

NGUYÊN-HUU-THU DIT SEN, Haïphong
armateur,
exploitant minier,
éleveur,
débitant des alcools,
président de la Société d'enseignement mutuel,
président de la Chambre consultative du Tonkin,
conseiller municipal
membre de la chambre de commerce

Nui-Deo
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 septembre 1906)

Le bac. — Trop fréquemment, nous lisons, dans les colonnes de « l'Avenir » et de presque tous les journaux, des réclamations formulées par de nombreuses personnes, contre la « Société commerciale de Nam-Hung », chargée du bac du passage du Cua Cam.

Cette société, dont *M. Sen* est le directeur, en a toujours pris, et en prend toujours trop à son aise. C'est un abus continu, dont seuls les passagers ont à souffrir.

Il existe bien un tarif, et un ordre de *M. le résident-maire* d'Haïphong règlementant ce service, tant pour les taxes à percevoir, que pour les heures de départ de la chaloupe, et le nombre de voyages à exécuter.

Il ne s'agit pas de prescrire, il faudrait au moins exiger l'exécution du contrat et des règlements en vigueur qui concernent le service.

Le fermier du bac fait ce qu'il veut, part lorsqu'il lui plaît, perçoit à sa guise, fait le nombre de voyages qu'il juge à-propos ; bref, il se moque du public et des ordres du résident-maire d'Haïphong.

Il est prévu 2 classes pour les passagers indigènes. Or il n'en existe qu'une seule et tous, ils sont contraints de payer pour la classe la plus élevée, soit 0 p. 04 cents au lieu de 0 p. 03 cents par voyage. Les indigènes se plaignent aussi qu'aucun abri ne soit installé sur le sampan ou le grand bac, pour les protéger tant de la pluie que du soleil ardent.

Pour les marchandises, il existe encore un tarif—or, suivant le monsieur Annamisse qui perçoit, vous payez pour un colis du même volume ou du même poids une différence de cent pour cent seulement. Si vous déclarez un colis pesant 15 kilos, vous payerez un cent ; si vous le déclarez de 30 kilos, vous aurez des chances de payer double..

Il doit y avoir un départ de chaloupe toute les heures, de chaque rive, et le dernier départ de Haïphong doit avoir lieu à sept heures du soir. Or, ces messieurs ne jugent jamais à-propos de faire ce dernier voyage de sept heures du soir, obligeant ainsi les Européens et indigènes qui n'auraient pu passer par la chaloupe de 6 heures, à prendre un frêle sampan, et cela à force d'argent, car le sampanier débat le prix et ne se décide à partir qu'après promesse de beaucoup de galette.

Il importe que *M. le résident-maire* et la police obligent le fermier à assurer ce service de bac, en se conformant au contrat et aux règlements en vigueur.

Les sampans devraient être couverts. Les troisièmes classes, ne devraient pas payer comme les deuxièmes, les colis devraient toujours être taxés de la même façon, et les départs réguliers et assurés jusqu'à l'heure prescrite.
Que la police veuille bien y jeter un coup d'œil.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 mars 1910)

INAUGURATION DE L'ÉCOLE ANNAMITE DES FILLES. — Dimanche, à 3 heures de l'après-midi, a eu lieu l'inauguration de l'École annamite des filles de l'avenue de l'Hippodrome.

.....
L'École professionnelle annamite des filles date, en réalité, du 2 septembre 1907 : elle fut créée par la Société de l'enseignement mutuel, sur l'initiative de son président, M. Thu.

.....
M. Nam-Sinh, entrepreneur à Haïphong, membre du comité de l'Enseignement mutuel, s'adonna avec cœur à la réussite de ce projet, vaillamment secondé, du reste par le président de la Société, M. Thu.

.....
La Chambre consultative indigène
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 octobre 1913)

Art. 1^{er}. — Sont nommés membres de la Chambre consultative indigène au Tonkin, créée par arrêté du 19 mars 1913, les indigènes notables et commerçants dont les noms suivant :

A. — AU TITRE NOTABLES

Ville de Haïphong : MM. Lê-huu-Mai, Nguyễn-huu-Thu dit Sen, Nguyễn-ich-Khiêm, Pham-duc-Him.

Souscription en faveur des victimes de guerre
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 août 1915)

Nguyễn-Huu-Thu dit Sen

LIGNE DE VINH-DONGHA
(Emprunt de 90 millions)
(*Rapport au Conseil de gouvernement*, 1918, p. 193-197)

1° — SECTION DE VINH À TANAP (92 km. 500)
Terrassements et petits ouvrages

.....

Le 1^{er} lot, du km. 0 au km. 34 + 100, a été adjugé à M. Nguyễn-huu-Thu dit Sen avec un rabais de 26 % sur les prix du bordereau ; le détail estimatif s'élevait à 199.147 \$ 00.

La réception définitive des travaux a été prononcée le 13 août 1917 ; le décompte définitif s'est élevé à 167.526 \$ 33.

.....
Au cours de la campagne 1917-1918, divers travaux ont été exécutés sur les sommes à valoir des entreprises, soit sur petits marchés passés avec les entrepreneurs :

Marchés Nguyễn-huu-Thu dit Sen des 9 juin et 10 juillet 1917, 1^{er} avril 1918 (travaux de réfection de la route mandarine de Linh-cam au Huong-khê ; travaux de gazonnements supplémentaires des remblais du 1^{er} lot) ;

.....
Ballastage et pose de voie. — La voie est terminée de l'origine au km. 1+ 407, canal de Vinh où se trouve le pont de 40 m. exécuté par M. Gaussin.

La pose de voie est envisagée comme devant s'exécuter immédiatement jusqu'au pont de 371 m. sur le Song-ca (km. 10 + 700). Des approvisionnements de traverses en bois fournies par M. Nguyễn-huu-Thu dit Sen sur marché du 16 juillet 1917 s'exécutent actuellement ; les approvisionnements du ballast et du petit matériel de voie nécessaires seront commencés, en même temps que les 3 ponts supplémentaires à construire entre Vinh et Yên-thai aux km. 1 + 400, 4 + 850 et 6 + 930.

Hanoï

Pour fêter le Légion d'honneur de M. Nguyễn-Huu-Thu dit Sen
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 février 1922)

Dimanche à 5 heures, au cercle de l'A. F. I M A., on fêta la Légion d'honneur que, dernièrement, au cours de son voyage M. le maréchal Joffre. remit à M. Nguyễn-huu-Thu dit Sen, président de la Chambre consultative indigène, armateur à Haiphong.

Cette réunion fut charmante: M. Bui-dinh-Tha prit la parole le premier pour complimenter en ces termes M. Sen :

M. le résident supérieur,
Messieurs,

C'est pour moi un insigne honneur de prendre, au nom de la Chambre consultative, la parole devant une assistance aussi nombreuse et aussi choisie. Je me fais un devoir bien agréable de vous remercier d'avoir eu l'amabilité de répondre à notre invitation.

