



HAL
open science

Découverte d'une chaloupe à vapeur (Mékong) Thaïlande - rapport d'expertise

Frédéric Pécout

► **To cite this version:**

Frédéric Pécout. Découverte d'une chaloupe à vapeur (Mékong) Thaïlande - rapport d'expertise. [0]
INRAP. 2016. hal-01773796

HAL Id: hal-01773796

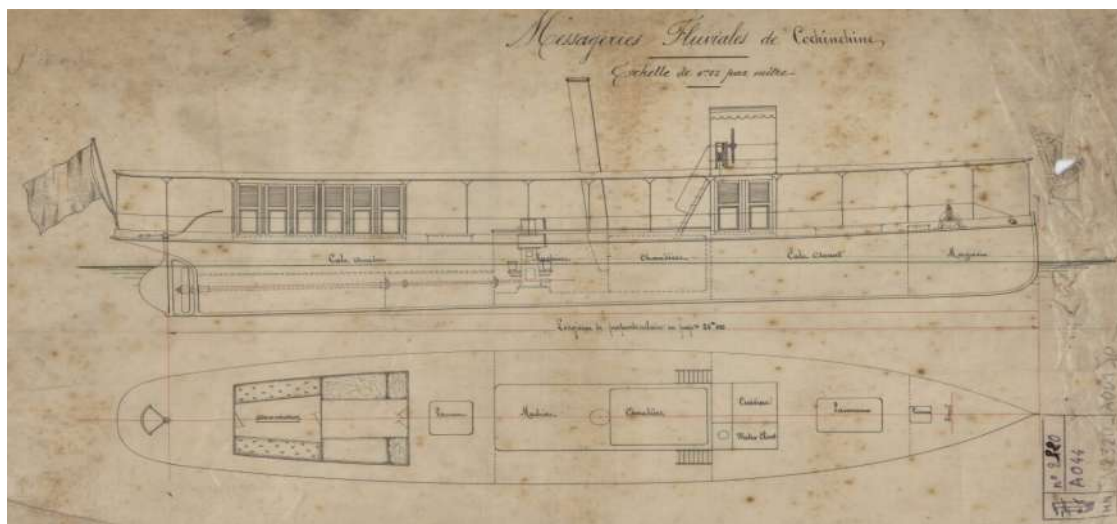
<https://inrap.hal.science/hal-01773796v1>

Submitted on 21 Jan 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Thaïlande, Province de Buen-Kan commune de Ban Tha Krai
Découverte d'une chaloupe à Vapeur (Mékong)



sous la direction de

Frédéric Pécout

Thaïlande, Province de Buen-Kan, commune de Ban Tha Kraï
Découverte d'une chaloupe à Vapeur (Mékong)



sous la direction de
Frédéric Pécout

par
Frédéric Pécout

avec la collaboration de
Mr François Souq
Directeur du Service International
INRAP.

Mme Sirin Yuanyaidee
Madame le Chef du Musée
National de Ban Chiang
Thaïlande.

Mr Wongsakon Rahothan,
Archéologue sous-marin
Bureau de l'Archéologie sous-
marine
Département des beaux-Arts
Thaïlande.

Mme Phat-A-Pha. Teeravutchvong
Conservatrice du Musée National de
Ban Chiang

**Mrs Gérard Tripoteau, Claude
Rabault**
Maison des hommes et des
techniques Ateliers et chantiers

**Mme Catherine Heno, Mr Serge
Galatti,**
Bureaux Véritas Marines et Archives

Mme Anabelle Tavares, SIPH

Chronologie

Période
Contemporaine

Sujets et thèmes

Chaloupe à
Vapeur,
Navigation

Mobilier

Céramiques, Fer,
Caoutchouc,
Verres,Bois

Découverte d'une chaloupe à vapeur.

Après la découverte d'une chaloupe française à vapeur dans le fleuve le Mékong en Thaïlande par les archéologues thaïlandais, le Département des Beaux Arts nous a sollicité pour réaliser un rapport d'expertise sur ce bâtiment. L'expertise porte à la fois sur la découverte de cette chaloupe, sa description et son histoire et rassemble les données sur l'histoire de la navigation sur le fleuve Mékong.

Un ensemble d'objets de 1900 à 1944 ont été découverts dans cette chaloupe, renseignant sur la vie à bord de ce type d'embarcation.

Enfin l'expertise permet de développer les relations historiques et scientifiques avec la communauté scientifique thaïlandaise et d'envisager de futures collaborations.

Plan :

Introduction et Méthodologie

1- Localisation

2- Les données de la découverte

3- Historique de la navigation sur le fleuve Mékong

A – Le fleuve Mékong

B – La présence française, le commerce, la navigation

C – Sur le plan local (Mékong), que se passe-t-il ?

