

SOCIÉTÉ PANNIER & CIE, Haïphong armement charbonnages Chacha

Fondée en 1917.

PANNIER et Cie
armateurs et propriétaires des mines de charbon Chacha
153, r. Chinoise, Haïphong
Capital : 75.000 piastres
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1922, p. I-66)
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1924, p. I-71)

MM. J. PANNIER, directeur ;
P. BRIFFAUD ¹ ; LOY-SING, associés ;
DUHAZIER ², directeur technique ;
SCHOEN, ingénieur principal ;
DUBOIS, capitaine du « Kaï-Ping ».

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1922)

OBSÈQUES. — Les obsèques de M. Frédéric Dubois, capitaine au grand cabotage, ancien commandant du *Paul-Bert*, du *Verdun* et du *Kaïping*, ont eu lieu jeudi soir à Haïphong, suivies d'une foule d'amis et de connaissances.

La levée du corps a été faite au domicile mortuaire par le R.P. Massip, qui a ensuite célébré le service religieux à la cathédrale.

De superbes couronnes et gerbes de fleurs offertes par la famille et les amis ornaient le char funèbre.

Des délégations de matelots portaient des couronnes aux inscriptions suivantes : J. Pannier et Cie à son capitaine. Les matelots du « Verdun » à leur ancien capitaine. — Maison Bach-Thai-Buoi. F. Sauvage et le personnel de l'agence d'Haïphong.

Le deuil était conduit par M^{me} V^{ve} Frégard, belle-mère du défunt, assistée de M^{me} Mercier, parente, et de M^{me} V^{ve} Agostini.

Les cordons du poêle étaient tenus par MM. Le Maout, Casanova, Mérello, capitaines, et M. Combes, chef mécanicien.

M. l'administrateur-maire Dupuy, MM. Paquin, 1^{er} adjoint, Fieschi, Caron, Girodolle, conseillers municipaux, les représentants des compagnies de navigations, M. Viel, capitaine de port, une délégation des pilotes et, enfin, tous les amis du défunt qu'il nous est impossible de dénommer suivaient le convoi.

¹ [Pierre Briffaud](#) (1856-1937) : briquettes de charbon à Haïphong.

² Probablement Raoul Panon du Hazier, ancien directeur de la Compagnie minière et industrielle de l'Indochine ([Charbonnages de Trang-Bach](#)) ou un proche parent.

Sur la tombe, M. Fauvel a prononcé les paroles d'adieu suivantes :

C'est au double titre d'ami et de compatriote du regretté Frédéric Dubois, décédé prématurément à l'âge de 32 ans, que je prends la parole pour lui exprimer un dernier adieu.

Sa vie est facile à retracer ; elle fut toute de labeur et de discipline.

Né à Saint-Hélier, dans l'île de Jersey, le 21 février 1890, Dubois, était un Anglo-Normand de pure race, un gars de la côte salée.

Sa vocation était toute tracée. Depuis sa plus tendre enfance, la mer est sa proche voisine, la mer l'attire et il part comme mousse d'abord, comme matelot ensuite et pratique le dur métier de pêcheur sur les bancs de Terre-Neuve et les côtes d'Islande.

Terre-Neuvas ! c'est la rude école !

Inscrits sur les rôles de Saint-Brieuc, à l'âge du service, il porte le col bleu et devient, par son application, le quartier-maître et ensuite le second que ses chefs ont regretté unanimement à la libération.

Pendant la guerre, affecté aux bâtiments de servitude de Saïgon, les nécessités économiques l'exigeant, il est choisi comme le plus capable pour occuper le poste de 1^{er} lieutenant sur le « Hong-Kong ».

Libéré, ayant obtenu son brevet de capitaine au grand cabotage, il prend le commandement du baliseur *Paul-Bert* qu'il tire d'une dangereuse position en rade de Quang-Tchéou-Wan à la suite d'un typhon.

En prenant en 1918, le commandant du « Verdun », il devient en même temps mon ami et mon collaborateur le plus fidèle.

Il avait, entre-temps, créé une famille à Haïphong. Sur la route dangereuse de Hongkong, il conduisait depuis 1920 le vapeur *Kaiping*, et c'est de son bord que, vaincu par la maladie, il a été contraint, par ordre, de débarquer pour se faire hospitaliser à Hongkong.

En marin prudent, se faisant peu d'illusions sur son sort il a voulu rallier son port d'attache et il est venu mourir chez lui, emportant la suprême caresse des siens. Il laisse une veuve éplorée et deux enfants en bas âge.

Je suis certain d'être votre interprète à tous en exprimant à sa famille les regrets et la peine que nous cause la disparition de son chef.

Inclinons-nous devant cette tombe, elle est celle d'un homme de devoir et d'honneur.