Votre présence dans cette réunion, M. le résident supérieur, témoigne de l'intérêt et de la sympathie que vous n'avez jamais cessé de témoigner à notre assemblée. Nous sommes reconnaissants à M. le gouverneur général qui, retenu par ses travaux importante, a bien voulu nous envoyer son représentant qui daignera être auprès de lui l'interprète de nos sentiments respectueux.

Je vous demande, M. le résident supérieur, de vouloir bien transmettre nos hommages de profond respect et de gratitude au Gouvernement de la République et au Gouvernement de l'Indochine qui, en élevant son président au grade de chevalier de la Légion d'honneur. ont témoigné à la Chambre consultative du Tonkin leur considération et leur estime dont nous saurons nous rendre dignes.

À vous, mon cher Président, toutes mes félicitations. La haute récompense dont vous avez été l'objet et que nous fêtons aujourd'hui, est le couronnement de vos longues années de labeur et de services.

Le ruban rouge qui orne votre poitrine a été jusqu'ici réservé aux mandarins. Mais, il a été fait pour vous exception à la règle Le Gouvernement, en vous récompensant, a voulu prouver que dans l'œuvre commune ayant pour but unique la grandeur et la prospérité du pays, la bonne volonté, le dévouement, le loyalisme, dans quelque classe de la Société qu'ils se manifestent, sont également honorables et également honorés. La preuve qui vous est faite aujourd'hui est un précieux encouragement pour certains de nos compatriotes dont la vie entière est consacrée aux œuvres d'utilité publique.

En vous accordant cette haute récompense, le Gouvernement a fait un bon choix, car nul n'a plus de mérite que vous. En effet, vous avez contribué pour une large part à la prospérité du commerce et de l'industrie de notre pays. Vos qualités d'énergie et de volonté fortement trempée peuvent servir d'exemple à bon nombre de nos compatriotes.

Les œuvres philanthropiques ont toujours trouvé en vous un partisan convaincu. Vous ne les avez pas seulement aidées par votre influence mais aussi par votre bourse. Vous avez également travaillé à la diffusion de l'instruction moderne dans notre pays. Le comité de la Société d'enseignement mutuel à Haïphong, dont vous êtes président depuis quelque trente années, a, grâce à votre activité, rendu d'importants services à la cause de l'enseignement, surtout lors de la première heure de l'établissement du protectorat.

En 1906, vous avez été élu président de la Chambre consultative, institution politique toute nouvelle pour nous. Dans le sein de cette assemblée, vous avez pu faire montre de votre esprit de suite, et de votre loyalisme envers notre pays d'Annam et envers la grande nation protectrice. Depuis 1913, date mémorable où M. le gouverneur général Albert Sarraut, ministre des Colonies, entreprit de réorganiser l'ancienne Chambre consultative, vous avez été encore réélu président. La haute charge que vous occupez avec dignité attire d'une part la confiance des autorités supérieures et, d'autre part, la sympathie de vos commettants.

Ces derniers, j'en suis certain, sont très fiers de vous voir élevé au grade de chevalier de la Légion d'honneur. Ils souhaitent avec moi, en levant leur verre en votre honneur, que votre exemple sera suivi pour le plus grand bien de notre pays d'Annam.

M. Sen répondit et remercia de la façon suivante :

.....

Deux grands mariages tonkinois
Les fils de M. [Bach-thái-Buoi](#)
(*L'Écho annamite*, 13 avril 1922)

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

LÉGION D'HONNEUR
(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, juillet 1922)

Par décret du 29 juin 1922, rendu sur le rapport du ministre des Colonies,
Ont été promus et nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade de chevalier (au titre indigène) :

NGUYEN HUU THU, dit Sen, président de la chambre consultative indigène du Tonkin, conseiller municipal de Haïphong, membre de la chambre de commerce de Haïphong : 28 ans de services.

Publicités
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 novembre 1922)

N. H. THU DIT SEN
ARMATEUR, HAIPHONG

SERVICES RÉGULIERS DE CHALOUPES À VAPEUR :

Giao-Chi, ligne Haïphong– Nam-dinh : service tous les 2 jours .Départ de Haïphong à 14 h. De Nam-dinh à 12 h. (Haiphong à 21 h. de)

Quinh-Nai, ligne Haïphong–Hongay : service quotidien, départ de Haïphong à 21 h. et de Hongay à 11 h.

Tan-De, ligne Sept-Pagodes–Lam : service quotidien, départ de Sept-Pagodes à 5 h., de Lam à 12 h. 1/2.

De-De, ligne Haïphong–Kiên-An : service quotidien, départ de Haïphong à 8 h., 10 h. 1/4, 12 h. 1/4 ; de Kiên-An à 6 h. 1/4, 9 h. 1/4, 11 h. 1/4, 13 h. 1/4, 15 h. 1/4.

Champagne, ligne Haïphong-Haiduong : service tous les deux jours, départ de Haïphong à 17 h., de Haiduong à . h.

Toutes les marchandises doivent être embarquées une heure au moins avant la départ.

Pour tous renseignements, s'adresser au bureau : 51, boulevard Bonnal,
HAÏPHONG

Jus noyandi
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 janvier 1923)

Voici ce que nos yeux ont lu et ce que nos ciseaux ont découpé dans le « Courrier d'Haïphong » :

Audience correctionnelle aujourd'hui jeudi 11 janvier sous la présidence de M. Dumoulin, M. de Gentile, procureur de la République, occupait le siège du ministère public. Le tribunal a condamné les nommés Ng-v-Lan et Lê-v-Thu à 1 an de prison chacun pour avoir reçu à bord d'une chaloupe un nombre de passagers supérieur au maximum fixé par le permis de navigation, et de ce fait pour homicide involontaire de 62 personnes dont 33 seulement ont pu être identifiées. M. Ng.-huu-Thu dit Sen, propriétaire de la dite chaloupe (la *Champagne*), a été déclaré civilement responsable. Il avait d'ailleurs indemnisé les familles des victimes et personne ne se portait partie civile. M^e Fauque avait défendu Ng-v-Lan et Lê-v.-Thu, imputant dans sa plaidoirie la causé du sinistre à dés règlements inapplicables parte que les compradores et patrons de chaloupes, dans l'état actuel des choses, sont incapables d'empêcher les indigènes de monter à bord, d'envahir le pont d'un bateau comme cela s'est produit notamment à Hongay cette fois-là, qui s'est trouvée être un jour de solde imprévu, car habituellement, pour les jours de paie des coolies travaillant aux charbonnages, il est mis sur la ligne une chaloupe beaucoup plus forte, voire deux chaloupes. Pour pouvoir

appliquer les règlements en vigueur, il faudrait du personnel administratif, il faudrait des agents de la force publique au départ des chaloupes qui aient justement le pouvoir d'empêcher les gens de monter à bord en cohue, malgré les injonctions des gens du bord.

N. D. L. R. — Voilà ce que nous appellerons un déni de justice. Comment ! voilà un pauvre armateur, son patron de chaloupe et son comprador qui sont victimes d'une négligence des agents de la force publique et du trop grand empressement des voyageurs et c'est eux qu'on condamne ! Quelle injustice ! Nous aurions compris, nous, qu'on arrêât les survivants et les familles des quatre-vingts noyés et qu'on les condamnât les uns à la prison et les familles, comme civilement responsables du délit des noyés, à une juste bien que non préalable indemnité.

