

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[Cliquer ici pour accéder aux tarifs et à la licence](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

Départ immédiat de Nhatrang, le même jour, à 6 heures et arrivée à Quinhon le soir entre 17 et 18 heures.

Départ de Quinhon à 19 heures et arrivée à Tourane le deuxième jour au matin entre 4 et 5 heures. A 6 heures le train ou l'automotrice partirait pour Hué et Dong-Ha et arriverait dans ce dernier poste à 9 heures du matin.

Là, la voiture postale chargerait les correspondances et les amènerait à Vinh entre 19 et 20 heures le même jour et de Vinh un train spécial partirait à 21 heures pour arriver à Hanoï le lendemain matin à 6 heures.

De ce qui précède, il résulte nettement qu'une lettre mise à la poste de Saïgon le dimanche soir, à 19 heures, pourrait être distribuée : à Quinhon le lundi soir à la même heure, à Tourane et à Hué le mardi dans la matinée et à Hanoï le mercredi, vers 8 heures du matin.

Pour le retour, pas d'autres difficultés que d'utiliser les voitures pour qu'il n'y ait pas de perte de temps et qu'aucun trajet ne soit effectué à vide.

Et ainsi serait réalisée, pour beaucoup moins de 100.000 dollars par an, la liaison postale de Saïgon-Hanoï ou Hanoï-Saïgon en soixante heures.

*
* *

Un sinistre maritime dans les mers indo-chinoises.

De l'Indépendance Tonkinoise :

La perte du paquebot français « Saïgon », ex « Haïphong », de la Compagnie des Messageries Maritimes, disparu sur les côtes d'Annam au début de décembre 1924 sans laisser aucune trace de son naufrage et des 140 personnes embarquées à son bord, ramène à nouveau l'opinion publique à se préoccuper de la sécurité des navires français dans les mers coloniales.

La Fédération des Capitaines au long cours, avec une compétence et une clairvoyance que l'on ne saurait contester, a signalé depuis fort longtemps aux pouvoirs publics la situation absolument anormale dans laquelle sont autorisés à naviguer les navires français dans les mers coloniales.

Alors que des résultats incontestables et probants ont été réalisés quant à la sécurité des navires armés dans les ports français de la métropole, depuis l'application de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité, il est paradoxal de constater que les navires français armés dans les ports de nos colonies continuent à être armés sous un régime plus ou moins fantaisiste qui ne présente aucune des garanties de sécurité obtenues dans la Métropole. Le « Saïgon » avait assuré les services coloniaux de la Compagnie des Messageries Maritimes sous le nom de « Haï-

Phong » pendant 38 ans environ. Cette Compagnie, soucieuse de sa réputation mondiale, avait entretenu ce navire dans de bonnes conditions de sécurité, sous la surveillance du « Véritas », sans tenir compte des règlements plus ou moins fantaisistes de la colonie, qui ne possède pas de contrôle officiel technique de la sécurité des navires, comme il en existe dans la métropole.

En fin 1923, le « Hai-Phong » fut déclaré impropre à la navigation par le « Véritas » et par la Compagnie des Messageries Maritimes; le navire fut en principe condamné.

Après un désarmement plus ou moins long, qui ne pouvait qu'accentuer l'état d'innavigabilité dans laquelle il se troucail, le « Hai-Phong » fut vendu à un armateur chinois et reprit son service sous le nom de « Saïgon ».

Si des services techniques compétents, administrateur de l'inscription maritime et inspecteur de la navigation, avaient existé en Indochine, le « Saïgon », avant de reprendre la mer, aurait dû subir toutes les visites de sécurité exigées par la loi du 17 avril 1907; le « Véritas » ne voulant plus attribuer la classification officielle à ce navire, garantie acceptée par la dite loi de sécurité, c'est à l'administration de l'Inscription maritime qu'incombait le devoir de lui faire subir toutes les visites de sécurité prévues par la dite loi et ses règlements.

Mais il aurait fallu pour cela que l'administration de l'Inscription maritime de la colonie fût compétente dans la question. Or, il n'en est pas ainsi, et la Fédération des Capitaines au long cours a depuis longtemps signalé les dangers de cette incompétence, qu'il s'agisse de la sécurité des navires et des personnes embarquées, ou de la réglementation générale à bord des navires armés dans nos colonies.

