

BACH-THAI-BUOI, armateur Nam-Dinh, Haïphong

1911 (jan.-mai) : participation dans l'[Imprimerie Express Ng.-v. Vinh et Cie](#) à Hanoï

TONKIN

Situation générale de l'Indochine pendant l'année 1912

[24] M. Bach-thai-Buoi a créé une entreprise de transports, entre Hanoï et Nam-dinh, qui fonctionne assez régulièrement depuis deux ans, malgré la concurrence chinoise. Il possède trois chaloupes.

NAVIGATION INTÉRIEURE ET HYDRAULIQUE AGRICOLE EN INDOCHINE

(*Bulletin économique de l'Indochine*, septembre 1914, p. 747-788)

Services fluviaux réguliers.

[752] [Outre les lignes assurées par l'Union commerciale indochinoise et par M. Roque], deux autres services importants, quoique non subventionnés, fonctionnent au Tonkin et sont assurés par les sociétés privées Deschwanden et Cie et Bach-thai- Buoi et Cie. Les lignes desservies sont :

Par MM. Deschwanden et Cie

Hanoï à Haïphong 2 fois par semaine ;

Hanoï à Viétri 2 —

Viétri à Tuyên-Quang 2 —

Par MM. Bach-thai-Buoi et Cie

Hanoï– Nam-Dinh tous les 2 jours ;

Haïphong–Nam-Dinh tous les 2 jours ;

Nam-Dinh–Kim-Son tous les 2 jours ;

Nam-Dinh–Yèn-Tu tous les 2 jours ;

Nam-Dinh–Truc-Ninh tous les 2 jours ;

Nam-Dinh–Bên-Thuy 1 fois par semaine ;

Haïphong–Bên-Thuy 1 fois par semaine ;

Hanoï–Cho-Bo 3 fois par mois ;

Hanoï–Tuyên-Quang tous les 2 jours ;

Hanoï–Haïphong 2 fois par semaine.

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

Hanoï–Haïphong tous les jours ;

Hanoï–Haïphong 3 fois par semaine ;

Hanoi–Nam-Dinh 3 fois par semaine ;
Hanoi–Nam-Dinh 3 fois par semaine.

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

BACH-THAI-BUOI
Armateur à Haiphong (Tonkin)

TRANSPORTS FLUVIAUX ET COTIERS
DU TONKIN ET DU NORD-ANNAM

SERVICES RÉGULIERS

De Haiphong à :

Namdinh, Hanoi, Haiduong, Dong-Trieu, Sept-Pagodes, Phulangthuong
Kiên-An, Hongay, Moneay, Benthuy et le Nord-Annam.

De Hanoi à :

Namdinh, Haiphong, Tuyen-Quang, Cho-Bo et Yen-Bay.

De namdinh à :

Haiphong, Hanoi, Lac-quan, Ngô-Dong, Kim-Son,
Nho-quan et Benthuy.

De Sept-Pagodes à Lam et Chu.

AFFRÈTEMENTS, — REMORQUAGES
BUREAU ET AGENCES

Direction à Haiphong : 66 à 78 rue du Commerce, Télép. 598.
Agence Principale à Namdinh : No 7 Quai Lamothe de Carrier.
Agence à Hanoi : No 110, Quai du Commerce — Télép. 83.
Agence à Tuyen-Quang : Rue Tam-Co.
Agence à Benthuy : (Vinh) Quai Victor Mange.

**Ateliers, Slip et Bassin à Haiphong, Boulevard
de la République.**

L'Éveil économique de l'Indochine, 22 septembre 1918.

[L'industrie à Haiphong]
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine, 25 août 1918*)

[...] Nous ne ferons que mentionner deux ateliers chinois assez importants, qui non seulement font les réparations mais aussi construisent les petites chaloupes et chaudières. Beaucoup plus importants sont les ateliers Bach-Thai-Buoi. Ce sont les anciens ateliers Marty et d'Abbadie, qui avaient été remarquablement bien outillés, mais étaient arrêtés depuis plusieurs années lorsqu'ils furent achetés en 1915 par l'armateur annamite Bach-Thai-Buoi. Ils occupent la meilleure situation de Haiphong, sur le fleuve, au milieu du port et en pleine ville et couvrent une vaste superficie.

Les ateliers comportent une fonderie, de nombreux tours [...], perceuses, cisailles, marteaux pilons auxquels deux machines à vapeur fournissent la force motrice ; plus loin, une scierie à vapeur avec atelier à bois, de vastes magasins et entrepôts, un slip de grandes dimensions avec machine à vapeur, un bassin [de radoub] pour bateaux jusqu'à 600 tonnes, une bigue à vapeur soulevant 20 tonnes.

Ces ateliers font les réparations et construisent les chaudières d'une flottille de 26 chaloupes et remorqueurs et de nombreux chalands en fer et en bois ; ils ont construit, récemment plusieurs chalands de 30 à 200 tonnes et construisent actuellement un vapeur de 500 tonnes. [...]

Les grands centres du commerce et de l'industrie au Tonkin
HAIPHONG
par H. CUCHEROUSET.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 septembre 1918)

[...] La maison indigène Bach-Thai-Buoi représente actuellement la plus puissante entreprise de navigation fluviale et côtière du Tonkin. Avec une flottille de plus de 25 chaloupes et remorqueurs et autant de chalands, elle entretient des services réguliers et fréquents sur toutes les voies navigables du Tonkin.

Les principales lignes sont Haïphong-Hanoi, Haïphong-Namdin, Haïphong-Kienan, Haïphong-Hongay, Haïphong-Haiduong, Haïphong-Dapcau, Namdin-Kimson, de Namdin à chacune des deux boucles du fleuve Rouge, Namdin-Nhoquan, Hanoi-Chobo, Hanoi-Yenbay, Hanoi-Tuyênquang. — Les services côtiers comprennent les lignes de Namdin à Benthuy et de Haïphong à Benthuy, Donghoi et Tourane.

La maison a des succursales à Hanoi, Namdin, Benthuy et Tuyên-quang.

Elle possède à Haïphong de superbes ateliers que nous avons décrits plus haut. [...]

Un grand Industriel annamite
M. Bach-thai-Buoi, armateur
par E. A.
(*L'Écho annamite*, 8 juin 1920)

Nous sommes heureux d'apprendre l'arrivée à Saigon de M. Bach-thai-Buoi, par l'*Orénoque* depuis le 5 juin. Tous nos compatriotes se joindront certainement à nous pour souhaiter la bienvenue à l'un des Annamites les plus distingués, exemple remarquable de ce à quoi peut parvenir une volonté persévérante, servie par une intelligence lucide.

Nous formulons le vœu que le voyage dû M. Bach-thai-Buoi en Cochinchine ne soit pas uniquement un voyage d'agrément. Nous savons que l'homme d'affaires est doublé d'un grand patriote. Sa victoire économique au Tonkin est le symbole et le présage de celle du Annamites sur leurs concurrents chinois, lorsqu'ils auront une organisation à la hauteur de l'œuvre à laquelle ils attachent la valeur d'une délivrance. Aussi bien, nous pensons que la Cochinchine, la riche capitaliste, qui chaque année enfouit sans aucune productivité, dans le sol ou dans des coffres forts, des dizaines de millions de piastres, serait prête à suivre un initiateur de la valeur de M. Bach-thai-Buoi, dans l'œuvre de notre émancipation économique. Nous avons des bataillons pleins de bonne volonté, des moyens financiers suffisants à tous les genres d'entreprises, mais nous manquons d'une direction éclairée et persévérante. Aucun chef ne s'est révélé encore à la hauteur de la tâche. Voilà la cause principale de notre insuccès.

Voyons comment M. Bach-thai-Buoi a réussi, de quelle lutte opiniâtre contre les Chinois, il est sorti vainqueur. Sa volonté est d'une trempe supérieure, qui a su remporter la victoire, dans les conditions où la nôtre, tout récemment, a accepté la défaite. Mais ces conditions du combat sont absolument les mêmes ici comme au Tonkin.

Nous empruntons à *l'Éveil économique* la notice très complète qu'elle a publiée sur le grand armateur de Haïphong et ses établissements de navigation fluviale et côtière.

« L'historique de cette maison est tout à l'honneur de son fondateur. C'est un enseignement d'une haute portée économique, comme une indication politique pour l'avenir et dont il ne faut pas négliger de tenir compte.

En 1909, voulant soustraire son pays à l'emprise commerciale chinoise, M. Bach-Thai-Buoi louait à M. A. R. Marty, dont les contrats pour les services subventionnés venaient d'expirer, trois chaloupes. C'étaient le « Phénix », le « Dragon » et le « Fait-Si-Long ». Avec ces trois petits vapeurs, il entreprit un service régulier entre Namdinh — Hanoï et Namdinh — Benthuy (Vinh), s'attaquant du premier coup aux lignes principales du trafic de navigation fluviale soumis à l'hégémonie chinoise. La lutte fut chaude, ce fut l'âge d'or pour les voyageurs ! On ne les paya pas, mais ce fut tout juste. Le prix du voyage qui était entre Namdinh et Hanoï, de 0 p. 30 à 0 p. 40, tomba jusqu'à 4 cents. Les taux des frets furent avilis dans les mêmes proportions. On en arrivait à faire voyager une tonne de riz pour le prix que payait auparavant un seul sac pour le même trajet. Par tous les moyens, les armateurs chinois cherchèrent à mettre fin à une concurrence qu'ils sentaient néfaste à leurs intérêts. Quand, en 1912, M. Bach-Thai-Buoi assura un service régulier sur Haïphong, l'exaspération fut telle qu'elle provoqua une réunion et l'établissement d'un consortium entre tous les armateurs asiatiques étrangers. Ceux-ci décidèrent de pousser la lutte à outrance en mettant une chaloupe chinoise sur toutes les lignes desservies par les chaloupes Buoi et en continuant à faire une guerre de tarifs sans merci.

Malgré cet effondrement du prix, et cette guerre de tarifs, M. Bach-Thai-Buoi tenait bon et ne s'avouait pas vaincu. Bien plus, les voyageurs continuèrent à affluer chez lui, délaissant de plus en plus les chaloupes des armateurs chinois.

Ceux-ci firent de nouvelles concessions.

Leurs agents et rabatteurs, pour tous les moyens, cherchèrent à attirer la clientèle. On offrit le thé aux passagers. Une surenchère mit le café au rang des avantages concédés. Puis ce furent des gâteaux et chacun de s'ingénier pour attirer à soi le client.

Mais cette lutte de tarifs et d'avantages, si elle favorisait le voyageur, ruinait par contre le transporteur. La location mensuelle des trois chaloupes était de plus de 2.000 p. et chaque voyage rapportait de 15 à 20 piastres. Le spectre de la faillite dût être évoqué plus d'une fois par les artisans de cette lutte dans laquelle le plus faible était censé devoir succomber. Ceux qui escomptaient cette chute, furent trompés dans leurs espérances. À la coalition des intérêts commerciaux de l'étranger, la solidarité fit échec.

Se voyant menacé, M. Bach-Thai-Buoi, par une propagande ardente, sut habilement faire appel au sentiment national des Annamites. Il fit participer ses compatriotes à la lutte qu'il menait contre la mainmise économique chinoise. Dans chaque chaloupe, un tronc fut installé et les passagers furent libres d'y déposer en plus du prix qui leur était réclamé, l'obole qu'ils désiraient consacrer à soutenir l'entreprise annamite. Cet appel à la solidarité nationale ne trouva pas que des indifférents, et plus d'un billet de vingt piastres glissé par quelque brave « nha-quê », ou par une commerçante d'apparence dépenaillée, fut trouvé lors du dépouillement des troncs.

Cette coopération bénévole de tous fut efficace, puisqu'elle permit à M. Bach-thai-Buoi de prospérer et de sortir vainqueur d'une lutte que ses concurrents croyaient lui être fatale. Ce furent eux, au contraire, qui demandèrent grâce les premiers, et seulement quand ils eurent perdu tout espoir de triompher. Il est vrai qu'au lieu de

faiblir, l'entreprise annamite ne faisait que croître et se développer. Successivement, M. Bach-Thai-Buoi rachetait les chaloupes [de] M. A. R. Marty, celles de M. Deschwanden, puis toutes celles qu'ils put se procurer.

Par voie d'acquisition, il ne pouvait se procurer autant de bateaux qu'il en désirait. Alors il en construisit de sorte que son exploitation comporte aujourd'hui vingt-cinq chaloupes à vapeur sans compter les remorqueurs, chalands et embarcations de servitude. Telle est l'œuvre. Voyons maintenant quel en est l'artisan. »

Fils de ses œuvres, âgé aujourd'hui de 46 ans, M. Bach-thai-Buoi offre dans son existence de nombreux traits qui l'apparentent à certaines milliardaires américaines dont les gazettes racontent les débuts plus que modestes.

Né à Hadong, élevé à l'École des Frères de Hanoï, il eut la bonne fortune d'aller en France, à l'occasion de l'Exposition de Bordeaux.

De retour dans la colonie, il travailla comme tâcheron à la construction du pont Doumer à Hanoï, y gagna quelques dizaines de milliers de piastres en association avec plusieurs amis. Cette fortune dura peu de temps, car, dans une fourniture de maïs, pour laquelle il avait pris des engagements, il la perdit et redevint presque aussi pauvre qu'à ses débuts.

« D'autres que lui se seraient découragés, auraient réuni les débris de leur petite fortune pour en jouir dans une paisible médiocrité. Il fit mieux. Le mont-de-Piété de Namdinh* ayant été mis en adjudication, il s'en rendit adjudicataire. C'était un coup direct porté à un monopole de fait concédé aux Chinois. Ceux-ci étaient considérés comme seuls capables de mener à bien semblable exploitation. Les autorités de la province firent de multiples difficultés pour accepter la gestion par un Annamite, et par tous les moyens, on tenta de l'évincer.