Quant à l'administration, le moins qu'elle puisse faire, c'est de décorer M. Ng-huu-Thu dit Sen. La médaille de sauvetage serait tout à fait indiquée.

Ce qui nous semble certain, c'est que pareilles catastrophes ne se produiraient pas si fréquemment si la police fluviale dont nous demandons la création existait.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
LES OBSÈQUES DE M. CYRIAQUE GOUMA
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 septembre 1923)

Les poêles étaient tenus par MM. ... Sen, armateur, chevalier de la Légion d'honneur...

DÎNER MENSUEL DE L'AFIMA
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 septembre 1923)

Nguyễn-Huu-Thu dit Sen

Chambre consultative indigène du Tonkin
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} juillet-1^{er} novembre 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 GÉRANCE DES DÉBITS RÉGIONAUX D'ALCOOLS INDIGÈNES
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 janvier 1924)

Haïphong : M. Ng. huu-Thu dit Sen, armateur à Haïphong.

TONKIN
La vie administrative
(*Annales coloniales*, 2 mai 1924)

Le 18 mars a eu lieu le scrutin pour l'élection de 8 membres français et de 2 membres indigènes de la chambre de commerce de Haïphong.

Ont été élus :

2° Membres indigènes :

MM. Nam-Sinh, Ng-Huu-Thu dit Sen.

LA PERTE DU VAPEUR « PIERRE-MICHEL »
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 août 1924)

Le 24 août, dans la matinée, le vapeur *Pierre-Michel*, de 220 tonnes, faisant le service Haïphong-Benthuy et vice-versa, après avoir pris un chargement de bois de lim et de sticklaque pour des firmes de notre ville, quitta Benthuy faisant route pour Haïphong. À bord avaient pris place une dizaine de passagers indigènes. L'équipage se montait à environ 25 hommes.

Le 25 août, vers midi, le *Pierre-Michel* se trouvait devant Doson luttant contre le vent. On le vit se diriger pour s'abriter devant Doson mais il ne put y parvenir. Il s'orienta alors vers le Cua-Nam-Trieu, sans pouvoir y parvenir, le vent augmentant de violence. À un moment donné, une lame énorme emporta le gouvernail et les cabines du pont, le rasant comme un ponton. Alors l'équipage fit mettre les deux canots de sauvetage et les bouées à la mer et tout le monde reçut l'ordre d'y prendre place. Deux cai mécaniciens, le patron, un chauffeur, restés à leur poste dans la machinerie ont certainement péri.

À un moment donné, un coup de vent terrible fit chavirer et se briser les embarcations et le *Pierre-Michel* s'engouffra dans les flots. À l'heure actuelle, on compte 13 rescapés, tant de l'équipage que des passagers ; cinq d'entre eux ont pu rejoindre Haïphong, six sont à la Garde indigène de Doson, les deux autres sont à l'île Cat-Hai. La nouvelle du naufrage n'est parvenue à Haïphong que 24 heures après le sinistre.

Les débris du *Pierre-Michel* sont visibles sur un bec de sable à l'entrée du Cua-Nam-Trieu. Le bateau est complètement renversé. Une chaloupe est partie pour essayer de retrouver les corps des disparus. Une automobile a été également envoyée à Doson. Plusieurs des naufragés sont blessés.

Parmi les passagers se trouvaient trois jeunes élèves annamites rentrant de vacances et qui revenaient à Haïphong pour reprendre leurs études ; un seul a pu se sauver.

[Le *Pierre-Michel* appartenait à M. Sen, armateur](#), et était assuré pour 25.000 piastres à la Sacric.

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 décembre 1924-11 janvier 1925)

M. NGUYEN-HUU-THU DIT SEN, armateur, a l'honneur de faire connaître au public que son vapeur « Jade » fera, à partir du 15 décembre courant, des voyages réguliers sur Tourane et vice versa, un voyage tous les 14 jours, correspondant avec les grands courriers arrivant de France Le « Jade » possède 4 cabines de 1^{re} classe à 2 couchettes et 4 cabines de même classe à 2 couchettes bien aménagées pour recevoir MM. les passagers.

Pour tous renseignements
S'adresser à la DIRECTION
67-69, boulevard Bonnal, HAÏPHONG. — Téléphone n° 61.

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

[...] Nous profitons de l'occasion pour rappeler qu'il n'y a pas que sur mer que les passagers des vapeurs courent des risques qu'il serait parfois facile de réduire la négligence de certains armateurs fluviaux [qui] fait que la navigation fluviale, au Tonkin en particulier, enregistre de fréquentes catastrophes dont on se désintéresserait moins si les victimes étaient des Européens. Mais de ce qu'un Annamite, président de la *Chambre consultative*, se fiche comme d'une guigne de noyer chaque année quelques douzaines de ses compatriotes il n'en résulte pas que les autorités françaises doivent fermer les yeux. Si nous n'avons pas, nous Français, un plus grand souci de la vie humaine que les indigènes, que sommes-nous venus faire ici ? N'est-ce pas notre devoir d'enseigner aux Annamites que la vie d'un pauvre vaut celle d'un riche et qu'un chevalier de la Légion d'honneur a non seulement autant mais beaucoup plus d'obligations qu'un simple paysan ?

En tout cas, une police fluviale, que *L'Éveil économique* réclame depuis longtemps, devrait être organisée, qui veillerait à ce que les règlements en particulier sur le nombre de passagers fussent observés. [...]

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.

TONKIN
LA VIE ADMINISTRATIVE
La Chambre consultative indigène
(*Les Annales coloniales*, 22 décembre 1925)

Dans sa dernière réunion, le 14 octobre, la Chambre consultative indigène du Tonkin, après un discours de M. le résident supérieur p. i. Krautheimer, a entendu [M. Nguyen-huu-thu dit Sen, président de la Chambre](#), qui a insisté sur la nécessité de développer les services de l'Assistance médicale. [...]

TONKIN

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

On vient de recevoir des renseignements plus détaillés sur l'in vraisemblable affaire du *Jade*, dont les quotidiens français ont parlé il y a quatre mois.

Le *Jade*, que M. Nguyễn-huu-Thu, dit Sen, a vendu à un Chinois de Hongkong, avait quitté Kouang-Tcheou-Wan le 8 février avec près de 100 passagers chinois et une somme de 83.000 piastres pour se rendre à Hongkong.

Sept passagers chinois armés de revolvers tinrent en respect l'équipage et les passagers et se firent verser par le capitaine les 83.000 piastres, puis par les passagers ce que ceux-ci possédaient, soit plus de 11.000 piastres.

Après quoi, ils se firent débarquer le 10 février.

