

LES AFFRÉTEURS INDOCHINOIS, Saïgon

Fondation en 1916.

*Charles-Antoine-Marius ORSINI,
administrateur délégué*

Né à Toulon, le 7 juin 1889.

Fils de Paul Félix Orsini, né à Canari (Corse), adjudant principal des vétérans, et de Eugénie Caratini.

Marié le 5 mai 1916, à Toulon, avec Pauline Flavie Badevin.

Dont Auguste Félix-Charles Joseph (Saïgon, 11 déc. 1923).

Créateur de la [Saigon Waterboat Company](#) (1922) :

Administrateur du port de commerce de Saïgon (1925)

et de la Société coloniale d'automobiles et de matériel agricole ([Scama](#)),

Saïgon : concession Ford (1928) :

Membre de la chambre de commerce de Saïgon,

Juge au tribunal de commerce,

Membre du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine

Commandeur du mérite maritime (*JORF*, 9 août 1931).

Chevalier (*JORF*, 3 mars 1939), puis officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 mars 1951).

Décédé à Neuilly-sur-Seine, le 13 octobre 1958.

- Acte de naissance avec mention marginale du décès, transmis par Gérard O'Connell.

Saïgon
Navires en arrivage
(*L'Écho annamite*, 15 octobre 1921)

Le *Douaumont* arrivera probablement de Haïphong le 17 octobre (Société des Affréteurs indochinois).

SAÏGON
Mouvements du Port
(*L'Écho annamite*, 27 et 29 avril 1922)

Navire en partance

Le *Danreysar* partira pour Quinhon, Tourane et Haiphong le 30 avril, à 6 heures (Société des Affréteurs indochinois).

Le naufrage du *Danreysar*
(*L'Écho annamite*, 23 septembre 1922)

Le vapeur français *Danreysar*, du port de Saïgon, a pris feu dans la nuit du 20 au 21 septembre courant, vers minuit, à la suite d'une explosion d'essence, alors qu'il se trouvait à 7 milles Est Nord-Est du phare de Kéga. Il a coulé avant-hier après-midi vers 15 heures.

Le capitaine et 33 personnes ont été sauvés. 24 passagers annamites et chinois ne seraient pas encore retrouvés.

Dès que la nouvelle du sinistre a été connue, c'est-à-dire avant-hier matin, vers 8 h. 30, le commandant de la Marine a aussitôt fait compléter les approvisionnements du remorqueur *Soirap*, qui a pu quitter Saïgon à 10 heures pour aller secourir le navire en détresse.

D'autre part, le poste de T. S. F. de Mytho a été chargé de signaler le sinistre à tous les navires qui pourraient se trouver à proximité.

Liste des rescapés
du « *Danreysar* »,
sombré en mer le 21 septembre 1922,
par suite d'incendie
(*L'Écho annamite*, 26 septembre 1922)

Chauffeurs : Nguyen-van-Thanh, Le-van-Lao, Tran-van-Thien.

Caïs matelots: Tran-van-Thien, Hoa-van-Nam.

Matelots : Nguyen-van-Lao, Dong-xuan-Hoai, Do-van-Qua, Nguyen-van-Hoat, Ng.-van-Nguyen, Pham-van-Nghien.

Mécaniciens : Phuc, Pham-Bang.

Compradores : Tchao-Koc-Yu, Phung-Kiem.

Caliers : Luong-Sam-Tay, Chao-Khai-San, Chau-Kam.

Cuisiniers et boys : Vu-van-nга, Le-van-Lien, Nguyen-van-Lac, Pham-ngoc-Quynh, Pham-ngoc-Gioi, Le-van-Cu, Le-van-Lai.

Passagers: Nghiêm-duy-Trung, Bai-van-Kinh, Pham-ba-Phu, Hoang-thi Con, Abdoucadel, Tran-van-Son, Nguyen-van-Phuc.

Les secours ont été fournis par Dinh-van-Ngot, 37 ans, ly truong du village de Rung-Long, (Phanthiêt) qui repêcha 3 rescapés, dont un Indien.

Des tentatives furent faites par Truong-van-Chon, 44 ans, huong quan du village de Duc Trang (Phanthiêt). Il se rendit sur les lieux du sinistre, mais aucun survivant ne surnageait là. Une embarcation fut pourtant ramenée.

52 touques d'essences ont été retrouvées en mer, 22 par Cuu-Luoc et 30 par Muoi-Duyen, pêcheurs à Duc-Thang.

Saïgon
Navires en partance

(*L'Écho annamite*, 26 octobre 1922)

Le *Kronviken* partira pour Colombo et Bombay le 4 novembre 1921 (Sté. des Affréteurs indochinois).

COCHINCHINE

(*Les Annales coloniales*, 27 octobre 1922)

Le vapeur français *Danreysar*, du port de Saïgon, d'un tonnage de deux cent quarante tonneaux, partait, sous le commandement du capitaine Delvallée, du Nhabé, le 20 septembre dernier, vers neuf heures du matin.

Le chargement était complet : quatorze mille touques d'essence, trois mille de pétrole, ainsi que trois cents fûts de mazout.

Il était, arrivé dans la nuit, du 21 au 22 septembre en vue du phare de Kéga à proximité de Phanthiêt lorsque vers minuit, à la suite d'une explosion dans la cargaison d'essence, le feu se déclara dans les cales.

Dès que la nouvelle du sinistre fut connue à Saïgon, le lendemain, vers 8 h. 30, le commandant de la Marine fit aussitôt compléter les approvisionnements du remorqueur *Soitrap* qui a pu quitter Saïgon à 10 heures pour aller secourir le navire en détresse.

D'autre part, plusieurs jonques de mer accourues sur les lieux purent sauver le capitaine et trente-quatre hommes, tant de l'équipage que passagers, qui ont été dirigés de suite sur Phanthiêt.

Le *Danreysar*, complètement carbonisé, avait disparu, englouti dans les flots.

Les rescapés et le capitaine du *Danreysar* ont été dirigés sur Saïgon.

L'échouage du « Garouda »

(*L'Écho annamite*, 3 février 1923)

Le s/s [steamship] *Garouda*, appartenant à la Société des Affréteurs indochinois, s'est échoué à quatre heures de Singapore.

Il semble, d'après un télégramme du capitaine du *Garouda*, que la situation du bateau n'est pas critique.

TÉLÉGRAMMES PARTICULIERS

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1923)

De notre correspondant particulier, le 13 juillet, à 19 h. 45.

Le « Bokor »

Le vapeur « Bokor », acheté par la Société des affréteurs indochinois et destiné au service postal Saïgon-Bangkok est actuellement à Saïgon.

La date de son départ pour Bangkok n'est pas encore fixée.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 20 septembre 1923, p. 2, col. 5)

COCHINCHINE

— Le navire *Speelman*, récemment acheté à la « Royal pacquet navigation Company » par la Société des Affréteurs indochinois pour effectuer le service subventionné Saïgon-Bangkok vient d'être francisé : il s'appellera désormais « Gouverneur-général-Maurice-Long ». L'ex-*Speelman* est parti le 28 juillet pour Bangkok.

Accrochage
(*Les Annales coloniales*, 15 février 1924)

La Société des Affréteurs indochinois vient de mettre sur la ligne Haïphong-Saïgon un coquet petit navire, le *Gouverneur-général-Paul-Beau*, dont le port d'attache était Batavia et qui appartenait à la K.P.M., compagnie hollandaise.

Ce navire tient très bien la mer, qualité très importante dans le golfe du Tonkin et la mer de Chine presque toujours agités qu'il devra désormais parcourir. Sa jauge est de 1.065 tonneaux, son port en lourd : 700 tonnes. Il a 66 m. 50 de longueur, 9 mètres de largeur, avec creux de 8 mètres 50. Ses machines, à triple expansion, ont une force de 850 chevaux lui permettant de filer une moyenne de 10 nœuds.

Le *Gouverneur-général-Paul-Beau* est affecté à la ligne Saïgon-Haïphong, avec escale à Tourane, Quinhon et Banghoi, trajet qu'il effectuera en moins de six jours.

Son tirant d'eau étant de 4 mètres 30, il pourra monter à Haïphong par n'importe quelle marée.

Notes de voyage sur le Siam
(Causerie faite à la Société de géographie de Hanoï)
par L. FINOT, directeur de l'École française d'Extrême-Orient
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 avril 1924)

[...] Le bateau arrive à Kep [Cambodge] à une heure qu'il est impossible de connaître à l'avance, même approximativement. Il mouille loin de terre et le trajet qu'on fait pour s'y rendre dans un petit capota pétrole est souvent agité. Il semble que ces conditions d'embarquement pourraient être, améliorées.

Le *Maurice-Long*, appartenant à la Société des Affréteurs indochinois, est un ancien bateau hollandais d'environ 1.200 tonnes, acheté par cette société à la Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Société royale des paquebots). La salle à manger, décorée de panneaux de faïence représentant les principales villes des Pays-Bas, est, comme dans les bateaux de l'ancien type, entre deux rangées de cabines. Sauf ce détail, le bateau est assez confortable.

Partis de Kep le 3 décembre à 7 heures du matin, nous arrivions le 5 à midi à l'embouchure du Ménam et à 5 h. 30 du soir au débarcadère, soit 2 jours 1/2. Le bateau était parti de Saïgon le 30 novembre à 5 heures du soir, ce qui fait exactement une traversée de 5 jours de Saïgon à Bangkok. Le livret du Touring-Club sur l'Indochine est plutôt optimiste, quand il dit : « De Bangkok [à Saïgon], un jour et demi par paquebot des Messageries fluviales de Cochinchine. »

La navigation, si elle est un peu longue, n'est pas ennuyeuse : on a constamment en vue, sauf à la fin de la traversée, des îles couvertes de beaux arbres, Mais rien n'égale en charme pittoresque le cours du Ménam entre Paknanx et Bangkok. [...]

Un nouveau navire indochinois
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 octobre 1924)

L'armement indochinois vient de s'enrichir d'une nouvelle unité, le *Réam*, avec Saïgon comme port d'attache.

Ce beau petit navire, arrivé en notre port le 1^{er} octobre dernier, n'est autre que l'ex-*Van Diemen* de la société hollandaise Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Construit à Rotterdam en 1890, il mesure 78 m 50 de long, 11 mètres de large et 7 mètres 70 de haut. Son tonnage brut, d'après le Lloyd, serait de 1.246 tonnes (766 t. net).

Le *Réam*, dont l'ancien port d'armement était Batavia, vient d'être acheté par la Société des Affréteurs indochinois. Ses machines assurent une vitesse moyenne de 10 nœuds.

Ancien courrier entre Singapore et divers ports des Indes Néerlandaises, le jeune frère du *Gouverneur-général-Paul-Beau* et du *Gouverneur-général-Maurice-Long* est parti aujourd'hui, à 10 heures, pour l'Annam et le Tonkin.

Ses aménagements intérieurs fort confortables vont encore, subir prochainement d'importantes transformations, de façon, notamment, à augmenter le nombre des cabines. Aujourd'hui, en lieu et place de l'*Orénoque*, le *Réam* a emporté vers l'Annam et Haïphong les nombreux passagers tonkinois arrivés de France, par le *Porthos*.

Certains voient d'ailleurs en lui le successeur probable de l'annexe actuel du *Tonkin*, qui va prendre définitivement sa retraite, comme déjà indiqué ici, en novembre prochain.

Le *Réam* est commandé par le capitaine Soulard.

L'Impartial

N.D.L R.— On ne peut que se féliciter de voir une compagnie indochinoise d'armement se développer comme le fait la Société des Affréteurs indochinois et augmenter constamment sa flottille.

Elle la monte, il est vrai, avec les rebuts de la Compagnie Royale de paquebots dont la magnifique flotte s'enrichit constamment de navires de plus en plus confortables. Mais ce qui est rebut pour Java est nouveauté pour l'Indochine ; à côté de notre *Orénoque*, vieux de cinquante ans, le *Réam*, avec ses 34 ans, est encore jeune.

L'Indochine n'oserait tout de même pas ambitionner d'avoir jamais des paquebots dans le genre du *Rumphius* ou du *Melchior Treub*.

Néanmoins, si la Cie des Affréteurs indochinois ambitionne de succéder aux Messageries Maritimes pour le service côtier, on aimeraient la voir offrir à la place du vieil *Orénoque* des navires un peu plus grands que le *Réam*. Il ne doit pas être difficile de trouver sur le marché un paquebot de 2.500 tonnes et filant au moins douze nœuds.

Dépannés
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 7 décembre 1924)

Nous avons signalé, hier, la fâcheuse surprise éprouvée par une centaine de passagers de l'*Angkor*, embarqués à destination du Tonkin, et qui, faute de

correspondance avec l'annexe, étaient menacés de demeurer une dizaine de jours en panne à Saïgon.

Fort heureusement, le *Réam*, de la Compagnie des Affréteurs indochinois, se trouvai en notre port, s'apprêtant à mettre le cap sur Singapour ; la direction de la Compagnie a accepté de le dérouter afin de l'envoyer en Annam et au Tonkin.

Le *Réam*, bien aménagé, remplirait d'ailleurs admirablement le rôle d'annexe, à défaut de l'*Orénoque*

L'Impartial

N.D.L.R.— Voilà où l'*Impartial* n'est pas impartial. Nous souhaitons que M. de Lachevrotière ait, un jour, l'occasion de monter de Saïgon à Haïphong avec le *Réam* par mauvais temps, pour une dangereuse traversée.

Quelle que soit notre sympathie pour la vaillante petite compagnie des Affréteurs indochinois, nous n'admettrons pas qu'un vieux petit vapeur de 34 ans soit une annexe admirable.

Sans demander des navires de grand luxe comme le voudrait l'administration avec des « appartements de luxe » en vue du cas où de hauts fonctionnaires préféreraient le voyage par mer au voyage par terre en limousines de 120.000 fr., sans demander non plus de grandes vitesses, on peut demander mieux que le *Réam*. Les Affréteurs indochinois devraient bien consacrer ce bateau à une nouvelle ligne, sur Singora par exemple, et demander aux Hollandais de Java s'ils n'auraient pas dans leur collection numéro II quelque vapeur de 3.000 tonnes filant 12 à 13 noeuds ayant moins de vingt ans et d'ores et déjà aménagé pour une cinquantaine de passagers de première classe.

Il est vrai qu'avec notre esprit féroce de hiérarchie et de caste l'aménagement confortable de navires de petites dimensions est très difficile.

=====

EXPLOSION DU HAÏPHONG

Qu'est devenu le *Haïphong* ?
(*L'Écho annamite*, 13 décembre 1924)

Le s/s *Haïphong*, ex-navire des Messageries Maritimes, vendu depuis à la firme Bach Thai Buoi et affrété, par suite de location, par la Société des Affréteurs indochinois et l'U. C. I. A., a quitté Saïgon il y a douze jours environ.

Depuis ce temps, on en est sans nouvelle.

Le *Haïphong* n'ayant pas de T.S.F. à bord et le typhon sévissant depuis plus d'un mois sur les cotes d'Annam, ayant coupé les communications télégraphiques et téléphoniques, il n'y aurait rien d'étonnant à ce que le bateau se fût garé dans un port de la côte, sans pouvoir donner de ses nouvelles.

Il est bon de ne point s'alarmer prématurément sur le sort de ce navire, qui, espérons-le, nous donnera bientôt signe de vie.

Un destroyer, d'ailleurs, est parti à sa recherche tout récemment.