M. Bach-Thai-Buoi tint bon et ne se laissa ni décourager, ni intimider. Il tint encore bon. Par lui, les Chinois furent dépossédés de cette prébende qu'était pour eux ce mont-de-piété. Les capitaux nécessaires au fonctionnement furent fournis par des Annamites, comme ce furent des Annamites qui exercèrent les délicates fonctions d'expert, de comptable, de caissier, etc. C'est la preuve qu'ils sont tout aussi aptes que quiconque à faire du commerce et à se plier aux exigences de toutes les fonctions d'un organisme aussi délicat qu'est un établissement de prêt sur gages, fonctionnant sous le contrôle de l'Administration.

Mais cette exploitation n'offrait pas un champ d'action suffisant à son activité. Toutes les affaires qui se présentaient dans le rayon de sa petite sphère le tentaient. Il fut successivement ou simultanément adjudicataire pour la perception des marchés de la province de Namdinh, hôtelier à Thanh-Hoa, imprimeur à Hanoï, débitant régional d'alcool pour le compte de la Régie à Thaibinh, etc., etc. Les résultats furent souvent des plus heureux. Successivement, il afferma les marchés de Namdinh de 1906 à 1909, de Thanh-Hoa de 1907 à 1909, de Vinh-Benthuy de 1906 à 1913. Seule la modification, puis la suppression des taxes de place sur les marchés mirent fin à cette manifestation de son activité commerciale et de son esprit d'entreprise. Mais ce qui retint le plus ses soins, ce fut la gestion de la ferme du mont-de-piété qu'il avait à cœur de voir fonctionner dans la perfection. La réussite la plus complète le récompensa de tant d'efforts. »

On voit ainsi que le champ de l'activité économique est sensiblement le même ici comme au Tonkin. Nous croyons répondre à un vœu général en souhaitant que le grand Tonkinois apporte en Cochinchine sa merveilleuse activité et féconde les initiatives cochinchinoises, qui ne demandent certainement pas mieux que de se mettre à sa remorque.

Politique d'association sur le terrain économique
par E. A.
(*L'Écho annamite*, 15 juin 1920)

Nous avons relaté récemment l'arrivée en Cochinchine de M. Bach-thai-Buoi, le grand amateur de Haïphong. Accompagné de son principal collaborateur, M. Nguyễn-van-Thinh, notre compatriote est venu négocier l'acquisition de l'avis *Manche*, dont le contrat de vente vient d'être conclu, moyennant la somme de 400.000 francs. La flotte de haute mer de la firme Bach-thai-Buoi sera ainsi augmentée d'une nouvelle unité, ce qui portera à trois le nombre de ses navires effectuant le service de cabotage sur les côtes de l'Annam, et bientôt jusqu'à Saigon.

Ce grand industriel a bien voulu nous faire savoir que, dans un avenir rapproché, il pourra espérer voir flotter le pavillon annamite (aux couleurs françaises) sur la mer de Chine. Déjà, un autre armateur de Haïphong, M. Nguyễn-huu-Thu dit Sen, est en train de réaliser aussi ce projet. L'avenir de notre pays et celui de notre race se présente ainsi sous les couleurs les plus brillantes, grâce aux hommes d'énergie et d'initiative du Nord, qui se sont fait une place sur ce domaine nouveau par la vertu de leurs propres forces. Honneur à eux !

La participation au commerce d'outre-mer ne doit pas nous faire perdre de vue la conquête de notre propre domaine. Hélas ! le Chinois envahisseur, durant 60 années, sous le couvert de l'indifférence des pouvoirs publics et des populations indigènes, y a déjà acquis une position prépondérante.

Sera-t-elle inexpugnable ?

L'impression de M. Bach-thai-Buoi, sur la situation économique de la Cochinchine est nécessairement peu optimiste. Lui, le grand lutteur, qui a délogé les Chinois de la ferme des monts-de-piété de Nam Dinh, l'une des grandes villes du Tonkin, qui est parvenu à mettre en service une flotte fluviale, la plus importante du Tonkin, créateur d'une imprimerie de premier ordre [Dông-kinh-an-Quan*], qu'il a cédée à son beau-frère Lé-van Phuc, et si la guerre n'avait contrarié ses projets, aurait installé une grande rizerie à Nam-Dinh, dont les machines étaient déjà commandées en Allemagne, à Hambourg, quelques mois avant la guerre, ce grand lutteur, dis-je, n'a pas caché ses craintes sur les difficultés de l'œuvre de notre émancipation économique en Cochinchine.

Ici, la grande Compagnie des Messageries fluviales [Rueff] se partage le monopole des transports fluviaux avec la Compagnie de Navigation chinoise.

De même, les monts-de-piété appartiennent à la Maison Hui Bon Hoa et Ogliastro, comme sa chose propre.

Nous ne parlons pas des grandes rizeries chinoises. Le mot impossible n'étant pas français, M. Bach-thai-Buoi craint qu'il ne soit annamite, bien qu'au Tonkin, il l'ait effacé de la langue du Nord. Il ne désespère de rien cependant, bien qu'il trouve l'entreprise bien difficile. Enfin, il nous reviendra dans un mois. assure-t-il.

Nous savons bien que le nationalisme économique est une chose vaine, sans l'esprit d'organisation et de méthode. Si nos coffres-forts regorgent d'argent, ainsi que les jarres enfoncées dans le sol par nos richards de l'intérieur, si chacun de nous sent le danger d'une emprise chinoise resserrant de jour en jour ses mailles, si même l'humiliation de notre servage économique nous inspire au cœur une résolution ardente de nous en affranchir, il faut bien se rendre compte que sans une direction expérimentée, ferme et persévérante, toutes les tentatives seront infructueuses.

Si demain, grâce à ses qualités incomparables d'organisation, la firme Bach-thai-Buoi s'installe en Cochinchine, nous conviant à la formation d'une flotte de commerce desservant les ports de la Chine, grâce à laquelle notre riz sera vendu directement à

l'étranger, nous croyons que les Annamites de Cochinchine ne se désintéresseront pas de cette entreprise.

Oui, nous avons cette confiance, parce que nous sommes assurés de la solidarité de nos compatriotes, lorsqu'un courant d'énergie puissant aura contribué à l'agglomérer. [...]

La mise en valeur du Sud Indochinois
par BACH-VAN-THAM
(*L'Écho annamite*, 29 juin 1920)

Par la série de ses études, dans *l'Éveil économique* et dans *l'Impartial* de ces derniers jours, M. Henri Cucherousset apporte une contribution précieuse à l'étude et à la solution de divers problèmes indochinois. Ce serait, à son sens, le moyen le plus pratique de favoriser l'émigration des habitants de certaines régions surpeuplées de l'Annam et du Tonkin, si la compagnie des Messageries Maritimes voulait bien rendre abordables aux petites bourses, les passages de la dernière catégorie sur ses bateaux. Il ne dépend évidemment ni des contribuables indochinois, ni du gouvernement de l'Indochine, qui la subventionne largement, de modifier ses tarifs, en faveur des pauvres, et de contribuer ainsi à faciliter l'émigration des populations du Nord en Cochinchine. Et on peut regretter que la solution simple et pratique de ce problème capital de la main-d'œuvre — elle rappelle l'œuf de Christophe Colomb — n'ait pas été envisagée, dans les hautes sphères indochinoises ou métropolitaines, lors du renouvellement du contrat passé avec les Messageries Maritimes.

La réduction des prix de passage par la voie maritime en faveur du bas-peuple, où se recrutent les coolies, ouvriers, etc., eût produit la même force de circulation, que les chemins de fer, par exemple, si elle avait été adoptée. Faute d'y pourvoir, les riches terres de nos plaines désertiques attendent encore des bras pour les cultiver, tandis que des foules d'affamés sont en quête de travail, en d'autres contrées.

Nous voyons cependant poindre à l'horizon une solution de cette question, dans les entreprises de transport par mer, dirigées par les grands armateurs tonkinois, MM. Bach-thai-Buoi et Nguyễn-huu-Thu, dit Sen, si elles sont conviées, par des avantages importants, à faire le service de cabotage, sur les côtes de l'Indochine. Elles pourront rendre les plus grands services et peut être aussi sont-elles en droit de solliciter le concours de l'Administration indochinoise, si par l'adoption d'un tarif bien compris, elles arrivent à déterminer une émigration plus active des masses populaires, d'une région à l'autre.

On peut pronostiquer les services que rendra à l'Indochine, (oui, à l'Indochine) la compagnie Bach-thai-Buoi, par l'exemple de ceux qu'elle rend au Tonkin. On sait que ses « Messageries fluviales » parcourent toutes les grands artères du Nord indochinois. Elles établissent une circulation intense de marchandises, de passagers, etc., grâce à la réduction de ses tarifs.

Dans la notice consacrée à cette personnalité vraiment marquante et à son œuvre, *l'Éveil économique*, qui exprime toujours un jugement très sain et très averti sur les conditions d'exploitation des entreprises indochinoises, a fait cette constatation :

« Le bas prix des tarifs de transport a provoqué une recrudescence de trafic et si le prix de base du kilomètre est des plus réduits, sa multiplication par un plus grand nombre de voyageurs compense la perte provoquée par l'abaissement des tarifs. Il y a une vingtaine d'années, le parcours Haïphong — Namdinh coûtait à un indigène 1 p. 50. Rares étaient ceux qui pouvaient s'offrir pareille dépense, et les chaloupes naviguaient sans passagers. Aujourd'hui, le même passager, après avoir coûté 0 p.40, a

vu son prix tomber à 0 p. 20. Le résultat est qu'à chaque voyage, les chaloupes sont bondées, et que le « nhà-quê » se déplace facilement pour vendre ses produits. Au point de vue économique, ces facilités ont une répercussion considérable, outre que l'exploitation des lignes de navigation se solde dans ces conditions par de notables accroissements de recette. Le pays tout entier bénéficie d'une circulation aussi aisée et aussi bon marché. Le producteur, certain d'écouler sa récolte, ne ménage ni sa peine ni ses soins et n'apporte aucune restriction dans ses efforts. Les prix de vente s'harmonisent et facilitent les transactions, des débouchés se créent, amenant partout le bien-être et assurant l'essor économique du Tonkin. »

Dans le moment où l'Indochine a besoin du concours de tous ses enfants, où chacun de nous se rend compte de l'aide fraternelle et efficace de nos compatriotes du Nord, il est heureux de voir se dessiner à l'horizon l'entrée en jeu des entreprises de ces grands armateurs de Hâiphong. Aidons-les de nos vœux et au besoin de nos concours financiers afin qu'ils installent ces lignes de cabotage annamites. Nous pensons aussi qu'elles intéressent toutes les autres catégories de la population : colons, commerçants et industriels français qui, directement ou indirectement, profiteront de cette émigration. Mais le gouvernement, encore une fois, doit s'inscrire, nous semble-t-il, en tête, de tous les profiteurs.

S'en désintéressera-t-il ?

C'est un fait patent que l'immigration chinoise en Indochine est favorisée par le bas prix des passages sur les nombreux navires qui font le service de cabotage entre les grands ports chinois et les nôtres, tandis qu'elle néglige presque complètement les Messageries Maritimes. On a pu ainsi, à l'étranger, résoudre, dans d'excellentes conditions, ce problème du transport. Mais dans notre propre pays, Gouvernement, peuple, compagnies subventionnées n'ont pas su trouver le nœud de l'affaire. Nous attendrons peut-être une dizaine d'années l'achèvement du transindochinois [ce ne sera qu'en 1936], et il faut maintenant arranger les choses autrement qu'avec les tarifs quasi-prohibitifs des Messageries Maritimes. Mais, rendons à César ce qui appartient à César et à M. H. Cucherousset. Voici des considérations, qui sont proprement du domaine des réalisations :

« Avec un million de travailleurs de plus, la Cochinchine et le Cambodge prendraient un énorme développement et le formidable commerce de riz et de coton, d'huiles, alcools et autres produits qui en résulterait ferait de Saïgon un des plus grands ports du monde. Alors se réaliserait notre rêve d'un Saïgon ne formant avec Cholon qu'une seule ville magnifique de 500.000 habitants.

Mais pour cela, il faut de la main-d'œuvre.

.....
Une seule condition est nécessaire, une seule : l'amélioration des moyens de communication entre le Nord et le Sud.

Avant la guerre, il n'y en avait qu'un : le service annexe des Messageries Maritimes, service maintenant rétabli.

Avec deux bateaux comme « l'Orénoque », une compagnie ayant tant soit peu l'esprit de progrès pourrait faire beaucoup pour améliorer les relations entre le Tonkin et la Cochinchine ; mais d'une compagnie aussi mal disposée que l'est celle des MM. envers la colonie qu'elle est subventionnée pour desservir, il n'y a rien à attendre ; quant à espérer que le Gouvernement métropolitain saura exercer une pression, il faudrait être bien naïf, chacun sait par quelles peu secrètes ficelles les ploutocrates et les monopolards mènent les parlementaires.

C'est bien dommage, car un bateau comme « l'Orénoque » pourrait, en un unique voyage, transporter une centaine de passagers de 1^{re} et 2^e et un millier de 3^e et de 4^e. Il faudrait pour cela que les prix fussent avantageux. Mais les Messageries Maritimes

préfèrent, on le sait, voyager à vide, et dans ce but font payer si cher que, réellement, les commerçants et industriels ne se déplacent que contraints et forcés. Quant aux indigènes, non seulement ils doivent payer 24 \$, ce qui est une grosse somme pour eux, mais ils sont aussi peu encouragés que possible à entreprendre un voyage que leur timidité naturelle leur fait déjà redouter.

Ce qu'il faut absolument, c'est le chemin de fer, l'achèvement de ce chemin de fer que M. Doumer, le premier gouverneur actif que nous ayons eu, avait commencé.