On se demande si l'équipage n'a pas été plus ou moins complice des bandits qui, pendant deux jours et deux nuits, tinrent en respect plus de 100 personnes.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG UNE CATASTROPHE

LA CHALOUPE « DONG-LOI » PERDUE CORPS ET BIENS NON LOIN DE KIÊN-AN
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 septembre 1926)

La chaloupe *Dong-Loi*, de l'armateur Vu-Thu-Sen [*sic*] à Haïphong, a coulé corps et biens, dans la nuit de samedi à dimanche au cours d'un violent orage qui éclata vers 12 h. 30 tandis qu'elle effectuait le voyage Nam-Dinh– Haïphong.

La catastrophe s'est produite près du poste de milice de Kha-Hoa, sur le lac Van-Uc, bras du Thai-Binh à quelques kilomètres au-dessous de Kiên-An.

D'après quelques rares rescapés, le naufrage s'est produit vers 12 h. 30 du matin et 400 indigènes passagers, ainsi que le personnel de l'équipage auraient péri.

On attribue le naufrage à une surcharge en passagers et marchandises

La chaloupe a complètement disparu sous l'eau. M. Sen, armateur, a sollicité l'autorisation de se rendre sur les lieux en hydravion.

Une enquête est ouverte et M. Saboya, ingénieur des Services maritimes, s'est rendu sur les lieux lundi après-midi.

Dernière heure

Le nombre des rescapés serait de cent d'après des renseignements que nous recevons des provinces de Nam-Dinh et Kiên-An.

On est jusqu'à présent sans nouvelles de mademoiselle Joannadef, fille de M. Joannndef, surveillant des Travaux publics, qui était à bord de la chaloupe Sen qui a coulé dans l'un des affluents du Song-Thai-Binh.

À propos de la catastrophe la « Dong-Loi »

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 septembre 1926)

Nous disions hier que l'administration devrait enjoindre à ses agents assermentés de visiter les chaloupes sur leur parcours et de verbaliser contre toute infraction ; nous insistons encore aujourd'hui pour que cette mesure soit prise. Nous apprenons, en effet, qu'un gendarme, ayant dressé procès-verbal, il y a quelque temps déjà, contre l'armateur propriétaire de la chaloupe *Dông-Loi* pour ne s'être pas conforme à son permis de navigation, vit son procès-verbal annulé.

Nous en déduisons, peut-être à tort, qu'il avait outrepassé ses droits.

Le Courrier d'Haïphong.

N. D. L. R. — Nous en déduisons, nous, que la sagesse pratique dissuade les braves gendarmes ou gardes principaux de dresser des procès verbaux à de Hauts et Puissants Seigneurs.

Selon que vous serez puissant ou misérable,

Les jugements de cour vous feront blanc ou noir,

a dit La FONTAINE.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 septembre 1926)

La catastrophe de la *Dong-Loi*. — Le chef du Service de la Sûreté du Tonkin a l'honneur d'informer le public que les listes signalétiques concernant les corps des personnes ayant péri au cours du naufrage de la chaloupe « *Dông-Loi* » sont déposées dans ses bureaux, 91, boulevard Gambetta à Hanoï, où elles sont à la disposition des personnes qui peuvent avoir intérêt à les consulter

Les bureaux du Service de la Sûreté sont ouverts tous les jours de 7 h. 30 à 14 h. 30 à 17 heures et de dimanche de 7 h. 30 à 11 heures.

Signé : GILLES.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 septembre 1926)

LE NAUFRAGE DE LA « DONG LOI ». — Le parquet d'Haïphong a ordonné le renflouement de la chaloupe *Dong-Loi*, afin d'être exactement fixé sur le nombre des victimes. C'est sur cette base, en effet, que pourront être fixées les indemnités à allouer aux familles des victimes.

On en profitera pour identifier si possible les cadavres mais cette opération sera d'autant plus difficile que l'état de décomposition des noyés est fort avancé

Le 11 septembre au soir, le nombre de cadavres retrouvés atteignait 290.

La catastrophe de la « Dong-Loi »

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 septembre 1926)

Les nommés Vu-van-Ngat, Tran-van-Tri, Nguyễn-van-Hai et Nguyễn-xuâa-Giai, matelots ; Vu-van-Cap, aide-compradore et Tran-van-Soi, dit Soi, 2^e mécanicien de la chaloupe *Dong-Loi*, inculpés d'homicide involontaire, ont été mis en état d'arrestation.

Dans la journée d'hier, il a été procédé à l'audition de divers rescapés et de divers parents des victimes de la catastrophe. Le nombre de cadavres retrouvé est actuellement de 290.

N. D. L. R. — Et ce seront encore les petits qui paieront pour les gros.
Le vrai coupable, lui, aura la rosette de la Légion d'honneur, une province d'alcool et un transit d'opium.

Le naufrage de la « Đông-Loi »
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 octobre 1926)

Les tentatives pour retrouver les corps encore enfermés dans la chaloupe coulée sont définitivement abandonnées. On a constaté que la chaloupe était déjà très envasée et que les corps étaient eux-mêmes probablement tous pris dans la vase et le sable. On a essayé, nous a-t-on dit, d'ouvrir la coque à la dynamite, mais sans résultat appréciable quant au but cherché.

On a donc fait évacuer le lieu du sinistre par les agents de surveillance.
Le *Courrier d'Haïphong*.

N.D.L R. — C.Q.F.D. Comme ça disparaissent les preuves du crime de M. Sen, chevalier de la Légion d'honneur, et on ne saura jamais combien de témoins accusateurs, peut-être deux cents.

Ouf, va se dire Sen, j'ai crû avoir peur. Me voici tranquille, et, en somme, ça ne m'a pas coûté bien cher !

A quand la prochaine noyade ?

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 février 1927)

AU TRIBUNAL. — La matinée de jeudi a été consacrée à l'interrogatoire des deux inculpés de l'affaire de la *Dong-Loi* et à l'audition de quelques témoins.

M. le président Roul de la Hellière fait remarquer à l'armateur Sen la gravité des faits qui l'amènent devant le tribunal : surnombre de passagers, manque de sang-froid du patron qui ne sut sauver sa chaloupe, alors que deux autres bateaux surpris eux aussi par le mauvais temps avaient fait les manœuvres nécessaires et n'eurent aucun dommage. Si la chaloupe contenait tant de passagers en surnombre c'est que l'armateur avait dû donner des ordres pour embarquer autant de voyageurs que la chaloupe pouvait en contenir. M. le Président demande à Sen combien de fois il a eu des accidents de chaloupe. Le prévenu en donne le détail : d'abord la *Champagne* qui coula à Quang-Yên faisant 59 victimes, puis la chaloupe *Hung-Tinh* qui coula à Kiên-An avec une quinzaine de victimes, et enfin la *Dong-Loi*.

Détail à noter, 333 cadavres furent retrouvés et sur ce nombre, 314 furent identifiés et acte de décès dressé. Le nombre officiel des rescapés est de 174 ; il est certainement au-dessous de la vérité car nombre de naufragés, soit pour éviter des dérangements futurs ou désirant rester inconnus, évitèrent de se déclarer, heureux d'en être sortis et n'en demandant pas plus.

D'autre part, qui peut savoir le nombre de cadavres restés ensevelis dans les flancs de la *Dong-Loi*, coincés entre des ballots de marchandises ou surpris dans les fonds de la chaloupe ou les postes de l'équipage.