Mon cher Dubois, mon ami, je te dis un suprême adieu. »

C'est un honnête homme qui vient de disparaître et nous renouvelons à sa famille nos condoléances attristées.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 29 novembre 1923)

VENTE AUX ENCHÈRES. — Aujourd'hui 28 novembre, à 9 heures, dans la salle d'audience du tribunal de commerce, a eu lieu la vente aux enchères du vapeur *Song-Ma*, de la maison [Lapicque](#).

La mise à prix était de 450.000 francs.

Ce vapeur, d'une image brute de 5.200 tonnes, a été adjugé à MM. Pannier et Cie, représentés par M^e Coueslant, pour la somme de 1.550 000 francs. Le navire sera destiné à un service de passager et de marchandises entre Haïphong et Hong-kong et les ports intermédiaires de Chine.

J. PANNIER et Cie
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-55)

armateurs et propriétaires des mines de charbon Chacha — Marcelle — Marcellin, des vapeurs « Lim-Chow », 2.800 tonneaux, ligne régulière sur Pukhoi et Hong-kong T. S. F., marchandises et passagers tous les 12 jours environ. — « Kai-Ping », 350 tonneaux, ligne régulière sur Vinh, Bênthuy tous les 6 jours environ
123, rue Chinoise, Haïphong.
Téléphone : 176.

MM. J. PANNIER, directeur-gérant ; P. BRIFFAUD, associé ; LOY-SING, associé ; Du HAZIER, directeur de l'exploitation des mines ; PRATS, capitaine du « Lim-Chow » ; PELLONI, 2^e capitaine du « Lim-Chow » ; MICHELÈS, chef-mécanicien du « Lim-Chow » ; ANTHENOR, 2^e mécanicien du « Lim-Chow » ; LY-FOC, capitaine du « Kai-Ping ».

CHRONIQUE DES MINES
Les charbonnages de la Société Pannier & Cie
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 mars 1925)

La Société Pannier et Cie, dont l'objet principal est l'armement et le commerce des charbons, exploite deux groupes de charbonnages ; la mine Chacha à Trang-Bach et les mines Marcelle et Marcellin à Van-Yên dans le fond ouest du Port-Courbet.

La production progresse régulièrement comme l'indique le tableau ci-dessous (En tonnes) :

	1919	1920	1921	1922	1923
Chacha	5.120	»	4.707	10.563	10.470
Marcelle et Marcellin	»	550	2.156	10.000	6.331

La production de 1924 pour les deux charbonnages dépasserait 25.000 tonnes.

Mine Chacha. — La mine Chacha de 499 hectares de superficie est située à 5 kilomètres au nord du poste de Trang-Bach entre les mines Bon-Espoir, Schoedelin et Espoir.

Elle renferme toutes les couches du faisceau à pendage nord de Maokhé (couches P. M. A. B. X. C. D.). mais dans Chacha, ces couches paraissent moins belles et plus friables qu'à la mine Edouard. Par contre, dans la partie nord de Chacha, on exploite un magnifique faisceau de 5 couches minces à charbon dur qui affleurent au sommet de la chaîne houillère. Ce sont :

la couche K de 0 m 50 de puissance, la couche
L de 0 m 40,
la couche M de 0 m 60,
la couche N de 0 m 90 et
la couche O de 1 m 00. La mine étant à cheval sur le sommet de la chaîne houillère, l'exploitation pourra se faire encore longtemps en amont-pendage.

En aval-pendage Chacka doit renfermer en outre les couches actuellement exploitées à la mine Espoir. On doit cependant signaler que, dans le centre de la concession, les affleurements des couches de Maokhé sont schistitiés et considérés comme étant stériles. Rien n'indique d'ailleurs que cette zone doive se prolonger en profondeur sans amélioration.

Les charbons de Chacha sont rassemblés à la base de la montagne par plans inclinés et tronçons de voie ferrée. De là, un chemin de fer à voie de 0,60 de 6 kilomètres permet de les transporter jusqu'à l'embarcadère situé sur l'arroyo de Trang-Bach à 1 km au sud du village.

Les charbons extraits à Chacha sont des houilles anthraciteuses tenant de 3.50 à 6 % de matières volatiles.

Mines Marcelle et Marcellin — Les mines Marcelle (360 hectares) et Marcellin (115 hectares) sont contiguës et forment un seul siège d'extraction. Dans ces deux concessions, on retrouve les couches du faisceau de Dong-Dang, mais plus plissées et étirées. Ces couches sont minces (de 0 m 40 à 1 m 20 de puissance) et d'allure lenticulaire. Elles fournissent un charbon friable à 40 % de matières volatiles. Il y a peu à exploiter en amont-pendage, sauf sur Marcellin.

Les produits sont transportés à l'embarcadère de Van-Yên par une voie ferrée de 0,60 de 1.300 m de longueur.

En résumé, la Société Pannier et Cie possède un domaine minier de 974 hectares, renfermant d'intéressantes ressources en charbon et dont la production, surtout à la mine Chacha, est susceptible de prendre un développement intéressant avec un outillage plus perfectionné.