Le chemin de fer seul pourra permettre cette émigration formidable, par dizaines de milliers de familles que nous estimons possible. »

Les points de vue exprimés par cet « économiste » distingué entre tous peuvent être appliqués, en attendant le Transindochinois, dans une entreprise de transport annamite, si elle arrive à voir le jour. Il faut pour cela une atmosphère favorable, et, répétons-le, le concours des entreprises françaises et des grandes exploitations indigènes. Nous croyons être assuré qu'il ne fera pas défaut, pourvu que le Gouvernement, s'il ne favorise pas l'initiative en gestation, ne le contrarie pas, par le jet de funestes pavés comme l'ours de La Fontaine.

La foire de Hanoï
NGUYÊN KHÀC CÀN,
membre indigène de Chambre d'agriculture de Cochinchine,
délégué à la 2^e foire de Hanoï (14-28 décembre 1919)
(*L'Écho annamite*, 22 juillet 1920)

[...] M. Bach-thai-Buoi, le grand armateur tonkinois bien connu, a présenté la reproduction de ses trois luxueuses et confortables chaloupes *Phi-Long*, *Phi-Hô* et *Binh-Chuân*, qui ont été construites sous l'habile direction technique de M. Nguyễn van-Phuc par un personnel spécialiste exclusivement annamite de son grand atelier de réparations mécaniques et de constructions navales à Haïphong.

La reproduction de ces chaloupes, si coquettes et si confortables, est d'une fidélité extraordinaire ; la coque et les ancres sont en bois et recouvertes de peinture, les chaînes d'ancres en corde noircie, les bittes d'amarrage en rotin, le cabestan en bois, etc. [...]

ENFIN !
(*L'Écho annamite*, 2 décembre 1920)

Allons-pous avoir dans la personne de M. le conseiller colonial Trãn-trinh-Trach, un émule de M. Bach-thài-Buoi, le grand armateur du Tonkin ? On sait dans quelles conditions celui-ci engagea avec ses concurrents Chinois une lutte acharnée qui tourna à son avantage, grâce à sa ténacité et à son expérience des affaires, secondées par une intelligence peu commune.

Les Cochinchinois déploraient qu'aucun Bach-thài-Buoi ne se révélât parmi eux pour les aider à se délivrer de l'emprise chinoise. Certains faits que nous sommes heureux d'enregistrer nous permettent d'espérer que M. Trãn-trinh-Trach est de taille à assumer ce rôle de tout premier plan. De même qu'il avait suffi à M. Buoi de venir à Saïgon pour enlever haut la main aux Chinois, qui s'étaient, comme toujours, entendus comme larrons en foire pour offrir un prix dérisoire, l'avis *Manche* vendu aux enchères publiques, de même M. Trach n'a eu qu'à se mettre sur les rangs pour disputer

victorieusement à M. Huy-tang Hoa, le grand propriétaire d'immeubles de Saïgon, quatre lots de maisons et de compartiments à étage sis rues Bourses, Taberd et La-Grandière moyennant la coquette somme de 75 000 piastres environ.

.....

Mariage en avion
(*L'Écho annamite*, 14 janvier 1922)

De l'*Avenir du Tonkin* :

Nous avons annoncé, il y a quelques jours, le prochain mariage de M. Bach-thai-Tong, fils de monsieur Bach-thai-Buoi, le grand armateur annamite, avec mademoiselle Nguyen-Thi-Tam, fille de monsieur Nguyen-Huu-Nghi, riche commerçant de la rue des Paniers, bien connu à Hanoï.

De grands préparatifs sont faits, paraît-il, pour donner à cette cérémonie, qui aura lieu le 11 janvier, le plus brillant éclat possible.

Nous croyons savoir que monsieur Bach-thai-Buoi voudrait réserver en cette circonstance à ses invités une surprise toute moderne.

Un avion biplace Potez de la maison Lopicque, piloté par M. Brances, accompagnerait le cortège de Hanoï à Van-Diên, province de Ha-Dong.

Pendant tout le parcours, des papillons multicolores descendront du ciel pour souhaiter bonheur et prospérité au jeune couple.

Le retour de la mariée chez son époux à Hanoï s'effectuerait, dit-on, en avion.

Ce sera certainement en Indochine le premier mariage en avion.

Nous applaudissons à cette initiative qui nous est donnée par monsieur Bach-thai-Buoi.

Deux grands mariages tonkinois
(*L'Écho annamite*, 13 avril 1922)

Nous apprenons avec plaisir le double mariage, célébré à Hanoï le 6 avril, de M. Bach-thái-Bào, fils de M. Bach-thái-Buoi, le sympathique armateur tonkinois, avec mademoiselle Nguyen-thi-Luu, fille de M. Nguyễn-huu-Nghi, notable de Hanoï — et de M. Paul Nam-Sinh, fils de l'entrepreneur de Haïphong, ingénieur agronome, avec mademoiselle Bach thri-Duc, fille de M. Bach-thái-Buoi.

Voici ce que nous lisons à ce sujet dans l'*Avenir du Tonkin* :

Les jeunes époux et leurs amis, constituant un cortège de dix autos, ont quitté Hanoï à 15 heures pour revenir parmi nous.

Une collation leur a été offerte lors de leur passage à Haiduong par M. Sen, président de la chambre consultative.

Ils devaient arriver ensuite à Haïphong à 18 heures juste à point pour recevoir les nombreux invités sollicités d'assister à l'événement heureux à la pagode du boulevard Paul-Bert.

Là, de nombreuses notabilités européennes et indigènes se sont rencontrées, heureuses de célébrer en commun une élégante fête familiale. Parmi les invités européens, nous notons : M^{me} et M. Paquin, premier adjoint faisant fonction de maire ; M^{me} et M. le colonel Chevalier, commandant d'armes ; M^{me} et M. de Saivre, ingénieur [SICEO] ; M^{me} et M. Fafart [Roque] ; M^{me} Duguet ; M^{lle}, M^{me} M. Lecarduner, directeur de

la Banque de l'Indochine ; M., M^{me}, M^{lles} Giridolle ; MM. Godelu, Gué, Cheminaud, Duclaux [Transp. automobiles indoch. (STAI)], etc., etc.

D'autre part, nous remarquons parmi les Annamites Son Excellence Mai trang-Cat, tong doc en retraite ; Ng.-huu-Dac, tong doc en retraite ; Pham hoan-Lam, thuong-ta en retraite ; M Ng huu-Thu dit Sen ; Dam-dinh Huyen tri-huyen de Hai-An (zone suburbaine) ; Le-van-Phuc, imprimeur à Hanoï ; Ng.-ngoc-Xuân, imprimeur à Haïphong ; Ng.-zuân-Diên, secrétaire principal de la mairie ; Ng.-duc Thinh, entrepreneur, etc., etc., etc.

Un dîner de 150 couverts suivit. Pendant le repas, un orchestre nous donnait l'audition des meilleurs morceaux de son répertoire.

La soirée devait se continuer, charmante d'entrain. On dansa, on eut un buffet auquel, malgré la chère succulente du dîner, on fit, tout de même, un excellent accueil, après les fatigues du fox-trot.

*
* *

Nous sommes heureux d'adresser nos compliments aux parents, et nos souhaits de bonheur aux jeunes époux.

AVIS
(*L'Écho annamite*, 11 juillet 1922)

Messieurs Bach-thai-Buoi, armateur à Haïphong, et Nguyễn hũu-Nghi, propriétaire à Hanoï, informent les intéressés qu'ils ne répondent point des dettes contractées par leurs enfants.

AVIS
(*L'Écho annamite*, 29 août 1922)

Messieurs Bach-thai-Buoi, armateur à Haïphong, et Nguyen-hũu-Nghi, propriétaire à Hanoï, informent les intéressés qu'ils ne répondent point des dettes contractées par leurs enfants.

[[Institut du radium](#)]
Faut-il créer un institut pour le traitement du cancer ?
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 octobre 1922)

Bach-thai-Buoi : membre du comité formé en vue de réunir les fonds nécessaires pour l'établissement à Hanoï d'un hôpital où sera traitée la maladie du cancer par le radium.

NAM-DINH
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 décembre 1922)

La catastrophe du *Hiep-Hoa*. — Le 4 décembre, vers 1 heure, la chaloupe *Hiep-Hoa*, appartenant à M. Bach-Thai-Buoi, a coulé en plein fleuve Rouge, en face du village Vi-Khé, à 7 kilomètres environ de Nam-Dinh.

Cette chaloupe était chargée de près de 20 tonnes de grains et marchandises diverses. Le tout est noyé et perdu.

Sur une soixantaine de passagers, 35 ont pu se sauver, soit à la nage, soit à l'aide de flotteurs. C'est l'ingénieur des Travaux publics qui dirigea ensuite le sauvetage en présence du résident de la province et du juge de paix. Jusqu'à présent, de nombreux cadavres ont été repêchés.

Les causes exactes du naufrage sont encore inconnues.

Une œuvre qu'il faut sauver de la ruine
(*France Indochine*, 8 décembre 1922)

Ces temps derniers, plusieurs de nos confrères de Cochinchine, et notamment *l'Impartial*, ont publié une série d'articles relatifs à cette magnifique baie de [Cam-Ranh](#) que l'initiative privée avait tenté de tirer de l'inconcevable oubli dans lequel la tiennent les Pouvoirs publics, et dont un concours de circonstances malencontreuses a provoqué l'abandon.

Il n'est pas un Indochinois depuis une quinzaine d'années dans le pays qui ne connaisse le persévérant effort du marquis de Barthelemy pour créer et organiser dans la baie de Cam-Ranh un établissement maritime susceptible de doter l'Indochine d'un centre de premier ordre, pour le ravitaillement de la navigation coloniale.

On se rappelle le rôle que joua Cam-Ranh comme base de concentration de la flotte de l'amiral Rojedvenski lors de la guerre russo-japonaise et on connaît le rôle que cette baie admirable devrait être appelée à jouer dans la vie économique de la Colonie. C'est le seul port d'escale que nous possédions en Indochine, le seul qui soit sur la route des navires allant de Singapour à Hong-Kong, le seul qui soit accessible aux navires de tous tonnages et qui n'exige pas des montées de rivières, le seul enfin qui puisse être appelé à jouer un rôle de port de transit et de charbonnage.

Sauver de la ruine et de l'oubli les établissements créés par M. de Barthélémy et la baie elle-même est une œuvre qui s'impose et nos confrères de Cochinchine demandent à ce que cette préoccupation soit celle de tout le monde.

Il y a donc pour un armateur local avisé une bonne place à prendre et, à ce sujet, *l'Impartial* publie les lignes suivantes :

« Au Tonkin, un Annamite particulièrement intelligent et actif : nous avons nommé M. Bach-thai-Buoi, a réussi, dans un laps de temps relativement court et en une période particulièrement difficile, à créer une Société d'armement dont les unités, nombreuses et de belle allure, promènent déjà le pavillon français dans les principaux ports voisins de l'Union indochinoise : Packoi, Hoi-Hao, Hong-Kong, etc. N'oublions pas nos propres ports indochinois auxquels les navires de M. Bach-thai-Buoi, de plus en plus, prennent l'habitude de rendre visite.

« C'est avec plaisir que nous saisissons cette occasion de rendre, en passant, un hommage bien dû à la remarquable initiative de cet armateur tonkinois qui nous montre ce que peuvent réaliser l'intelligence et l'amour du travail mis au service d'une bonne cause.

« Mentionnons en passant encore que M. Bach-thai-Tong, fils de M. Bach-thai-Buoi, a pris en mains à Hanoï une importante entreprise de transit et de transports (ancienne maison Olléac). Le fils tient du père... Les deux affaires sont appelées à se compléter.

« À l'heure où cette importante compagnie de navigation tonkinoise projette et se propose d'intensifier son service entre Saïgon et Haïphong et les divers ports de la côte

d'Annam, n'y aurait-il pas, pour M. Bach-thai-Buoi, un intérêt véritable à créer sur la route de ses vapeurs, à l'usage de ceux-ci, un port de relâche et de refuge tel que Camranh ?

Il nous est dit qu'il y aurait songé. En ce qui nous concerne, État ou M. Bach-thai-Buoi, peu nous importe en somme. L'essentiel, important est de ne point laisser l'œuvre de M. de Barthélemy livrée à la ruine qui la guette et la menace. »

Au Tonkin
Remise de décoration
(*L'Écho annamite*, 6 mars 1923)

Le 25 février dernier, après-midi, eut lieu la cérémonie de la remise officielle de la croix de la Légion d'honneur que le gouvernement français vient de décerner à M. Bach-thai-Buoi en récompense de la contribution qu'il a apportée au développement économique du Tonkin.

Dans une des salles du cercle de l'A. F. I. M. A. se pressaient de nombreuses personnalités tant du monde administratif et commercial que de la population indigène. Les nombreux amis que compte M. Bach-thai-Buoi ayant tenu, en effet, à venir lui présenter leurs félicitations à cette occasion et c'est devant plus d'une centaine d'assistants que M. le résident supérieur accrocha sur la poitrine de M. Bach-thai-Buoi la croix de chevalier de la Légion d'honneur et lui donna l'accolade du cérémonial réglementaire en l'accompagnant de quelques paroles de félicitations à l'adresse du nouveau légionnaire.

Auparavant, M. Lê-van-Phuc [imprimeur] avait prononcé la petite allocution suivante :

Monsieur le résident supérieur,
Messieurs,

Ma première parole est pour remercier Monsieur le résident supérieur au Tonkin et toutes les personnalités françaises et annamites qui ont bien voulu honorer de leur présence cette fête intime. Notre ami, M. Bach-thai Buoi, et nous tous, nous sommes très sensibles à cette marque de sympathie d'autant plus précieuse qu'elle vient du chef de l'Administration locale dont la bienveillante sollicitude à l'égard des Annamites est si connue et si appréciée par tous nos compatriotes.

