

Mise en ligne : 29 juillet 2014.
Dernière modification : 20 avril 2017.
www.entreprises-coloniales.fr

A.R. MARTY & Jules D'ABBADIE
créateurs des Messageries fluviales du Tonkin
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Messag._fluv._Tonkin.pdf
et de la Cie de navigation tonkinoise

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Navigation_tonkinoise.pdf

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

Saïgon, le 19 août.

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

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

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

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

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

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

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

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

On a lancé à Haïphong un petit vapeur destiné au service de Hanoï à Haïphong. C'est un monoroue de 27 m. 50 de long, 5 m. 50 de large et ayant 1 m. 20 de creux sur quille ; il est divisé en sept compartiments étanches et doit filer 10 nœuds. Les Messageries fluviales, qui [ont construit ce steamer pour leur service](#), terminaient, le jour de la mise à l'eau du *Baoha*, une chaloupe monoroue de 22 mètres de long pour le haut Mékong qui doit être en route aujourd'hui. Cette chaloupe est démontable.

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

Phu-Doan, la 10 avril.

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

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

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

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

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

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

Pourquoi cette indifférence ?

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

(De notre correspondant particulier)

Phu-Doan, le 28 mai.

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

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

Phudoan, le 29 mai.

[...] L'accroissement des flottes militaires européennes en Extrême-Orient eut pour conséquence immédiate une notable surélévation des prix du combustible [...]. Chinois et Annamites ont une réelle répugnance pour les travaux souterrains. Aussi, peut-on dire que les grosses pertes subies par la Société de Ké-Bao, de même que par les

houillères de Tourane et de Yen-Bay, ont eu pour cause principale l'instabilité de la main-d'œuvre. Mais, peu à peu, le tassement se fera. Les agents des sociétés, mieux au courant des habitudes indigènes, arriveront à prendre les mesures nécessaires pour s'attacher un bon personnel, de même que les hauts prix du charbon permettent d'être moins regardant en ce qui concerne la rémunération du travail.

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

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

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

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

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

Comme industriels :
1° Exploitation du Revêtement calorifuge tonkinois.

CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES

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

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

Ils possèdent en outre :

Un gril pour navires de 45 mètres.

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

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

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

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

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

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

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

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

[297] ENTREPRISES

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

1° Un commencement de dérochement du haut fleuve Rouge ;

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

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

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

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

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

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

INDUSTRIE SPÉCIALE

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

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

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

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

PREMIER VOYAGE A LAO-KAY

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

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

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

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

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

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

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

— à Bao-ha le 10 mai à 8 h. 50 matin.

— à Pho-lu le 10 mai à 3 h. 50 soir.

— à Lao-Kay le 11 mai à 2 h. 00 soir.

Le retour s'effectua ainsi, mais un échouage retarda le voyage :

Départ de Lao-Kay le 13 mai à 5 h. 45 matin.

Arrivée à Pho-lu. le 13 mai à 11 h. 25 matin.

— à Bao-ha le 16 mai à 3 h. 30 soir.

— à Trai-hutt le 16 mai à 6 h. 30 soir.

—

à Yen-Bay le 17 mai à 9 h. 00 matin.

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

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

Haïphong

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

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

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

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

PAUL DOUMER

SITUATION DE L'INDOCHINE

(1897-1901)

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

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

Le groupe scolaire de Haïphong,

La coupure du Lach-tray, et l'élargissement de cette coupure,

La coupure de Haly, et l'élargissement de cette coupure,

Les travaux de défense des berges du canal de ceinture, à Haïphong,

L'amélioration de la navigation du haut fleuve Rouge,

Le dragage des passes du canal des Bambous.
Les travaux de clayonnage et de construction d'épis au canal des Bambous,
La construction de deux écluses entre Vinh et Ha-tinh,
[220] L'appontement de Hongay, L'amélioration du chenal de Hongay.
La partie de ces travaux imputée sur le budget de l'emprunt de 80 millions sest élevée à 2.008.785 francs.

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

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

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

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

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

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

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

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

VERS 1910 :
ÉCLATEMENT DES LIGNES MARTY & D'ABBADIE ENTRE
LES MESSAGERIES FLUVIALES DU TONKIN
(ADOPHE DESCHWANDEN)¹
ET
ROQUE FRÈRES

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

Charité bien ordonnée commence par soi-même
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 juillet 1926)

Le gouvernement de l'Indochine a acheté plus de 80.000 piastres la colline des Pins (villas des Pins et des Boches) à Doson, propriété de feu A. R. Marty [armateur], dans le but de créer une colonie de vacances à l'usage des enfants qui résident au Tonkin. [...]

¹ Adolphe Deschwanden : probablement d'origine suisse, il est d'abord commerçant à Langson, associé à Vergriète. En 1895, il obtient la ferme du marché voisin de Kilua (*Le Journal des débats*, 18 mai 1895). Vers 1900, il quitte Langson pour Hatinh (Nord-Annam) où il se fait planteur (café ?) et éleveur en compagnie de Robert. En 1909, le *Bulletin économique de l'Indochine* signale que son troupeau a été réduit de 65 à 2 bêtes à la suite d'une épizootie contre laquelle aucune précaution n'a été prise.