Alors que les services armés dans la Métropole, sous pavillon français, sont astreints à de multiples visites qui sont passées sous la responsabilité des administrateurs de l'Inscription maritime, dûment qualifiés à cet effet et assistés de fonctionnaires officiels qui sont les inspecteurs de la navigation, les navires armés aux colonies sont placés sous l'autorité de simples commis des douanes, ou des services civils, détachés par le gouverneur aux services de l'Inscription maritime. Nous n'insistons pas sur l'incompétence, en fait de sécurité maritime ou d'administration maritime, des fonctionnaires désignés à ces fonctions; rien n'a préparé ces fonctionnaires, quelle que soit leur bonne volonté, à la surveillance des navires de commerce et de leurs équipages.

La Fédération des Capitaines au long cours a demandé depuis longtemps que des fonctionnaires qualifiés fussent détachés au service des gouverneurs de nos principales colonies, — administrateurs de l'inscription maritime créés par la loi de 1902 et inspecteurs de la navigation maritime créés par la loi de 1907, — pour exercer une surveillance effective sur toutes les branches des services de la navigation qui leur incombent dans la Métropole.

La Fédération des Capitaines au long cours a insisté sur le fait incontestable que les services de la marine marchande dans certaines colonies, comme Saïgon par exemple, sont beaucoup plus importants que dans certains ports de France comme Cette, Port-Vendres, Bastia, Bayonne, Calais, etc., etc., qui sont pourvus d'administrateurs de l'Inscription maritime et d'inspecteurs de la navigation de commerce. De nombreux navires de commerce sont armés à Saïgon; un régime spécial d'inscription maritime comportant la délivrance des brevets spéciaux de capitaines et de mécaniciens fonctionne dans ces ports coloniaux; le tout sous l'autorité de fonctionnaires incompétents, alors que nous avons fondé deux corps tout à fait spéciaux et techniques pour la surveillance et le fonctionnement de la sécurité de la navigation commerciale sous pavillon français.

On cherchera à mettre en cause, pour atténuer les responsabilités plus hautes, celles du capitaine et du chef mécanicien qui ont disparu et ne pourront pas se défendre; on nous dira qu'ils n'auraient pas dû partir si le navire n'était pas en bon état de navigabilité. Défense bien mesquine et puérile de ceux qui, pour ne pas abandonner quelques-unes de leurs prérogatives de gouverneurs ou de ministres des colonies, n'ont pas hésité à compromettre gravement, comme en témoigne ce nouveau sinistre, les plus élémentaires garanties de sécurité que l'on doit aux passagers autant qu'aux équipages, quelle que soit d'ailleurs leur nationalité, lorsqu'ils font confiance au pavillon français.

D'après certains renseignements provenant de bonne source, le « Saïgon » était parti avec un chargement composé en grande partie d'essence; on peut donc présumer que les précautions prescrites par les règlements français n'ont pas été observées et surtout contrôlées avant le départ par un inspecteur de la navigation, comme la chose est prévue et effectuée en France.

*
* *

Découverte à Nhatrang du tombeau de l'évêque d'Adran.

De *France-Indochine*, 24 mars :

L'Annam reste toujours le sanctuaire des découvertes sensationnelles qui captivent et retiennent l'attention du savant comme de l'historien.

Après les fouilles de Thanh-hoa qui ont mis à jour des pièces de porcelaine en « céladon » d'une valeur inestimable datant du V^e siècle, on vient de découvrir aux environs de Nhatrang un tombeau qui semblerait contenir les restes mortels de Mgr Pigneau de Béhaine, l'évêque d'Adran.

Voilà ce qui est intriguer l'historien qui a toujours placé le tombeau du compagnon d'armes de Gia-Long à Saigon.

Les « Amis du Vieux-Hué » se livrent très activement à cette séduisante étude. Laissons à cette docte compagnie le soin d'approfondir — pour le plus grand bien de l'histoire d'Annam — cette question à laquelle elle donnera, dans son prochain bulletin, toutes les précisions nécessaires.

Nous nous bornons aujourd'hui à mettre sous les yeux de nos lecteurs les renseignements ci-après, que nous tenons d'un ami de Nhatrang :

« Le tombeau en question se trouve sur le territoire du village Ngoc-Hôi, distant de quatre kilomètres du centre de Nhatrang. Ce tombeau se trouve caché sous une épaisse fondaison d'arbustes sauvages, au milieu d'un coin solitaire. On peut donc dire que ce tombeau est dans un état d'abandon depuis bien longtemps.

« Le mois dernier, à l'occasion d'un mariage, un groupe assez nombreux d'Annamites passait en cet endroit. Un homme du groupe, par un heureux hasard, aperçut à travers un feuillage touffu une pierre tombale portant ces caractères : « Ba Da Lôc chi mô », qui signifient : « Tombeau de Mgr Pigneau de Béhaine, évêque d'Adran ».