La production par ouvrier et par jour de travail ne ressort, d'après les chiffres publiés, pour 1923 qu'à environ 60 kg. On peut certainement l'améliorer. Rappelons que le rendement journalier par ouvrier atteint, dans certaines mines du Tonkin, 300 kg, [qu'il est supérieur à 600 kg en France et qu'il atteint jusqu'à 2 tonnes aux États-Unis.](#)

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 août 1927)

Monsieur J. Pannier, capitaine au long cours à Haïphong ; mademoiselle M. J. Pannier ; madame J. Pannier née Ly-Sui-Yeng ont la douleur de faire part à leur amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver dans la personne de :

madame .Marie Pannier
née Leroux

leur mère, grand-mère, belle-mère décédée à Granville (Manche) le 22 août dans sa 88^e année.

Ils les prient d'assister à la messe qui sera dite pour le repos de son âme le samedi 25 août à 7 h. 30 au matin à l'église cathédrale de Haïphong.

Le présent avis tiendra lieu de lettre de faire-part.

LES BAGARRES DE HAÏPHONG
(*L'Écho annamite*, 31 août 1927)

De France-Indochine.

Une maison occupée par la famille de M. Pannier, armateur, rue de Strasbourg, a été presque complètement saccagée. Elle est maintenant gardée par les linhs.

La production des mines de charbon d'Indochine en 1927
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 juin 1928)

	Mine	Extrait		Exporté	
		1926	1927	1926	1927
1	Sté française des Charbonnages du Tonkin (Hongay)	855.000	1.029.000	530.429	687.952
6	Sté J. Pannier et Cie	29.235	27.190		
		1.290.259	1.490.760	710.193	852.299

CHRONIQUE DES MINES

La production de nos mines de combustible pour le premier semestre 1929
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 septembre 1929)

La production de nos mines de combustible pour le premier semestre 1929. Plusieurs de nos charbonnages ont bien voulu nous communiquer le chiffre de leur production pour le premier semestre 1929, production qui, en général, marque un sérieux progrès, par rapport à 1928.

C'est ainsi que la Sté française des charbonnages d'Along et Dong-Dang a extrait 18.000 t., soit presque le double de la production de la période correspondante de 1928, qui avait été de 9.800 t.

Pour les Charbonnages du Tonkin, le chiffre n'était pas encore arrêté lors de notre lettre ; nous ne l'aurons que pour notre prochaine chronique.

Les Charbonnages de Bicho* (Bach-Thai-Buoi) n'ont pas extrait sur les concessions Fabien et Alexandre. On s'est contenté d'entretenir les galeries en attendant l'achèvement de la digue du chemin de fer d'évacuation à travers les palétuviers. Sur la concession Jean, à Yên Cu, la production a été de 688 t.

La mine de Phan-Mê (Sté Indochinoise de Charbonnages et de mines métalliques) a produit de 11 à 12.000 tonnes ; le chiffre exact sera donné ultérieurement.

Charbonnages de Ninh-Binh. — L'extraction a atteint pour le premier semestre 9.380 t. C'est un gros progrès sur l'année précédente. On sait que cette mine n'entrera sérieusement en production qu'au début de 1930 lorsque le puits en construction sera achevé et équipé.

Charbonnages de Tuyên-Quang. — Le tonnage extrait, le 1^{er} semestre 1929 s'est élevé à 11.490 t

Domaine de Kébao : 37.7000 t.

Sté anonyme Pannier. Mine Chacha, à Trang-Bach 13.148 t. — Mine Marcelle Marcellin à Van-Yên 6.599 t.

Charbonnages de Dong Trieu : 109.228 t.

Sté des Anthracites du Tonkin : 95.078 t.

Mine de Đông Giao.

Ces chiffres, qui ne comprennent que les mines autres que Hongay, et même pas toutes, laissent prévoir un total de plus de 550.000 tonnes, car la seconde moitié de l'année donne toujours un plus fort rendement, en raison des fêtes du Têt, qui font perdre, pendant le premier trimestre, de deux à trois semaines.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 avril 1931)

LE NAUFRAGE DU « LIMCHOW ». — Le *Canton* est arrivé hier soir dans notre port. La collision qu'il eut avec le *Limchow* ne lui laissa aucune trace, le *Canton* marchant alors doucement par mesure de prudence.

Le *Limchow* eut le temps suffisant pour virer ses ancres et s'échouer plus loin.

On ne peut que constater que les commandants Morvan et Morganti ³ furent à la hauteur de la situation et, grâce à ces deux excellents marins, il n'y eut aucune victime.

Le *Limchow* est assuré à l'Under-Wood.