La perte du « Haïphong »
par BARBISIER [= Henri CUCHEROUSSET]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 décembre 1924)

Le vieux vapeur « Haïphong » hors d'usage, que les Affréteurs indochinois ont affrété au propriétaire chinois actuel et qui était consigné à l'Union commerciale indochinoise [LUCIA], a quitté Quinhone pour Tourane le 3 décembre et, depuis, on n'en a plus eu aucune nouvelle. Ce navire, transportant 40 hommes d'équipages cinq passagers français et 50 passagers indigènes, n'avait pas la T. S. F., pas plus, d'ailleurs que, jusque là, le *Réam*, et n'offrait pas plus de garantie de sécurité que ce dernier, qui n'en offre guère.

Qu'une compagnie à faibles capitaux se monte une flottille en achetant de vieux navires, nous n'y verrions pas trop d'inconvénients si l'Inscription maritime veillait à ce que ces navires fussent employés avec discernement et à ce que les précautions nécessaires fussent prises.

M. le gouverneur général n'aurait-il pas les pouvoirs d'imposer certaines conditions à l'observation desquelles veillerait l'inscription maritime ?

Sur des réclamations réitérées et, surtout, après le refus d'un officier d'embarquer sur le *Réam* les sous-officiers et soldats d'une mission à lui confiée, le Service de la Navigation des Services économiques a imposé aux propriétaires du navire l'installation de la T.S.F. Ce service a pu imposer cette condition parce qu'il traitait avec les armateurs pour faire assurer par le *Réam* un service public.

Mais M. le gouverneur général ne peut-il pas promulguer ici la loi française imposant la T.S.F. à tout navire portant des passagers et même à tout navire ayant un équipage d'une certaine importance ?

Et il faudrait, pour l'Indochine, bien spécifier que non seulement le navire devrait avoir la T.S.F., mais qu'il devrait avoir aussi un opérateur qualifié et, pour fournir le courant, un petit groupe électrogène indépendant de la machine. Il sera facile, maintenant que le service de la T.S.F. est en bonnes mains, de former des opérateurs indigènes dont le salaire ne soit pas une trop lourde charge pour de petits vapeurs. Il serait facile aussi d'augmenter sur la côte le nombre des stations de T.S.F., en en plaçant, par exemple, au phare du Cap Padaran, et à celui du Cap Varella. En procurant aux navigateurs des renseignements utiles, on augmenterait l'importance des services rendus par la T.S.F. à bord des plus petits vapeurs.

Les postes récepteurs pourraient même être plus nombreux que les postes émetteurs, de façon à suivre les navires. Ceux-ci pourraient être astreints, par exemple, à donner chaque jour à certaines heures de leurs nouvelles, tout au moins leur position.

En tout cas, il est regrettable d'avoir à constater qu'il faut une catastrophe et de nombreuses morts d'hommes pour provoquer la moindre amélioration ; mais c'est malheureusement très humain et les services indochinois ne sont pas les seuls à montrer ce manque d'initiative. La torpeur administrative a d'ailleurs pour complice la mauvaise volonté des entreprises privées et l'indifférence du public. [...]

Nous concluons en demandant à ce que M. le Commissaire de la Marine à Saïgon ou le responsable, quel qu'il soit et il est facile à trouver, du permis octroyé au *Haïphong* soit immédiatement mis en accusation et déféré à la juridiction criminelle compétente.

Notre enquête sur le « Haïphong »
(*L'Écho annamite*, 31 décembre 1924)

De l'*Opinion*

La ligne de conduite qu'entend suivre notre journal de ne jamais prendre parti contre personne et de ne publier de nouvelles qu'à bon escient, ne lui a pas permis de parler de l'affaire du *Haïphong* avant ce jour. Aujourd'hui, nous sommes documentés et pouvons aborder ce sujet en toute connaissance de cause.

L'hypothèse émise du *Haïphong*, sombrant à la suite de fortune de mer, est inadmissible. Ce navire relevait de Qui Nhon pour Tourane ; la distance qui sépare ces deux ports, environ 160 milles, n'est pas suffisante pour qu'un navire puisse être surpris par un ouragan et le capitaine Julien, qui le commandait, était un marin, trop prudent et trop avisé, pour appareiller de Qui-nhon si les apparences extérieures du temps ne lui donnaient pas tous les apaisements. Un typhon ne vous tombe pas dessus comme un obus ; la théorie du mécanisme qui préside à la formation et à l'évolution d'un cyclone est trop connue pour que nous admissions que le capitaine Julien se soit laissé surprendre par un de ces météores, naviguant entre deux ports aussi rapprochés que Quinhon et Tourane. L'*Haïphong*, chargé d'essence en cales, a disparu comme le *Damreyssar* et comme disparaîtraient leurs successeurs, tant que les règlements de la sécurité de la navigation continueront à être méconnus ici. Certains, déclarent encore, que l'*Haïphong* a sombré dans un typhon ; s'ils font une enquête auprès des pêcheurs indigènes entre Qui-nhon et Tourane, ils apprendront, qu'au début du mois, un navire a été aperçu en flammes au large de ces parages.

L'*Haïphong* a — cela ne fait pour nous aucun doute — été brûlé par son chargement et avec lui, son équipage et ses 110 passagers.

Ces accidents se reproduisent ici, périodiquement, sans émouvoir autrement les pouvoirs publics. Et pourtant, il y a des autorités dont le rôle est de veiller à la sécurité des navires, de leurs équipages et de leurs passagers. Évidemment, la « commission de visite » a fonctionné et a délivré le permis de navigation au *Haïphong*. Le propriétaire a-t-il déclaré aux membres de cette commission à quel transport tout spécial allait être affecté le navire ? Évidemment non ; puisque le contrat d'affrètement entre le propriétaire et l'affréteur n'a été passé qu'après la délivrance du dit permis.

Nous pouvons affirmer que si la commission avait été éclairée sur l'emploi réel de ce navire, le permis de navigation n'aurait pas été délivré.

Quels sont donc les responsables ?

À notre avis, le premier responsable est l'affréteur qui, se trouvant couvert par un permis de navigation extorqué à une commission bénéfique, n'a rien retenu de la leçon du *Damreyssar* et a continué ses errements passés. Pour couvrir sa responsabilité, il eut fallu que l'affréteur écrivît au Président de la commission de visite, qu'il envoyait son navire dans le Nord avec un chargement d'essence. Dans tous les cas, cet affréteur est responsable de la vie des 110 passagers qu'il a installés au-dessus d'un chargement d'essence au mépris de tous les règlements existants. Dans tous les pays organisés, les règlements interdisent aux navires qui transportent des chargements d'essence en cales, de prendre des passagers. L'affréteur [Orsini] qui est, croyons-nous, capitaine au long cours, ne l'ignore sans doute pas.

Le second responsable est le service du port, qui délivre un permis de sortie au *Haïphong* chargé d'essence en cale alors qu'aucune disposition spéciale n'a été prise pour ce chargement dangereux et qui autorise ce navire chargé d'essence à prendre la mer avec 110 passagers. Nul n'ignore, que le capitaine de port est qualifié pour interdire la sortie d'un navire qui n'est pas dans des conditions de chargement favorables.

Le troisième responsable est l'administrateur de la Marine qui n'ignorait pas la nature du chargement de ce navire. La responsabilité de l'Administrateur de la Marine est d'autant plus grande, qu'il cumule les fonctions d'Inspecteur de la Navigation !!!

Saïgon est sans doute le seul port du monde qui a un inspecteur de la Navigation des cadres des services civils !!

Enfin, responsable également est le bureau de la Marine marchande du gouvernement général. Après la catastrophe du *Damreyssar*, l'Amicale des officiers métropolitains de la Marine marchande avait poussé le cri d'alarme. Le secrétaire de cette amicale déclarait en haut lieu le 11 juillet 1923, que si les règlements d'administration publique de 1908 et 1912, qui prévoient pour l'Indochine deux

inspecteurs de la navigation, n'étaient pas respectés, nous aurions d'autres catastrophes à déplorer. On lui répondit par une fin de non-recevoir.

À notre tour, aujourd'hui, nous jetons le cri d'alarme, nous disons qu'il y a, dans le port de Saïgon, des navires qui sont de véritables dangers et qui prennent la mer leurs marques de charge noyées de vingt centimètres !

Nous signalons le Brésil qui a pris au Nhà Bè [où sont les dépôts de la Franco-asiatique des pétroles (Shell)] la place de *Haïphong* et charge de l'essence en cale sans avoir subi aucune des modifications essentielles enseignées par ce dangereux chargement.

Nous insistons pour que le port de Saïgon — dont l'importance va chaque jour grandissante —, soit doté d'un inspecteur de la navigation et d'un administrateur de la Marine des cadres Métropolitains. La vie des équipages et des passagers dépend de la compétence et de l'indépendance de ces deux personnages.

En conclusion :

À notre avis, il s'est produit à bord du *Haïphong* l'accident que nous avons déploré sur le *Damreyssar*. L'essence est chargée en cale, les vapeurs d'essence s'accumulent pendant la traversée ; un courant d'air s'établit par les manches à vent ; les vapeurs d'essence affleurent par l'ouverture de la manche qui est sous le vent ; à ce moment, une cigarette de coolie ou simplement un foyer de cuisine indigène qu'on a eu la négligence de laisser sur le pont, enflamme les gaz et détermine l'explosion.

Ayant attendu jusqu'à ce jour pour ménager les angoisses des familles des passagers, d'autre part voulant nous baser uniquement sur les renseignements contrôlés, nous livrons à l'appréciation de qui de droit le résultat de notre enquête. Nous serons heureux si, pour une faible part, nous contribuons à assurer la sécurité des équipages et des passagers menacés par de pareils errements.

N. B. — Au moment de mettre sous presse, on nous apprend que le second capitaine du « Derwent », de Hongkong, a déclaré avoir rencontré dans la matinée du dimanche à 26 milles dans le sud-est de Qui-nhon une grande quantité de morceaux de bois de moyennes dimensions paraissant calcinés.

La position des épaves signalées par le « Derwent » laisse supposer qu'elles proviennent d'un navire qui aurait brûlé entre Tourane et Qui-nhon. Nous savons, en effet, qu'en cette saison, les courants descendent au sud en longeant la côte.

Le second capitaine du « Derwent » ajoute qu'aucun navire de Hongkong fréquentant notre port n'a été avisé par le consul de France de ce port, d'avoir à veiller au sujet du *Haïphong*.

CHEZ NOS CONFRÈRES
La disparition du « Haïphong »
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 janvier 1925)

Or le *Haïphong* était manifestement à bout de course. Le bureau Veritas lui avait refusé la cote. C'est la meilleure preuve que le navire ne pouvait naviguer sans danger. Depuis l'époque de sa vente par les Messageries maritimes, il avait subi de nombreuses et importantes réparations. Mais des réparations ne sauraient remédier à une vétusté générale et peu importe qu'une tôle soit changée, si les voisines sont corrodées. Et s'il est vrai, comme nous le signale un homme de métier, que les dernières réparations ont été faites en 1924. sans surveillance d'Européen, sans même que le capitaine et le mécanicien fussent présents à bord, on est bien obligé de constater que la commission

de visite du navire a encouru une lourde responsabilité en lui délivrant un permis de navigation.

Le Courier d'Haïphong.

L'Éveil reprend ensuite l'enquête de *l'Opinion*, déjà reproduite par *l'Écho annamite*.

À propos de la catastrophe de l'ex « Haïphong »

par L'Angély

(*Les Annales coloniales*, 6 février 1925)

Ce fut un grand désastre que la perte de l'ex-*Haïphong*. Il a coûté la vie à plusieurs dizaines de personnes. La faute en incombe à cet armateur chinois qui, ayant acheté l'ex-*Haïphong* à la Compagnie des Messageries Maritimes pour en faire du vieux bois, a continué à le faire naviguer malgré l'avis du bureau « *Veritas* ».

Verra-t-on se renouveler dans un avenir prochain une catastrophe semblable ? Le doute est permis.

En effet, depuis plusieurs années, le service de cabotage entre Saigon et Haïphong était assuré par la Compagnie des Messageries Maritimes en vertu d'un accord entre cette société et le gouvernement général.

Plusieurs sociétés étaient disposées à se présenter pour assurer le service, tant les Messageries Maritimes que les Chargeurs Réunis, ou la Compagnie de Navigation Indochinoise. En fin de compte, un câble arrivé hier nous apprend que l'Administration aurait traité avec la Société des Affréteurs indochinois, dont le siège est à Saïgon,

Un contrat de trois ans lierait la colonie à cette Compagnie qui aurait acheté à la Peninsular and Oriental Steam Navigation un vieux rafiot de 22 ans, le *Victoria*.

Il paraît que la dure épreuve de la fin de l'an dernier n'a pas porté sa leçon.

Il nous semble que, dans l'intérêt de la Colonie, il eût mieux valu faire un contrat d'une plus longue durée avec une société quelle qu'elle soit, mais offrant des garanties sérieuses et réelles et exiger d'elle l'achat de navires neufs, solides et susceptibles d'assurer un service convenable. Tout le monde y aurait gagné.

Les Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis donneront-ils des billets aux voyageurs de France à destination de Ben-Thuy ou de Haïphong, accepteront-ils des marchandises sur leurs bateaux à destination des ports desservis par la Société de cabotage ? Il est permis d'en douter quand on sait que c'est la Compagnie émettrice du billet qui est responsable des clients et de la cargaison, même lorsqu'il y a transbordement sur des navires d'une autre société pour le parachèvement du voyage ?

Après la perte du *Haïphong*

(*L'Écho annamite*, 17 février 1925)

Câblogramme expédié par M. E. Fays, le 13 février, à M. le gouverneur général Merlin

Gouverneur général, Hanoi.

Voilà deux mois que le *Haïphong*, vieux vapeur vendu par Messageries maritimes parce qu'impropre à un usage sûr, comptant quarante années de navigation, acheté par une société locale d'affréteurs paraissant spécialisée dans les risques maritimes au mépris vie des passagers et perte des marchandises qu'elle embarque sur ses unités, et parti du port Saïgon, clandestinement chargé de pétrole et d'essence, dit-on, de dynamite, ajoute-t-on, aurait explosé et brûlé en mer au long des côtes de Cochinchine

et d'Annam : coût déplorable 140 vies humaines. Aucun communiqué officiel des investigations auxquelles dut se livrer Administration ne nous a fixés, depuis, sur nos deuils non plus que sur les causes réelles et les conditions du désastre, qu'un vapeur étranger aurait pourtant constaté et annoncé par radio. Seule, une publication de la liste des passagers, puisée aux journaux d'Hanoï, fut reproduite par la presse de Saïgon. C'est réellement par trop de désinvolture

En outre, une dépêche Havas, ce qui est une gageure, reçue de France, nous confirma ce désastre. En France métropolitaine, quand un simple bateau de pêche sombre, c'est à l'honneur des autorités des lieux de renseigner, jour par jour, heure par heure, la population angoissée.

Indépendamment des droits à exercer par les parents des victimes pitoyables, il s'impose des sanctions de la violation, en l'espèce des règlements d'ordre moral, à défaut de règlements maritimes sur les précautions et les garanties contre les chargements de matières inflammables et explosibles, sanctions que nous attendons toujours. Interprète de l'opinion publique émue, je traduis sa réprobation indignée de pareille incurie et sans gêne à notre égard et vous prie vouloir bien inviter le Service Administratif compétent à daigner enfin mettre officiellement les choses au point pour Saïgon, de quoi vous aurai personnellement infinie obligation.

Président conseil colonial,
Président honneur Ligue Droits Homme,
FAYS.

Autour de la disparition du *Haïphong*
par E. DEJEAN de la BÂTIE
(*L'Écho annamite*, 18 février 1925)

Voici la réponse que vient de faire le gouverneur général au télégramme de M. Fays concernant la disparition du *Haïphong*, et que nous avons publié hier.