M. le président fait encore la critique de l'état de la chaloupe qui faisait eau, ne possédait pas suffisamment de matériel de sauvetage. La chaloupe avait été construite il y a vingt-quatre ans, et était en tel mauvais état que le premier mécanicien avait fait des difficultés pour embarquer. Il trouva la mort dans la catastrophe et son père, dans sa déposition, a affirmé que le défunt avait même voulu refuser de partir.

Le personnel de la *Dong-Loi* était ainsi composé : un patron, un commissaire, emploi tenu par la femme Ba ky Yen, concubine de l'armateur, et qui a trouvé la mort dans le naufrage, un comprador, un aide comprador, un chef mécanicien, un aide graisseur, cinq matelots, cinq boys, trois chauffeurs.

Seuls un matelot, un aide mécanicien, l'aide comprador et le patron purent se sauver. Le patron, un Chinois nommé Sam Hung, a pris la fuite, et c'est l'aide comprador, dont le rôle fut très effacé, qui comparait comme inculpé.

Le rapport des experts, M. Martinet et M. Pradeau, sont très explicites : la cause du naufrage de la *Dong-Loi* est uniquement due à l'énorme surcharge qu'elle avait, les passagers réchappés estiment tous qu'il y avait au moins huit cent personnes à bord, presque tous sur le pont supérieur, le pont inférieur était bondé de marchandises. Au moment où le vent s'éleva, le patron fit preuve d'indécision, stoppa d'abord, remit en marche et, drossé par le courant, fut pris de travers par le vent très violent. Les passagers du faux-pont, affolés, essayèrent de monter sur le pont supérieur, se portant tous vers la gauche où se trouvait l'échelle et déplaçant ainsi le centre de gravité, la chaloupe coula en un clin d'œil, par une nuit noire. Quelques passagers eurent la bonne fortune de pouvoir trouver un radeau ou un flotteur ou bien se sauvèrent à la nage mais le plus grand nombre succomba.

L'interrogatoire des membres de l'équipage sauvés apporte peu d'éclaircissements, chacun déclarant n'avoir rien vu tant la catastrophe avait été rapide. Seul Vu cong Cap, l'aide comprador, était monté du poste où il avait dormi quand, un quart d'heure après, au moment où il allait auprès du patron, il fut renversé dans la chaloupe qui s'inclinait pour couler.

M^e Larre, avocat, ayant consenti, sur demande du président, à ce qu'un certain nombre de témoins fussent dispensés de comparaître, leur déposition devant le juge restant acquise aux débats, il ne sera donc procédé qu'à l'audition des naufragés, lesquels sont nombreux : plus d'une cinquantaine.

Les dépositions de ces témoins durèrent la matinée et pendant tout l'après-midi. Elles concordent toutes, et voici ce que disent les dits témoins : La chaloupe était bondée de passagers et de marchandises. La plupart des passagers se tenaient sur le pont supérieur. Tout alla bien jusqu'après Ninh-giang où l'on s'aperçut que l'eau envahissait la cale. Une grande partie des passagers voulut descendre à Qui-Cao où trois ou quatre sampans en emmenèrent une soixantaine, mais les gens de l'équipage, armés de rotins, les en empêchèrent, disant que le bateau étant allégé, il n'y avait aucun danger. Malgré cela, certains voulurent à tout prix descendre à terre mais la chaloupe repartit. Vers minuit, au lieu-dit Dam-Xoi, une violente tempête s'éleva, les passagers demandèrent au patron de stopper et jeter l'ancre près de la berge. Il refusa d'abord, puis stoppa sans mouiller, repartit ensuite et, pris par le courant aussitôt, vint présenter un côté au vent pendant que les passagers du pont inférieur qui recevaient la pluie voulurent se porter sur le pont supérieur ou aller sur le bord opposé, ce qui fit entrer l'eau qui s'engouffra dans la chaloupe qui coula en moins de trois minutes. Aucun engin de sauvetage ne put être jeté par l'équipage.

Telles sont les dépositions des nombreux témoins ; nous ne pouvons donner entièrement le détail de la séance qui se prolongea très tard dans la soirée.

La matinée de vendredi a été consacrée à l'audition des rescapés de la catastrophe de la *Dong-Loi*.

L'après-midi, M. le procureur de la République a prononcé son réquisitoire.

À demain de nouveaux détails.

.....
—————
CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 février 1927)

AU TRIBUNAL. — Les débats de l'affaire du naufrage de la *Dong-Loi* ont continué toute la journée d'hier vendredi. La matinée fut employée à recueillir les dépositions des naufragés réchappés, ou à lire les dépositions de ceux n'ayant pu venir déposer : ces dépositions sont uniformes. La séance fut interrompue à 2 heures et ne reprit que tard dans l'après-midi, et fut consacrée au réquisitoire de M. le procureur de la République, puis à la plaidoirie de M^e Larre pour M. Sen.

Le réquisitoire de M. Dufilho fut simple mais net et établissant la part de responsabilité des deux inculpés, principalement celle de l'armateur coupable comme civilement responsable, de n'avoir pas veillé à ce que la chaloupe *Dong-Loi* n'embarquât pas un nombre supérieur de passagers à celui autorisé par le règlement. « L'heure de la justice a sonné », dit l'honorable magistrat, pour qui les coupables peuvent être divisés en deux catégories, la première composée du personnel, dont le patron et le comprador ; quant à Sen, il appartient à la deuxième catégorie avec sa responsabilité spéciale, tous justiciables des § 1 et 2 de l'art. 319 du Code pénal qui vise l'homicide involontaire par imprudence.

M. le procureur de la République invoque divers jugements rendus en cette matière pour démontrer la part de responsabilité des deux inculpés. Il fait un récit succinct de la catastrophe qui causa tant de victimes, car si 333 cadavres furent retrouvés, combien furent entraînés par les eaux ou restèrent engloutis dans les bancs de la chaloupe maudite ou pris dans les herbes du fond.

Les dépositions des personnes sauvées démontrent la culpabilité de l'équipage en général mais du pilote et du comprador en particulier. Le premier ne se conforma à aucune des règles en usage parmi ceux qui naviguent ; le second omit de stopper pour chaque distribution de billets afin de vérifier le nombre de ses passagers. Le procureur requiert donc contre eux.

Pour l'armateur, ajoute le magistrat, j'ai tous les atouts en main contre lui, consistant en une jurisprudence écrasante. Les 19 juin 1925 et 25 novembre de la même année, le potiron Vong sap San fut condamné pour surnombre de passagers, l'armateur Sen, son patron ne le licencia pas, de même pour le comprador Ngo-van-Tinh, pour lequel le procureur alla en appel. Ngo van-Tinh est encore au service de Sen. Ce n'est que cinq jours après la catastrophe que Sen licencia le le patron Vong Sac San. La catastrophe a été causée par le manque de précautions et aussi parce que M. Sen a omis de donner à son personnel les instructions nécessaires.