Mon cher monsieur Bach-thai-Buoi,

L'Imprimerie tonkinoise et la rédaction du *Khai-Hoa* ont voulu l'occasion de votre nomination à l'ordre de la Légion d'honneur pour vous dire toute la joie qu'elles en ont ressentie et les sentiments de reconnaissance et d'attachement qu'elles ont pour vous qui avez été le fondateur de l'une et de l'autre. Comme toutes celles que vous avez fondées, comme toutes celles que vous dirigez encore, ces deux entreprises n'ont cessé de prospérer depuis le jour où, avec votre esprit sagace et votre parfaite entente des affaires, vous leur avez donné le premier élan et la première impulsion, et témoignent ainsi des qualités d'initiative, de travail, de méthode et d'organisation qui font de vous bien plus qu'un homme affaire, un des types les plus représentatifs, si je puis ainsi dire, du Nouvel Annam.

En effet, notre peuple n'a pas beaucoup brillé jusqu'ici par cet ensemble de qualités plutôt rares chez nous. Ce qu'on prisait par dessus tout dans notre vieille société annamite, c'était les fonctions administratives, ce qu'on admirait par dessus tout, c'était le fonctionnaire, le mandarin, le lettré. Certes, un peuple ne vit pas que du riz, et les qualités intellectuelles sont les premières pour constituer une élite. Mais, seules, elles sont insuffisantes et doivent s'accompagner d'autres qualités plus positives que nos

aînés ont toujours eu tendance à déconsidérer. Ces qualités positives qui font l'homme d'action, vous les possédez, et, je me suis laissé dire, à un degré assez élevé pour vous rapprocher du type d'homme moderne d'Europe et d'Amérique. Et c'est cela qui vous donne une personnalité si originale dans l'évolution actuelle de notre peuple.

L'administration française qui a la charge de cette évolution, en vous décernant la plus haute distinction honorifique dont elle dispose, a voulu récompenser en vous ces qualités que votre énergie persévérante a su développer dans la pratique des affaires et la direction d'entreprises qui contribuent à la prospérité générale. Elle a voulu aussi, pour votre exemple, en susciter l'éclosion dans les nouvelles générations formées dans ses écoles et dont dépend l'avenir de ce pays. Puisse votre exemple leur être profitable et diriger leur esprit vers le commerce et l'industrie, en leur démontrant qu'on peut gagner honneur et considération ailleurs que dans le mandarinat et les lettres.

Messieurs, je vous prie de lever votre verre à la santé du nouveau légionnaire, à la prospérité de ses entreprises et au brillant avenir économique de notre cher pays d'Annam.

M. Bach-thai-Buoi répondit par ces quelques paroles :

Monsieur le résident supérieur,
Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier d'être venus m'exprimer votre sympathie à l'occasion de l'insigne honneur que le gouvernement de la République m'a fait en m'accordant la plus haute distinction à laquelle un bon serviteur du pays puisse prétendre.

La bienveillante sympathie dont le gouvernement français m'a honoré s'exprime encore plus par la présence parmi nous de Monsieur le résident supérieur qui a bien voulu présider cette fête intime.

C'est donc avec une sincère émotion que je vous vois, Messieurs, réunis aujourd'hui dans cette « Maison des Annamites » et me prodiguer vos félicitations qui dépassent bien loin mes faibles mérites.

Ce que j'ai pu faire n'était qu'une brèche dans le bloc de préjugés et de traditions qui nous entoure, et mon unique souhait comme, j'en suis certain, celui de vous tous, Messieurs, serait de voir nos jeunes compatriotes continuer l'œuvre d'émancipation économique de notre pays, œuvre que nous n'avons fait qu'ébaucher seulement, et dont la continuation et le développement contribueront à faire de l'Indochine un pays puissant et riche, dont les habitants pourront être fiers.

Tel est le but que nous poursuivons, et que tous ceux qui s'intéressent au sort de l'Indochine auront à cœur d'aider nos compatriotes à réaliser: but vers lequel nous devons tous, du plus petit au plus grand, tendre nos efforts pour la prospérité de la plus grande Indochine.

Sur ce, Messieurs, je vous convie à boire à la santé de Monsieur le Résident supérieur, à la prospérité de l'Imprimerie tonkinoise, du « Khai-Hoa » et de l'Indochine française.

Puis pour terminer, une coupe de champagne fut vidée en l'honneur du héros de la fête.

Le soir, une réunion plus intime des meilleurs amis de M. Bach-thai-Buoi fêta sa nomination en participant à un plantureux festin offert par le directeur-propriétaire de l'Imprimerie tonkinoise et la direction de notre confrère le « Khai-Hoa » dans les salons de l'A. F. I. M. A. MM. Poulin, Mourroux, Delamarre ¹, colonel Fournier, Baffeuf, Valette, Marty, Hoàng-trong-Phu, Cucherouset, Mazet, Nam-Sinh, Dupré, etc. étaient

¹ Émile Delamarre (1878-1956) : résident à Hadong, futur [inspecteur général du Travail](#).

parmi les convives de ce repas auquel ne manqua ni la plus franche cordialité ni la délicatesse du menu.

Nous nous associons à notre confrère *France-Indochine*, à qui nous avons emprunté les lignes qui précèdent, pour renouveler nos cordiales félicitations à M. Bach-thai-Buoi. L'éclatante manifestation de sympathie dont le grand armateur tonkinois a été l'objet atteste hautement l'estime dont il jouit non seulement auprès de ses compatriotes, mais aussi dans les milieux français.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mars 1923)

PROCÈS-VERBAL. — Procès-verbal a été dressé contre le nommé Tran-van-Chi, patron de la chaloupe *Dong-Khanh*, de la maison Bach-Thai-Buoi pour infraction à l'arrêté du 18 novembre 1900 (transport d'un nombre de passagers supérieur à celui fixé par le permis de navigation).

[Haïphong : M. Bach-Thai-Buoi, chevalier de la Légion d'honneur]
(*Les Annales coloniales*, 3 mai 1923)

Le 25 février dernier, une petite fête s'est déroulée au cercle de l'A. F. I. M. A. à l'occasion de la nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur de M. Bach-Thai-Buoi, armateur. M. Lê Van Phuc, imprimeur, a prononcé une allocution remerciant M. Monguillot d'avoir bien voulu présider la fête et toutes les personnalités européennes et indigènes qui avaient répondu à son aimable invitation.

Après la remise de l'insigne à M. Bach-Thai-Buoi, M. le résident supérieur l'a félicité et a retracé sa carrière commerciale.

M. Aviat, au nom de la chambre de commerce de Hanoï, a adressé à M. Bach-Thai-Buoi ses félicitations. Ce dernier a répondu ensuite par quelques paroles, remerciant chaleureusement M. Monguillot, résident supérieur et tous les invités.

NAM-DINH
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 janvier 1923)

La catastrophe de la chaloupe *Hiêp-Hoa*. — Les travaux de renflouement de la chaloupe *Hiêp-Hoa*, de l'entreprise Bach Thai-Buoi, continuent.

Le 7 janvier, le cadavre de M. Do-van-Le, médecin annamite, a été trouvé dans le salon de la chaloupe.

Le 9, deux autres cadavres d'indigènes ont été également retrouvés. À ce jour, le nombre des cadavres s'élève à 63 dont 53 ont pu être identifiés.

Une valise contenant 560 piastres, une montre et divers effets a également été trouvée sur cette chaloupe.

Chambre consultative indigène du Tonkin
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} juillet 1923)

.....
Ville de Haïphong

- Notables
Bach-thai-Buoi
Ng-ngoc Phuong dit Sy Ky
Nguyễn-huu-Thu dit Sen
Nguyễn-an-Hiep.
 - Patentés
Pham-duc-Vinh
Le-dinh-Van
-

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 10 août 1923, p. 2, col. 3-4)

— Le vapeur *Nguyễn-Trai*, appartenant à l'armateur Bach-Thai-Buoi, a coulé le 26 mai dernier, dans la soirée, en pleine mer, à 150 milles de Hondau, ayant à son bord 29 passagers.

Ceux-ci ont pu trouver place sur les radeaux et dans les canots de sauvetage.

Mais la mer étant très grosse, une embarcation ne tarda pas à sombrer ; fort heureusement, le canot où se trouvait le capitaine, M. Lhotelier, passant à proximité recueillit les sinistrés.

Néanmoins, la charge étant trop considérable, le canot major allait à son tour disparaître dans les flots, lorsqu'une jonque de pêche annamite arriva fort à propos de Dason pour sauver le capitaine, neuf hommes d'équipage et un passager qu'elle s'empressa d'aller débarquer à Hondau où ils arrivèrent le 20 mai à 16 heures.

Lors du sauve-qui-peut général, au moment de l'engloutissement du *Nguyễn-Trai*, les canots et radeaux furent dispersés.

Haïphong
ACCIDENT D'AUTO
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 août 1923)

Le 16 août vers 18 h. M. Bach-thai-Buoi revenant de Hanoï en automobile, accompagné de M^{me} et M^{lle} Nam-Sinh, rencontra, non loin de la verrerie de Thuong-Ly, une voiture chargée de bambous qui, à son appel, sa gara et s'arrêta à sa droite. Passant près de cette charrette, un coolie déboucha tout-à-coup de derrière le véhicule et s'engageant sur la chaussée, fut happé par l'auto et renversé. L'automobile s'arrêta aussitôt et le coolie a été relevé avec une blessure sans gravité au front et quelques contusions sur le corps. L'indigène refusa de se faire conduire à l'hôpital, mais demanda à être transporté et soigné chez lui, ce qui fut fait.

Publicité

BACH-THAI-BUOI

Armateur



**SERVICES RÉGULIERS DE VAPEURS MONOROUES ET A HÉLICES SUR
TOUTES LES VOIES NAVIGABLES DU TONKIN**

Agences à Nam-dinh — Hanoi — Viétri — Tuyên-quang

Affrètement — Remorquages

SERVICES RÉGULIERS DE CABOTAGE SUR LES COTES DE L'INDOCHINE

Agences à Bèn-thuy (M. CALARD) Tourane (M. GUI-SENG) Qui-nhon (M. LAM SENG) Saïgon (M. LITTA YE & COX)

Ligne HAIPHONG-SAIGON par Ben-thuy, Tourane, Qui-nhon, Bangoi

Vapeurs maritimes :

VERDUN — BINH-CHUAN — NGUYÊN-TRAI — PHI-HO — ANNAM — FAITSILONG

Transit pour toutes directions

Ateliers de constructions mécaniques et navales, Boulevard de la République à Haiphong

Direction à Haiphong, 66, 78, rue du Commerce — Téléphone 598

(Annuaire général de l'Indochine française, 1924, p. 48)

BACH-THAI-BUOI

Armateur

HAIPHONG

**SERVICES RÉGULIERS DE VAPEURS MONOROUES ET À HÉLICES SUR
TOUTES LES VOIES NAVIGABLES DU TONKIN**

Agences à Nam-dinh — Hanoi — Viétri — Tuyên-quang

Affrètement — Remorquages

SERVICES RÉGULIERS DE CABOTAGE SUR LES CÔTES DE L'INDOCHINE

Agences à Bèn-thuy (M. CALARD), Tourane (M. GUI-SENG), Qui-nhon (M. LAM SENG), Saïgon (M. LITTAYE & COX)

Ligne HAIPHONG-SAIGON par Ben-thuy, Tourane, Qui-nhon, Bangoi

Vapeurs maritimes :

VERDUN — BINH-CHUAN — NGUYÊN-TRAI — FAI-FO — ANNAM — FAITSILONG

Transit pour toutes directions

Ateliers de constructions mécaniques et navales,

boulevard de la République à Haiphong

Direction à Haiphong, 66, 78, rue du Commerce — Téléphone 598

CHRONIQUE DE HAIPHONG

(L'Avenir du Tonkin, 20 novembre 1924)

AU TRIBUNAL. — Mercredi matin, audience du tribunal de commerce sous la présidence de M Roul de la Hellière, assisté de MM. Drouet et Charreun, juges consulaires ; greffier : M.Céllmon.

M Bach-Thai-Buoi, armateur, propriétaire de la chaloupe *Trang-Trac*, demandait au Chinois Luong Khy, propriétaire de la chaloupe *Sam-Wui*, 100.000 piastres de dommages et intérêts pour perte du *Trang-Trac* coulé après une collision avec le *Sam-Wui*. Le tribunal a débouté l'armateur Bach-thai-Buoi de sa demande et l'a condamné aux dépens.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

ÉLECTIONS MUNICIPALES (*L'Avenir du Tonkin*, 29 avril 1925)

Messieurs Bach-Thai Buoi et Nguyễn-Huu-Thu dit Sen, armateurs et membres de la chambre de commerce de Haïphong, ont l'honneur de porter à la connaissance de messieurs les électeurs annamites de leur ville que, pour raisons personnelles, ils retirent leurs candidatures aux prochaines élections municipales du 3 mai 1925.

Bach-Thai-Buoi
Nguyễn-Huu-Thu dit Sen.

À l'Officiel DEMANDES DE CONCESSIONS (*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mai 1926)

M. Bach-Thai-Buoi demande la zone qui sera asséchée prochainement au sud de la concession de la Société des Ciments sur le Song-da-Bach.

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

On est en train de juger à Hanoï l'affaire de l'*Albert-Sarraut*, le fameux navire de la [flotte indochinoise](#) construit à Saïgon, qui revint très cher et fut armé par M. Bach Thai Buoi.

Des vices de fabrication ont entravé la marche du navire dans de telles proportions que, la première année, il ne navigua que pendant 70 jours et depuis, il a fait la connaissance de toutes les cales sèches d'Extrême-Orient.