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1931)

Le vapeur « Chankiang », d'Haïphong, appartenant à la maison Pannier, s'est perdu le 17 mars sur les récifs de Peryusha, près de Changhaï. Treize hommes furent noyés et les 61 survivants restèrent trois jours sur un rocher avant d'être secourus par l'avis « Marne ».

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juin 1931)

Le « Canton » a abordé par brouillard dans le détroit d'Hainan ; le « Linchow » ; de Pannier et Cie, qui s'est échoué sur un banc de sable.

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juin 1931)

Les Chinois ont pillé le « Limchow », de Pannier et Cie, qui s'était échoué dans le détroit d'Hainan. Ils ont enlevé pour 110.000 piastres de saumons d'étain et pour 40.000 p. de marchandises diverses.

RACHAT DU HENRI-RIVIÈRE
[ancienne propriété à 50/50 d'Adolphe Lezer et Louis Dubost](#)
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mars 1932)

La société Pannier et Cie a acheté à M. Dubost le vapeur « Henri-Rivière ».

³ Pierre Morganti : né à Ogliastro (Corse), le 26 septembre 1886. Marié à une Dlle Ricci. Dont : Jean Pierre (Haïphong, 20 décembre 1922-Toulon, 25 mars 2015). Ancien capitaine de l'Annam, des Messageries fluviales de Cochinchine. Futur commandant du *G.-G. Paul-Doumer*, des Messageries maritimes. Médaillé de la Résistance (30 décembre 1947).

ÉTAT CIVIL
DÉCÈS

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} juillet 1933)

Haïphong. — M. Tsoi Lai Moune dit Loy Sing, 83 ans, armateur, installé depuis 48 ans à Haïphong, qui fonda en 1917 la société J. Pannier et Cie assurant des services avec les ports de Chine.

Société Pannier et Cie contre
Compagnie indochinoise de navigation

HANOÏ
Cour d'appel (Chambre civile et commerciale)
3^e audience de vacation du vendredi 25 août 1933
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 août 1933)

M. le premier président Morché est assisté de M. le conseiller Eychenne et de M. le conseiller p.i, Barthet. M. l'avocat général Moreau occupe le siège du ministère public. Greffier : M. Legay. Huissier : M^e Chrétien.

.....
Les arrêts suivants seront rendus vidant entièrement le délibéré :
.....

Société Pannier et Cie contre Compagnie indochinoise de navigation et Morvan. — Le 14 avril 1931 le vapeur « Lim-Chow », de la Société Pannier et Cie, commandé par le commandant Morvan [*sic*], était abordé par le vapeur « Canton » de la Compagnie Indochinoise de Navigation, commandé par le commandant Morvan.

Par jugement du 2 décembre 1931, le tribunal de commerce de Haiphong a déclaré n'y avoir lieu à expertise et a intégralement adjugé à la Société Pannier et Cie le bénéfice de ses conclusions.

Par exploit du 27 février 1932, la Compagnie indochinoise de navigation et le commandant Morvan ont interjeté appel.

La Cour déclaré recevable en la forme l'appel interjeté par le commandant Morvan et la Compagnie indochinoise de navigation contre le jugement du tribunal de commerce de Haïphong du 2 décembre 1931. Infirme et met à néant le jugement, dit et juge que l'abordage litigieux a été causé par la faute du capitaine du vapeur « Lim-Chow » et aussi par la faute du capitaine du vapeur « Canton » ; fixe aux 3/4 la part de responsabilité incombant au capitaine Morvan, commandant le « Canton » et à la Compagnie indochinoise de navigation, propriétaire de ce navire, et à un quart, la part de responsabilité encourue par la Société Pannier et Compagnie propriétaire du « Lim-Chow ». Dit et juge que le préjudice subi par la Société Pannier et Cie du fait de l'abordage et de ses conséquences directes sera réparti proportionnellement à la part de responsabilité revenant à chacune des deux parties et fixée comme ci-dessus.

Déclare en ce qui concerne le principe de la responsabilité et l'étendue du préjudice subi les parties non fondées dans le surplus de leurs demandes, fins et conclusions respectives, les en déboute.

Avant dire droit, dit et juge que faute par les parties d'avoir convenu de trois experts dans les trois jours de la signification du présent arrêt, il sera, par les soins du directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis à Haïphong et du directeur de la Société des constructions mécaniques à Haïphong que la Cour nomme d'office et qui, s'ils n'en sont dispensés par les parties, devront prêter serment entre les mains du Président du tribunal de 1^{re} instance de Haïphong que la Cour commet à cet effet, aux fins de

procéder en présence des parties elles dûment convoquées ou représentées par leurs conseils à une expertise qui consistera à évaluer le montant des avaries et dommages de toute nature survenus au vapeur « Lim-Chow » a la suite de l'abordage du 14 avril 1931 et dont l'énumération a déjà été donnée dans le rapport d'expertise faite à Haïphong le 5 et 6 mai 1931 sur les instructions du consul général de France à Hongkong, sans qu'il y ait lieu de faire aucune discrimination entre les dommages provenant du pillage et de l'incendie du « Lim-Chow » et les avaries provenant de l'abordage et de l'échouement.