M. Dufilho reconnaît qu'il y eut une violente tempête, mais cite le *Po Oa* et la *Perle* qui se trouvaient dans les mêmes parages et n'éprouvèrent aucun dommage. La justice a ouvert une enquête, mais le service des T. P., de son côté, en ouvrit une également, et le rapport de M. Prado, capitaine de la flottille, démontre nettement la culpabilité du patron quant au naufrage, qui eut pour cause le manque de décision et d'exécution des manœuvres nécessaires ainsi que la surcharge de la chaloupe *Dong-Loi*.

Le procureur donne lecture de deux lettres à lui adressées par des parents de victimes, et montre deux photographies, l'une d'une jeune femme, et la seconde du cadavre de cette jeune femme horriblement défiguré et décomposé. Il termine en adjurant le tribunal de punir les coupables. L'armateur Sen est une haute personnalité mais qui a trois naufrages à son actif, « et nous devons, termine M. Dufilho, apporter aux Annamites la justice pleine et entière. »

M^e Larre prend ensuite la parole. L'éloquent avocat parlera pendant trois quarts d'heure et son argumentation très serrée tend à dégager l'armateur Sen qui a donné toutes les instructions nécessaires à son personnel, lequel est annamite et se garde bien d'obéir une fois loin des yeux du maître. Les coupables, ce sont le patron et le comprador, aujourd'hui en fuite et non M. Sen, pas plus que Vu-van-Cat, un très humble employé en prison préventive depuis plus de quatre mois.

M^e Larre fait remarquer au tribunal la difficulté de trouver du personnel navigant annamite pour les armateurs, ce qui explique le non licenciement du patron deux fois condamné, et il termine en demandant pour son client l'acquittement pur et simple.

M. le président demande à M^e Larre s'il a l'intention de déposer des conclusions au sujet des parties civiles. M^e Larre consultera les dossiers. Disons en passant que cinq indigènes se sont portés partie civile par l'organe de M^e Chevalier. Ce sont : Ng. van-Lang qui réclame 15.000 piastres ; Lè-thi-Dai : 3.000 p. ; Tran-thi-An : 15.000, Do-thi-Thâi, 8.000 p. et Pham-van-Hy, 3.000 p., le tout à titre de dommages-intérêts pour la perte de membres de leur famille.

Le jugement sera rendu à huitaine.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 16 mars 1927)

AU TRIBUNAL. — Le jugement de l'affaire de la catastrophe de la chaloupe *Dong-Loi* a été rendu ce matin.

Le comprador Tchan-Yên-Heng, coupable de prise de voyageurs en surnombre, a été condamné par défaut à 500 francs d'amende ; et pour homicide involontaire par imprudence à 6 mois de prison et 500 francs d'amende ; le nommé Ng.-van-Thanh, aide comprador, coupable de complicité, 6 mois de prison et 600 francs d'amende, par défaut ; Yu-cong-Cap ; 3 mois de prison, 300 francs d'amende.

M. Nguyen-huu-Thu dit Sen, armateur, civilement responsable, est condamné à 2 mois de prison et 500 francs d'amende.

Les indigènes, partie civile au procès, ont été déboutés, sauf le nommé Ng.-v-Lang a qui le tribunal accorde 400 piastres de dommages-intérêts.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1927)

APRÈS LE JUGEMENT DE LA « DONG-LOI ». — Nous apprenons que l'armateur Sen, condamné à la suite du naufrage de la chaloupe *Dong-Loi*, vient d'interjeter appel du jugement qui l'a frappé de deux mois d'emprisonnement.

Les primes à l'élevage (*L'Avenir du Tonkin*, 23 juillet 1927)

Ng-huc-Thu dit Sen : 100 p.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 novembre 1927)

Arrêté rapporté. — Est rapporté à compter du 10 septembre 1927, l'arrêté du 27 août 1920, autorisant M. Ng-huu Thu dit Sen. armateur à Haïphong, à installer dans le port de Hanoï un ponton chaland de 12 mètres de long sur 4 mètres de large destiné à assurer l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises sur ses chaloupes faisant un service régulier entre Hanoï et Nam-Dinh et vice-versa.

Production comparée des mines de combustible du Tonkin
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 janvier 1928)

Voici quelle a été, pour l'année 1926, la production des différentes mines du Tonkin et leur classement d'après cette production (en tonnes) :

1 Société des Charbonnages du Tonkin 855.000
10 M. Nguyễn-huu-Thu dit Sen 7.360

Voici quelles sont les quantités extraites pour ce premier semestre 1927 et le classement des gisements d'après ces quantités :

1 Société Française des Charbonnages du Tonkin 530.684
10 M. Nguyễn huu Thu 3.500
12 M. Nguyễn huu Thu dit Sen 2.600

La catastrophe du *TRENTINIAN*
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 février 1928)

N.D.L.R. — Rappelons-nous comment, au Tonkin, fut déjà étouffée l'affaire de la catastrophe de la chaloupe *Dông-Loi*.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 février 1928)

AU TRIBUNAL. — À l'audience civile d'hier 22 février ont été appelées trois affaires découlant du naufrage de la « *Dông-Loi*. »

Les jugements suivants furent rendus :

1°) Jacques Lacanu contre Sen ; Lacanu débouté de ses demandes fins et conclusions.

2°) Ninh-phac-Ky contre Sen, ce dernier est condamné à 300 p. de dommages-intérêts et aux dépens ;

3°) Bui-kin-Thong et Lê-thi-So contre Sen, ce dernier est condamné à deux mille p. de dommages-intérêts et aux dépens ;

Un grand nombre de parents de victimes ont demandé l'assistance judiciaire et les affaires passeront ultérieurement.

Publicité
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 septembre 1928)

NGUYÊN-HUU-THU DIT SEN

MATAREUR, HAIPHONG

SERVICES RÉGULIERS DE CHALOUPES A VAPEUR

G I A O - C H I	}	Service tous les jours : départ de	}	Haiphong 8 heures
				Câm Pha-Port 17 heure
M A L A C C A	}	Service tous les jours : départ de	}	Haiphong 19 heures
				Hongay 9 heures

SERVICE DE REMORQUAGE

Entre Haiphong, Câm-Pha-Port et Mongduong

Toutes les marchandises doivent être embarquées une heure au moins avant le départ.

Pour tous les renseignements s'adresser à la Direction
69, Boulevard Bonnal, Haiphong

(102)

NGUYÊN-HUU-THU DIT SEN
ARMATEUR, HAIPHONG
SERVICES RÉGULIERS DE CHALOUPES à VAPEUR

• *GIAO-CHI*

Service tous les jours. départ de :
Haiphong 9 heures
Câm-Pha-Port 17 heure

• *MALACCA*

Service tous les jours. départ de :
Haiphong 9 heures
Hongay 9 heures

SERVICE DE REMORQUAGE

Entre Haiphong, Câm-Pha-Port et Mongduong

Toutes les marchandises doivent être embarquées une heure au moins avant le départ.

Pour tous les renseignements, s'adresser à la Direction
69, boulevard Bonnal, Haiphong

LES INCORRIGIBLES

(*Le Colon français républicain*, 9 novembre 1929)

Après le vœu émis par la Chambre des représentants du peuple, les délégués annamites du Grand Conseil ont cru devoir à leur tour se livrer à une manifestation analogue et réclamer la suppression du monopole de l'alcool.

