenant sans passé expérimental, dans le concert des transports tonkinois.

L'adjudication peut avoir ses avantages : elle est utile aux concurrents qui peuvent espérer y trouver, chacun à leur tour, le moyen de s'enrichir ; elle équilibre les chances des fournisseurs, et garantit à l'État des conditions meilleures, nées de la concurrence.

Mais, dans les questions qui touchent de près à l'organisation du pays, à son outillage économique, il est indéniable que de fréquents changements de main, suivis des tâtonnements inhérents à une exploitation qui débute, constituent un revers de médaille fâcheux, dont il est nécessaire de se préoccuper.

Une exploitation qui a fait ses preuves possède, avec les administrations de l'État, un contact plus intime, d'où résulte une connaissance plus exacte de ses besoins. Et, à condition de tenir compte des modifications suggérées par l'expérience, à condition d'obtenir d'eux les concessions qu'une longue pratique leur permet de consentir en connaissance de cause, les adjudicataires d'hier présenteront toujours à l'État des garanties qu'il ne saurait espérer trouver du premier coup, dans la gestion d'un adjudicataire de demain, ayant à créer son service de toutes pièces, et ne marchant point encore sur le terrain solide des amortissements réalisés avec sagesse. Les premiers peuvent consentir des sacrifices, le second ne saurait s'y risquer sans grave imprudence.

[ligne illisible]

……

Henri Sestier.

LÉGION D'HONNEUR
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 août 1914)

Nous apprenons avec plaisir la nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur de M. Charles Dupont, consul de France à Hokéou.

M. Ch. Dupont est un Tonkinois de la première heure. Venu en 1883 avec M. Briffaud et Ceccaldi, il n'a pas quitté la colonie depuis. À Lao-Kay, il fut nommé agent de l'ancien service des Fluviales Marty et d'Abbadie, et, en 1896, au départ de M. Angoulvant, vice-consulat de Hokéou, on le chargea de la gérance de ce consulat.

La connaissance qu'il possédait déjà de la région et l'activité déployée par lui le firent maintenir dans ces fonctions.

Nommé consul depuis, M. Dupont sut faire franchir à nos relations avec la Chine les passes difficiles dans lesquelles notre diplomatie se trouva ; il sut, grâce à son énergie, son sang-froid et ses qualités d'observation, faire respecter nos droits qui, plus d'une fois, furent sur la point d'être méconnus, surtout aux époques de l'insurrection chinoise.

La nomination de M. Charles Dupont dans la Légion d'honneur sur la proposition du ministère des affaires étrangères, est la juste récompense des services rendue à l'Indochine

Nous nous devons de féliciter ce modeste pour cette besogne soutenue de près de vingt ans et de ce point laisser sa nomination inaperçue.

———————

Navigation intérieure et hydraulique agricole en Indochine
Tonkin
(*Bulletin économique de l'Indochine*, septembre 1914)

Services fluviaux réguliers. — Deux services subventionnés de correspondances fluviales existent au Tonkin ; ils sont assurés par l'Union commerciale indochinoise et par M. Roque, armateur à Haïphong. […]

Deux autres services importants, quoique non subventionnés, fonctionnent au Tonkin et sont assurés par les sociétés privées Deschwanden et Cie et Bach-thai-Buoi et Cie. Les lignes desservies sont :

Par MM. Deschwanden et Cie

Hanoï à Haïphong	2 fois par semaine ;
Hanoï à Viétri	2 fois par semaine ;
Viétri à Tuyên-Quang	2 fois par semaine ;

Par MM. Bach-thai-Buoi et Cie*

En dehors des quatre services principaux cités ci-dessus, quatre sociétés ou armateurs chinois effectuent respectivement les voyages réguliers suivants :

Hanoï-Haïphong	tous les jours ;
Hanoï-Haïphong	3 fois par semaine ;
Hanoï - Nam-Dinh	3 fois par semaine ;
Hanoï - Nam-Dinh	3 fois par semaine.

———————————

SOCIÉTÉ DES MESSAGERIES FLUVIALES DU TONKIN

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 80)

Siège social : 8 et 10, rue du Commerce (Haïphong)
MM. DESCHWANDEN, directeur ;
MARTIN, chargé du transit.
BARON [Alfred], agent à Hanoï ;
SAINTARD, agent à Tuyên-quang ;
BOBON, commissaire du « Yên-bay».