Dit que les experts auront à déterminer le délai nécessaire pour l'exécution de ces travaux de remise en état du vapeur « Lim-Chow » ainsi évalués ; dit que les experts vérifieront dans la mesure du possible suivant factures et autres documents la régularité des dépenses effectuées par la Société Pannier et Cie pour les frais de sauvetage et de remorquage du vapeur « Lim Chow » jusqu'à Hongkong, les frais de passage de ce vapeur aux docks ainsi que les frais d'expertise du Bureau Veritas.

Dit et juge que la solde du capitaine et de l'équipage du « Lim-Chow » ne doit être comptée que pour la période de temps nécessaire à l'exécution des travaux de réparations telle qu'elle aura été indiquée par les experts ; ces frais, ainsi que les frais supplémentaires de séjour à Hongkong du capitaine et de l'équipage durant cette même période devant être compris dans la masse à répartir entre les parties après vérification, par les experts.

Dit et juge n'y avoir lieu d'accorder à la Société Pannier et Cie les frais d'équipage et ceux d'entretien du navire, les dits frais ayant été exposés par sa faute, déboute la dite société de ces chefs.

Dit que les experts rechercheront si le manque à gagner pendant l'espace de temps qu'ils auraient jugé nécessaire à la remise en l'état du navire doit être évalué à 300 p. par jour, la répartition de ce préjudice étant également à faire dans les mêmes proportions.

Dit et juge que la même répartition sera faite en ce qui concerne les droits de Douane qui pourraient être dus à raison de la remise en état du « Lim Chow ».

Dit que pour l'accomplissement de leurs missions les experts procéderont à toutes recherches et vérifications et s'entoureront de tous renseignements utiles ; qu'ils procéderont à l'audition de tous témoins, consulteront ou se feront remettre tous registres, factures, pièces et autres documents, entendront les parties en leurs dires respectifs, les concilieront si faire se peut, et de toutes leurs opérations qu'ils effectueront avec l'assistance, si besoin est, d'interprètes assermentés, ils dresseront un rapport circonstancié et contenant leur avis motivé qu'ils adresseront au greffe de la Cour d'appel pour être ensuite par les parties de nouveau conclu et par la Cour statué ce qu'il appartiendra.

Dit qu'en cas de refus, d'absence ou d'empêchement de l'un ou de plusieurs des experts ci-dessus désignés, il sera pourvu à leur remplacement par ordonnance du président de cette Chambre rendue sur simple requête ; dit qu'en cas de difficultés sur l'exécution du présent arrêt, il sera statué par la Cour de céans à la requête de la partie la plus diligente.

Ordonne la restitution de l'amende consignée.

Et attendu que les parties succombent sur quelques chefs de leurs conclusions respectives mais dans des proportions inégales, fait masse des dépens de première instance et d'appel qui comprendront, outre les frais d'expertises tous droits, doubles droits et amendes de timbre et d'enregistrement des pièces versées aux débats, et ce à titre de dommages-intérêts à , raison de la faute commise et du préjudice subi par chacune des deux parties ; dit et juge que es dits dépens seront supportés les 3/4 par le capitaine Morvan et la Cie indochinoise de navigation et un quart par la Société Pannier et Cie ; en prononce la distraction au profit de M^{es} Chevalier et Coueslant, avocats, aux

offres de droit ordonne l'enregistrement des pièces versées au présent arrêt et non encore enregistrées.

LA MER

(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1933, p. 2, col. 6)

Le *Commandant-Henri-Rivière*, vapeur français de 2.615 tonnes, qui se rendait de Hongkong à Haïphong, a été attaqué par des pirates. Peu avant le départ du navire de Hongkong, la police avait averti par T. S. F. tous les bâtiments qu'une bande de pirates de Bias Bay, ayant passé la frontière, préparait un raid. Des recherches effectuées à bord du *Commandant-Henri-Rivière* avant son départ étaient demeurées sans résultat.

À 90 milles au large de Hongkong, l'officier français Pelloni, qui était de quart, se trouva face à face avec les bandits qui prirent le contrôle du navire et le conduisirent en Chine. Là ils se saisirent de plusieurs jonques chinoises à bord desquelles ils s'enfuirent avec leurs prisonniers.

Ceux-ci sont quatre riches Chinois, pour lesquels les bandits exigent une rançon.

Les pirates se sont emparés d'une somme de plus de 1.000 livres sterling.