Offsg Hanoï 0733 — 356 — 17 — 13 h. 15, Gouverneur Général à Président Conseil Colonial Saïgon n° 594 Honneur vous informer que partage émotion légitimement causée à toute Colonie par absence nouvelles *Haïphong* mais que ne puis donner au sujet de disparition ce vapeur autres renseignements que ceux que possède moi-même. Or contrairement aux indications qui vous ont été données, il n'a été reçu aucune espèce nouvelles et n'a été trouvé aucune trace de ce navire depuis son départ de Quinhon.

Cependant, baliseur des Travaux publics et surtout canonnière *Malicieuse* dont envoi sur lieux a été portée à connaissance presse ont parcouru sans relâche sur mon ordre, durant plusieurs jours, parages où il a disparu en explorant terres désertes où il aurait pu aborder. Vapeurs étrangers dont attention a été appelée par nos consuls sur ma demande n'ont d'autre part fourni aucune indication. Commandant vapeur anglais *Dervent* au rapport de qui semblez faire allusion a déclaré lui même que bois a brûler flottants aperçus au large ne pouvaient pas, de par leur nature et leur position, être considérés comme épaves possibles du *Haïphong*.

Au sujet des conditions dans lesquelles ce bâtiment a quitté Saïgon ne puis actuellement que vous confirmer renseignements déjà communiqués presse, à savoir qu'il était en possession permis régulier navigation délivré septembre dernier par commission comprenant techniciens dont compétence ne peut être contestée.

Embarquement pétrole et essence seules matières inflammables portées au manifeste n'a pas eu lieu clandestinement à Saïgon mais a été effectuée au Nhabé conformément règlement port.

Ai ordonné enquête administrative dont dois attendre résultat pour envisager suites à donner éventuellement à cette affaire. Puis vous assurer ma volonté améliorer, si la possibilité en apparaît, sécurité navigation dans eaux indochinoises mais crois, d'autre part, pouvoir compter qu'userez de votre haute autorité personnelle pour qu'opinion publique, trop portée à attribuer efficacité souveraine à précautions humaines et, en particulier, à intervention administratives et prompte, par cela même, à passer d'une confiance trop absolue à des alarmes excessives quand sa foi est ébranlée, ne tire des conclusions fausses ou injustes d'événements comme celui que déplore avec vous.

D'autre part, il nous est communiqué également la dépêche suivante que, pour clore l'incident, le président du conseil colonial adresse au gouverneur général :

Gouverneur Général Hanoï.

Vous prie agréer mes remerciements de votre télégramme en réponse au mien sujet disparition vapeur *Haïphong*. Je vous connais trop pour avoir douté une seconde que vous partagiez personnellement notre émotion.

Suis convaincu en outre que votre haute autorité aidera par tous moyens en son pouvoir Justice saisie à évoluer dans cadre indépendance qui lui est due. Alors elle établira éléments appréciation cette affaire énoncés en ma première dépêche et puisés à bonnes sources et faisant pleine lumière elle calmera nos légitimes appréhensions pour avenir.

Aux griefs de M. Fays, M. Merlin oppose des affirmations contraires tendant à couvrir les responsabilités mises en cause. Il n'en demeure pas moins que la disparition du *Haïphong* comporte des enseignements dont il convient de tenir compte, ne serait-ce que pour prévenir de nouveaux désastres.

Du moins le télégramme de M. Fays a-t-il eu pour résultat de faire sortir le gouvernement général du silence dans lequel il s'est pendant trop longtemps confiné, alors même que l'angoisse étreignait les cœurs à la pensée des 140 vies humaines exposées sur un navire dont l'état de navigabilité laissait notoirement à désirer.

Des flots d'encre ont coulé, dans la presse indochinoise, sur cette déplorable affaire, sans qu'en haut lieu on parût s'en émouvoir.

Pour notre part, nous avons tenu à signaler à nos lecteurs l'inquiétant mystère qui planait sur le sort de ce navire, dès les premiers jours où il commençait à frayer les conversations privées ; nous avons envoyé nos reporters aux renseignements, comme il était de notre devoir de le faire. Mais partout, nos collaborateurs se sont heurtés au même mutisme, et faute de détails précis, nous ne pouvons que nous livrer à des conjectures sur les causes de la catastrophe.

Ce qui est certain — et tout le monde est d'accord là-dessus — c'est que le *Haïphong* est perdu corps et biens. Aucun doute ne peut plus subsister à cet égard, après trois mois que le public est resté sans nouvelle de ce vapeur, malgré les moyens de communication ultra-rapide dont dispose notre siècle.

Quant à déterminer les causes et les circonstances du naufrage, les avis sont partagés et

les hypothèses contradictoires.

Les uns prétendent que le *Haïphong* a coulé à la suite d'un incendie à bord, et cette thèse s'appuie sur la nature du chargement du navire : **des touques de pétrole et d'essence y avaient été, en effet, embarqués au Nhabé**. De plus, l'officier d'un bateau anglais affirme avoir vu des débris de bois calcinés dans les parages des côtes d'Annam.

Mais, objectent d'aucuns, et non des moins compétents, de telles rencontres ne sont pas rares en mer et n'impliquent pas nécessairement un sinistre dû au feu. Le fait même qu'on n'ait point aperçu d'autres épaves, bien que la *Malicieuse* et des navires des T. P. aient effectué de minutieuses recherches, rend vraisemblable l'hypothèse que le

Haïphong a coulé à pic par suite d'une voie d'eau provoquée par une explosion de chaudières. Dans tous les cas, la vétusté de ces dernières et leur mauvais état étaient une chose constatée.

Avant son départ du port de Saïgon, le *Haïphong* a vu ses vieilles chaudières aux foyers affaissés réparées — si l'on peut dire! — à grands coups de marteau par des **ouvriers chinois de la maison Thai-Thuan**, en dehors de tout contrôle et de toute surveillance de techniciens européens.

Il faut tenir compte aussi de ce que le bureau Véritas, dont les avis font autorité en la matière, avait refusé sa cote au *Haïphong*, qui, avant de prendre la mer, avait subi la visite d'une commission dont la compétence est contestée par d'aucuns.

Il y a donc, de toutes façons, dans l'affaire, des responsabilités qu'il appartient à la Justice de rechercher et de punir.

Parmi les responsables de cet accident, figurent en tête de liste les hommes qui avaient délivré au *Haïphong* le permis de naviguer dans des conditions telles que des centaines de vies humaines ont été sacrifiées.

Le télégramme de M. Fays a traduit, en des termes nets et énergiques dont il convient de le féliciter, l'indignation unanime de la population, tant française qu'indigène.

L'opinion publique ne peut se contenter d'affirmations, qui ne sont d'ailleurs appuyées d'aucune preuve. Mais elle s'inclinera devant les résultats, quels qu'ils soient, d'une enquête impartialement menée.

Nous croyons savoir qu'une instruction a été ouverte à ce sujet par le Parquet de Saïgon.

Qu'elle suive son cours, qu'elle projette toute la lumière sur l'affaire et nous verrons bien si le sinistre n'est pas dû à l'incurie du service compétent et responsable.

L'affaire du *Haïphong*
(*L'Écho annamite*, 19 février 1925)

À la suite de la publication par la presse du télégramme de M. le président du conseil colonial à M. le gouverneur général, au sujet de la disparition du vapeur *Haïphong*, le directeur de la Société des Affréteurs indochinois a adressé au président du conseil colonial une lettre par laquelle il proteste contre certain passage de ce télégramme, qu'il juge de nature à [nuire] à sa société.

M. Fays nous communique la lettre qu'il a reçue, sans y ajouter aucun commentaire.

17 février 1925

Monsieur le président du conseil colonial, Saïgon.

Monsieur,

Nous avons été surpris de lire dans un quotidien du 16 courant reproduisant un télégramme que vous adressez à M. le gouverneur général que notre société avait acheté le S/s *Haïphong*. Cette affirmation est inexacte.

Nous n'avons été propriétaire de ce navire à aucun moment, mais le *Réam* ayant été pris pour le service Saïgon-Haïphong, nous avons dû rechercher à louer un autre vapeur.

C'est alors que nous avons affrété le *Haïphong* après avoir noté les déclarations favorables de son capitaine. Nous n'avions aucun motif de mettre en doute la parole de ce capitaine, qui commandait le navire depuis plusieurs mois.

L'insistance mise à nous conférer la propriété de ce navire est nettement tendancieuse.

En tant que compagnie de navigation assurant des services sur une côte très dure, nous courons les risques de notre profession.

En neuf années d'armement, deux navires, le *Danreysar* et le *Garouda*, se sont perdus, le premier par suite d'incendie, le second par suite d'échouage près de Singapore, fortune de mer dont le capitaine a été exonéré par un tribunal maritime siégeant en France.

La *Marne* n'appartenait pas à notre société. Ce navire s'est échoué près de Haïphong à la suite d'un typhon. Il a pu être renfloué et conduit à Hongkong pour être vendu.

Pendant une période de quelques mois, nous avons vu des incendies se déclarer au port, à bord de deux grands courriers, un navire a récemment pris feu entre Saïgon et Singapore, un autre a été piraté dans les mêmes mers.

Leurs propriétaires n'ont pas été accusés d'incurie ou de négligence.

Je suis persuadé, M. le Président, que vous voudrez bien, après avoir lu ces simples explications, en donner connaissance aux personnes que votre télégramme du 13 courant aurait pu mettre en défiance contre des armateurs dont l'intérêt est de servir au mieux la Colonie, sous pavillon français, et qui mettent tous leurs soins à améliorer leur exploitation.

Les difficultés que notre affaire a dû surmonter au début ont été celles de toute affaire similaire à une période particulièrement critique pour l'armement.

Ces difficultés ont disparu peu à peu et notre volonté est de continuer à assurer le développement de notre société, et de nos services qui, comme nos navires, s'abritent sous le pavillon français.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de notre respect,

Signé : ORSINI.

Haro sur le baudet !
(*L'Écho annamite*, 24 février 1925)

De la Presse *indochinoise*.

Deux télégrammes ont été échangés entre M. le président du conseil colonial Fays et M. le gouverneur général Merlin, au sujet du malheureux *Haïphong* disparu, sans résultat. Des deux côtés, des choses aimables ont été dites en fin de compte ; à tour de bras, on s'est congratulé : c'est assez l'habitude en pareil cas, une fâcheuse habitude.

Dans le télégramme de M. Fays, une erreur regrettable s'est glissée, que le moindre bout d'enquête aurait permis d'éviter. L'honorable président du conseil colonial veut absolument que l'armateur du *Haïphong* soit la société des Affréteurs indochinois, simple locataire occasionnel du navire en la circonstance, il nous souvient de l'avoir écrit dès le premier jour dans nos colonnes.

Le télégramme de M. le gouverneur général Merlin, d'autre part, énonce une douce plaisanterie, qui prêterait à rire s'il ne s'agissait d'un cas aussi douloureux, aussi poignant.

« Un permis de navigation a été délivré en septembre dernier à l'armateur du *Haïphong* par une commission comprenant des techniciens dont la compétence ne peut être contestée. »

Le grande compétence de chefs de l'Inscription maritime du genre Campi, en matière de navigation, tous, ici, nous la connaissons ! L'Administration toute puissante peut placer de semblables ignares, à son gré, à la tête du service le plus délicat et le plus particulier qui soit. N'en déplaise à M. Martial Merlin, de semblables nominations, scandaleuses, ne sauraient donner à ceux qui en sont les heureux bénéficiaires la plus élémentaire compétence en matière de navigation et de droit maritime, compétence qui, en dépit de tout, leur fera éternellement défaut.

On veut absolument, dans certains milieux, que le *Haiphong* ait péri victime du feu et des matières inflammables qu'il transportait, en honnête cargo qui, dans un pays où n'existe pas un seul navire pétrolier ou à tout le moins une unité spécialement aménagée pour ce genre de transport, véhicule ce qu'il peut.

[Le naufrage du pétrolier *Ben-Thuy*]

La première grande catastrophe maritime due au feu remonte à 1906 [sic : 1911] (incendie et naufrage du *Ben-Thuy*). De cette époque déjà lointaine à nos jours, les pouvoirs publics, si larges en de si nombreux cas, ont-ils songé à doter nos ports indochinois de l'outil indispensable que nous avons dit ?

La Cochinchine du Sud, pour ne citer qu'elle, ne possède en tout et pour tout qu'une seule compagnie d'armement locale — française. De l'essence, d'un point à un autre, est à transporter ; cette compagnie se charge de ce soin. Un accident survient, qui peut avoir à sa base une tout autre cause : Haro sur elle ! Haro sur cet armateur coupable de n'avoir pas compris que le devoir de l'armateur est de laisser ses navires au repos et aux entreprises étrangères le soin de drainer le fret local qui attend son transporteur,

Les coupables, dans le passé, en cherchant bien, ce sont ceux-là qui, consultés par M. Albert Sarraut, alors gouverneur général de l'Indochine, désireux de créer une flotte indochinoise, émirent l'idée de mettre sur cale l'affreux cargo instable qui, ô ironie ! promène dans nos rades indochinoises, le nom respecté de M. Albert Sarraut !

À la suite de l'accident du *Haiphong*, un grand courant d'opinion s'est fait jour. On est tenté de faire passer au second plan les lourdes responsabilités de la commission de visite qui délivra son permis à ce navire, pour ergoter autour de la question. Le public veut, exige de beaux navires neufs, du dernier type de construction absolument récente.

Mais ces beaux navires, qui les paiera ? Où sont-ils, ceux que la question maritime intéresse et qui, sollicités, n'hésiteraient pas à placer demain leurs capitaux dans une affaire d'armement ?

Que serait notre armement local, sans cette compagnie sur laquelle, l'un entraînant l'autre, tout le monde nous fait l'effet de tomber à bras raccourcis ? Il se composerait en tout et pour tout du vénérable *Bourbon* et de l'antique *Kampot*, vétuste et fatigué, battant pavillon français mais propriété, en fait, d'armateurs chinois que personne ne songera jamais à incriminer et critiquer, quoi qu'ils fassent. Aimable petit mystère que je ne m'attacherai pas à pénétrer. Laissons ceux-là et réservons nos critiques sans mesure pour les Français courageux, qui, partis de peu et avec leur argent et l'argent de quelque autres Français confiants, se mêlent de faire quelque chose.

Ce sujet me conduit à bien d'autres réflexions qui auront leur place en un prochain article. Pour aujourd'hui, je me contenterai de terminer sur un petit fait typique.

Nous manquons de navires, ici : mais il s'en trouve des douzaines, désarmés, dans les ports métropolitains. De bonnes opérations seraient à réaliser dans cet ordre d'idées, avec des capitaux d'abord, un bon intermédiaire ensuite, compétent, habile à saisir sur place les occasions qui se peuvent présenter.

Nous avons connu, et d'autres en même temps que nous ont connu, ici, un agent général intérimaire des Messageries Maritimes, ancien capitaine au long cours. Ce n'était certes pas un aigle, une lumière, un génie, que le père [Isidore] Bertrand ; enfin, tel qu'il était, il abattait vaille que vaille sa besogne. Un jour vint l'âge de la retraite. Or, savez-vous à quoi cet ancien marin, que l'on s'imaginera très bien s'occupant de choisir là-bas, en la métropole, de bons navires pour nos ports indochinois, lesquels en manquent, savez-vous à quoi le dit M. Bertrand occupe son temps ?