———————————

Pour en terminer et pour justifier mes doléances, je vous reporte, Monsieur le président, à une protestation signée de 30 commerçants de Hanoï, le 6 décembre 1915, protestation par laquelle ils s'élevaient contre la Maison DESCHWANDEN ayant mis 10 jours pour acheminer des marchandises de Haïphong à Hanoï, et à la réponse de ladite Maison.

Signé : H. LUZET.

(*Bulletin de la CCI d'Hanoï*, 29 août 1923)

———————————

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

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 20 avril 1919)

Chevalier (au titre civil)

Sallé (René), avocat général en disponibilité ; 27 ans, 3 mois de services, dont 22 ans 4 mois 22 jours aux colonies. Armateur à Haïphong, a, depuis le début des hostilités, déployé la plus grande activité pour venir en aide à toutes les œuvres de guerre.

———————————

AVIS DE DÉCÈS
(*Le Petit Marseillais*, 27 avril 1924)

Mme Alexandre Bouchet ; Mme Désiré Bouchet ; M. Alfred Bouchet, administrateur des services civils, chevalier de la Légion d'honneur, Croix de guerre (Haiduong, Tonkin) ; Mme Alex Bouchet ; Mme Henri Guillet, née Bouchet ; M. Louis Pasturaud, directeur de la Banque de l'Indo-Chine, à Djibouti, et Mme Louis Pasturaud, née Bouchet ; Mlle Émilie Bouchet ; MM. Pierre et Roger Bouchet ; Andre Guillet ; Jacques

Pasturaud ; Mlles Marguerite et Geneviève Bouchet ; Marie-Laure Pasturaud ont la douleur de faire part à leurs amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

M. Alexandre-Pierre BOUCHET,
chef de bataillon d'infanterie coloniale en retraite,
officier de la Légion d'honneur,

leur époux, père, beau-père, grand-père, décédé le 26 avril, à l'âge de 80 ans, muni des sacrements de l'Église, villa Odette, 3, boulevard Saint-Laurent, Montolivet. Les obsèques auront lieu demain matin, lundi 28 courant, à 9 heures du matin, avec messe corps présent où les dames sont priées d'assister. Il n'y aura pas de messe de sortie de deuil.

———————

Les membres de la Société fraternelle des officiers en retraite sont priés d'assister aux obsèques de leur camarade, le commandant BOUCHET.

———————

HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 avril 1924)

La mort de commandant Bouchet. — Un câble vient d'apporter à M. Bouchet, le très sympathique résident de Haiduong, la triste nouvelle du décès de son père, le commandant Bouchet, officier de la Légion d'honneur, qui s'est éteint le 26 courant dans sa propriété de Montolivet, près de Marseille, où il s'était retiré depuis six ans. Le commandant était dans sa 80e année. C'est un vieux colonial qui disparaît. En 1870, le commandant Bouchet, alors jeune officier, prenait part aux combats où s'illustra la fameuse division bleue. Il prit part à l'affaire des dernières cartouches, et fut, comme tant d'autres, fait prisonnier à Sedan.

Nous le trouvons en Cochinchine, puis plus tard au Tonkin, au moment de la conquête. Il était à la malheureuse affaire connue sous le nom du guet-apens de Bac-Lê. En 1887, il est résident de Bac-Ninh, puis, quelques années plus tard, est nommé inspecteur général des milices, emploi qu'il n'occupe d'ailleurs que très peu de temps.

Tout jeune encore, il quitte l'armée, il entre dans la Société Marty et d'Abbadie dont il était secrétaire général quelques années avant la guerre.

En août 1914, malgré ses 70 ans, le commandant Bouchet, demande à reprendre du service, et assure les fonctions de commandant d'armes à Haïphong.

En 1918, il rentrait en France définitivement. Il retrouvait une famille plongée dans le deuil. Le commandant avait vu tomber au champ d'honneur deux de ses fils, officiers de l'armée active. Il ne lui en restait plus qu'un, le résident actuel de Haiduong, qui, jusqu'à l'Armistice, combattit en première ligne et fut décoré en Belgique lors de la grande offensive de juillet 1918.

Durant les longues années qu'il passa à Haïphong, le commandant Bouchet s'intéressa aux choses de la ville et resta très longtemps membre du conseil municipal, et adjoint au résident maire,

Il aimait ce pays, qu'il avait va pour ainsi dire naître, comme l'aiment tous ceux qui ont pris péri aux affaires de la conquête, tous ceux qui ont assisté aux années qui suivirent, années de pacification. C'était le vieux Tonkin, le Tonkin d'autrefois ! ainsi peu à peu, lentement s'effrite la légion des vieux Tonkinois !