Le vapeur *Commandant-Henri-Rivière* a pour propriétaires MM. Louis Dubost et Alex Girondal, ayant leurs bureaux 21, rue Jules-Ferry, à Haïphong.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 décembre 1933)

LE PILLAGE DU VAPEUR « HENRI-RIVIÈRE » PAR DES PIRATES CHINOIS. — Les journaux anglais de Hong-Kong donnent des détails pris sur le rapport de mer du commandant Morganti, commandant le vapeur *Henri-Rivière*, du port d'Haïphong, appartenant à la Société Pannier et Cie et dont le navire fut pillé par des individus qui étaient embarqués à Canton, le navire était parti de Hongkong le 24 à onze heures.

Les pirates étaient au nombre d'une trentaine qui avaient pris des passages de pont. La plupart étaient armés de pistolets automatiques.

La scène se passa suivant le processus ordinaire pour ce genre d'opération. Le navire se trouvait alors à une trentaine de miles du Cap Rock.

Monsieur Pelloni second du bord, se trouva sur le pont. Trois Chinois armés bondirent sur lui, le maîtrisèrent et le conduisirent à sa cabine pendant que d'autres se jetaient sur le commandant Morganti et le capturèrent ainsi que le chef mécanicien et l'opérateur de la radio qui furent molestés. Les quatre gardes annamites furent également saisis et réduits à l'impuissance.

Les bandits ordonnèrent de faire route sur le phare de Chilang où le navire arriva après avoir navigué au hasard toute la nuit. Le chef des bandits avertit de M. Morganti en termes péremptaires qu'au cas d'échouage, il serait mis à mort, et au cas de rencontre d'un navire de guerre, les officiers seraient exécutés. Puis les bandits procédèrent à la fouille du navire et se montrèrent d'une brutalité révoltante, envers les femmes surtout.

Comme le pillage demandait un certain temps, les bandits opérant consciencieusement, la matinée se passa à tourner sur place et vers midi, une jonque passa dans laquelle s'embarquèrent une vingtaine de bandits et une partie du butin.

Vers 19 heures, le reste de la bande s'embarqua dans une autre jonque. Les bandits voulurent emmener avec eux le commandant Morganti. Celui-ci ne dut sa liberté qu'au dévouement de son maître d'hôtel, Nguyễn si Tuc, qui, grâce à sa connaissance de la

langue chinoise et à son tact, fit éviter des actes tragiques et même le massacre des Européens.

Si nous croyons ce qui nous a été dit par des navigateurs de la ligne Haïphong-Hongkong, la surveillance anglaise laisse à désirer en ce qui concerne les eaux fréquentées par les bandits et leurs complices des jonques chinoises qui viennent au rendez-vous fixé après chaque... opération fructueuse.

Mieux que cela, on nous a affirmé que l'officier qui, il y a deux ou trois ans, exécuta un raid punitif sur Bias-Bay à la suite de nombreux pillages de navires et de jonques de commerce, aurait été blâmé et rappelé en Angleterre, ces messieurs de Nankin ayant protesté avec véhémence contre l'atteinte portée au prestige de la souveraineté chinoise. Si cela ne fait pas suer !

Les otages emmenés en captivité sont les nommés Chang sinh Po, 76 ans, Lai Ho Sinh, 27 ans, Mong Kwok 59 ans, et Wu Ching 50 ans. Ce dernier est un commerçant établi à Haïphong.

Que va faire maintenant cet excellent Monsieur Qui De Droit, à la suite de cette insulte à notre pavillon ?

Les pirates ayant décidé d'emmener Morganti, le fidèle serviteur supplia les bandits de le prendre lui aussi, afin qu'il puisse servir son maître pendant sa captivité, et une fois dans le sampan fit tant et si bien, que le chef de la bonde renvoya maître et serviteur à bord du navire

Les bandits parlaient le dialecte Hakka.

Ils emmenèrent avec eux quatre otages et environ sept à huit mille piastres en argent, sans compter un important butin, car les voyageurs furent détroussés de fond en comble.

Un fait est à remarquer. Sur tous les navires pillés, le premier soin des bandits à été de neutraliser la T. S. F. d'une façon où d'une autre. Le poste de radiotélégraphie ne devrait être établi qu'en un lieu d'accès difficile, impossible même, les moyens de le rendre inviolable aux bandits ne manquent pas.

Nos mines de combustibles en 1933
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 avril 1934)

Propriétaires ou exploitants	production en tonnes	
	1932	1933
I. — Anthracite		
Société française des Charbonnages du Tonkin	1.166.545	910.203
Société anonyme Pannier	56.647	46.803
Total	1.666.964	1.542.218

UONG-BI — QUANG-YEN
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 janvier 1936)

LE DÉTOURNEMENT DU CAUTIONNEMENT DE 2.000 PIASTRES. — Nous avons parlé dans un dernier numéro de ce propriétaire de mines qui, ayant résilié un contrat avec deux tacherons annamites, a refusé de leur restituer 2 000 piastres reçues à titre de cautionnement. Il s'agit du Chinois Tsoi Yi-Hong dit Loi Sing, de la Société Pannier, laquelle est propriétaire de la mine Chacha à Quang-Yên.