Une polémique s'est engagée à ce sujet entre M^e Piriou, avocat, et M. C. Mazet, directeur de [France Indochine](#), journal dans lequel M. Buoi a des intérêts.

Une révolte contre le machinisme et en faveur de l'esclavage
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 octobre 1926)

Mardi vers 9 heures, M. Bach Thai Dao, représentant à Hanoi la maison Bach-Thai-Buoi, a été menacé par une centaine de coolies en même temps que ces derniers faisaient l'impossible pour empêcher le débarquement des marchandises d'une chaloupe de cette maison qui venait d'accoster quai Clemenceau. À la suite de l'intervention des polices urbaines et de sûreté cette affaire s'est terminée sans casse : les meneurs ont été mis en état d'arrestation.

La cause de cet incident serait que la maison Bach-Thai-Buoi, pourvue maintenant de camions de transport, ne demande plus l'aide des débardeurs du quai.

L'Avenir du Tonkin

N.D.L.R. — C'est dans l'ordre normal, on a vu cela jadis en France, en Angleterre, partout. C'est à la suite des manifestations violentes des ouvriers tailleurs, qui lui démolirent son atelier, que l'inventeur de la machine à coudre, un Lyonnais, fut ruiné. Combien de millions de tailleurs le bénissent aujourd'hui !

Dans les pays d'Occident, les ouvriers savent maintenant que le machinisme a pour effet non de les ruiner mais de remplacer des besognes pénibles et mal payées par des besognes moins pénibles et plus lucratives.

Quand les Européens voient au Tonkin, à Hanoi surtout, l'homme et la femme faire l'office de bêtes de somme, ils en sont d'abord scandalisés ! Et voici que ces bêtes de sommes se révoltent contre M. Bach-Thai-Buoi parce qu'elles constatent qu'une automobile va faire le travail de cent d'entre elles ! Ces pauvres gens ne voient que leur manque à gagner d'aujourd'hui, et, habitués à ce métier de bêtes, qui ne demande pas d'effort intellectuel, qui plaît donc aux ignorants et aux paresseux, ils ne voient pas que pour dix mille coolie bêtes de somme que l'emploi des camions pourrait libérer à Hanoi, il y aurait bien vite de l'emploi, et mieux rémunéré, dans des métiers moins stupides. Ils seront maçons, charpentiers, briquetiers, chauffeurs, etc., au lieu d'être tout simplement des bêtes.

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 janvier 1927)

ABORDAGE. — Dimanche matin vers 7 h. 30, la jonque n° 44 appartenant à la S.A.C.R I.C., qui se trouvait dans le canal de la Cimenterie avec un chargement de 30 tonnes de charbon, a été abordée et coulée par la chaloupe *Fai-Tsi-Long*, de la maison Bach-Thai-Buoi.

Il n'y a pas eu d'accident de personne.

Chronique de Haïphong
(*La Volonté indochinoise*, 26 janvier 1927)

INCENDIE. — Avant-hier, à 15 h. 30, un incendie s'est déclaré dans un des magasins de M. Bach-thai-Buoi, armateur. Ce bâtiment, qui était couvert en paillotes, contenait du pétrole, de l'essence, de la peinture, un stock de 2.000 balais de bruyère et du matériel divers. Il a été entièrement détruit. Les pompes de la ville, de la chambre de commerce et de l'école professionnelle ont combattu le feu. M. Eckert, résident-maire, fut l'un des premiers à arriver sur les lieux du sinistre.

Hanoï
AU PALAIS

Cour d'appel

(Chambre civile et commerciale)

AUDIENCE DU VENDREDI 11 FÉVRIER 1927

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1927, p. 1, col. 4-5)

M. le premier président Morché est assisté de MM. les conseillers Dupré et Falck.

M. l'avocat général Rozé occupe le siège du ministère public. Greffier: M. Arnoux-Patrick.

.....
3° Bach-Thai Buoi* contre Bulher [*Buhler (Suisse)*]. — Il s'agit d'un transport de 256 balles de peaux de buffles et de veaux dont certaines auraient été abimées en cours de transport ; les parties avaient été en référé devant le juge de Haiphong. Une ordonnance intervint qui décida que les marchandises litigieuses pourraient, après expertise du sieur Bonte, être remises à Bulher.

La Cour a déclaré que le juge du référé avait excédé ses pouvoirs en décidant la remise des marchandises à Bulher, que Bonte était sans qualité pour se joindre à Bulher. Elle a, en conséquence débouté Bulher et Bonte de leur demandes, Bach-Thai-Buoi de sa demande en restitution des peaux, condamné aux dépens du procès Bulher pour les 3/4 et Bonte pour 1/4.

Nouvelles du Tonkin
LES TERRAINS DE HANOÏ
(*L'Écho annamite*, 19 mars 1927)

Dans notre numéro du 14 courant, nous avons inséré, sous le titre *Un intéressant arrêt de la cour d'appel de Hanoï*, un radio annonçant le dénouement du procès intenté récemment par la municipalité hanoïenne à M. Bach-thai-Buoi, pour une affaire de vente de terrains improprement qualifiés de communaux.

L'arrêt dont il s'agit est intéressant à ce point de vue qu'il met fin à une pratique considérée jusqu'ici comme régulière, et qui est parfaitement illégale.

Voici les explications fournies à ce sujet par *France-Indochine* :

Nous avons annoncé ces jours-ci que la cour d'appel de Hanoï venait de prendre un arrêt qui était gros de conséquences pour les finances municipales de cette ville. Voici l'affaire en peu de mots.

La Ville de Hanoï vendit, il y a quelques années, un certain nombre de lots de terrain avec, pour les acquéreurs, obligation de remblayer et de construire.

Certains acquéreurs n'ayant pas rempli cette obligation se virent poursuivis par la Ville en annulation de la vente, et confiscation du prix déjà versé sur la vente en compensation du préjudice soi-disant causé. Cette prétention, excessive par elle-même, devenait abusive ; la ville, par la voie de ses représentants autorisés, prétendait, en effet, que cette résiliation était une excellente opération pour elle, étant donné la plus-value acquise par les terrains, jadis aliénés à un prix bien inférieur à leur valeur actuelle, ce qui ne l'empêchait pas, en outre, d'émettre la prétention de retenir le prix payé pour s'indemniser d'un préjudice en fait inexistant. Contre pareille prétention, certains des acquéreurs, Français et Annamites, se regimbèrent, et l'un d'eux, après avoir épuisé tous les moyens de conciliation, après avoir offert différents arrangements ou transactions, voyant qu'il se heurtait à un mauvais vouloir évident, soumit son cas aux tribunaux, et

c'est le dénouement de cette affaire que vient de donner par un arrêt fortement motivé la cour d'appel. Adoptant les conclusions de M^e Baffleuf, avocat de M, Bach-thai-Buoi, l'acquéreur que la Ville voulait dépouiller, la Cour a prononcé la nullité de vente et a débouté la Ville de ses prétentions pour l'excellente raison que la Ville de Hanoï, en vendant les terrains en litige, avait vendu une chose ne lui appartenant pas. Contrairement à toutes ses prétentions, la Ville de Hanoï ne possède pas une parcelle de terrain. Il n'y a que des terrains domaniaux, dont seul un acte législatif peut prononcer l'aliénation.

On voit, par cela même, les conséquences de l'arrêt rendu. L'ordonnance royale d'octobre 1888, qui a créé les concessions de Hanoï, Haïphong et Tourane a été un véritable don territorial qui a été fait à la France.

Les trois villes précitées font donc partie intégrante du territoire français, et tous les terrains qui, en octobre 1888, étaient sans propriétaires authentiquement reconnus sont devenus des terrains domaniaux. Un arrêté du gouverneur général du 15 janvier 1903, a bien réglementé certaines questions de gestion des terrains domaniaux, mais il est impuissant à régler les questions d'attribution, le gouverneur général, s'il est dépositaire de certains pouvoirs, n'a pas celui de légiférer. Seul le Parlement ou un décret présidentiel auraient pu attribuer aux municipalités de Hanoï, Haïphong et Tourane les parcelles de terrains domaniaux sises sur leur territoire. Or, aucun acte législatif n'a prononcé cette distribution des terres domaniales, et le domaine communal n'a jamais été créé. C'est donc à tort que les villes de Hanoï, Haïphong et Tourane ont pu, à différentes époques, vendre des terrains qu'elles qualifièrent indûment de communaux.

Elles ont vendu quelque chose qui ne leur appartenait pas. Elles ont disposé d'un bien qui n'est pas le leur !

[Le rachat de l'armement fluvial Bach-Thai-Buoi, d'Haïphong, par la
Société Anonyme de Transports Maritimes et fluviaux de l'Indochine]
[par Henri Cucherousset, ancien employé pendant quinze mois de l'armateur Bach-
Thai-Buoi]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 mai 1928)

L'entreprise Bach-Thai-Buoi, dont la Sté Anonyme de Transports Maritimes et Fluviaux de l'Indochine s'est rendue acquéreur et dont elle a pris possession le 1^{er} avril dernier, était l'une des héritières de l'ancienne entreprise Marty et d'Abbadie, qui remonte à l'origine du monde (c'est-à-dire du Tonkin sous la domination française). Nous croyons même que l'entreprise Marty et d'Abbadie existait avant l'occupation et que le terrain où sont les ateliers du Cua-Cam avaient été acquis, et aménagés pour le but qu'ils remplissent encore aujourd'hui, avant que Haïphong ne fût concession française.

Cette entreprise Marty a joué un rôle prépondérant dans l'histoire des transports fluviaux au Tonkin, comme dans celle des services maritimes entre Haïphong et Hongkong, avec un matériel très supérieur à celui qui flotte aujourd'hui. C'est ainsi que le vieux *Hanoï* est encore le meilleur bateau du service de Haïphong sur Hongkong, tandis que le vénérable *Phénix*, qui transportait nos pères aux environs de 1890 de Haïphong à Hanoï, était encore un des meilleurs bateaux de rivière cédés en mars dernier par M. Bach-Thai-Buoi à la nouvelle société.

Tandis que les lignes subventionnées qu'exploitait la maison Marty passaient celles de la rivière Claire et de la rivière Noire à l'U.C.I.. [Union commerciale indochinoise] qui devait, en 1924 [sic : oct. 1918], passer la main à M. Sauvage ; et celles de Haïphong à Moncay, Bac-Gian et Dap-câu aux Frères Roque, auxquels finalement succéda la Sté Anonyme de Chalandage et Remorquage de l'Indochine [SACRIC], les services non

subventionnés et la plus grande partie du matériel fluvial et des immeubles étaient repris en 1909 par l'armateur annamite Bach-Thai-Buoi, qui fit preuve d'un bel esprit d'organisation et ne tarda pas à faire flotter son pavillon sur presque toutes les voies navigables du Tonkin et du Nord-Annam, et cela malgré une concurrence chinoise acharnée.

L'entreprise Bach-Thai-Buoi eût d'abord son siège à Nam-Dinh, port fluvial de toute première importance et d'où partaient encore, à la veille de la cession, presque toutes les lignes fluviales de la maison.

Ce n'est qu'en 1916, deux ans après que la prospérité de ses affaires lui eût permis d'acquérir d'une part l'entreprise Deschwanden et, d'autre part, le dernier gros morceau qui restait de l'ancienne affaire Marty : le terrain et les ateliers sur le Cua-Câm, à Haïphong, que M. Buoi vint s'établir dans ce port, où il allait développer ses affaires d'armement maritime.

À la veille de la guerre [de 1914], lorsqu'elle avait son centre à Nam-Dinh et seulement un bureau avec magasins sur le sông Tarn-Bach à Haïphong, l'entreprise Buoi était déjà très importante.

Installée à Nam-Dinh, au cœur même du port, avec de vastes bureaux et magasins et un atelier, elle exploitait les lignes suivantes :

1° — La ligne de Nam-Dinh à Hanoï, par le canal de Nam-Dinh, puis le fleuve Rouge. Service quotidien avec escales principales à Lân-De (rive gauche). Nhu-Trac (R. D.), Hung-Yen (R. G.), Nhu-Xuyên et Bat-Trang. Sur cette ligne, comme sur la suivante, la concurrence était intense, constamment avec les chaloupes chinoises de plusieurs armateurs, moins régulièrement avec celles de l'UCI [Union commerciale indochinoise] et plus ou moins avec le chemin de fer. Mais ce dernier enlevait moins de trafic à la maison qu'il ne lui en apportait par sa gare fluviale de Nam-Dinh, plus connue sous le nom de Do-Che ; les marchandises de Benthuy pour Haïphong réalisant une sérieuse économie à venir prendre à Nam-Dinh un bateau pour Haïphong.

De Nam-Dinh à Hanoï, le mouvement des voyageurs par les chaloupes est considérable ; distance totale 115 km 20 — La ligne Nam-Dinh — Haïphong, tous les deux jours comme service régulier, mais avec une plus grande fréquence au moment des récoltes. Par cette ligne, en particulier, des milliers de mineurs de Hongay, originaires de la province de Nam-Dinh, demandent le concours, au moment du Têt, de nombreuses chaloupes.

Cette ligne suit un itinéraire aujourd'hui peu connu des Européens. On remonte le fleuve Rouge jusqu'à My-Dai, 34 km. de Nam-Dinh, on suit ensuite le canal des Bambous jusqu'à Qui-Cao où le canal débouche dans le Thai Binh (71 km.) ; on remonte ce fleuve pendant cinq kilomètres pour prendre ensuite un petit canal, étroit mais profond, qui le relie en 3 km. au Van Uc. un des bras du Thai Binh, que l'on remonte sur 10 km. pour redescendre le Lach Tray, 3^e bras de Thai Binh, sur 30 km., jusqu'en face de Haïphong. où un canal de 1.500 mètres relie le Lach Tray à la Bouche Câm, estuaire du 4^e bras du Thai Binh, le Kinh Mon.