À recruter, devenu imprésario, des troupes théâtrales pour les théâtres d'Indochine ! Et s'il est devenu imprésario, c'est que d'aucuns, ici, estiment que débiter de la comédie et du drame vaut encore mieux qu'acheter des bateaux qui vont sur l'eau.

Quand les anciens capitaines marins se font imprésarios, allez donc décider les « terriens » à se faire armateurs et à mettre leur argent dans ces affaires compliquées où il est question de bâbord et tribord !

Edmond LAUGIER.

Notre armement indochinois
mérite mieux que d'éternelles critiques
(*L'Écho annamite*, 6 mars 1925)

De la Presse *indochinoise*.

Nous étions dans l'erreur, nous en convenons, en soulignant, dans notre dernier éditorial, la cordialité des télégrammes échangés entre M. le président du conseil colonial Fays et M. le gouverneur général Merlin, au sujet du *Haïphong* disparu. En écrivant cela, nous étions dans l'ignorance encore des deux derniers télégrammes qui ont suivi, complètement dépourvus d'aménité.

Au surplus, peu importe. Nous avons dit, et nous répétons, que M. Fays, avant de crier à la responsabilité d'une compagnie d'armement locale, simple locataire du *Haïphong*, aurait dû se mieux renseigner.

Par ailleurs, les pouvoirs publics, impardonnable d'avoir tenu le public dans l'ignorance complète des faits, auraient mauvaise grâce à vouloir défendre les tristes fonctionnaires que l'opinion se désigne, coupables en réalité de tout le mal.

Admirons cette tendance du grand public à se créer, en toute circonstance, une tête de turc. Le *Haïphong*, appartenant à un armateur chinois dont — fait bizarre — personne ne parle et ne semble vouloir prononcer le nom, transportait, pour le compte d'un autre armateur, en l'espèce la Société des Affréteurs indochinois, de l'essence et du pétrole ; il a disparu, dans les circonstances que l'on sait. Et cela a suffi. Il n'est plus question, depuis, que des vieux « sabots » de cette compagnie française en service sur les lignes d'*Haïphong* et *Singapore*.

Vieux sabots ? Voire. Il nous souvient d'avoir vu le vieux *Bourbon*, déjà mûr pour la retraite à cette époque, desservir dans les environs de 1912 et 1913, affrété par les Messageries Maritimes, la ligne *Saïgon-Singapore*. Nous avons encore connu autrefois, sur la ligne *Saïgon-Haïphong*, un vieux *Cachar* et un vieux *Colombo* qui méritaient incontestablement plus que le *Maurice-Long* et le *Réam* l'appellation de sabots ; le confort y était inconnu ; la solidité était douteuse, (on l'a bien vu en 1910 lors du terrible typhon qui devait amener l'immobilisation, puis la démolition du *Colombo*). Ceux-là qui, à l'époque, ne trouvaient rien à redire à cet état de choses, réservent aujourd'hui toutes leurs critiques pour la petite compagnie qui, courageusement, s'efforce de suppléer à la double et complète inertie du public et des pouvoirs publics. [...]

Résumons-nous. Au lieu de jeter la pierre, en toute occasion, à nos armateurs indochinois attelés à la plus dure et à la plus rebutante des besognes, ne serait-il pas mieux de les conseiller avec mesure, d'attirer leur attention sur telles ou telles lacunes à combler, sur les déficiences de tels ou tels services à améliorer ?

D'aucuns, (hélas ! ils sont légion), ont une manière à eux d'encourager les initiatives maritimes bien propre à détourner des choses de la mer les derniers fervents de celle-ci.

Edmond LAUGIER

=====

BUSINESS AS USUAL

Commission permanente
du Conseil de gouvernement
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 février 1925)

Projet de contrat passé avec la Société des Affréteurs indochinois pour l'exploitation du Service postal Saïgon-Singapore et éventuellement du service postal Saïgon-Haïphong par les vapeurs *Réam* et *Gouverneur-général-Paul-Beau*.

L'enterrement du « Réam »
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 février 1925)

Nous apprenons que la Société des Affréteurs réunis, largement subventionnée par le gouvernement, vient d'acheter à Hong-kong un navire de 5.000 tonnes, marchant à 15 noeuds, pour remplacer le *Réam* que l'on retirerait définitivement de la ligne du Tonkin. Nous sommes heureux de voir que la campagne que nous avons amorcée à ce sujet commence à porter ses fruits.

L'Opinion

Le service annexe Saïgon-Haïphong
L'omnipotence de M. Lochard
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 mars 1925)

Le jour où l'*Orénoque* dut cesser son service, il n'y eut aucun navire pour le remplacer.

Il est vrai que cela laissa toute latitude à M. Lochard pour traiter précipitamment avec une compagnie locale, ce qui lui permit de doter la colonie du *Réam* sur lequel les voyageurs les plus intrépides n'osent pas s'embarquer.

La Compagnie des Messageries maritimes, pour laquelle on ne nous accusera pas d'avoir des sympathies exagérées, mais qui, cependant, au point de vue de la navigabilité de ses navires, offre des garanties, avait pourtant, en temps voulu, fait des propositions à M. Lochard.

Il faut croire que ce M. Lochard n'avait aucun intérêt personnel à traiter avec une grande compagnie comme celle des Messageries maritimes, car il traîna la chose en longueur et fit tant et si bien que M. Guillon, agent de la Compagnie, dut laisser tomber l'option qu'il avait pour l'achat d'un paquebot confortable et solide et les pourparlers durent être rompus.

M. Lochard avait de nouveau le champ libre.

Il en profita pour renouer la discussion avec une compagnie locale [les « Affréteurs indochinois »], fort honorable sans doute, mais ne possédant que quelques navires d'un très faible tonnage et d'une incontestable vétusté.

Il faut dire que notre Chambre de commerce, dès qu'elle eut vent des tractations en cours, fit quelques observations.

De nombreuses autres objections furent présentées, dont aucune ne fut prise en considération par M. Lochard.

Une protestation officielle de la Chambre de commerce fut alors jugée indispensable.

Cela n'émut pas davantage M. Lochard, lequel, malgré toute l'opposition des corps élus et des autorités locales, vient de traiter une fois de plus avec une compagnie dont les antécédents sont peu de nature à inspirer confiance aux gens soucieux de leur existence, appelés à voyager entre Saïgon et Haïphong.

Le navire qu'on mettra sur cette ligne, pour assurer le service annexe, ne comptera pas moins de vingt cinq ans d'âge, dont cinq ans de guerre, c'est-à-dire cinq années de service intensif.

Ce contrat passé par M. Lochard est fort onéreux, nous dit-on, et chaque voyage ne coûtera pas moins de 6.000 \$ 00 à la colonie.

Quel intérêt M. Lochard avait-il à écarter comme il l'a fait la Compagnie des Messageries maritimes ?

L'Impartial.

Pour Saïgon-Haïphong, Les Messageries maritimes l'emporteraient
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 mars 1925)

Nous croyons savoir que le gouvernement général va traiter incessamment avec les Messageries maritimes pour un paquebot destiné à assurer le service Saïgon-Haïphong.

Ce paquebot serait le s/s *Patris*, navire à deux hélices aménagé d'une façon moderne, actuellement affecté aux lignes d'Orient (Italie, Grèce et Turquie).

L'affectation actuelle du futur paquebot annexe nous est une garantie du confort de son installation, les Messageries maritimes réservant aux lignes d'Orient fréquentées par une riche clientèle de touristes étrangers, les unités dotées d'installations luxueuses.

Quant au contrat que M. Lochard aurait passé avec les « Affréteurs indochinois », il tiendrait en dépit de la nouvelle combinaison. Le s/s *Victoria* serait affecté au service Saïgon-Singapour, avec utilisation en cas de besoin sur la ligne du Tonkin.

En attendant des experts français examinent à Hongkong le *Victoria*. Quel verdict sortira de cette consultation ?

L'Opinion.

N.D.L.R. — Ne vendons pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué.

En ce qui concerne le *Victoria*, ce n'est pas un bateau de 4.000 t. ni de 5.000, comme on l'a dit, mais de 3.040 tonnes de port en lourd et de 2.969 tonnes de tonnage brut — C'est, il est vrai, encore un géant comparé au *Tonkin* au sujet duquel il faudra bien qu'un jour ou l'autre sorte la vérité, la vérité vraie qui est celle-ci : c'est qu'en dépit de sa cabine de luxe, la seule, qui intéresse M. Lochard ce bateau, qui n'est pas mauvais, ne constitue cependant pas un progrès par rapport au « Hanoï ».

Pas de correspondance avec le « Porthos »
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 mars 1925)

Notre correspondant de Haïphong nous informe que le *Réam*, qui était attendu à Haïphong lundi à la première heure pour en repartir le 3 à destination de Saïgon en vue de correspondre avec le départ du *Porthos*, n'a quitté Tourane que dimanche soir.

De plus, le commandant du *Réam* a avisé le port qu'il n'arriverait à Haïphong que demain, mardi, dans la soirée, à cause du mauvais temps.

Ce navire devant prendre un important chargement ne pourra pas repartir avant jeudi 5 mars, et à cette date il ne pourra être à temps, à Saïgon pour permettre aux passagers du Tonkin de transborder sur le *Porthos*.

Cette situation n'est pas faite pour plaire à ceux qui devaient s'embarquer à bord du grand courrier à destination de la Métropole et confirme une fois de plus la carence d'un service qui coûte fort cher pour ne point rendre de services.

Jusqu'à quand va-t-on brimer ainsi les voyageurs qui espèrent, mais en vain, que la situation lamentable que nous signalons s'arrangera !

France-Indochine.

Les services maritimes postaux d'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 12 mars 1925)

Une récente information parue dans les *Annales coloniales* de la Métropole nous apprend que le service maritime postal Saïgon-Haiphong vient d'être concédé pour trois ans à la Société des Affréteurs Indochinois, qui l'assurerait à l'aide d'un vapeur anglais acheté à cet effet, le *Victoria*, de la P. and O., âgé de 22 ans.

Si la nouvelle est exacte, elle est décevante, non pas que nous ayons un parti-pris quelconque contre la société précitée : de constitution récente, elle est venue augmenter la place prise par l'armement français dans le cabotage d'Extrême-Orient, et, à ce titre, mérite de voir encourager ses efforts.

Mais le service Saïgon-Haiphong est, de beaucoup, le plus important des services annexes subventionnés d'Indochine ; c'est lui qui doit assurer régulièrement le trafic considérable — poste, passagers, marchandises chères — entre les ports de l'Union Indochinoise ; c'est lui qui relie l'Annam et le Tonkin à la grande ligne Marseille-Chine-Japon, c'est-à-dire à la France, entre les départs quasi mensuels de la ligne Marseille-Haïphong. Il convenait donc que le gouvernement général s'entourât des précautions les plus strictes pour l'octroi de ce service et s'adressât de préférence à un armateur offrant de larges garanties, possédant une flotte sérieuse et ayant déjà fait ses preuves : il n'apparaît pas à première vue qu'il ait observé ce devoir avec toute la prudence désirable.

L'exploitation, libre jusqu'à ce jour, de la Société des Affréteurs indochinois a déjà été marquée par deux sinistres, dus à des circonstances malheureuses, telles que la tempête ou l'incendie, qui frappèrent deux unités d'âge vénérable et mal appropriées au trafic qu'elles assuraient (l'une d'elles, le *Garouda* était un ancien petit yacht du gouverneur de Singapour).

Nous voulons croire que le paquebot *Victoria*, dont nous ne connaissons jusqu'à présent aucune autre caractéristique que l'âge, répond aux besoins du service assez pénible qu'il va entreprendre. Mais dans la négative, que fera le concessionnaire ? Et que fera le concédant ? Quelles armes possédera celui-ci contre un armateur jouissant d'une stabilité financière inconnue, possédant une flotte réduite et disparate, et ne présentant pas encore les garanties morales qu'est en droit de réclamer l'État pour la concession de ses services publics ?

Et puis, si peu de poids qu'il attache à l'opinion publique, ne doit-il pas comprendre et tenir compte que l'on est las, en Indo-Chine, de voir le pavillon français caboteur perpétuellement représenté par des navires d'âge canonique ou par des épaves de flottes étrangères ?

Que sont devenus les beaux projets envisagés par le gouvernement général en janvier de l'année dernière ?

Rappelons brièvement la situation telle qu'elle se posait à cette époque :

La concession des trois services : Saïgon-Haiphong ; Saïgon-Singapour, Haiphong-Hong-Kong, prenait fin aux dates respectives suivantes : 10 novembre 1924, 10 août 1924, 30 juin 1924.

Le 9 janvier 1924, le gouvernement général faisait appel, pour l'exploitation de ces services pendant 20 ans, aux trois seuls armements : Messageries Maritimes, Chargeurs réunis, Société de Navigation Coloniale (groupe de grosses entreprises commerciales de l'Indochine, etc., représenté par M Simoni, ancien gouverneur des Colonies, ancien chef de cabinet de MM. Beau et Klobukowski).

Le gouvernement précisait, dans ses entretiens préparatoires, qu'il ne faisait appel en l'occurrence, qu'à ces trois uniques sociétés, parce que, présentant pour lui le maximum de garanties, désireux qu'il était de ne pas procéder par adjudication afin d'écartier certains compétiteurs dont l'organisation, la surface et les méthodes de travail lui semblaient défectueuses.

Nous n'étudierons ni ne discuterons ici les conditions posées par le gouvernement dans son programme : vitesse de 14 noeuds susceptible d'être réduite ou augmentée par le concédant en cours d'exploitation, installations pour passagers analogue à celles des paquebots les plus luxueux de la ligne Chine-Japon, navires interchangeables, unités de réserve, périodicité variable des voyages, etc.. ; toutes conditions parfaitement anticommerciales sur des parcours aussi réduits (2 à 4 jours) et pour un trafic de faible rendement ; conditions propres surtout à éloigner les concessionnaires si ceux-ci avaient dû les considérer comme impératives.

Les pourparlers étaient engagés ; c'était l'essentiel. Que sont-ils devenus ?

Il est certain que les [délais] d'organisation étaient courts et que l'Administration s'y était prise un peu tard pour questionner les armements dont elle demandait le concours, surtout à une époque où le coût de la construction rend celle-ci prohibitive, et où l'on trouve difficilement sur le marché européen des unités répondant à un trafic local d'Extrême-Orient. Mais l'accord eût été facile pour une période transitoire.

D'autre part, nous croyons savoir qu'au gouvernement général, on aurait peut-être désiré n'avoir affaire qu'à un seul concessionnaire pour les trois lignes, soit à l'un des trois armements questionnés, soit à une filiale par eux constituée. Si ce fut vraiment la pensée du chef de la Colonie (et sur ce point nous n'avons aucune certitude car il ne fit jamais de déclaration nette dans ce sens), il ne pouvait trouver mieux au point de vue garanties navales et financières, organisation, compétence.

Comment ces projets, ces pourparlers ont-ils pu aboutir à un accord avec les Affréteurs indochinois, même de courte durée ?

Faut-il supposer que le gouvernement s'est trouvé aux prises avec des difficultés insurmontables au point de rompre tout entretien avec les Messageries maritimes, les Chargeurs réunis et la Société de navigation coloniale ? Faut-il supposer que ces sociétés auraient émis des prétentions, posé des conditions inadmissibles ? Le fait apparaîtrait surprenant à qui connaît les méthodes de travail et le caractère sérieux d'organisation des deux premiers armements et des entreprises qui constituent le troisième. Est-ce simple dépit de l'Administration Coloniale qui, posant théoriquement le problème à résoudre, s'est, sans comprendre la complexité de sa réalisation pratique, irritée des précautions prudentes et de la sage lenteur de ceux qu'elle questionnait « d'urgence » et dont elle exigeait une réponse « de principe dans un délai aussi court que possible » ? Nous saurons, peut-être, la vérité.