« Il fit part de cette découverte aux personnes du groupe. Un natif de Saigon, qui faisait partie du cortège nuptial, déclara ne pouvoir ajouter foi à cette assertion : « C'est Saigon, ma ville natale, qui a le tombeau de l'évêque d'Adran ». Cependant, tous s'empressèrent de voir le tombeau et tout le monde fut tombé d'accord pour dire que c'est bien là le tombeau du célèbre prélat.

« Le Saigonnais fit part de cette rencontre à ses compatriotes de Cochinchine et leur demanda de chercher à approfondir cette intéressante découverte.

« Cette nouvelle a fait du bruit en Cochinchine et M. Bréda, résident de France à Nhatrang, fut prié de faire faire une enquête plus détaillée au sujet de ce tombeau.

« Le dimanche 22 février, M. le résident Bréda, ainsi que les mandarins provinciaux de Thanh-hoa, se rendirent au village de Ngoc-hoi en vue d'y recueillir de plus amples détails sur l'existence du tombeau en ce lieu. Ils ont pris plusieurs photographies.

« A la suite de cette enquête, le résident comme les mandarins provinciaux a déclaré également que le tombeau de Monseigneur est bien sur le territoire du village de Ngoc-hoi.

« Le tombeau est une solide construction en maçonnerie entourée par une clôture également en maçonnerie. A l'entrée s'élève un tronc de mur qui est une espèce de « paravent » que l'on voit toujours devant les maisons annamites. Sur la face extérieure du paravent, on voit en relief un « Phénix aux ailes tombantes ». Sur la face intérieure, on remarque une longue épitaphe en caractères chinois relatant les valeurs

reux services que Mgr Pigneau de Béhaine avait rendus à la cause des Nguyen.

« Derrière le paravent, se trouve une sorte de tabernacle, un pavillon, style purement annamite. La façade extérieure de ce pavillon est garnie d'animaux symboliques, gardiens de la paix du tombeau : au premier plan, deux licornes debout, et au second plan, deux dragons rampants qui redressent altièrement leurs têtes. Sous la travée médiane, se place une petite stèle en marbre sur laquelle on lit les caractères suivants : « Ba Da Lôc chi mô », « Tombeau de Mgr Pigneau de Béhaine, évêque d'Adran ». Dans les travées de droite et de gauche, on voit des sentences parallèles en caractères chinois à la louange du valeureux prélat.

« Derrière le tabernacle, s'élève une grande croix en maçonnerie qui précède la tombe proprement dite. Cette dernière a la forme d'une gigantesque tortue qui semble émerger de la terre.

« Dans le mur de clôture, à l'endroit qui fait face à la tombe, est posée une grande stèle en marbre portant une inscription en caractères relatant la vie de cet homme de bien.

« On ne découvre aucune autre inscription permettant de connaître le nom de celui qui a édifié ce monument. »

Voilà la description de ce modeste tombeau, qui va mettre en compétition la ville de Saigon et le village de Ngoc-Hôi.

Les habitants du village, interrogés, n'ont pu donner aucun renseignement précis sur l'existence de ce tombeau.

Un seul nhaqué, âgé d'une cinquantaine d'années, a pu donner le renseignement suivant : « Mon père, de son vivant, avait l'habitude d'assurer l'entretien de ce tombeau ».

D'après les manuscrits en caractères sur l'histoire d'Annam, il est dit que :

« Mgr Pigneau de Béhaine, évêque d'Adran, avait accompagné le prince Nguyen-Anh dans la province de Nhatrang.

« Ensuite le prince eut à lutter contre des rebelles à Quinhon. Il y fit appeler Monseigneur à son secours, et put ainsi pacifier le pays. Monseigneur, dont la santé avait été fortement ébranlée par tant de fatigues, succomba peu de temps après, au port de Thi-Nai.

« Nguyen-Anh ne pouvait se consoler de la cruelle perte de cet ami des mauvais jours. Il lui fit faire des funérailles somptueuses en faisant enterrer les restes mortels de Monseigneur à Saigon, où l'on voit encore aujourd'hui le tombeau que les Annamites appellent « le tombeau de Cha Ca » (l'aîné des prêtres). Aucun manuscrit ne parle de Nhatrang comme devant posséder les restes mortels de Mgr Pigneau de Béhaine. »

Attendons les Amis du Vieux-Hué.