La distance de Nam-Dinh à Haïphong est donc, par voie d'eau, de 155 km., à travers la région la plus riche et la plus peuplée du Tonkin ; les principales escales sont Bêh Hiêp et Ninh Giang sur le canal des Bambous, Kiên-An sur le Lach Tray.

3° — Ligne de Nam-Dinh à Phat-Diêm par le canal de Nam-Dinh (28 km.), qui relie le fleuve Rouge au Day, puis par le Day jusqu'à l'embouchure du sông Vac (32) et, enfin, en remontant cette rivière pendant 6 km. (total 66 km). Cette ligne dessert des régions d'anciens lais de mer, grosses exportatrices de riz et de jonc. Service quotidien.

4° — Ligne de Nam-Dinh à Phu-Nho-Quan. Même trajet que la précédente jusqu'au Day, que l'on remonte ensuite sur 22 km. jusqu'à Ninh-Binh, et 10 km plus loin, Gian Khâu, à l'embouchure de la rivière de Nho-Quan ou Hoàng-Long-Giang. On remonte cette rivière pendant 29 km jusqu'à Nho-Quan et, deux km. en amont, l'embarcadère des Charbonnages de Ninh-Binh. Total 89 km. Dix kilomètres en aval de Nho-Quan la

rivière reçoit le sông Boi, qui dessert les plantations de café et les mines de charbon de la région de Chi-Né et qui serait navigable assez loin, dans une région Muong très peuplée, à des vapeurs à très faible tirant d'eau.

5° — Ligne de Nam-Dinh à Lac-Quân et Truc-Ninh. 24 km. sur le fleuve Rouge et 18 sur une branche, sans nom précis, de ce fleuve. Cette ligne, qui dessert une région particulièrement riche et peuplée, pourrait être utilement prolongée de 25 km. pour desservir Ninh-Cuong, Quan-Lieu, les régions du Si-Lâm nouvellement gagnées sur la mer et la région des salines de Van-Ly.

6° — Ligne de Nam-Dinh à Ngô-Dông et Yen-Lu, un peu avant l'embouchure du fleuve Rouge ; même itinéraire que la précédente jusqu'à la rivière de Lac-quân, puis 27 km. sur le fleuve Rouge

7° — Ligne de Nam-Dinh à Bênthuy, Nord-Annam, en principe tous les cinq jours, avec une chaloupe de mer, par le canal de Nam-Dinh, le Day, puis par mer. En dehors de ces lignes régulières, Nam-Dinh est le point de départ de services irréguliers sur Thai-Binh par le fleuve Rouge et le Trà-Ly, sur Phuly par le canal de Nam-Dinh et le Day, sur Thanh-Hoa par le canal de Nam-Dinh, le Day et la mer.

L'agence de Haïphong, créée le 1^{er} avril 1913, avec M. Danet comme directeur gérant, administrait les lignes suivantes :

8° — Ligne de Haïphong à Hanoï par le canal des Bambous et le fleuve Rouge, ligne à gros trafic de marchandises.

9° — Ligne de Haïphong à Hongay, Port Wallut et Moncay, par la baie d'Along.

10° — Ligne de Haïphong à Haïduong par le Lach-Trav, le Nam-Uc et le Thai-Binh

11° — La ligne côtière de Haïphong à Bênthuy, Quang-Khê (Badon) et Đông-Hoï Cette ligne devait prendre vers 1920 une importance considérable, avec l'affectation au service côtier de caboteurs de 5 à 600 tonnes, puis avec l'affrètement de navires comme l'*Albert-Sarraut*, qui fit des voyages sur la Chine, puis, finalement, l'achat d'un des vapeurs les plus intéressants de la flottille de la maison P. A. Lopicque et Cie, le *Song-Giang*.

12° — Service maritime sur Saïgon et les ports de la côte, et sur Pnom-Penh, Kratié, etc.

À diverses reprises, des services ont été organisés par l'agence de Haïphong : sur Phu-Lang-Thuong, par le sông Einh Thay, le Thai-Binh et le sông Thuong ; sur Dapcâu par le Kinh Thay, le Thai-Binh et le sông Cau, et sur Luc-Nam et Chu par le Kinh-Thay, le Thai-Binh et le sông Luc-Nam ; mais le développement économique de ces régions, déjà desservies par le chemin de fer et des lignes subventionnées, ne justifiait pas encore, en dehors de l'époque des grande pèlerinages de Sept-Pagodes, une concurrence active.

Il en sera différemment désormais avec le développement minier du massif de Đông-Triêu, l'ouverture de la route stratégique de Luc-Nam à Moncay, et, surtout, l'énorme développement, tant agricole que minier, qui suivra l'ouverture du canal navigable de Phu-Lang-Thuong à Thai-Nguyên et des canaux d'irrigation qu'il alimentera. Cette voie navigable et le sông Thuong, navigable également jusqu'à Bo-Ha, dans le Yen-Thê, jadis désert, mais qui se repeuple et produit abondamment, feront de Phu-Lang-Thuong un des plus grands ports fluviaux du Tonkin.

13° et 14° — Le 1^{er} août 1914 s'installait l'agence de Hanoï qui devenait tête de deux lignes très importantes, celle de la rivière Claire, justifiée par le développement minier de Tuyên-Quang et de son arrière-pays, et celle de la rivière Noire, qui dessert le fameux marché de Chobo. Ce marché, qui se tient tous les dix jours à Chobo et le lendemain à Phuong-Lâm, en face de Hoa-Binh, prendra une énorme importance le jour où l'on accordera à la région de Lai-Chàu — Diên-Bien-Phu, le Pays des Douze-Cantons thais, l'importance qu'elle mérite, et où des services de chaloupes et remorqueurs seront installés sur la rivière Noire.

15° — Une quinzième ligne, partant également de Hanoï, dessert moins régulièrement Yên-Bay.

La même année 1914, au printemps, M. Bach-Thai-Buoi avait installé son agence de Bênthuy, dont l'immeuble, très bien placé, prendra une grande valeur du fait des travaux du port et du développement industriel de la région.

Le transfert en 1916 de la direction à Haïphong était justifié par l'extension des services maritimes de l'entreprise et, surtout, par l'acquisition à titre définitif du magnifique terrain du Cua-Cam et des ateliers qui y sont installés. Ce terrain occupe au centre de la ville et au meilleur endroit du port, en bordure de la fosse profonde du fleuve, une superficie de près de 30.000 mètres carrés, dont 6.548 couverts par des constructions : maison d'habitation, bureaux, ateliers et magasins.

Un bassin de 50 m. de long, en maçonnerie, une bigue puissante et un slip de 125 m pour le carénage, pouvant mettre à sec une chaloupe de 400 tonnes, offrent toutes les facilités pour entretenir et réparer une flottille nombreuse. Quant aux ateliers, qui ont permis à M. Bach-Thai-Buoi la construction de plusieurs chaloupes et la construction complète d'un vapeur de 400 tonnes, ils possèdent un outillage très important, mû par plusieurs machines à vapeur et comprenant des machines-outils puissantes.

La situation de ce terrain est d'autant plus avantageuse que les grands fonds, qui se trouvent immédiatement devant, s'éloignent, plus en aval, de la berge et qu'à l'extrémité aval des appontements des docks d'importants dragages sont déjà nécessaires. Plus loin, le banc de boue, qui s'étend entre la rive et le chenal profond, est de plus en plus large, si bien qu'au droit de la Verrerie, il y a plus de 300 mètres entre la berge et ce chenal.

Voir notre plan de la partie aval du port, dans notre numéro du 10 février 1924.

On trouvera dans notre numéro du 7 décembre 1919 une étude très complète et détaillée de l'entreprise Bach-Thai-Buoi qui, depuis cette époque, s'est surtout développée du côté de l'armement maritime. Cette branche, qui avait commencé modestement avec la petite chaloupe de mer *Fai-Tsi-Long*, de 200 tonnes, héritée de l'entreprise Marty, pour se développer avec le *Binh-Chuân* de 600 tonnes, a aujourd'hui pour principale unité le *Sông-Giang* de 2.000 tonnes, construit surtout pour remonter les fleuves et desservir les ports de faible profondeur. [...]

5 novembre 1928 : autorisation de conserver et d'utiliser sur la rive droite du Sông Tam-bac à Haïphong, au droit du marché, un appontement et un abri couvert en béton armé ; un pieu d'amarrage et une ligne électrique, primitivement accordée à M. [Paquin](#)

Rétrocédée à la [Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine](#) par arrêté du 11 avril 1929.

[Assassinat à Hanoï du recruteur Alfred Bazin]
(*Le Colon français*, 16 février 1929)

Le *Courrier d'Haïphong* a écrit :

.....
Le service de la sûreté, aussitôt alerté, commença immédiatement son enquête. On y avait appris qu'une altercation s'était produite, il y a neuf mois, entre M. Bazin et M. Bach-thai-Tong, fils de M. Bach-thai-Buoi, armateur. Ce dernier avait tenu, ou à peu près, le propos suivant : Vos agissements vous feront assassiner.

La sûreté de Haïphong reçut l'ordre de perquisitionner chez M. Bach-thai-tong, chez son frère M. Bach-thai-Toan et chez M. Bach-thai-Buoi. Dans le même local que M. Tong habite un de ses amis, M. Ng-van-nguyen, employé de M. Thy-Nam, fournisseur de navires.

La perquisition ne fut pas infructueuse, puisqu'on découvrit chez chacun des trois jeunes gens, un pistolet automatique du calibre 6 mm. 35 et des cartouches. M. Bach-thai-toan se trouvait au surplus sous le coup d'un mandat d'amener, délivré à la requête d'un créancier qui avait obtenu un jugement condamnant M. Toan à la contrainte par corps. Le calibre des armes détenues sans autorisation par les trois jeunes gens correspondant à celui de l'arme avec laquelle M. Bazin avait été frappé à mort, ils furent maintenus à la disposition de la Sûreté. Ils furent dirigés sur Hanoï et mis à la disposition de M. Giacobbi, juge d'instruction ; la suite de l'enquête, au cours de laquelle furent entendus de nombreux témoins, prouva que MM. Tong, Toan et Nguyên avaient passé la soirée de samedi à Haïphong. Ils ont été relâchés mardi. Ils seront, nous a-t-on affirmé à la Sûreté, poursuivis pour détention d'armes de guerre sans autorisation.

.....

UN FRANÇAIS EST ASSASSINÉ À HANOI (*Le Colon français*, 19 février 1929)

[...] « Depuis Noël, on joue du browning et trop d'Annamites ont dans leur poche un rigolo », disait Bach-Thai-Buoi à M. Dufilho, procureur de la République à Haïphong, le jour du suicide de son gendre Paul Bastet. Et Bach-Thai-Buoi signalait à ce magistrat que ses fils avaient aussi des *rigolos* dans leur poche ; deux années après le drame Paul Bastet, les fils de Bach-Thai-Buoi se sont vus confisquer leurs « rigolos » ? Un peu tard ! [...]

UN FRANÇAIS EST ASSASSINÉ À HANOI (*Le Colon français*, 23 février 1929)

[Rapprochement audacieux avec l'[affaire Alexis](#)]

Le *Courrier saïgonnais*, le 15 février 1929, écrit :

[...] Les sieurs Bach-Thai-Dao et Bach-Thai-Thong [...] étaient en relation, avant l'assassinat du douanier Noël, avec Alexis, ex-pilote de la rivière d'Haïphong. Ils témoignèrent au cours du procès en février 1928 devant la cour criminelle.

On apprit à l'audience qu'Alexis avait tenté de faire parvenir clandestinement un billet à Bach-Thai-Thong dont il était l'ami, lui recommandant la prudence. [...]

Bach-Thai-Dao est pourvu de diplômes universitaires ; Bach-Thai-Thong a suivi pendant quelque temps les cours de l'École centrale. [...]

L'*Opinion*, dans son numéro du 14 février, écrit :

[...] Les deux fils de l'armateur tonkinois Bach-thai-Buoi [...] se livraient à des opérations de recrutement [...].

Bach-thai-Dao et Bach-thai-Thong étaient venus déclarer devant la cour d'assises qu'ils avaient connu Alexis alors qu'il était au service de leur père. Le premier rappela notamment ce fameux voyage Tourane-Haïphong qu'Alexis accomplit, ramenant, dans des conditions très périlleuses, alors que la tempête faisait rage, un bateau qui faisait eau. Il se fit même attacher à la passerelle du caboteur pour n'être pas emporté par les vagues furieuses.

Les deux frères vinrent dire à la Cour qu'ils avaient connu Alexis en 1920, qu'ils le considéraient comme un garçon intelligent et sympathique, et Bach-thai-Dao,

renchérissant, déclara qu'il connaissait l'accusé et ne pouvait admettre qu'il ait pu commettre le crime qui lui était reproché.

Or — ne faisons pas de roman, mais voyons les faits tels qu'ils sont — on se demanda à un certain moment si, dans l'accomplissement du crime qui lui était reproché, Alexis n'avait pas eu des complices ... Mais lesquels ?

Depuis sa condamnation l'an dernier, Alexis a toujours et régulièrement reçu des visites.. Déjà le 26 novembre dernier, je vous télégraphiais, à propos de la cassation de l'arrêt, qu'Alexis recevait dans sa prison la visite d'un témoin qui fut appelé à déposer dans le procès et qui venait améliorer son ordinaire en lui apportant des primeurs et des fruits...

Or, ce témoin si bienveillant, si soucieux de la santé d'Alexis, tout aux petits soins pour lui donner une nourriture plus aimable, n'était autre que Bach-Thai-Thong, l'un des deux fils de Bach-Thai-Buoi, arrêtés par la police à la suite de l'assassinat de M. Bazin. [...]