Mais à notre avis, dès le début, la question fut mal posée, et l'on eut le tort de mélanger les données d'ordre général avec des points de détail très secondaires dont l'étude se serait faite par la suite.

De quoi s'agissait-il en somme ? D'établir pour une longue période et en toute certitude les services reliant :

- Saïgon à Poulo-Condore et Singapore.
- Saïgon à Shanghaï, Quinhon, Tourane et Haïphong.
- Haïphong à Kuang-Tchéou-Wan et Hong-Kong.

dans le quadruple but d'assurer entre les différents ports de chacune de ces zones les relations postales et le transport confortable des passagers, d'établir la liaison avec

les paquebots de grande ligne français et étrangers, de développer le mouvement touristique.

Ainsi posé, le problème présente quatre caractéristiques très nettes où le gouvernement devait puiser et établir ses directives pour les modalités de la concession.

1° Il est unique ;

2° Ses buts sont d'intérêt général ;

3° Sa réalisation, subordonnée de ce fait à des conditions coûteuses de vitesses, de confort et de périodicité, est sans profit pour le concessionnaire ;

4° La surface et la compétence de celui-ci doivent être proportionnés à l'importance des servitudes exigées.

D'où conclusion : si aucun des concurrents ne pouvait donner satisfaction, le Gouvernement devait étudier la formule dite des « Services contractuels » ou régie intéressée, essayer (au lieu d'exprimer de vagues préférences) de constituer un groupe des trois gros armements indochinois — Messageries maritimes, Chargeurs réunis, Société de Navigation coloniale — auquel on aurait donné si l'on veut le nom de « Société des Services Contractuels d'Indochine. », et, puisqu'il y a trois zones distinctes à desservir, confier à chaque armement participant la gérance de l'un des services, œ qui lui aurait fourni des éléments d'appréciation sur chaque gérance et des comparaisons entre les méthodes pratiquées et les résultats obtenus dans chacune d'elles.

Ce faisant, il ne dispersait pas ses efforts ; il simplifiait sa tâche ; il obtenait toutes les garanties désirables ; il dotait notre Colonie d'un armement local sérieux et de navires solides. En un mot, il agissait en bon commerçant et notre riche Colonie d'Asie valait bien cela : elle était lasse du régime de l'« Orénoque », va-t-elle regretter ce vénérable représentant d'un armement périmé ? Espérons encore qu'il n'est pas trop tard pour mieux faire et donner enfin satisfaction non seulement aux passagers, mais aussi aux chargeurs côtiers.

TÉLÉGRAMMES PARTICULIERS

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 avril 1925)

De notre correspondant particulier le 27 avril 1925, à 19 h. 25.

L'échouage du « Maurice-Long »

Le vapeur *Maurice-Long*, appartenant à la Société des Affréteurs indochinois, après avoir quitté Saigon le 17 avril pour Bangkok, s'échoua dans la nuit du 19 au 20 avril, sur une longueur de 10 mètres de fond, en rentrant dans la baie de Phu-Quoc. Malgré les efforts immédiats tentés avec les machines et en essayant de se haler sur des acres, il ne pût se déséchouer. Le port d'Hatien ayant son remorqueur en avaries ne pût qu'envoyer deux chalands pour débarquer le fret. Un remorqueur est parti de Saïgon pour déséchouer le bâtiment qui est solidement tenu par des ancres et des aussières et se tient bien croit. Il transportait 70 tonnes de divers et avait 19 passagers de première, 3 de seconde, tous européens, et 34 passagers indigènes.

Encore un accident de mer.

Le « Maurice-Long » échoué à Phu-Quôc.

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mai 1925, p. 7, col. 2)

Le vapeur *Maurice-Long*, de la Société des Affréteurs indochinois, quittait le port de Saïgon le vendredi 17 avril à 14 h. pour [...] le capitaine au long cours Soulard. Il avait à bord deux autres officiers et 14 hommes d'équipage. Il transportait 71 tonnes de divers et avait pris 9 passagers de première et 7 de seconde, tous européens, et 14 indigènes, à destination des ports de la côte et de Bangkok.

Après son escale réglementaire à Poulo-Condore, le *Maurice-Long* reprit la mer pour atterrir sur Phu-Quôc où on l'attendait dans la nuit du dimanche à lundi vers 20 heures. Il arrivait en effet devant la baie où se trouvent les [Établissements Jourdan](#). Fut-ce de son propre gré, fut-il suggestionné par M. Jourdan qui était monté à bord et lui demandait de se rapprocher le plus possible de la côte ? Bref, le capitaine Soulard, qui venait de prendre le commandement du *Maurice-Long* et en était à son premier voyage, dut pénétrer trop en dedans de la baie, car au moment même où il mouillait, la bâtiment s'échouait sur une longueur d'environ 10 mètres et par 2 mètres 80 de fond. Tous les efforts immédiats tentés en manoeuvrant les machines, puis en essayant de se hâler sur des haussières ne donnèrent aucun résultat

L'on fit appel au port de Hatien, dont le remorqueur était en avaries et qui ne put expédier que deux chalands dans lesquels l'on débarqua le fret.

Pour le moment, le bâtiment, solidement tenu par des ancrages et des haussières, est resté droit. Les tentatives pour le déséchouer ont été infructueuses, les marées étant presque nulles. Mais elles montent à partir d'aujourd'hui et, avec l'aide d'un remorqueur que les Affréteurs vont envoyer de Saïgon, on espère que, d'ici trois jours, le bâtiment sera à flot et pourra reprendre son voyage.

(*L'Impartial* du 25 avril).

LES INTERVENTIONS DU PRÉSIDENT DU CONSEIL COLONIAL

Au sujet du vapeur *Victoria*
(*L'Écho annamite*, 18 mai 1925)

A-t-on oublié, en haut lieu, la fin tragique du *Haïphong* ? Il paraît que oui, puisque le gouvernement général a décidé de confier le service annexe entre Saïgon et Haïphong à une vieille coquille de noix du nom de *Victoria*, et cela, bien entendu, sans avoir consulté les corps élus de la colonie.

C'est contre ce mépris gouvernemental pour les mandataires de la population que M. Fays proteste, avec son énergie coutumière, dans l'échange de télégrammes qu'on va lire.

N. D. L. R.

Gouverneur général [Merlin], Hanoï.

Ai regret attirer votre haute attention sur émotion causée Cochinchine par les conditions aujourd'hui révélées du contrat passé pour six années et sans appel offres par gouvernement général avec Société Affréteurs indochinois au sujet vapeur *Victoria*.

Stop. Voilà donc affecté momentanément au moins à ligne Saïgon-Haïphong ce bateau, vieux de 24 ans, jaugeant 1.800 tonnes seulement, par conséquent insuffisant, sans confort sauf aménagements coûteux et susceptible subir immobilisations fréquentes et longues par suite fatigue de ses chaudières ou fortune de mer, sur lequel seront péniblement et difficilement transbordés ici passagers, correspondances postales et marchandises venant de Marseille à destination Tonkin, jusqu'au jour où, jugé impropre à ce service, ce qui est déjà prévu et annoncé, il sera affecté aux lignes Saïgon-Singapour et Saïgon-Bangkok. Stop. Cependant que le Département se préoccupait, d'après les derniers journaux arrivés de France, de nous pouvoir d'un

navire convenable et répondant davantage à nos besoins. Stop. Les tractations et complaisances caractérisant ce contrat auraient été d'ailleurs, si je suis bien informé, aussi invraisemblables et bizarres qu'en seraient certaines de ces clauses, ainsi, Diréco aurait écrit à deux banques françaises de la place pour assurer qu'il serait agréable à votre gouvernement que cent mille piastres fussent prêtées à ladite société pour lui permettre acquisition *Victoria*, à quoi aurait accédé une de ces banques et Diréco aurait, par manière de contrepartie de garantie, stipulé que la Colonie, le cas échéant, rachèterait le *Victoria* au prix exposé. Stop. Dois-je voir là prélude d'une nouvelle flotte indochinoise, après celle qui sombra dans le gouffre de quatre vingts millions de francs et plus, montant d'un de nos emprunts indochinois ? Stop. Quoi qu'il en soit, c'est faire bon marché à Hanoï de nos ressources ; car, en somme, ce sont ressources de Cochinchine qui alimentent pour un bon tiers les recettes du budget général. Stop. Ce faisant, au surplus, vous n'avez consulté ni conseil colonial, ni aucune autre assemblée locale, et pourtant conseil colonial était en pleine session ordinaire quand expira octobre dernier ancien contrat avec Messageries Maritimes. Stop. Gouverneur Cochinchine [Cognacq] ne fut même pas préalablement consulté, ce dont je me suis assuré. Stop. Vous estimez même, à en croire termes exprès d'une de vos récentes dépêches que consultation des corps élus en Cochinchine vous eût apporté peu de lumières nouvelles sur la question à vous posée par l'offre de la Société des Affréteurs indochinois, les lumières de vos services économiques y suppléant sans doute à vos yeux ainsi que celles du secrétariat général du gouvernement général dont l'inspiration se sent partout et la responsabilité ne se trouve nulle part à raison de la doublure de son rôle officiel. Stop. Encore que quand commission permanente du Conseil gouvernement général, fonctionnant en permanence à Hanoï, aura à donner son avis, si ce n'est fait, les représentants de la Cochinchine, membres de droit de cette commission, n'y seront pas conviés, selon une pratique constante et malgré mon offre maintes fois formulée de m'y rendre au premier signe. Stop. C'est donc contre état de choses me paraissant à cette heure délibéré que je renouvelle mes protestations et, élevant le débat, je soutiens qu'il viole l'esprit, sinon la lettre, des décrets constitutifs du conseil colonial et de la commission permanente du Conseil de gouvernement. Stop. Il s'infère, en effet, de ces textes que l'avis du conseil colonial soit demandé sur toutes les questions vitales intéressant la Cochinchine et que, s'il y échète, décision par vous s'en suivre en Commission permanente, à l'assistance des représentants de la Cochinchine la faculté qui vous est laissée de désigner Saïgon pour la réunion de cette Commission emportant cette interprétation rationnelle. Stop. Autrement, c'est le triomphe de cette centralisation outrancière, étroite et défiante de laquelle depuis longtemps nous nous plaignons. Autrement, c'est la vassalité du gouverneur et des corps élus de la Cochinchine aux autorités administratives diverses qui vous approchent, voire même aux directeurs et aux corps élus du Tonkin, la subordination de Saïgon à Hanoï ; et, cela nous ne pouvons l'accepter. Stop. Je vous avais instamment prié lors de la discussion du texte de votre projet de refonte du Conseil de gouvernement de me donner l'assurance d'y consacrer le droit pour les représentants de la Cochinchine d'être convoqués à Hanoï aux séances de la Commission permanente, au moins quand y seraient traitées les grandes questions intéressant la Cochinchine ; et je croyais l'avoir obtenue ; mais il n'en est rien. Stop. Au demeurant, ce projet de réforme que j'ai soumis à nouvel examen minutieux dans le silence du cabinet, moins hâtif que celui auquel je pus le soumettre au dernier Conseil de gouvernement, est de nature à susciter de nombreuses observations, à justifier de capitales retouches. Stop. Aussi bien je vous prie de trouver pas messéant que, mes fonctions m'en faisant un devoir pénible à remplir, je les signale au Département, en lui transmettant en même temps la présente dépêche ayant trait à celle de ces retouches que nous considérons ici comme essentielle.

Le Président du conseil colonial,
FAYS.

*
* *

Inspecteur général colonies, chef mission Hanoï.

Saïgon, 26 février 1925.

Honneur vous prier me faire savoir si vos règlements me permettent saisir Ministre de communications officielles par votre intermédiaire - Remerciements.

Le Président du conseil colonial,
FAYS.

*
* *

OFF Saïgon Hanoï 0835 - 52 - 27

15h. 45 — Inspecteur général colonie, chef mission à président conseil colonial Saïgon — N° 11 — réponse télégramme 26 février sauf s'il s'agit question concernant spécialement inspection, administration locale est plus qualifiée qu'elle pour recevoir communications officielles que désirez faire ministre. Stop. Mais si estimez nécessaire pouvez toujours adresser copie à inspection.

KAIR.

*
* *

Inspecteur général, chef mission Hanoï.

Saïgon, 2 mars 1925

Suite votre dépêche 27 février, vous prie demander communication dépêche adressée par moi à M. le Gouverneur général et restée sans réponse datée 25 février relative conditions dans lesquelles fut passé contrat sujet vapeur Victoria pour services ligne maritime Saïgon-Haïphong et réclamant en conformité esprit décrets constitutifs conseil colonial et Commission permanente Conseil gouvernement consultation préalable représentant Cochinchine sur toutes affaires intéressant essentiellement Colonie et vous prie câbler au département cette dépêche ce que j'estime nécessaire.

Le Président du conseil colonial,
FAYS.

*
* *

OF SG Hanoï 0370 263 3 21 h 15 Gouverneur général à Président conseil colonial Saïgon.

N° 784 — Inspecteur général Colonies me fait savoir que vous vous êtes plaint à lui de ce que je n'avais pas encore répondu à votre télégramme du vingt-cinq février. Stop. Je l'aurais déjà fait si ce télégramme, au lieu d'être rédigé sur un ton de violente polémique que nos précédents rapports, jusqu'à présent cordiaux, ne sauraient justifier, avait conservé le ton de courtoise modération qui convient aux échanges de vues entre les divers représentants des pouvoirs publics. Stop. Par ailleurs permettez-moi vous faire remarquer qu'en l'espèce, il s'agit convention à passer entre le Gouvernement général et particuliers dont, aux termes des actes en vigueur, le Conseil du gouvernement ou la Commission permanente sont seuls régulièrement appelés à connaître et à délibérer Stop. Très différent envers corps élus, cette déférence ne peut aller jusqu'à étendre leurs attributions au-delà des dispositions spécifiées par les textes. Stop. Par ailleurs, pour

éviter longue transmission, j'ai prié le deux mars le Gouverneur Cochinchine vous communiquer les télégrammes N° 518 777 et 92 Diréco que j'ai adressés au Président chambre commerce et je ne doute pas que les explications qu'ils contiennent n'épuisent vos appréhensions. Stop. Vous pourrez constater que, sous ma direction personnelle, mes services n'ont laissé compromettre aucun intérêt ni du public ni d'administration et l'accord s'est tout naturellement fait avec Messageries Maritimes dès qu'avons eu en face nous agent susceptible prendre décision.

*
*. *

Gouverneur général Hanoï.

Saïgon, 4 mars 1925.

Réponse votre n° 784, c'est d'une question de principe et non d'une autre que j'ai entendu saisir le Département en priant inspecteur général Colonies vous demander communication afin transmission à Ministre de ma dépêche relative à conditions de fait et de droit dans lesquelles fut passé par Gouvernement général contrat vapeur *Victoria*. Stop. Je persiste à penser que les tractations qui ont précédé ce contrat sont singulières et les clauses qui le caractérisent de nature à compromettre les finances de la Colonie. Stop. Je persiste, en outre, à soutenir que esprit décrets constitutifs tant conseil colonial que Conseil gouvernement et sa Commission permanente ne donne pas compétence constante à cette Commission permanente siégeant à Hanoï, parce que vous y résidez, de connaître de toutes les questions intéressant plus particulièrement Cochinchine à exclusion représentants administratifs et élus Cochinchine, alors, surtout, qu'en l'espèce qui nous divise, conseil colonial n'avait pas été préalablement consulté au cours sa session octobre 1924 sur la question des contrats concernant nos diverses lignes maritimes partant de Saïgon que vous reconnaissiez avoir sollicité votre haute attention depuis janvier 1924. Stop. Mais suis heureux, croyez le bien, saisir occasion cette mise au point pour vous donner assurance que mes sentiments vous restent personnellement cordiaux et sont absolument indépendants de toutes relations et manifestations officielles que m'imposent les circonstances et le souci de défendre les prérogatives propres aux représentants de la Cochinchine.