Mis en demeure de désintéresser les plaignants qui ont besoin d'argent pour régler les salaires de leurs coolies, Tsoi-Yi-Hong n'a pas acquiescé.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
TRIBUNAL DE COMMERCE
Audience commerciale
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 février 1936)

M. le président de Gentile est assisté de MM. les juges consulaires Renaud et Godelu.

Greffier : M Péraldi ; Huissier : M^e Drabier.

Jugement dans l'affaire Delsol contre Société Pannier La Société Pannier est condamnée à payer au demandeur 6.600 p., représentant les intérêts d'une créance.

TRANG-BACH
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 mars 1936)

Accident mortel à la Mine Chacha. — Comme le coolie mineur Trần dang Châu, originaire du village de Tai Giac (Thaibinh) se rendait l'autre soir au chantier de Trung Luong (mine Chacha), un bloc de roche s'est détaché du toit de la mine et est tombé sur la tête du malheureux.

Trần dang Châu eut le crâne fracassé et mourut sur le coup. I

Avisé, le chef du poste de Trang-Bach a ouvert une enquête.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mai 1936)

POUR HOMICIDE INVOLONTAIRE, M. DU HAZIER, DIRECTEUR TECHNIQUE DE LA MINE CHACHA EST POURSUIVI DEVANT LE TRIBUNAL CORRECTIONNEL. — Le Tribunal correctionnel français, réuni vendredi matin sous la présidence de M. de Gentile, a eu à juger une affaire d'homicide et blessures involontaires dans laquelle est impliqué M. du Hazier, directeur technique de la mine Chacha, appartenant à la Société Pannier à Trang-Bach.

Il s'agit d'un accident survenu devant les ateliers de Trang-Bach, le 16 juillet 1935. La nommée Nguyễn thi Liệp, profitant de l'arrêt d'un train de matériel, apporta à manger à son mari, le chauffeur Nguyễn công Can, lequel se trouvait sur la locomotive.

Tout à coup, l'un des bouchons fusibles dont le filetage était complètement usé sauta. Par son trou, la vapeur s'échappa et atteignit Thi Liệp qui fut grièvement brûlée. Nguyễn công Can, courageusement, se porta à son secours, et fut lui aussi échaudé.

Thi Tiệp décéda quelques heures après d'atroces souffrances. L'enquête du service des mines a relevé une négligence grave du cai Tchuong-Chong, chargé de l'entretien du matériel roulant, de l'entrepreneur Lao peng-Ching dit Thai-an-Duong, et du directeur technique, M. du Hazier. Les trois sont, en conséquence, poursuivis devant le Tribunal.

Seuls Lao-peng-Ching et du Hazier ont comparu. Le premier prétend qu'il n'a jamais été avisé par son cai de l'état du bouchon fusible. Du Hazier explique que s'il est directeur technique de la Société Pannier, c'est Lao peng Ching, l'entrepreneur, qui est

chargé de l'exploitation de la mine Chacha, dont le matériel est fourni par la Société. Un contrat a spécifié expressément que Lao-peng-Ching seul devait être responsable.

M. Balavoine, ingénieur des Mines, est entendu. Il donne des détails techniques très précis sur les causes de l'accident. Selon lui, le mécanicien Pham-van-Sung — en faveur de qui un non-lieu a été rendu par le juge d'instruction parce qu'il avait prévenu le cai de l'état du fusible — aurait dû être déclaré responsable.

« En France, dira M. Balavoine, un mécanicien à qui l'on confie une locomotive dans cet état, aurait refusé de travailler. »

L'affaire est renvoyée à quinzaine, pour audition de quelques témoins qui n'ont pas comparu et à qui le tribunal a infligé 5 fr. d'amende.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

CORRECTIONNELLE FRANÇAISE
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mai 1936)

M. le Président de Gentile est assisté de M. Barbagelata, commis-greffier, tenant le plumitif.

Le siège du ministère public est occupé par M. le procureur de la République Serruau.

Est revenue à nouveau l'affaire de l'accident de la mine Chacha : du Hazier, Thuong-Chong et Lao-peng-Ching sont prévenus d'homicides et blessures involontaires. M. le procureur Serruau, dans un réquisitoire simple et concis, détermine les responsabilités de chaque prévenu et demande une condamnation sévère : les accidents de mines deviennent trop fréquents, et la justice a le devoir de protéger les travailleurs.

Après avoir entendu les plaidoiries de M^{es} Langlois et Denarié, le Tribunal met l'affaire en délibéré.

SOCIÉTÉ DES CHARBONNAGES DE CHACHA (1937)

suite des Charbonnages Pannier

Amodiation de la mine à M. René Seguy.