TROP DE « RIGOLOS »
par H.T. [Henri Tirard]
(*Le Colon français*, 9 mars 1929)

Le tribunal correctionnel de Haïphong, présidé par M. Kessis, le siège du ministère public étant occupé par M. Capdeville, en son audience du jeudi 7 mars 1929, a rendu son jugement dans l'affaire Bach-thai-Toan, Bach-thai-Tong et Nguyễn-van-Nguyễn, prévenus de détention d'armes sans autorisation. Ils ont été condamnés : le premier à 15 francs d'amende avec sursis, les deux derniers à 25 francs d'amende avec sursis.

Sur la table des pièces à conviction, se trouvaient les trois pistolets automatiques et deux poignards longs de 25 à 30 centimètres.

Maître Fauque, qui défend Bach-thai-Toan et Bach-thai-Tong fera remarquer que les deux poignards ont été donnés à M. Bach-thai-Buoi par la femme d'un mandarin, ami de M. Bach-thai-Buoi ; que les deux fils de l'armateur, chevalier de la Légion d'honneur, ont rapporté les revolvers de France — le port d'arme est prohibé en France également — et qu'ils les ont conservés, ignorant des lois d'Indochine !

Maître Mareschal, qui défendait Nguyễn-van-Nguyễn, employé chez Bach-thai-Buoi, fit remarquer que cet Annamite est le fils de Nguyễn-Van-Tinh, interprète assermenté en retraite du Tribunal correctionnel de Haïphong. — Celui-là aussi, plus que tout autre, ne devait pas ignorer la Loi !

Les deux avocats ont plaidé l'indulgence.

Souhaitons pour eux qu'un jour, ils n'aient pas le sort de Bazin et qu'un *rigolo* ne vienne pas endeuiller leur famille.

Si à la place de M. Capdeville, s'était trouvé le procureur de la République Dufilho, qui avait entendu la déclaration de M. Bach-thai-Buoi, lors du suicide de son gendre Bastet, peut-être aurait-il demandé une application plus sévère de la Loi.

Au moment où siège une commission criminelle chargée de rechercher et réprimer les délits et crimes contre la sûreté du gouvernement de la République française en Indochine, on peut-être surpris d'entendre prononcer des condamnations aussi légères par un tribunal correctionnel qui, jusqu'à présent, infligeait des six mois, des un an de prison et plus aux importateurs de revolvers, aux acheteurs indigènes ou aux porteurs sans autorisation.

Pourquoi ce revirement à l'heure où l'on parle de complot, à l'instant où le gouvernement de l'Indochine a la certitude que des chenapans antifrçais, des Chinois révolutionnaires sont malheureusement conseillés par des personnalités françaises et

européennes pour contrecarrer les actes du Gouvernement désireux de l'ordre social établi.

Notre confrère *l'Avenir du Tonkin* écrivait, fort à propos, l'autre jour, après l'arrestation de Léon-van-Sanh, assassin de Bazin :

Une des questions posées aux assassins est celle de savoir où et comment ils ont pu se procurer le revolver et les cartouches.

Tous deux s'entendent à merveille et les revolvers et les cartouches leur seraient parvenus par la poste.

Si le fait, par la suite, est reconnu exact, il comportera quelque enseignement.

Au contraire, si les assassins les ont achetés clandestinement à un tiers, jamais la justice ne se montrera assez sévère à l'égard de ceux qui se livrent au trafic des armes.

Or, les « rigolos » de MM. Bach-thai-Toan, Bach-thai-Tong et Nguyễn-van-Nguyễn ont été découverts chez eux à [l'occasion] de perquisitions opérées justement pour le crime Bazin. Et si demain, l'assassin de Bazin faisait des révélations mettant en cause ceux que la Justice et la sûreté avaient soupçonnés, ne pense t-on pas que le jugement du Tribunal correctionnel de Haïphong paraîtrait bizarre ?

Ce n'est pas parce qu'ils sont les fils d'un Annamite influent, chevalier de la Légion d'honneur, que les Annamites qui ont comparu devant le Tribunal correctionnel devaient se voir appliquer le bénéfice de la loi sur le port d'armes en France. Il y a, en Indochine, en pays de Protectorat du Tonkin, des décrets spéciaux qui réglementent la vente des armes et le port d'armes. C'est en vertu de ces décrets que les fils de Bach-thai-Buoi, des Annamites, devaient être jugés, puisque des Français ont été condamnés en vertu de ces lois et décrets d'exception.

M. le procureur général Guiselin, M. le gouverneur général Pasquier ne voudront pas que subsiste cet exemple qui, désormais, autoriserait tous les Annamites à posséder en leur poche un *rigolo* sous peine, ayant contrevenu aux Lois et décrets, de se voir condamner à seize francs d'amende.

Une personnalité de Hanoï, haut fonctionnaire en retraite, nous affirmait l'autre jour que l'on comptait à Hanoï seulement, dans la capitale du Tonkin, plus de 2000 revolvers entre les mains d'Annamites.

Nous avons confiance en l'esprit de Justice de MM. Pasquier et Guiselin et nous attendons d'eux la décision obligatoire dans cette affaire.

(*Le Colon français*, 11 avril 1929)

Nous lisons dans *l'Avenir du Tonkin* :

Cour d'appel, audience du 9 avril 1929

M. le conseiller Baurens préside, à l'assistance de MM. les conseillers p. i. Couget et Narbonne.

M. le substitut général Joyeux occupe le siège du ministère public. Greffier : M. Mailhol.

M. Bach-thai-Toan fut condamné le 7 mars 1929 par le tribunal de Haïphong à 10 fr. d'amende avec sursis pour détention sans autorisation d'arme et de munitions de guerre, en l'espèce un revolver automatique et 5 cartouches achetés en France.

Sur appel de M. le procureur de la République de Haïphong, l'affaire vient aujourd'hui devant la Cour.

M. le substitut général Joyeux rappelle dans quelles conditions — au lendemain de l'assassinat de M. Bazin — des perquisitions furent opérées par M. le commissaire Helbert chez les fils de M. Bach-thai-buoi.

En France, dit-il quand un individu est trouvé porteur d'une arme sans autorisation, les tribunaux se montrent un peu plus sévères que ne s'est montré le tribunal de Haïphong.

M. Bach-thai-Toan est un homme intelligent, qui connaît les règlements et qui aurait dû se munir d'un permis de port d'armes régulier.

Après plaidoirie de M^e Chevalier, la Cour supprime le sursis accordé par le premier juge et condamne Bach-thai-Toan à 16 fr. d'amende ferme.

M. Bach-thai-Tong, frère du précédent a été condamné dans les mêmes circonstances par le même tribunal à 25 fr. d'amende avec sursis pour détention sans autorisation d'un pistolet automatique, de 10 cartouches, d'une vieille baïonnette, et de deux poignards destinés, ceux-ci, à orner une panoplie. Mêmes réquisitions du ministère public.

Plaidoirie de M^e Chevalier. La Cour ramène l'amende à 10 fr. mais supprime le sursis.

Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 avril 1929)

[...] Au lendemain même de la constitution de votre société [mars 1928], vos représentants se sont occupés de lever l'option que votre fondateur, E. F. Sauvage avait prise sur l'entreprise fluviale et maritime que l'armateur indigène Bach-Thai-Buoi, gérait depuis de nombreuses années dans le Nord de l'Indochine. Cette acquisition a été faite, moyennant paiement comptant d'une somme de 1.100.000 \$ 00 et d'une rente viagère mensuelle de 500 \$ 00. Il a été pourvu au règlement de ce prix par un découvert en Banque et une augmentation de capital de 2.000.000 fr. 00, souscrite et couverte avec une prime de 200 fr. 00 par action. [...]

[Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine]
(*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1929)

[...] Les membres annamites des chambres de commerce de Hanoï et de Haïphong réunies ont désigné, d'autre part, pour les représenter, au sein du Grand Conseil, Bach-Thai-Buoi, membre de la Chambre de commerce de Haïphong, armateur, comme délégué titulaire, et Le-Thuan-Khoat, membre de la Chambre de Hanoï, négociant, comme suppléant.

Au Conseil d'État
DEUX ARMATEURS DE HAIPHONG GAGNENT LEUR PROCÈS
(*Le Colon français républicain*, 19 décembre 1929)

Le 18 janvier 1920, le résident supérieur au Tonkin prenait un arrêté interdisant à MM. Bach-Thai-Buoi et Nguyễn-Huu-Thu dit Sen, armateurs, demeurant à Haïphong, de transporter des passagers sur une embarcation remorquée en couple ou en flèche, par une chaloupe à vapeur sur les eaux fluviales du Tonkin.

... Pour justifier cet arrêté, le ministre des Colonies, se substituant au résident général, déclarait que le transport des voyageurs dans les conditions précitées peut être l'occasion d'accidents très graves...

... Que les unités ainsi remorquées sont d'ordinaire dépourvues de tout moyen de sauvetage...

... Et le ministre d'ajouter qu'en prenant l'arrêté attaqué, le résident avait agi dans la limite des pouvoirs qui lui sont conférés.

Déférant au Conseil d'État l'arrêté en question, les armateurs en demandaient l'annulation pour excès de pouvoir.

Les intéressés faisaient valoir, dans leur requête, qu'en supprimant ce mode de transport, atteinte était portée à leurs intérêts...

Que l'arrêté du résident supérieur ne pouvait être pris dans un intérêt d'ordre général, attendu que le mode de transport prohibé ne s'était jamais relevé comme étant de nature à présenter des dangers.

Appelé à juger cette importante affaire, le Conseil d'État a annulé l'arrêté du résident supérieur.

Attendu...

...Qu'il ressort des pièces versées au dossier que le résident supérieur n'a édicté l'interdiction précitée qu'à raison des inconvénients qui résultaient du défaut de protection des voyageurs contre les intempéries et de l'absence sur les chalands d'engins de sauvetage...

... Le Résident pouvait remédier à ces inconvénients, en ordonnant l'établissement sur les chalands de toitures et de placement d'appareils de sauvetage...

... La prohibition absolue instituée par l'arrêté attaqué n'étant, dès lors, pas indispensable pour assurer la sécurité des voyageurs, les requérants sont fondés à soutenir que le résident supérieur, en prenant son arrêté, a méconnu le principe de la liberté du commerce et de l'industrie et ce, excédé ses pouvoirs.

... D'où annulation de son arrêté.

L'ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE MINIÈRE INDOCHINOISE (*Revue économique d'Extrême-Orient*, 20 septembre 1930)

TONKIN

M. Bach thai Buoi renonce à sept concessions Chauffai et suivantes) qu'il demanda en janvier et mars 1930.

« [France Indochine](#) »

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1932)

« France Indochine » vient, encore une fois, de changer de mains. En 1929, MM. Daurelle et Baffleuf en avaient éliminé M. Bach Thai Buoi ; cette fois, il semble que M. Daurelle ait repris le journal à lui seul. [...]

MORT DE BACH-THAI-BUOI

BACH-THAI-BUOI
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 août 1932)

Le 22 juillet dernier décédait à Haïphong [à l'âge de 58 ans] un Annamite qui, parti d'une bien modeste origine, devait se distinguer de la masse de ses compatriotes par des qualités jusque-là rares chez les indigènes et d'ailleurs peu appréciées de la vieille génération, mais qui annonçaient une évolution que la jeune génération verra se dessiner plus nettement au Tonkin.

Bach-Thai-Buoi fut en effet un homme d'affaires et un homme d'action.

À ses compatriotes, fiers au fond de voir qu'un des leurs réussissait sur un champ d'action où l'on n'avait jusque là vu que des Chinois ou des Européens, et où les paysans et les lettrés annamites n'avaient jamais osé ou voulu s'aventurer, Buoi inspirait aussi une certaine crainte car il était très différent d'eux ; il ne tournait pas mais affrontait les obstacles et, comme beaucoup d'hommes d'affaires, en allant droit au but, il lui arrivait d'écarter quelque peu brutalement ceux qui se trouvaient sur son chemin, lorsqu'il ne les utilisait pas comme de simples choses à la réalisation de ses desseins. Mais qu'on ne vienne pas nous dire, quand de tels hommes ouvrent des voies nouvelles, que ce sont des égoïstes, qu'ils n'ont pas d'idéal. Si, ils ont un idéal et qui n'est pas l'argent pour l'argent. Buoi aurait pu vivre ses dernières années sur les revenus de ses propriétés et sur une bonne rente viagère, en jouisseur ou en dilettante ; mais sa jouissance, c'était l'action ; il ne cessa d'être armateur que pour devenir mineur, et lorsque sonna l'heure du repos définitif, c'est sur sa concession minière, dans un site impressionnant, près du tombeau qu'il avait élevé à sa mère, qu'il voulut se reposer dans la grande paix.

Mais nous laisserons le soin de raconter sa vie à un collaborateur de *l'Annam nouveau*, M. Nguyễn-Dê, et celui d'apprécier son caractère — à un homme qui était loin d'être son ami, mais qui, ce jour-là, frappé lui-même par un deuil cruel, parlait sans haine et sans crainte, en toute sincérité, M. Nguyễn-van-Vinh, directeur de *l'Annam nouveau*.

H.C.

Parti d'une origine plus que modeste, il entra à 21 ans au service d'un Français qui l'amena en France assister à l'Exposition de Bordeaux de 1895. Ce fut sans doute une date décisive de sa vie : la vue de cette immense activité a dû exercer sur lui une fascination, dont il aura subi toute sa vie l'emprise. Rentré au Tonkin, après quelques essais peu importants, il s'associa avec des amis pour fournir du bois nécessaire à l'établissement de la voie ferrée. L'entreprise fut bonne et rapporta un certain capital, dont beaucoup se seraient contentés. Mais lui n'était pas l'homme des situations paisibles. Il fit le négoce du maïs, tentative désastreuse à cause de la multiplicité des compétitions et des diverses mauvaises récoltes. À peu près complètement ruiné, il obtint, avec ce qui lui restait, l'adjudication de l'Hôtel des Ventes de Nam-Dinh. Il refit peu à peu sa fortune qui, dès lors, ne fit que s'accroître, sans jamais subir de revers.