Le Président du conseil colonial,
FAYS.

*
*. *

OFS Hanoï 0594 52 4 15 45. — Inspecteur général des Colonies, chef de mission à Président conseil colonial, Fays, Saïgon.

N° 12 Réponse à votre télégramme 2 mars Gouverneur général a donné satisfaction à vos demandes. Stop. Question ligne maritime Saïgon-Haïphong dont mission inspection s'est pas désintéressée recevra solution susceptible sauvegarder tous intérêts en cause.

KAIR.

*
*. *

Inspecteur général, chef mission Hanoï.

Saïgon, 5 mars 1925.

La situation de fait et de droit dont je me plains en dépêche 25 février relative complaisances qui affectent et stipulations qui caractérisent contrat passé pour vapeur

Victoria subsiste. Stop. Veuillez vous faire communiquer texte cette dépêche 25 février et celle adressée hier soir au Gouverneur général et le constaterez. Stop. Je les transmettrai Ministre par une autre voie si vous estimez ne pouvoir ou ne devoir les lui câbler.

Le Président du conseil colonial,
FAYS.

*
*. *

OFSG Hanoï 0799 37 7 10 h. 45.

Inspecteur Colonies à Président conseil colonial, Saïgon.

N° 13. Réponse à votre dernier télégramme, ne ferai aucune communication télégraphique Ministre qui recevra le moment venu rapports susceptibles renseigner exactement sur affaire lignes annexes navigation.

KAIR,
Inspecteur général, chef mission,
Hanoï.

*
* *

Saïgon, 9 mars 1925.

Merci votre télégramme de samedi, je saisis Département.

Le Président du conseil colonial,
FAYS.

CHRONIQUE DE SAÏGON
Les mécontents
(*L'Écho annamite*, 25 juillet 1925)

Plaintes ont été déposée, par :

1° M. A. F., chef de service aux représentations de la Sté des Affréteurs indochinois, sise 40, rue Lefèvre, contre inconnu; pour vol avec effraction de 12 caisses de cognac « Martell », valant 800 \$ 00 ;

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 septembre 1925)

À BORD DU « G.-G.-ROUME ». — Aujourd'hui à 2 heures au moment du départ du vapeur, un accident s'est produit, qui, heureusement, n'a pas causé mort d'homme.

La passerelle volante s'est rompue au moment où plusieurs personnes s'y trouvaient ; M. Roul de la Hellière, président du tribunal, est tombé à l'eau mais a été retiré par M. Salavy, lieutenant de port, et le soldat Pachet.

Plusieurs indigènes tombés également à l'eau ont été repêchés.

M^e R. Bona et M^e Piton sont tombés sur les appontements et ont été légèrement blessés.

M. Roul de la Hellière a été blessé au front

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 septembre 1925)

L'ACCIDENT À BORD DU « G.-G.-ROUME ». — Comme nous l'avons annoncé hier mercredi 2 [septembre], au moment où le vapeur *G.-G.-Roume*, de la Cie des affréteurs indochinois, allait partir, la passerelle qui reliait le navire à l'appontement s'est rompue, et les personnes qui se trouvaient dessus furent jetées à l'eau ou tombèrent sur l'appontement.

Ces personnes étaient M. Roul de le Hellière, président du tribunal de notre ville, Mes Piton et Bona, avocats-défenseurs, M. Guiselin, magistrat, M^{lle} Nam-sinh et quelques autres restées inconnues.

M. Roul de le Hellière fut projeté à l'eau et serré entre le navire qui s'approchait de l'appontement sous le poids des nombreux passagers qui s'étaient portés du côté où l'accident s'était produit et l'appontement. Il eut été infailliblement noyé sans le dévouement de monsieur Salavy, lieutenant de port, et du soldat Pachet, qui se jetèrent tout habillés à l'eau et, saisissant monsieur de la Hellière, lequel est très corpulent, le firent passer sous l'appontement et le hissèrent dans un sampan.

Les autres victimes de l'accident en furent quittes pour quelques contusions heureusement sans gravité.

Monsieur de la Hellière a été transporté à l'hôpital et se plaint de douleurs internes, mais son état n'inspire, disons-le, aucune inquiétude. Espérons que quelques jours de bons soins le remettront sur pied.

La justice a saisi les débris de l'échelle rompue et a ouvert une enquête, dont nous publierons les résultats. C'est pourquoi nous nous abstenons aujourd'hui de tout commentaire.

D'autre part, il importe d'en informer les lecteurs, la Cie des MM n'a aucune part de responsabilité en cette affaire, le navire ne lui appartenant pas.

Un accident de ce genre eut pu être très grave, causer bien des victimes, il serait très désirable que toutes mesures de sécurité soient strictement assurées dorénavant et aussi que les visiteurs nombreux à chaque départ où arrivées soient un peu plus prudents et moins pressés au point de surcharger les passerelles comme dans le cas ci-dessus.

*
* *

Le 2 septembre, à 2 h. 35, au moment où les personnes montées à bord du *G.-G.-Roume* pour saluer les partants avaient commencé l'évacuation dudit navire, le plateau supérieur de l'échelle y donnant accès s'est rompu tout à coup, malgré que la charge qu'il supportait — une quinzaine de personnes dont beaucoup d'Annamites -- ne fut pas excessive, et l'échelle à laquelle il adhérait a été précipitée dans le vide.

Les occupants de celle-ci ont été les uns précipités, dans le fleuve, les autres sur les appontements. Parmi ces personnes se trouvaient M. Roul de la Hellière, président du tribunal, qui a dû être hospitalisé, ainsi que divers membres des familles Bach-thai-Buoi, Nam-Sinh et Sen qui ont été plus ou moins contusionnés. Jusqu'à présent, aucune disparition n'a été signalée et il est à peu près sûr qu'il n'y a pas eu d'accident mortel.

Une enquête a été ouverte aussitôt.

DÉPARTS. — Sont partis, mercredi après-midi, par le *Roume* :

À destination de Marseille : le général et Delbecq ; le directeur des Affaires politiques, Jambrau et 2 enfants ; et M^{lle} Demange, M. Hubac, vétérinaire inspecteur ; M^e Coueslant, avocat-défenseur, et un enfant ; M. Jæger, brigadier des Douanes, et 2

enfants ; Fromaget et 1 enfant ; M. Fournous, commis principal des Douanes, et 2 enfants ; M. et Helmon, M. Guiselin, fils ; M. Darius, surveillant des T.P., 1 enfant ; M. Herren, capitaine au long cours ; M. Terre, garde principal de la Garde indigène et ; M. Kagy, fils d'un brigadier des Douanes ; MM. Bach-thai-Buoi, fils ; le sergent et Quentin ; M. Soularue ; le maréchal des logis Fiancette ; M^{le} Bastieu ; MM. Phum-gia-Quan ; Phan-huu-Cuong, Ng.-dinh-Hao, élèves ; le caporal Parvert ; les soldats Marc, Lanappe, Roussin, Le Priol, Luzy, Raffray ; 1 domestique de M. Jambrau ; 1 domestique du général Delbecq.

À destination de Saigon : M. Conte ; M. et Allix ; M. Robius ; Anna Lu, élève sage-femme ; M^{le} Ng.-thi-Qui et sa sœur ; 5 boys et congais de M. Bontoux.

À destination de Tourane : M. Desgouttes, M. Parmentier, Saint Péron, le sergent Allegrini.

Cercle sportif saïgonnais
Séance du Comité du 15 décembre 1925
(*Saïgon sportif*, 18 décembre 1925)

Admissions

Amouretti, André, Cie des Affréteurs indochinois, présenté par MM. Michaud et Mut.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1926)

TRIBUNAL. — L'affaire de la rupture de l'échelle du *G.-G.-Roume* est suspendue pour attendre l'audition de M. Levillain, capitaine du port de Saïgon, qui doit être cité, et qui arrivera par le « Cam-Ranh ».

Cette affaire est inscrite au rôle sous le titre suivant : Delvallée Louis-Émile-Camille, et Pernuzel Léon : Blessures involontaires sur la personne de M^e Pilon, Roul de la Hellière et autres, Société des affréteurs indochinois civillement responsable.

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 février 1926)

La Société des Affréteurs indochinois a décidé de porter son capital de 2 à 3 millions par l'émission de 2.000 actions de 500 francs émises à 650 francs. Le conseil est autorisé à porter le capital à 5 millions.

Cochinchine

Le « Gouverneur-Général-Maurice Long » vient d'être vendu à la Chine et remplacé par le Van Outhoorn qu'on a baptisé « Gouverneur-Général-Merlin ».

Ce navire, qui était armé auparavant par la Koninklijke Parkwaart, a 85 mètres de long, 13 de large, a un tonnage net de 954 atones et une machine de 1.150 cv. Il a été construit à Amsterdam en 1896.

Il appartient maintenant à la Société des Affréteurs indochinois.

Saïgon
Auto contre matelot
(*L'Écho annamite*, 3 mai 1926)

À 18 heures 10, l'automobile C. 6010, appartenant à M. O[rsini], administrateur délégué de la Société des Affréteurs indochinois, à l'angle des rues d'Ormay et Doudart-de-Lagrée, a renversé le matelot Le G., du *Lapérouse*. Ce matelot a été blessé légèrement au genou.

Cochinchine
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1926)

La Société des Affréteurs indochinois a acheté 23.500 piastres le *Kampot*, vieux navire datant de 1883, long de 60 m., qui est un des vétérans du port de Saïgon et réussit à forcer jadis le blocus de Port-Arthur.

On redoute que ce navire n'ait le sort lamentable du *Haïphong*, de sinistre mémoire.

[MARCHÉ RÉSILIÉ]
(*Bulletin administratif du Cambodge*, juillet 1926, p. 941)

Par arrêté du résident-maire de Phnôm-Penh du 12 juillet 1926, approuvé par le résup le 21 du même mois :

Est résilié purement et simplement, à compter du 1^{er} juillet 1926, le marché, en date du 19 déc. 1925, passé entre la ville et la société des Affréteurs indochinois relativement à l'exploitation du bac desservant la ville de Phnôm-Penh et le village de Scaï-Chrum, de la résidence de Kandal, pendant les années 1926, 1927 et 1928.

Le montant du cautionnement afférent à cette adjudication sera remboursé à la société intéressée..

1926 (août) : participation dans les [Pêcheries industrielles de l'Indochine](#)

MYTHO
Accident en rivière
(*L'Écho annamite*, 14 septembre 1926)

Deux frères, Thien et De, revenaient de Cholon dans un sampan chargé de 11 m³ de sable.

Au tournant du Kinh-nuoc-Mang, la chaloupe *Lora*, des Affréteurs indochinois, remorquant deux jonques vides, aborda le sampan et le fit couler.

Les malheureux navigateurs montèrent à bord de la chaloupe, en hurlant au secours.

Mais les matelots, coupe-coupe en mains, menacèrent de les frapper et les firent descendre à terre

Les dégâts s'élèveraient à 300 p.

Enquête ouverte.

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 août 1936)

Les obsèques de M. Legrand ont eu lieu hier après-midi au milieu d'une foule nombreuse d'amis et de connaissances. — Hier après-midi, à 16 heures 30, ont eu lieu les obsèques de M. Legrand, directeur de la Compagnie des Affréteurs indochinois, dont nous avons annoncé le décès survenu à l'hôpital Grall.

De nombreux amis et connaissances étaient venus accompagner le défunt à sa dernière demeure. Bien avant la levée du corps, de nombreuses autos vinrent déverser la foule de ces nombreux fidèles autour de la chapelle de l'hôpital Grall où reposait le cercueil de M. Legrand.

On remarqua la présence de nombreuses personnalités du monde du commerce, de l'industrie, de la marine et de l'administration. Nous avons noté au hasard M. Orsini, M. Pascalis, agent général des Messageries maritimes ; M. Lavau, président du tribunal de Saïgon ; M. Ardin, M. Marquis, etc.

Après l'absoute donnée par le R. P. Tricoire le cercueil fut chargé sur le corbillard automobile et dissimulé sous de nombreuses fleurs et couronnes Le cortège se forma et lentement, au milieu du recueillement général, s'achemina vers le cimetière.

Le deuil était conduit par madame veuve Legrand et ses enfants et par M. Orsini. À la demande expresse du défunt, aucun discours ne fut prononcé sur la tombe.

Nous renouvelons en cette douloureuse circonstance nos sincères condoléances à M^{me} Legrand et à ses enfants dont la tristesse est certainement partagée par une foule d'amis et de connaissances qui n'oublieront pas l'homme de valeur et l'homme de bien que fut toujours M. Legrand.

Notre carnet financier
Pêcheries industrielles de l'Indochine
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 septembre 1926)

Premiers administrateurs : ... les Affréteurs indochinois...

Notre marine marchande
et nos colonies
par Ernest Haudos,
député de la Marne,
vice-président de la Commission des Douanes.
(*Les Annales coloniales*, 18 octobre 1926)

[...] Nous avons bien eu, à un certain moment, une flotte indochinoise. On se demande ce qu'elle est devenue. C'est très simple. La gestion par l'État ayant naturellement échoué, la flotte a été vendue aux Affréteurs réunis [confusion avec les Affréteurs indochinois] et à d'autres compagnies locales d'armement qui se chargent du cabotage indochinois. Le grand chef de la flotte, un capitaine de frégate, se contente des charges très légères que lui impose à Hanoï le droit de regard que le Gouvernement s'est réservé sur son ancienne flottille et sur les petits bâtiments des services locaux, travaux publics et douanes.

Il y a donc à réaliser une meilleure utilisation de notre marine marchande pour lui permettre de concourir à la mise en valeur de nos colonies, et nous devons aussi désirer de sérieuses améliorations dans l'outillage de nos ports coloniaux.

Élections consulaires
(*L'Écho annamite*, 20 octobre 1926)

MM. les électeurs consulaires sont convoqués pour le mardi 26 octobre 1926, de 8 heures à 11 heures, à la mairie de Saïgon (Salle des pas perdus) pour procéder à l'élection de dix membres français de la Chambre de commerce de Saïgon.

Les candidats aux élections sont MM. :

Orsini, administrateur délégué de la Société des affréteurs indochinois, juge consulaire.

À la Chambre de commerce de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 29 novembre 1926)

MM. Lamorte et Orsini sont délégués titulaires au conseil colonial.

Chambre de commerce de Saigon
Élections du 26 octobre
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 décembre 1926)

.....
12 candidats ont obtenu la majorité des voix, mais 10 seulement ont pu être proclamés élus.

Ce sont MM. Meyrignac, directeur de la Commerciale française de l'Indochine (125) ; Martini, directeur de la Compagnie de commerce et de navigation (124) ; Orsini, administrateur délégué de la Société des Affréteurs indochinois (123).

Ces trois derniers, ainsi que MM. Espérickette et Genis, n'étaient pas membres sortants.