Pierre GUILLAUMAT,
[L'Industrie minérale de l'Indochine en 1937](#)
(*Bulletin économique de l'Indochine*, fasc. 6, 1938, pp. 1245-1338)

f) Mine « Chacha » (M. Seguy)

1937	Personnel moyen occupé	Européens	2
		Asiatiques	420
	Production (en tonnes)		31.356

Recherches. — Exploitation du quartier Aoech — Percements d'aérage et début des traçages.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 juillet 1938)

Au tribunal correctionnel

Le tribunal correctionnel indigène s'est réuni hier, sous la présidence de M. Lucciardi, assisté de M. Violle, au siège du ministère public. Greffier : M. Huyên.

.....
Pour recel de trois tonnes de charbon provenant d'un vol au préjudice de la mine Chacha, Tran-van-Cham et Pham-van-Dan reçoivent chacun trois mois de prison. Leur complice, nommée Truong-thi-An, est acquittée.

HANOÏ

(*France Indochine*, 3 mars 1939)

Plainte

M. Wou-P'o Yéou, patron du chaland N n° 1239 de la Société anonyme des Charbonnages de Chacha, de passage à Hanoï, a porté plainte contre inconnu pour vol de 16 touques de pétrole valant 72 piastres.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAÏPHONG (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
Année 1940
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 503-509)

TOMBÉE DANS UNE FOSSE A CHAUX
(*La Volonté indochinoise*, 21 novembre 1940, p. 3)

Le 19, vers 2 heures de l'après-midi Lê thi Ty, 17 ans, travaillait avec plusieurs autres coolies, à déverser de la chaux dans une fosse à chaux se trouvant à la mine Chacha à Trang Bach, Les premiers paniers furent déversés sans accident. Mais quand Thi Ty s'approcha de la fosse pour effectuer le dernier déversement, elle fit tout à coup un faux pas et tomba au fond de la fosse. La malheureuse a eu des brûlures sur tout le corps. On l'a transportée d'urgence à l'hôpital pour soins.

Trang-Bach
Un éboulement survenu dans la mine Chacha
fait deux victimes
(*La Volonté indochinoise*, 18 septembre 1941, p. 3)

Des mineurs étaient en train de travailler dernièrement vers 16 h. dans une galerie de la mine Chacha à Trang bach, huyện de Đông-triêu, lorsqu'un éboulement se produit, Une avalanche de terre détrempée tomba du haut de la galerie et mit en danger la vie de tous ceux qui se trouvaient dans la mine.

Heureusement, tous les mineurs eurent le temps de se mettre à l'abri. Seuls les nommés Ho et Dung — qui s'attardaient à ramasser leur lampe et leur pelle — furent ensevelis sous les décombres Des travaux de déblaiement effectués aussitôt ont permis 10 h. après de retirer les cadavres des victimes.

Đông-Triêu
Exploits de pillards
(*La Volonté indochinoise*, 9 octobre 1941, p. 3)

Pour se rendre des bureaux de la Mine Chacha — appartenant à M. Seguy — aux galeries d'exploitation, les ouvriers doivent parcourir une longue distance. Ils profitent habituellement des trains de charbon ; dans le cas contraire, ils sont obligés de faire le trajet à pied et traverser des endroits presque déserts.

Dernièrement, ayant manqué le train, au cai tâcheron et un mécanicien se rendirent à pied de la galerie Trang Luong à la mine Trang Bach. Sur les chemins éclairés par la lune, les deux compagnons causaient en marchant lorsque plusieurs malfaiteurs surgirent de la forêt. Le Cai dut leur remettre une somme de 12 p. et quelques petites monnaies. Le mécanicien tenta de prendre la fuite et fut légèrement blessé.

Le chef du poste de Trang Bach, alerté, s'est rendu sur les lieux pour ouvrir une enquête.

Société anonyme fondée en 1937
pour prendre la suite de la société anonyme Pannier, absorbée
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 3, p. 393)

Objet : armements maritimes. Acquisition et exploitation de toute mine ou périmètre minier, traitement et vente de tous produits en provenant.

La société a amodié ses concessions minières à M. SEGUY.

Siège social : 123, rue Chinoise, Haïphong.

Capital social : 75.000 \$, divisé en 750 actions de 100 \$.

Parts bénéficiaires : néant.

Conseil d'administration : M. E[tienne] GIRARD, administrateur unique.

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

Assemblée générale : dans les 6 mois suivant la clôture de chaque exercice.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, le solde aux actionnaires à titre de dividende.

Inscription à la cote : V. N. C. [valeur non cotée]

Vol de rails à la mine Chacha
(*La Volonté indochinoise*, 10 février 1943, p. 3)

La garde indochinoise vient de découvrir un vol portant sur 20 rails appartenant à la mine Chacha. Cinq individus nommés Nguyễn van Phuc, Dang van Tân, Ng. T Nghi, Ng. van Dinh, Nguyễn ??? , ayant participé à ce vol ont été arrêtés et conduits à Haïphong.