Tout cela ne fut que le prélude. Il allait donner toute la mesure de son génie commercial comme armateur. Avant lui, il n'y avait aucun Annamite qui essayât de tenter l'aventure. Tout le cabotage était entre les mains soit des Français, soit des Chinois. Ce fut avec ces derniers qu'il commença la lutte. Duel épique s'il en fut, dont Bach-thai-Buoi sortit vainqueur. C'était en 1909. Le contrat entre l'Administration et l'armateur Marty venait d'expirer. Buoi obtint de ce dernier la location de trois chaloupes et les fit circuler entre Hanoï, Nam-Dinh et Ben-Thuỵ. Les Chinois s'unirent pour abattre cet Annamite présomptueux qui osait se mesurer avec eux. La lutte commença et se poursuivit à coups de dumping. Les prix devinrent, au bout de quelque temps, le dixième de ce qu'ils étaient. La situation de Buoi était plus que scabreuse ; les frais de location s'élevaient à plus de 2.000 \$ par mois, contre 5 à 600 de recettes.

C'était la ruine totale, sans aucun espoir de redressement, si l'on continuait. Buoi, dont les clients étaient tous Annamites, fit appel à leur sentiment national, institua auprès d'eux une espèce de souscription. Ce fut un beau mouvement de solidarité, qui lui permit de « tenir le coup ». En peu de temps, il devint acquéreur non seulement des 3 chaloupes, mais de celles de la compagnie Deschwanden, et des ateliers de la compagnie d'Abbadie. Voici, vers 1920, des chiffres relatifs à ses trente chaloupes :

Jauge brute	3.600 tonnes
Port en lourd	2.000 tonnes
Puissance	3.000 chevaux-vapeur
Vitesse moyenne	8 nœuds
Capacité en passagers	7.000

Dans ses ateliers, il fit construire le *Binh-Chuân*, en pleine guerre, avec des moyens de fortune.

En dehors de ces grosses affaires, Buoi s'intéressait à beaucoup d'autres, des adjudications de taxes de marché, des imprimeries, etc. Il a eu maille à partir avec des Chinois, dont il triompha à plusieurs reprises.

Il eût pu se contenter de toutes ces réalisations, dont plus d'un se serait montré fier à bon droit. En 1925, il se lança dans des affaires minières. Il racheta les concessions Fabien et Alexandre. On croyait qu'il n'avait d'autres ambitions que de fournir lui-même du charbon à ses chaloupes, ses caboteurs et ses ateliers. C'était bien mal le connaître. Ses prédécesseurs avaient obtenu de fort beaux résultats, qui ne lui paraissaient pas suffisants. En moins de trente mois, un demi-million de piastres furent employées à l'établissement d'une centrale électrique, à la construction de 11 km. de voie ferrée, à des travaux de recherches, sondages, à l'établissement des voies d'évacuation, à l'installation d'un criblage lavage.

Bach-Thai-Buoi a été un admirable exemple de ce que peuvent la volonté, l'énergie, la puissance de travail conjuguées.

NGUYÊN-DÉ

*
* *

Et voici ce que M. Ng.-van-Vinh écrit de son ancien adversaire :

C'était un homme comme nos compatriotes ont besoin d'en compter beaucoup. Parti de rien du tout, il s'est élevé jusqu'à une situation unique dans les affaires. Et une fois enrichi, il n'a pas fait comme tant d'autres. Il ne s'est pas contenté de jouir au compte-gouttes de la fortune qu'il s'était faite. La marotte des affaires le prenait constamment. Il éprouvait toujours ce besoin de démontrer que les Annamites peuvent faire autre chose que le mandarinat et les prêts à la petite semaine. Bien mieux, il a repris de grosses affaires théoriquement impossibles et les a fait prospérer. Dans sa terrible lutte contre les armateurs chinois en 1907-1909, il parvint à avoir le dessus par la seule force de sa volonté. Cet homme-là, instruit et avec un peu d'éducation, eût fait un vrai chef d'industries. Son seul défaut, c'était de défier même le savoir.

Il prétendait arriver à tout par la ténacité et il a réussi en grande partie. L'absence de sentiments qu'on lui reprochait était voulue. C'était même dans son plan de démonstration. Il avait tort, sans doute, car c'est toujours agréable de travailler avec des

gens qui ont un peu de sentiment, mais sa méthode était motivée, sinon justifiée, par l'excès contraire qu'on constate chez la plupart de nos compatriotes. Je retiens de lui volontiers ce ricanement terrible, foudroyant parfois, qui vous glaçait, devant les situations où son principe impitoyable triomphait. Très dur par principe, on lui a surpris néanmoins des gestes de bonté, qu'il traitait lui-même de faiblesses et de sottises. J'ai toujours souhaité pouvoir prendre de lui un peu de cette rigidité en affaires. Cela m'eût peut-être réussi.

C'est un caractère, si ce n'était pas tout à fait une intelligence, car il avait des entêtements inexplicables qui lui ont coûté cher. C'est un mérite d'avoir pu réaliser tant de choses avec l'entêtement érigé en principe, quelquefois en dépit du bon sens même.

Si j'ai à faire son oraison funèbre, je déclarerai que Bach-thai-Buoi fut un grand homme. Les Annamites ont perdu en lui un maître en énergie et en ténacité.

Avec les pires de ses ennemis et adversaires, nous le pleurons volontiers et lui souhaitons de nombreux émules parmi la nouvelle génération plus instruite et par conséquent moins rigide dans l'observation de ce principe impitoyable du « pas de sentiments ».

Son nom mérite d'être donné à des rues de Haïphong, Nam-Dinh, Hanoï et Vinh où sont encore nombreuses les traces de sa vie laborieuse.

NGUYÊN-VAN-VINH

Plus d'un Français a mis en doute le loyalisme de Bach-thai-Buoi vis-à-vis de la France. Nous qui l'avons bien connu, qui avons été l'un de ses collaborateurs français, nous dirons que Buoi, s'il a été avant tout un patriote annamite, anxieux de montrer ce qu'un Annamite pouvait faire, ne s'est jamais mépris sur la nécessité pour les Annamites d'accepter le fait accompli et de s'appuyer sur la France ; mais il n'adorait pas toutes nos idoles, car il était payé, ou plus exactement avait payé pour ressentir quelque mépris pour certains pantins solennels de sorte que, devant telle robe ou tel uniforme, il s'inclinait moins bas que s'il en avait ignoré la valeur du contenu.

Par contre, il a toujours mis sa confiance dans quelques collaborateurs ou conseillers français dont il avait pu éprouver la loyauté, confiance dans certains cas, beaucoup plus grande que dans aucun de ses compatriotes.

Mais que voulez-vous ? Il y a parmi nous des gens qui ne voient de loyalisme que dans la platitude et pour qui tout homme indépendant est un homme suspect. Ce fut de tous les temps et dans tous les pays le travers des esprits tyranniques. Or Bach-thai-Buoi avait sa fierté et une certaine indépendance d'esprit. C'est pourquoi, jusqu'à la fin, il fut suspect à plusieurs.

Il laisse des fils sur lesquels il fondait de grandes espérances, de jeunes hommes qui approchent de l'âge mûr, de l'âge où la plupart des hommes revenus des erreurs de la jeunesse commencent à donner la mesure de ce qu'ils valent. Pesant le pour et le contre, il leur reste un bel exemple à suivre.

H. C.

La situation sociale de l'Indochine
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 février 1934)

[...] Tandis que Chinois et Japonais gardent leurs procédés secrets et n'emploient des Annamites que comme manœuvres, les Français ont enseigné tous leurs procédés à des ingénieurs et contremaîtres annamites formés par eux. Souvent même, ils leur ont passé leurs entreprises en leur donnant toutes sortes de facilités. Un des plus beaux exemples fut celui de M. Marty, divisant son entreprise de transports fluviaux entre une maison

française, qui est devenue la S. A. C. R. I. C., et un entrepreneur annamite, M. Bach-Thai-Buoi. Bach-Thai-Buoi s'est bien gardé, une fois devenu chef d'industrie, de renoncer aux conseils des Français ; il s'est entouré, dans les débuts, de collaborateurs dévoués et, jusqu'à sa mort, a eu auprès de lui un vieil armateur européen, Deschwanden, pour le seconder dans son entreprise de navigation et un technicien français pour sa mine. En outre, Buoi ne s'est jamais embarqué dans une affaire délicate sans s'entourer des conseils juridiques d'un avocat, qui suivit ses affaires pendant près de vingt ans, et des conseils techniques de quelques autres Français qui, jusqu'à la fin, restèrent ses amis fidèles. Buoi avait même une tendance de ne se fier, dans les cas délicats, qu'à des Français. [...]

Suite :

1928 (1^{er} avril) : rachat de l'armement Bach-Thai-Buoi par les [Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine](#) (Fortuné Sauvage)

Concentration de Bach-Thai-Buoi sur l'exploitation des [Charbonnages de Bi-cho](#).

ANNONCES LÉGALES

ÉTUDE DE MAITRES LARRE ET DURINGER
AVOCATS PRÈS LA COUR D'APPEL DE HANOÏ
42, boulevard Henri-Rivière, Haïphong

VENTE SUR SAISIE IMMOBILIÈRE
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 septembre 1938)

Aux plus offrants et derniers enchérisseurs
En l'audience des saisies immobilières du tribunal de paix à compétence étendue de Nam-Dinh, séant au palais de justice à Nam-Dinh.

EN TROIS LOTS
PREMIER LOT

Un immeuble sis à Nam-Dinh, rue du Maréchal-Foch, n° 123 ;

DEUXIÈME LOT

1° — Un immeuble sis à Nam-Dinh, rue Jules-Ferry, n° 7 ;

2° — Un immeuble sis à Nam-Dinh, rue Jules-Ferry, n° 9 ;

TROISIÈME LOT

Un immeuble sis à Nam-Dinh, rue de Đông-Khan, n° 29.

L'adjudication aura lieu le
mercredi 5 octobre 1938,
à 8 heures du matin.

On fait savoir à tous ceux qu'il appartiendra :
qu'à la requête de la Banque de l'Indochine, société anonyme au capital de 120.000.000 de francs dont le siège est à Paris, 96, boulevard Haussmann, agissant poursuites et diligences de M. Lefèvre, directeur de son agence de Nam-Dinh et de M. Lesca, caissier-comptable de ladite agence, MM. Lefèvre et Lesca domiciliés à Nam-Dinh

Avant pour avocats constitués M^{es} LARRE et DURINGER, domiciliés à Haïphong, 42, boulevard Henri-Rivière, et suivant procès-verbal du ministère de M^e Hainoz, huissier à Nam-Dinh en date du 10 juin 1938, enregistré et transcrit au bureau des hypothèques de Nam-Dinh le 2 juillet 1938, vol. 9, n° 37, il a été procédé à la saisie réelle des

immeuble ci-après désignés sur M^{me} Tran-thi-Kha, femme de 1^{er} rang de feu Bach-thai-Buoi, prise en sa qualité de veuve usufruitière et locataire et tutrice légale et testamentaire de tous les enfants mineurs de feu Bach-thai-Buoi, savoir : 1) Bach-thai-Tam, 2) Bach-thai-Chin, 3) Bach-thai-Thuyet, 4) Bach-thai-Muoi. enfants de Bach-thai-Buoi et de Pham-thi-Tan dite Ngai, 2^e concubine de feu Bach-thai-Buoi et en tant que de besoin en qualité d'administratrice des biens de la succession ladite dame Tran-thi-Kha domiciliée à Haïphong, numéros 61 et 63, boulevard Amiral-de-Beaumont.

que les formalités de publication du cahier ayant été remplies en audience des saisies immobilières du 21 août 1938, le tribunal, par son jugement en date audit joui a fixé l'adjudication des immeubles saisis au mercredi cinq octobre mil neuf cent trente huit 8 heures du matin.

Qu'en conséquence et sur les poursuites de la Banque de l'Indochine susnommée, il sera procédé le mercredi cinq octobre mil neuf cent trente huit à huit heures du matin, en l'audience des saisies immobilières du Banque de l'Indochine de paix à compétence étendue de Nam-Dinh, à la vente aux enchères publiques, aux plus offrants et derniers enchérisseurs, en trois lots, des immeubles dont la désignation suit :

DÉSIGNATION

.....

MISE À PRIX

Outre les charges, clauses et conditions insérées au cahier des charges dressé par M^e Larre, avocat, les enchères seront reçues sur les mises à prix fixées par la poursuite, savoir :

Pour le premier lot à la somme de : mille piastres (1.000 p.)

Pour le deuxième lot à la somme de : cinq cents piastres (500 p.)

Pour le troisième lot à la somme de trois cent piastres (300 p.).

Les enchères seront d'au minimum vingt piastres.

Il est en outre déclaré, conformément à l'article 696 du code de procédure civile, que tous ceux du chef desquels il pourrait être pris inscription pour raison d'hypothèques légales, devront requérir cette inscription avant la transcription du jugement d'adjudication.

Fait et rédigé à Haïphong, le 2 septembre 1933, par l'avocat poursuivant soussigné.

Pour M^e Larre empêché,

Signé : PEYROU

S'adresser pour les renseignements et pour prendre communication du cahier des charges :

1° au greffe des saisies immobilière» du tribunal de paix à compétence étendue de Nam-Dinh ;

2° à M^{es} Larre et Duringer, avocats poursuivants domiciliés à domiciliés à Haïphong, 42, boulevard Henri-Rivière.