Il est vrai que c'est à peu près la seule question qui soit à la portée de l'entendement de ces messieurs. Il y ont, en effet, acquis une compétence spéciale, ayant tous été plus ou moins mêlés au fonctionnement du monopole.

MM. BACH-THAI-BUOI, NGUYÊN-HUU-CU, TIEP et autres ne furent-ils pas, à une certaine époque, débitants généraux dans une des provinces du Tonkin ? La façon dont ils gèrent leur lot n'incita peut-être pas l'Administration de la Régie à leur renouveler sa confiance. Ils furent en cela moins heureux que leur collègue M. NGUYEN-HUU-THU dit SEN que l'amitié d'un haut fonctionnaire de la Douane favorisa d'une façon toute particulière.

M. NGUYEN-HUU-THU, dit SEN, fut, pendant je crois trois périodes successives, bénéficiaire du lot de Haïphong, lot qui, grâce à certaines faiblesses, fut des plus avantageux puisque son titulaire recevait une remise plus forte que celle allouée aux autres débitants généraux, sans avoir le dixième des frais qu'avaient à acquitter ceux-ci.

Le débitant général de Haïphong n'avait que trois débits à entretenir.

Il percevait néanmoins pour cela une remise de 0 p. 0.144, alors que le débitant de Hadong, avec 32 débits, ne recevait que 0 p. 009315. De plus, par une tolérance dont il est difficile de découvrir l'origine, alors que tous les débits provinciaux depuis 1924 étaient ravitaillés avec des alcools livrés en bouteilles, M. SEN., jusqu'en fin 1926, reçut son alcool en fûts...ce qui lui permettait de réaliser un petit profit supplémentaire d'environ 3 piastres par fût.

Ce n'était, au reste, pas là son seul bénéfice. Pour lui, tout dans son commerce n'était qu'avantage. Sur les trois débits de gros qu'il devait entretenir, deux étaient fictifs, et tous les commerçants d'alcool au détail de la ville de Haïphong étaient obligés de venir s'approvisionner à un débit de gros attendant à l'entrepôt général, ne faisant qu'un avec celui-ci.

La maison SAUVAGE, qui assure les transports de la Régie, devant livrer les alcools dans les magasins du débitant général, et cet entrepôt se confondant avec le magasin de vente en gros, il s'ensuivait que M. SEN n'avait aucun frais, que la presque totalité des remises, qui lui étaient faites, restait dans sa poche. C'était un beau cadeau qui lui était fait là. Était-ce indifférence ? Complaisance ? Ignorance ? Excès de bienveillance ? Ou tout ce qu'on voudra supposer de la part des chefs de l'administration des Douanes et Régies ? Nous ne voulons pas le savoir. S'il y avait scandale, la responsabilité n'en appartenait pas à M. NGUYEN-HUU-TU dit SEN qui, connaissant seulement par expérience l'incapacité et les faiblesses de l'administration de la Régie, se trouve aujourd'hui particulièrement qualifié pour réclamer qu'il y soit mis un terme grâce à l'abolition du Monopole.

Nous serions avec lui, si la situation du budget de l'Indochine permettait de procéder à des expériences susceptibles d'en compromettre l'équilibre.

Mais la fantaisie des moralistes de Genève peut provoquer une telle diminution des recettes que notre budget retire de l'opium, qu'il est impossible de songer à renoncer aux profits que nos finances retirent de la vente de l'alcool. Au contraire, la taxe sur la consommation des boissons fermentées est la seule des ressources la plus sûre sur laquelle on puisse compter. Au lieu de supprimer le Monopole au Tonkin et dans le Nord-Annam, il faudra le consolider et, tôt ou tard, l'étendre à toute l'Indochine, non pas pour le seul bénéfice des firmes FONTAINE, SAUVAGE ou des verreries de CUONG-MY, mais pour le réel profit de la collectivité indochinoise.

Que de bons apôtres réclament la suppression du monopole pour mieux emplir leurs poches, celà, nous ne pouvons l'accepter. L'alcool doit rapporter au budget, et les contribuables qui ne boivent pas verraient d'un mauvais œil un accroissement de leurs charges pour le seul bénéfice de quelques candidats distillateurs, doublés d'autant de fraudeurs en perspective.

L'impôt sur l'alcool ne procurera vraiment ce qu'il doit donner que le jour où la consommation sera alimentée par un nombre restreint de distilleries, rigoureusement exercées, et que la circulation des alcools se fera sous certaines conditions. Que l'on sépare les Régies de la Douane et qu'on mette à la tête de ce service quelques fonctionnaires puisés dans le cadre des contributions indirectes de la métropole. Les

fraudeurs verront alors rapidement se dresser un réseau de mesures de protection rendant plus difficile l'exercice de leur coupable industrie.

Le Monopole, tel qu'il fonctionne actuellement, n'est pas parfait. Il est coûteux, et ne laisse pas les bénéfices qu'il devrait donner. Distilleries, embouteilleurs, transporteurs, entreposeurs et autres ont parfois une marge de bénéfices qui n'est pas en rapport avec les services qu'ils rendent. Le cas SEN nous le démontre et la faveur dont jouissent les distilleries en Indochine est un scandale. L'exagération de leurs frais généraux et l'importance de leurs bénéfices condamnent les conventions qui permettent des abus aussi criants.

Il devrait y avoir pour toute la colonie quinze à vingt distilleries, au plus, et l'État indochinois devrait participer aux bénéfices réalisés par elle. Assurant la vente du produit fabriqué, et ce à un prix rémunérateur, il serait tout naturel qu'il exerçât un droit de participation aux bénéfices.

Le monopole, tel qu'il existe, doit être dénoncé. Seulement, ce n'est pas sa disparition qui doit être envisagée, mais son aménagement étendu à l'Annam, à la Cochinchine et au Cambodge sur des bases plus rémunératrices que celles du régime actuel.

Quant au goût empyreumatique, aux garanties hygiéniques, etc., etc., servant de base d'argumentation à ceux qui voudraient étrangler la firme Fontaine entre deux vœux, ce sont des questions secondaires qui peuvent être aisément résolues. Il n'est pas difficile de créer des distilleries fabriquant de l'alcool selon le goût de leur clientèle. C'est affaire d'organisation. Le consommateur ne perdrait rien à une combinaison de la nature de celle que nous envisageons. Seuls les profiteurs de la confusion actuelle pourraient trouver à redire au changement de régime. Quant aux mécontents, il y en aura toujours, il n'y a qu'à les laisser crier, car c'est beaucoup plus leur part du gâteau qu'ils réclament que le désir de faire quelque chose pour l'amélioration du sort de leurs compatriotes. De cela, ils se moquent comme de leur premier cai-quan. Exploiteurs féroces de leurs concitoyens, ils voudront toujours l'être. L'administration connaît trop aujourd'hui leurs larmes de crocodile pour s'y laisser prendre, et ce ne sont pas les vœux qu'ils présenteront qui influenceront beaucoup sur les décisions estimées devoir être prises dans l'intérêt général des Indochinois aussi bien que dans l'intérêt supérieur de l'œuvre française en ce pays.