Publicité
(*Extrême Asie*, 1^{er} janvier 1927)



**SOCIÉTÉ
DES
AFFRÉTEURS INDOCHINOIS**

40-42, Rue Lefebvre
SAIGON

Adressé Télégraphique: SORIN-SAIGON
Téléphone: n° 174
★

VAPEUR "G. G. MAURICE LONG"
(1060 tonneaux de jauge brute)
Service Postal: Saigon-Bangkok
avec escales à Poslo-Condore,
Honchong, Hatien, Kep, Ilôt Cone

TOUT LE CONFORT MODERNE
CABINES DE LUXE

Départ de Saigon tous les 4 jours
★

VAPEUR "REAM"
Service régulier: Saigon-Quinhon
Singapore.
(1066 tonneaux de jauge brute)
★

VAPEUR "G. G. PAUL BEAU"
Service régulier: Saigon-Haiphong
Tourane-Haiphong.
Départ de Saigon tous les 20 jours
★

Délivrance de connaissances
directs pour toutes
destinations

Sociétés nouvelles
La [Compagnie maritime indochinoise](#)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 février 1927)

Administrateurs : Orsini, armateur ; ... la Société des Affréteurs indochinois ...

Réunion de la Commission permanente
du Conseil du gouvernement de l'Indochine
(*L'Écho annamite*, 14 février 1927)

Au cours de la réunion qu'elle a tenue à Saïgon, samedi 12 février courant sous la présidence de M. le gouverneur général p. i. Pasquier, la Commission permanente du Conseil du gouvernement a examiné les affaires suivantes : [...]

Affaires économiques
35° Projet de convention passé avec la « Cie des Messageries maritimes » et la « Société des Affréteurs indochinois » en vue de la prise en gérance par ces Sociétés, des trois navires : « Albert-Sarraut », « Van-Vollenhoven » et « Fils-de-Paul-Doumer ».

Création de la Société [L'IMMOBILIÈRE DE Cochinchine](#)

Publicité
(*Extrême Asie*, 1^{er} mars 1927)



Agent généraux :
de la Saigon Waterboat Company
et de la Société immobilière de Cochinchine
et des compagnies d'assurances
Liverpool Marine et Conoral Insurance Chy Ltd.
Assurance Maritime ALPINA
Société anonyme suisse

Récompenses pour faits de sauvetage accomplis dans les eaux maritimes.
(*Journal officiel de la République française*, 11 avril 1927, p. 4069)

Médaille de bronze.

Nguyen van Danh, 60 ans, indigène ; Orsini (Charles), 37 ans, capitaine au long cours, inscrit à Marseille, n° 915 (sauvetages antérieurs) : le 12 octobre 1925, le navire *Cochinchine* ayant coulé dans la rivière de Saïgon, se sont portés, malgré l'obscurité de la nuit et les remous très violents de la rivière, dans une frêle embarcation sur les lieux du sinistre en vue — si l'occasion s'était présentée — de porter secours aux naufragés.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 octobre 1927)

Les relations postales avec Singapour

Sur Singapour, la question postale est moins bien résolue. Après la disparition de la *Manche*, Saïgon fut encore, en 1924 et 1925, relié à peu près régulièrement avec Singapour par le *Donaï*.

Les Messageries Maritimes ayant décidé de ne point renouveler leur contrat sur cette ligne, il y eut ensuite de nombreuses lacunes. Les Affréteurs indochinois reprirent cependant peu après le chemin de Singapour avec le *Réam* et le *Gouverneur-général-Paul-Beau*, puis avec le *Gouverneur-général-Roume*.

Il paraît impossible, sur cette ligne, d'atteindre pratiquement une régularité comparable à celle du paquebot annexe du Tonkin.

Si le *Gouverneur-général-Roume*, partant de Saïgon le dimanche soir ou le lundi matin, arrive toujours à temps à Singapour pour le départ de la malle anglaise, le jeudi, à 16 heures, il est parfois moins heureux pour ses voyages de retour. Le directeur des Postes de Singapour, se préoccupant avant tout de l'heure de départ du premier navire pour Saïgon, confie souvent les sacs postaux d'Indochine à des navires quelconques à faible vitesse, et, il arrive que le *Roume*, plus rapide, est souvent à quai à Saïgon avant de tels navires, partis cependant avant lui du grand port des Détroits. [...]

Un nouveau système d'expédition
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 30 octobre 1927)

Le vapeur *Paul-Beau*, des Affréteurs indochinois, a effectué son dernier voyage subventionné.

Désormais, il ne transportera plus le courrier postal qui sera acheminé de la façon suivante sur les divers points actuellement desservis.

A — Entre Saïgon et l'île de Phu-quôc par voie de terre jusqu'à Hatien puis, au moyen de la chaloupe résidentielle à partir d'Hatien.

Cette île, qui n'était desservie que tous les 14 jours, par le « *Paul-Beau* », le sera désormais une fois par semaine. Le courrier pour l'île de Phu-quôc quittera Saïgon le mardi à 6 heures du matin.

B — Le courrier pour Hon-chong, Hatien, Kep et Réam, sera acheminé tous les jours par voie de terre.

C — Bangkok sera postalement relié à Saïgon deux fois par semaine, via Pnom Penh-Réam, puis par les vapeurs siamois Bafinurangsi et Nhiba au delà de Réam.

D — Le service postal de l'île de Poulo-Condore est assuré, tous les 14 jours, par le *G-G.-Roume* de la ligne Saïgon-Singapour.

Ces divers moyens sont, dès maintenant, utilisés et assurent un transport plus rapide des correspondances et colis postaux entre ces divers points.

N.D.L.R. — Nous avions suggéré, dès 1920, le service pour Bangkok via Réam tel qu'il vient être organisé et M. le dir. de la Cie East Asiatic, de Bangkok, si c'est toujours le même directeur, se souviendra de la visite que nous lui avons faite à ce sujet.

1928 (mars) : PARTICIPATION DANS LES PLANTATIONS MARIANI

Souscription en faveur des familles des deux victimes françaises
de la mutinerie de Lai Chau
(*L'Écho annamite*, 30 mars 1928)

Le comité, composé de :

M. Darles, président de la Chambre de commerce ;
M. [Alexis] Soulet, directeur de la Banque franco-chinoise ;
M. [Jules] Grenard, directeur de la Banque d'Indochine ;
[M. Orsini, administrateur de la compagnie des Affréteurs indochinois](#) ;
M. Courtois, chef du service radiotélégraphique ;
M. Faget, président du Syndicat de la presse cochinchinoise ;
M. J. Neumann, délégué du Syndicat des journalistes d'Indochine :
A clos les opérations de la dite souscription.

Le montant de cette souscription s'est élevé à 1.594 p. 79. [...]

CHRONIQUE FINANCIÈRE
Sociétés nouvelles
[Établissements Anziani et Pagès](#),
à Qui-Nhone
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1^{er} avril 1928)

Premier conseil d'administration : ... la Sté des Affréteurs indochinois.

Poulo-Condore sans vivres
(*Les Annales coloniales*, 2 avril 1928)

À la suite d'un incendie, disent les uns, en raison du mauvais temps, déclare la Compagnie des Affréteurs indochinois, le vapeur *Gouverneur-général-Roume* n'a pu toucher Poulo-Condore à son voyage de retour de Singapore-Saïgon.

Cette omission d'escale privera, pendant deux semaines, les habitants de Poulo-Condore de courrier et de vivres.

Contentieux administratif
(*L'Écho annamite*, 14 avril 1928)

Le Conseil de contentieux administratif tiendra sa prochaine audience le mercredi 18 courant. Sont inscrites au rôle :

Affaires en délibéré

Gustave Vaché contre gouvernement général de l'Indochine.

F. Gourbert contre gouverneur de la Cochinchine.

Hennequin contre gouvernement général et gouvernement de la Cochinchine.

[Société des Affréteurs indochinois contre gouvernement de la Cochinchine.](#)

Huynh Hung contre gouvernement de la Cochinchine.

Société commerciale française d'Indochine contre le gouvernement de la Cochinchine.

Société havraise indochinoise contre le gouvernement de la Cochinchine.

Affaires anciennes

[...]

COCHINCHINE

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 octobre 1928)

MM. Bontoux et Orsini blessés dans un accident d'auto. — Deux de nos concitoyens les plus estimés, MM. Henry Bontoux, agent général des Messageries Maritimes, et Orsini directeur des Affréteurs indochinois, viennent d'être victimes d'un accident heureusement sans gravité.

Partis le 2 octobre pour Quinhon, par voie de terre, MM. Bontoux et Orsini avaient d'abord pris le train jusqu'à Nhatrang. Là une auto était venue les attendre.

Près de Thuy Hoa, après le fameux bac du Song-Daran, pour une raison que nous ne connaissons pas, l'auto capota. Renversés sur la chaussée, les deux voyageurs furent blessés. M. Bontoux, cependant, s'en tirait avec quelques contusions. Pour l'un comme pour l'autre, rien de grave, et fort heureusement.

M. Orsini, est reparti, hier soir, de Quinhon, rentrant à Saigon, où, après quelques jours de soins et de repos, il pourra, nous l'espérons, reprendre ses occupations. M. Bontoux a pris à Quinhon le *Claude-Chappe* et vogue en ce moment vers le Tonkin où il compte résider quelques jours. À l'un comme à l'autre, tous nos vœux de prompt rétablissement.

À la commission permanente du Conseil de gouvernement
(*L'Écho annamite*, 20 novembre 1928)

Marine marchande

Projet d'arrêté autorisant la Société maritime indochinoise à se substituer à la Société des affréteurs indochinois pour l'exécution des contrats des 28-4-1926 et 28-1-1928 que celle-ci a passés avec le Gouvernement général en vue de l'exploitation des lignes postales de Singapore et de Saïgon à Bangkok.

Les embarcations susceptibles d'hypothèques en Cochinchine
(*L'Écho annamite*, 22 novembre 1928)

On se souvient qu'au début de l'année, le gouverneur de la Cochinchine nomma, à l'effet d'étudier les conditions d'application en Cochinchine du décret du 13 avril 1927 sur l'hypothèque fluviale, une commission composée de :

M. Orsini, administrateur délégué de la Société des Affréteurs indochinois ;

Le Commerce français au Siam
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 décembre 1928)

[...] Le rachat de la Société des Affréteurs indochinois* par les Messageries maritimes et sa transformation en Société maritime indochinoise amènera la création d'un service régulier entre Saïgon et Singapour via Bangkok. De nouveaux bâtiments, déjà commandés, seront mis en service sur les lignes que doit desservir la nouvelle société.

— (D'après des renseignements fournis par M. le chargé d'affaires de France au Siam).

Bulletin économique de l'Indochine, nov. 1928.

Les nouveaux paquebots de la Société maritime indochinoise*
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 décembre 1928)

A propos de la réorganisation des services maritimes postaux de l'Indochine, voici quelques précisions.

La Société maritime indochinoise a récupéré trois vapeurs : le *Gouverneur-général-Paul-Beau*, le *Gouverneur-général-Merlin* et le *Gouverneur-général-Roume*.

Elle a également acquis le vapeur *Gouverneur-général-Albert-Sarraud* ainsi que deux autres navires : le *Yalla* et le *Péra*.

Le *Péra*, qui a pris le nom de *Paul-Doumer*, arrivera à Saïgon le 10 décembre ; le *Yalla* est attendu dans notre port le 20 courant.

N.D.L.R. — Nous croyons savoir que c'est cette société qui exploitera la nouvelle ligne Saïgon-Souateou. Elle se substitue par ailleurs aux contrats qu'avait la Sté des Affréteurs réunis [*sic : Affréteurs indochinois*], dont elle a acquis la flotte. La Sté des Affréteurs réunis [*sic : Affréteurs indochinois*] a fort brillamment mené une affaire créée de toutes pièces avec des moyens au début très modestes ; c'est donc sur une base des plus solides que part la nouvelle société avec des capitaux plus importants et le concours des gens du métier comme M. Bontoux, l'agent des Messageries maritimes à Saïgon.

Il y a toujours de la ressource avec des gens du métier et qui ont fait leurs preuves ; ceux-là ne se contenteront pas d'exploiter des subventions sans se soucier d'améliorer le service.

Ligne postale Saïgon-Bangkok
(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1929)

La Société maritime indochinoise* a été autorisée le 9 novembre 1928, par arrêté du gouverneur général p. i. à se substituer à la Société des Affréteurs indochinois pour l'exécution des contrats du 28 avril 1926 pour l'exploitation de la ligne postale de Saïgon à Singapore ; du 28 janvier 1928 pour l'exploitation de la ligne postale Saïgon-Bangkok.

Accrochage
(*Les Annales coloniales*, 14 février 1929)

Le *Battambang*, des Messageries fluviales [Saïgonnaise de navigation et de transport*], a abordé le *Jules-Rueff*, des Affréteurs indochinois, à Cho Gao, au moment où la première de ces « chaloupes » (steamers de rivière) partait pour Phnom Penh.

Le *Battambang* est indemne, mais le *Jules-Rueff* ayant eu quelques tôles disjointes, eut 500 barils de ciment inondés, avant d'avoir pu aveugler sa voie d'eau.

Pas d'accident de personnes. Le service a pu continuer.

Un chauffeur brûlé par la vapeur
(*L'Écho annamite*, 16 septembre 1929)

Le nommé Nguyen van Ky, 26 ans, chauffeur de la chaloupe *David*, de la Société des Affréteurs indochinois, atteint de brûlures aux bras et jambes, a été hospitalisé, à l'Hôpital indigène de Cochinchine, où il a été amené, par les soins de la Société des Affréteurs indochinois. Des renseignements recueillis, il résultera que ledit Nguyen van Ky aurait été brûlé, le 10 septembre courant vers 16 heures, alors qu'il se trouvait sur le pont de la chaloupe *David*, accostée le long du s/s *Gouverneur-Général-Paul-Beau*, par la vapeur d'eau du condenseur de ce dernier navire.

Les Affréteurs indochinois
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 janvier 1930)

La société met en paiement depuis le 1^{er} décembre le coupon n° 8 sur ses actions à raison de 50 fr. 45 par coupon.

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 mai 1930)

Décès. — Nous apprenons avec regret le décès survenu à Bastia de M. J. B. Orsini ¹, père de M. Orsini, juge suppléant au Tribunal de Saïgon.

À M. Orsini, à tous ceux que ce deuil afflige, nous adressons nos condoléances émues.

¹ J. B. Orsini n'est pas le père de Charles Orsini.

Accident de travail
(*L'Écho annamite*, 23 mars 1931)
(*L'Alliance franco-annamite*, 26 mars 1931)

Il a été procédé à une enquête relativement à un accident de travail ou chute du nommé Nguyen van Thanh, 32 ans, « taicông » de la chaloupe citerne « Le Tonkinois », de la Société des Affréteurs indochinois », le 19 mars vers 9 heures, le long du bord du vapeur « Linois » de la « Cie des Chargeurs réunis », amarré quai de l'Yser au cours du ravitaillement d'eau. Voulant grimper à bord du vapeur « Linois » à l'aide d'une amarre qui lâcha par la traction, Nguyen van Thanh retomba sur la chaland « Le Buffle », accosté à cet endroit. La victime, atteinte de contusion à la région lombaire et de plaie contuse du talon gauche, a été dirigée sur l'hôpital indigène de Cochinchine à Cholon.

Quelques informations sur l'Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 juillet 1931)

Saïgon-Bangkok : deux fois par mois, par la Cie des Affréteurs réunis [*sic* : Affréteurs indochinois].

MÉRITE MARITIME
(*Journal officiel de la République française*, 9 août 1931, p. 8661)

Commandeur
Orsini (Charles-Antoine-Marius), capitaine au long cours, Marseille 915.