À sa veuve, à sa famille, à M. Bouchet, résident de France à Haiduong, nous adressons, en cette douloureuse circonstance, l'expression de nos bien vives condoléances.

———————

REMERCIEMENTS
(*Le Petit Marseillais*, 6 mai 1924)

Mme A. Bouchet ; Mme D. Bouchet et ses enfants ; M. A. Bouchet et son fils ; Mme Alex Bouchet ; Mme H. Guillet et son fils ; M. et Mme L. Pasturaud et leurs enfants ; Mlle E[milie] Bouchet, profondément touchés des marques de sympathie qui leur ont ôté témoignées à l'occasion du décès de

M. Alexandre-Pierre BOUCHET,
chef de bataillon d'infanterie coloniale en retraite,
officier de la Légion d'honneur,

leur époux, père, beau-père et grand-père, prient leurs amis et connaissances de trouver ici l'expression émue de leurs remerciements et rappellent à leur souvenir la mémoire de

M. Désiré BOUCHET, capitaine,

et de

M. Alex Bouchet, capitaine,

morts pour la France.

———————

(*L'Éveil économique de l'Indochine,* 2 mai 1928)

Ce n'est qu'en 1916, deux ans après que la prospérité de ses affaires lui eût permis d'acquérir d'une part l'entreprise Deschwanden et, d'autre part, le dernier gros morceau qui restait de l'ancienne affaire Marty : le terrain et les ateliers sur le Cua-Câm, à Haïphong, que M. Buoi vint s'établir dans ce port, où il allait développer ses affaires d'armement maritime.

———————

SOCIÉTÉ DES MESSAGERIES FLUVIALES DU TONKIN
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1922)

TRANSPORTS FLUVIAUX ET COTTERS DU TONKIN ET DU NORD-ANNAM
MM. BACH-THAI-BUOI, armateur ;
DESCHWANDEN, directeur à Haïphong.

———————

QU'EUT FAIT MONSIEUR DE LANESSAN ?
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 février 1934)
par A.T.

.....

L'histoire du service subventionné des correspondances fluviales, celle de la concession Gobert, de l'imprimerie F. H. Schneider, de la Société d'éclairage électrique des villes d'Haïphong et d'Hanoï, de l'entreprise des eaux et bien d'autres, critiqués amèrement autrefois, nous sont devenus aujourd'hui comme éclatant témoignage de vues d'homme d'État ; et plus nous irons, plus elles grandissent M. de Lanessan à nos yeux.

Prendre un homme sans aucune fortune, mais droit, honnête et plein d'activité, comme l'était à l'époque M. d'Abbadie, lui exposer un programme de communication

sur toutes les rivières et les canaux du Tonkin à l'aide de chaloupes à vapeur, assurer à ce service à créer une subvention fort large, passer avec cet homme un contrat de longue durée, lui mettre entre les mains l'instrument d'une grosse fortune, c'était aussi outiller la colonie. M. d'Abbadie n'eut qu'à s'aboucher avec M. Marty, armateur à Hong-kong, pour trouver le capital nécessaire à la création du service subventionné des correspondances fluviales. Nous pouvons dire aujourd'hui que ce service donne entière satisfaction au public et à l'administration.

……

———————————

La situation sociale de l'Indochine
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 février 1934)

[…] [M. Bach-Thai-Buoi] s'est entouré, dans les débuts, de collaborateurs dévoués et, jusqu'à sa mort [en 1932], a eu auprès de lui un vieil armateur européen, Deschwanden, pour le seconder dans son entreprise de navigation et un technicien français pour sa mine. […]

———————————

Le décès d'un ancien
(*Chantecler,* 27 mars 1938, p. 6)

Nous apprenons avec regret la mort, survenue à Paris, le 22 février, à l'âge de 75 ans de M. Alfred Baron, qui résida au Tonkin depuis les premières années de la conquête jusqu'à la veille de la guette. C'était une des plus populaires figures parmi les vieux Tonkinois. Après avoir quitté l'armée, il était de suite entré au service de la Société des Messageries fluviales (Marty et d'Abbadie) comme commissaire de la chaloupe le *Cerf*, puis du *Phenix*. Plus tard, il avait pris la direction des affaires de M. Marty à Hanoï.

———————————