MERCURE

Au Conseil d'État
DEUX ARMATEURS DE HAÏPHONG 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.

.....

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 avril 1931)

AU TRIBUNAL. — Le tribunal civil a reçu ce matin le serment de MM. les membres de la Commission de conciliation qui sont MM. Dufour, directeur de la Verrerie de Cuong-

My ; Ng. huu Thu dit Sen, armateur ; Miller, de l'U. C. I. A. ; Binh-Thang, employé à la Société des dragages ; Seguy, directeur des Charbonnages de la baie d'Along ; Tran dinh Thu, entrepreneur ; Le Gall, de la Sacric.

Remerciements
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 août 1932)

La famille de M. Ng. huu Thu dit Sen remercie bien sincèrement les très nombreuses personnes qui ont assisté aux obsèques du regretté défunt et toutes celles qui lui ont témoigné de la sympathie dans le deuil cruel qui vient de la frapper.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
Conseil municipal
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} septembre 1932)

.....
Le marché du 6 novembre 1930 passé avec M. Nguyen huu Thu dit Sen, ayant déjà été prorogé l'année dernière, n'est plus susceptible d'une nouvelle prorogation à son expiration le 31 décembre prochain.

Ce marché avait trait à l'exploitation du bac du Cua-Cam, laquelle nécessite du matériel navigant et des ouvrages, M le maire fait remarquer qu'il est désirable de procéder à un nouvel appel d'offres trois mois avant l'expiration du marché qui a lieu à la fin de l'année, afin de permettre au nouvel entrepreneur d'être en mesure de commencer son exploitation dès le premier janvier 1933.

Le conseil approuve purement et simplement le nouveau projet, le cahier des charges étant analogue à celui adopté le 9 septembre 1930.

AU PALAIS
Cour d'appel (Chambre civile et commerciale)
Audience du vendredi 6 octobre 1933
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 octobre 1933)

M. le premier président Morché préside, à l'assistance de M. le conseiller Eyechenne et de M. le conseiller p. i. Barthet.

.....
Les arrêts suivants seront rendus :

.....
2^o) Ao Teng-Tchane contre Ng.-huu-Thu dit Sen. — Par jugement du 1^{er} juin 1932, le tribunal avait condamné Ao-Teng-Tchane à payer à Ng.-huu-Thu dit Sen la somme de 5.000 piastres,

La Cour déclare recevable en la forme l'appel interjeté par Ao Teng Tchane contre le jugement du 1^{er} juin 1931.

Infirme et met à néant le dit jugement ; déclare les héritiers de Ng.-huu-Thu dit Sen non fondés en leurs demandes fins et conclusion, les en déboute ; ordonne la restitution de l'amende

consignée, condamne les héritiers de Ng.-huu-Thu dit Sen en tous les dépens de 1^{re} instance et d'appel qui tiendront lieu de dommages-intérêts envers Ao Tcheng

Tchane, prononce la distraction des dits dépens au profit de M^e Pascalis, avocat aux offres de droit.

SULLY ET L'INDOCHINE
Réponse de BARBISIER [= CUCHEROUSSET] à NGU TU, de L'Union Indochinoise
(L'Éveil de l'Indochine, 20 mai 1934)

[...] Dans les transports fluviaux, au Tonkin, il y a quelques années, les entreprises annamites dominaient. Pourquoi l'un de ces deux chefs d'entreprise, M. Bach-thai Buoï, a-t-il cédé son affaire à une société française [Sauvage] et l'autre, M. Nguyễn-huu-Thu, à un groupe chinois ? Probablement parce qu'ils ne voyaient pas de compatriotes susceptibles de continuer l'affaire ? [...]

HANOÏ
AU PALAIS
Cour d'appel. Chambre civile et commerciale}
Audience du vendredi 8 juin 1934
(L'Avenir du Tonkin, 8 juin 1934)

M. le premier président Morché est assisté de MM. les conseillers Nadaillat et Cassagnau

.....
3^o) Ng. thi Sen contre héritiers Ng. huu Thu dit Sen

Par requête déposée au greffe du tribunal de 1^{re} instance de Haïphong, le 22 avril 1930, la dame Ng. thi Sen, demeurant à Nam-Truc (Phu-ly), a fait citer devant le tribunal statuant en matière civile indigène Ng. huu Thu dit Sen, armateur à Haïphong, pour s'entendre condamner à lui payer la somme de 40.000 p. à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice qu'elle a subi du fait du décès de sa fille naturelle, la demoiselle Marie Baudini dite Valentino, survenue le 4 septembre 1926 au cours du naufrage de la chaloupe *Dong-Loi*.

Par jugement en date du 4 mai 1932, le tribunal a débouté la dame Ng.-thi-Sen de sa demande ; le 24 juin 1932, la dame Ng.-thi-Sen interjeta appel de ce jugement.

Pour permettre à la Cour de statuer en connaissance de cause sur la responsabilité qui peut être encourue en l'espèce par Ng huu-Thu dit Sen, au sujet du dit accident, dira l'arrêt, il échet d'ordonner le compulsoire du dossier de la procédure correctionnelle suivie contre ce dernier, avec une expédition de la décision de justice qui l'a clôturée,

Par ces motifs :

La Cour déclare recevable en la forme l'appel interjeté par la dame Nguyen-thi-Sen contre le jugement du tribunal de 1^{re} instance de Haïphong, statuant en matière civile indigène en date du 4 mai 1932, avant dire droit, dit et ordonne qu'avec l'autorisation et par les soins de M. le procureur général près la Cour d'appel de Hanoi le dossier de la procédure correctionnelle suivie contre Ng. huu Thu dit Sen en suite du naufrage de la chaloupe *Dong-Loi* survenu le 4 septembre 1926 sera versé aux débats de la présente instance avec une expédition du jugement ou de l'arrêt qui a clôturé la dite instance, envoie l'affaire à l'audience du vendredi 7 septembre 1934, à 8 h. du matin. Réserve les dépens.

.....

H. de M.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 juin 1934)

ÉTAIT IL DE BONNE FOI ? — François S., fils d'un armateur annamite très connu, aujourd'hui décédé, avait souscrit au profit de la maison Poinsard, certaines traites restées impayées. Aucun arrangement amiable n'ayant pu aboutir, une saisie a été opérée sur ses meubles, et la vente fut fixée au 26 mars dernier. Cependant, quand M^e Drabier, le sympathique huissier commissaire priseur, vint procéder au récolement des meubles en vue de la vente, ces meubles avaient disparu, et la nommée Thi-M., qui se prétendait concubine de François S. et qui avait été constituée gardienne par l'huissier saisissant, ne se trouvait plus au nid.

Au commissaire qui lui reproche d'avoir détourné des objets saisis, François S. prétend qu'il ignorait cette saisie et que Thi-M. n'a jamais été sa concubine. Si elle avait été trouvée chez lui par M^e Drabier le jour de la saisie, c'était par un hasard fortuit.