Paul Reynaud à Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 octobre 1931)

.....
Le Ministre a alors remis la cravate de commandeur du Mérite maritime à M. Orsini, armateur, vice-président du conseil d'administration du Port, et la croix d'officier au capitaine de port M. Levillain.

AVIS D OUVERTURE DE SUCCESSION MARITIME
(*Bulletin administratif de l'Indochine*, 3 décembre 1931)

Service de l'Inscription maritime à Saïgon. — Les créanciers de la succession de M. Dore, Louis, inscrit à Marseille n° 15.121, chef mécanicien du vapeur *G.-G. Maurice-Long II*, de la Société des Affréteurs indochinois, décédé à Haïphong le 19 novembre 1931, sont invités à produire leurs titres, dans le délai d'un mois à compter du 21 novembre 1931 au chef du service de l'Inscription maritime à Saïgon.

Les débiteurs sont invités également à se libérer dans le même délai.

Annuaire complet de toute l'Indochine, 1933, p. 355 :

SOCIÉTÉ DES AFFRÉTEURS INDOCHINOIS.
R.C. Saïgon n° 2,
30 [*sic : 50*], rue Lefèvre, Saïgon
Adr. tél. : « OHIN ».
Téléphone n° 174 et 660,
Codes : Bentley's Complète phrase-ABC 5th. édition, — ABC 6th. édition —improved
(5 lettres), Boe Code-Lugagne International, National français,
Administrateurs : Orsini et Céro ².

- Ateliers de Phu-An.
- Plantation hévéas, Baria (Cochinchine) 835

SOCIÉTÉ DES AFFRÉTEURS INDOCHINOIS.

Surface totale : 147 ha.

Surface plantée : 34 ha.

1933 : LA SOCIÉTÉ LES AFFRÉTEURS MARITIMES INDOCHINOIS SUCCÈDE AUX AFFRÉTEURS INDOCHINOIS

La foire du PASAR GAMBIR à Batavia
et la participation du Tonkin
(*L'Éveil de l'Indochine*, 4 juin 1933)

[...] Chaque stand donne droit à trois cartes d'exposants, cartes qui donnent droit à des réductions considérables sur les paquebots, en tout cas 50 % sur la K.P.M. et autant sur les Affréteurs indochinois. [...]

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mai 1935)

Fiançailles. — C'est avec un vif plaisir que nous avons appris les fiançailles de M^{lle} Marie Jeambille, employée à la Société des Affréteurs indochinois et fille de M^m et M Jeambille, de la Biênhoa industrielle et forestière*, avec notre ami Marcel Robert, brigadier des Douanes et Régies, si sympathiquement connu, actuellement en service à Thudaumot.

Aux jeunes fiancés, nos vœux de bonheur et aux familles nos sincères félicitations.

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 août 1935)

² Jean Céro (1877-1949) : ancien administrateur-directeur général des Comptoirs généraux de l'Indochine. Voir [encadré](#).

M. Pagès assiste au départ d'une cargaison de porcs — Le gouverneur de la Cochinchine a assisté hier à l'embarquement de 600 porcs et de 80 bœufs à bord du « Gouverneur-Général-Merlin », à destination de Singapore.

Étaient également présents à cette opération MM. Céro, directeur de la Société des Affréteurs ; Hoche et Lebon, vétérinaires ; Orsini, Luciani, Guyonnet et Petra, exportateurs, ainsi que le représentant de la maison Moyne et Comte, de Singapore.

Le gouverneur de la Cochinchine tint à visiter les aménagements destinés au cheptel ainsi exporté. Jusqu'à ce jour, en effet, les pertes sur bêtes en cours de traversée étaient de l'ordre de 2 à 15 pour cent. Des mesures spéciales ont été prises, où sont en cours de réalisation pour réduire ces pertes au minimum.

Une coupe de champagne fut servie dans le Carré du commandant du « Gouverneur-Général-Merlin ». Là, M. Pierre Pagès rappela l'intérêt que présente pour les éleveurs et les exportateurs cochinchinois un marché tel que celui de Singapore qui consomme environ 600 porcs et 50 bœufs par jour.

Et M. Guyonnet proposa quelques précautions dans les transports et demanda le concours du gouvernement pour protéger l'élevage contre certaines maladies. À quoi M. Pierre Pagès répondit que le gouvernement de la Cochinchine est complètement acquis à une exploitation qui est bien de nature à enrichir le pays.

TONKIN
Ceux qui nous quittent
(*Chantecler*, 29 septembre 1935, p. 6)

Sont partis hier à bord du *Gouverneur-Général-Roume* :

— pour Saïgon : M. Pierre Auguste, M. Jourdan, M. Francisque, M. Mari Martin, M. Thomson Claude, deux Annamites, 106 coolies et 2 enfants des plantations.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
Au tribunal de commerce
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 mars 1936)

Par l'organe de M^e Chevalier, la Société de Affréteurs indochinois demande la résolutions d'un concordat intervenu entre cette société et le commerçant failli Tam Seng Sec dit Tsun-Tai. Renvoi à huitaine, d'accord entre M^e Chevalier et M^e Dunezat, avocat de Tam Seng Sec.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mars 1936)

De passage. — Nous saluons le passage dans notre ville d'une personnalité saïgonnaise bien connue : M. Jean Céro.

Notre hôte, après avoir séjourné à Hanoï et à Haïphong, s'embarquera prochainement pour Hongkong et, de là, rentrera en congé en France par la voie d'Amérique.

Nos meilleurs vœux l'accompagnent.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 août 1936)

Décès — C'est avec peine que nous apprenons, la mort de M. Legrand Arthur Romuald, agent de la Société des Affréteurs maritimes indochinois, survenue le 29 juillet à l'hôpital Grall.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 août 1936)

Les obsèques de M. Legrand ont eu lieu hier après-midi au milieu d'une foule nombreuse d'amis et de connaissances. — Hier après-midi, à 16 heures 30, ont eu lieu les obsèques de M. Legrand, directeur de la Compagnie des Affréteurs Indochinois, dont nous avons annoncé le décès, survenu à l'hôpital Grall.

De nombreux amis et connaissances étaient venus accompagner le défunt à sa dernière demeure. Bien avant la levée du corps, de nombreuses autos vinrent déverser la foule de ces nombreux fidèles autour de la chapelle de l'hôpital Grall où reposait le cercueil de M. Legrand.

On remarqua la présence de nombreuses personnalités du monde du commerce, de l'industrie, de la marine et de l'Administration. Nous avons noté au hasard M. Orsini ; M. Pascalis, agent général des Messageries Maritimes ; M. Lavau, président du Tribunal de Saïgon ; M. Ardin ; M. Marquis, etc.

Après l'absoute donnée par le R. P. Tricoire, le cercueil fut chargé sur le corbillard automobile et dissimulé sous de nombreuses fleurs et couronnes. Le cortège se forma et, lentement, au milieu du recueillement général, s'achemina vers le cimetière.

.....

Annuaire des entreprises coloniales, 1937, p. 542 :

Société Les Affréteurs indochinois (S. A. I.), 38-42, rue Lefebvre. — Société anon. fondée en 1921, 3 millions de fr. en 6.000 actions de 500 fr., transformée en société de gérance et de contrôle de sociétés dont les principales sont : L'Immobilière de Cochinchine, « Saigon-Waterboat Cy », Société maritime indochinoise, Société anon, de commerce et de transit d'Annam³.

Accident de travail

Une chaîne casse et blesse un coolie
(*La Dépêche d'Indochine*, 26 janvier 1937)

Samedi après-midi, à 15 h. 20, un grave accident du travail s'est produit sur les quais de Khanh-Hoi à hauteur du magasin n° ?0. Accident inadmissible si l'on songe que c'est à cause de l'usure du matériel que les choses se sont ainsi déroulées.

³ SACTA à Quinhnon.

Le *Merlin* venait d'arriver de Singapore avec la troupe Isako. La grue était alors occupée à décharger une grosse voiture américaine de ce navire, quand la chaîne soutenant le mât de charge se rompit.

L'automobile arriva au sol sans grands dommages, mais, malheureusement, il n'en fut pas de même pour le nommé Ngo-van-Mao, âgé de 31 ans et travaillant sur le pont du navire : le pauvre coolie reçut le dit mat de charge en plein sur la tête.

Il fut transporté complètement inanimé à la polyclinique de Khanh-Hoi mais mourut aussitôt.

Or, nous devons à la vérité de dire que la chine ne tenait plus que par la rouille : par conséquent, si le matériel avait été surveillé comme il se doit, rien de tout ceci ne se serait passé.

Nguyen-van-Mao était marié et père de deux enfants.

Le plus amusant en la circonstance, c'est que les éléphants du cirque Isako refusèrent de descendre à la manière de l'auto précitée : ces prudents pachydermes attendirent un procédé plus commode pour mettre pied à terre.

Disons qu'un peu avant, un jeune Annamite regardait à travers les barreaux de sa cage une panthère d'un pur type gris. Il se plaça trop près et reçut un solide coup de griffes au visage.

Transporté au poste de secours, il reçut les soins que nécessitaient son état.

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 8 mai 1938)

[Mercredi] et par le « D'Artagnan » est rentré, pour quelques mois seulement, M. Orsini, le dévoué et sympathique vice-président de la chambre de commerce, directeur de la Société des Affréteurs réunis.

LES AFFRÉTEURS MARITIMES INDOCHINOIS

Société anonyme au capital de 50.000 p. 00

Siège social : Saïgon, 50, rue Lefèvre,

Avis de convocation

(*L'Information d'Indochine*, économique et financière, 19 novembre 1938)

LÉGION D'HONNEUR

Ministère de la marine

(*Journal officiel de la République française*, 3 mars 1939, p. 2914)

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mars 1939 : remise de décorations)

Orsini (Charles-Antoine-Marius), lieutenant de vaisseau de réserve. Services actifs: 3 ans 1 mois 5 jours. Réserve : 20 ans. Campagnes : 2 ans 6 mois.

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 19 mars 1939)

Notre ancien collègue et ami Jean Céro, de la Sté des Affréteurs indochinois, est parti cette semaine en congé.

Il s'est embarqué avec M^{me} Céro sur le vapeur hollandais « Ruy » qui fait le service du Philippines avec Afrique du Sud. Leur intention, avant de rejoindre la France, est de rendre visite à leur fils dont nous avons annoncé le récent mariage et qui est en résidence à Diégo-Suarez (Madagascar).

Nous leur souhaitons un bon voyage et un bon congé.

Le départ de M. Céro
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mars 1939)

Par le « Ruys », paquebot hollandais qui est passé dans notre port, est parti un vieux Cochinchinois, notre ami Céro qui va jouir d'un congé en France. M. Céro débarqua pour la première fois dans la colonie en 1902 pour servir à la vieille firme Graf Jacque et Lailhacar. Il fut une des chevilles ouvrières de cette maison dont il dirigea la succursale à Phom-Penh pendant quelques années, avant de revenir à Saïgon où il prit la direction des magasins de la rue Catinat.

M. Céro demeura en cette maison jusqu'au moment où elle fut mise en Société anonyme et fit partie du groupe Triadou. Il quitta alors la direction pour prendre place au conseil d'administration à Paris.

Revenu il y a quelques années, M. Céro entra aux Affréteurs indochinois où il collabore à la direction avec M. Orsini. Grâce à l'expérience de ces deux hommes, la firme a pu passer la crise sans trop de dommages.

Aujourd'hui, M. Céro part en congé, il passera par Madagascar afin d'y voir un de ses fils nouvellement marié.

Nous lui souhaitons en France un bon séjour et un profitable repos.

LES AFFRÉTEURS MARITIMES INDOCHINOIS
Société anonyme au capital de 100.000 p. 00 [doublé depuis 1938]
Avis de convocation
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 9 décembre 1939)

Décès
(*L'Écho annamite*, 19 juin 1940)

M. Antoine Barni, commandant du *Gouverneur-Général Pasquier* — de la Société des Affréteurs maritimes indochinois — mort à Poulo-Condore, le dix huit juin, dans sa cinquante sixième année.

Plainte
(*L'Écho annamite*, 24 août 1940)

Sur plainte de M. Orsini, transitaire, domicilié à Khanh-Hoi, la police recherche activement le planton Nguyen-van-Tho, en fuite, pour emport de trois cents piastres, provenant de divers encaissements sur les ordres et pour le compte de son patron.

Mariage
(*L'Écho annamite*, 24 avril 1942)

M. Lucien de Gonzag^a, fils de M. C. de Gonzag^a, chef comptable à la Société des Affréteurs [maritimes] indochinois, chevalier de l'ordre royal du Cambodge, avec Mlle Eugénie Lambarre.

La bénédiction nuptiale leur sera donnée ce soir même, samedi vingt-cinq avril 1943, en la cathédrale de Saïgon.

SOCIÉTÉ LES AFFRÉTEURS MARITIMES INDOCHINOIS
Société anonyme fondée en 1933
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 3)

Objet : l'achat et la vente de tous navires en vue de tous transports fluviaux et maritimes ; l'affrètement de bateaux nécessaires au transport des passagers et des marchandises à destination de tous pays ; le déchargement et le transport de toutes marchandises ; la vente et l'achat de toutes marchandises.

Siège social : 50, rue Lefebvre, Saïgon.

Capital social : 100.000 \$, divisé en 100 actions de 1.000 \$.

À l'origine, 5.000 \$, en 50 actions de 100 \$.

Porté en 1934 à 20.000 \$, par émission de 150 actions de 100 \$.

Porté en 1935 à 50.000 \$, par émission au pair de 300 actions de 100 \$.

Porté en 1939 à 100.000 \$, par émission de 50 actions de 1.000 \$, le capital ancien étant transformé en 50 actions de 1.000 \$.

Parts bénéficiaires : néant.

Administrateur-directeur unique : M. Charles ORSINI.

Année sociale : du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Assemblée générale : dans les six premiers mois qui suivent la clôture de l'exercice.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 6 % de premier dividende aux actions ; sur le solde : 15 % au conseil d'administration, 85 % aux actionnaires, sauf prélèvement pour amortissements supplémentaires ou réserve extraordinaire.

Inscription à la cote : pas de marché.

MARIAGE
(*Le Journal de Saïgon*, 10 septembre 1946)

Nous sommes heureux d'apprendre le prochain mariage de M. Jean Orsini, fils de M. Charles Orsini, le sympathique armateur, commandeur du Mérite maritime, chevalier de la Légion d'honneur, avec M^{lle} Josette Bartoli, fille de M^{me} et M. François Bartoli, administrateur de 1^{re} classe des services civils, en retraite, chevalier de la Légion d'honneur. La cérémonie religieuse aura lieu à la cathédrale de Saïgon, le 11 septembre, à 17 h 30.

Vœux de bonheur aux futurs époux et compliments aux heureux parents.

AEC 1951-34 — Société « Les Affréteurs maritimes indochinois » (SAMI),
129, rue de l'Aviation-Française, CASABLANCA
Capital. — S. à r. l. au capital de 34 millions de fr.
Objet. — Affrètement, achat, vente de navires.
Conseil. — M. Charles Orsini, admin.-dir. unique.

DÉCÈS
(*Paris-Presse—L'Intransigeant*, 15 octobre 1958)

Nous apprenons le décès de M. Charles Orsini, officier de la Légion d'honneur, commandeur du Mérite maritime, armateur, président fondateur de la Société des affréteurs indochinois, président-directeur général de la Société immobilière Anfa, président-directeur-général de la Société des grands immeubles d'Afrique du Nord, ancien président de la Chambre de commerce de Saïgon, ancien président du conseil d'administration du port de Saïgon, survenu à Paris, le 13 octobre, dans sa 70^e année, muni des sacrements de l'Église.