D – La navigation sur le Mékong au Laos et dans le secteur de la découverte

4- Expertise de la chaloupe à vapeur

5- Conclusion

Discussion et critique

Bibliographie

Annexes

Etudes Complémentaires

Listes des figures

Introduction et Méthodologie

A la suite de la découverte de l'épave d'une chaloupe française à vapeur dans le fleuve Mékong en Thaïlande, la conservatrice du musée de Ban Chiang (Madame Le Chef du Musée National de Ban Chiang, Mme S. Yuanyaidee), nous a sollicités pour réaliser une expertise archéologique et historique. Cette étude permet de retracer l'histoire de la navigation et du commerce sur le Mékong, des différentes compagnies de navigation françaises présentes durant de très nombreuses années et d'apporter des indices pouvant identifier cette épave.

Une méthodologie d'analyse rigoureuse a été mise en place. Plusieurs déplacements ont été réalisés, à Paris aux Archives de la Bibliothèque de France, à Vincennes aux Archives du Ministère de la Défense, à Nantes aux archives Marines du Bureau Véritas et aux archives Dubigeon (archives de la Maison des Hommes et des Techniques), à Fréjus, Nice et Aix en Provence afin d'étudier les Archives d'Outre Mer. Il est à noter qu'une bonne partie des archives de l'Indochine soit restée au Vietnam. L'ensemble de la presse économique d'Indochine : Les Annales Economiques d'Indochine, l'Essort Economique de l'Indochine ont été étudiés (sur la page historique de 1890 à 1950), l'Eveil économique de l'Indochine ainsi que les différents bulletins d'associations diverses : d'anciens combattants, les anciens de la Marine, collectionneurs de cartes postales du Laos... Une analyse critique et de synthèse a ensuite été faite sur l'ensemble de cette documentation. Quatre mois ont été nécessaires à l'élaboration de cette expertise en collaboration avec les conservatrices du Musée National de Bang Chiang (Mme S. Yuanyaidee, Madame Le Chef du Musée National de Ban Chiang, Mme P. Teeravutchvong, conservatrice).



La coque est présente sur plus de 95%, la chaudière également mais toutes les structures supérieures ont disparu. Le Département des Beaux Arts est chargé de l'inventaire et de l'étude (fig.3). Les relevés de la chaloupe ont été réalisés par le bureau des fouilles sous-marines.



3- Historique de la navigation sur le fleuve Mékong et de la présence française en Cochinchine.

A - Le fleuve Mékong.

Le fleuve Mékong prend sa source à Lasagongma à une altitude de 5.224 mètres, dans la province de Qinghai au Tibet. Le fleuve a une longueur selon les estimations de 4.350 à 4.909 km. Sur la moitié de sa longueur le fleuve coule en Chine pour former ensuite la frontière entre la Birmanie et le Laos sur 200 km. Il rejoint ensuite son affluent le Ruak au triangle d'or. Ce point marque la séparation entre le haut et bas Mékong. Le fleuve forme alors la frontière entre le Laos et la Thaïlande puis coule sur un secteur uniquement au Laos (rapides et gorges). Proche de Vientiane le fleuve redevient frontière avec la Thaïlande puis passe uniquement au Laos formant la région de Si Phan Don juste avant l'ensemble des chutes de Khône.

Le fleuve passe ensuite au Cambodge (rapides de Sambor) juste avant la capitale Phnom Penh. Après la capitale, le Mékong se divise en deux : Le Bassac et le Mékong. Au Vietnam le Mékong se sépare en deux branches qui s'appellent le *Tiên Giang* - Mékong ou fleuve de l'avant et le *Hâu Giang* - Bassac ou fleuve à l'arrière. Ces deux branches rentrent en mer de Chine par neuf estuaires appelés *Sông Curu Long* – le fleuve des neuf dragons.

Dans certains secteurs le fleuve dépasse 3.000 mètres de largeur pour une profondeur variant de 1 à plusieurs dizaines de mètres de profondeur (fig.4).



B - La présence française, le commerce, la navigation

Avant 1887, la Cochinchine, colonie française, le Cambodge, l'Annam et Tonkin, pays de protectorat, étaient administrés séparément, les deux premiers relevant du ministère de la Marine et des Colonies, les deux derniers, du ministère des Affaires étrangères. Par décret d'octobre 1887, l'Union indochinoise fut placée sous l'autorité d'un gouverneur général relevant du ministère des Colonies (fig.5).

Fig.5 Carte de l'Indochine française, Fonds A.N.O.M.



A partir de 1905, l'Indochine représente l'ensemble des possessions et protectorats qui englobent les états actuels du Vietnam, du Laos, du Cambodge (conquis entre 1858 et 1896).

Avec l'invasion de l'Indochine durant la seconde guerre mondiale par le Japon, la position de la France est affaiblie et fait ressurgir des nationalismes indochinois dès la fin du conflit dont le résultat sera la guerre d'Indochine avec le Viet-Minh (Ho Chi Minh) de 1946 à 1954.

C- Sur le plan local (Mékong), que se passe t'il ?

Après plusieurs expéditions (dont l'expédition d'Auguste Pavie), un traité est signé en juillet 1893 entre le Royaume de Siam et la France. Ce traité porte sur le renoncement du Royaume de Siam sur les territoires de la rive gauche du Mékong. Durant plusieurs mois deux canonnières fluviales « La Grandière » et « Le Massie » (fig.6 Localisation Tha-Kêk)

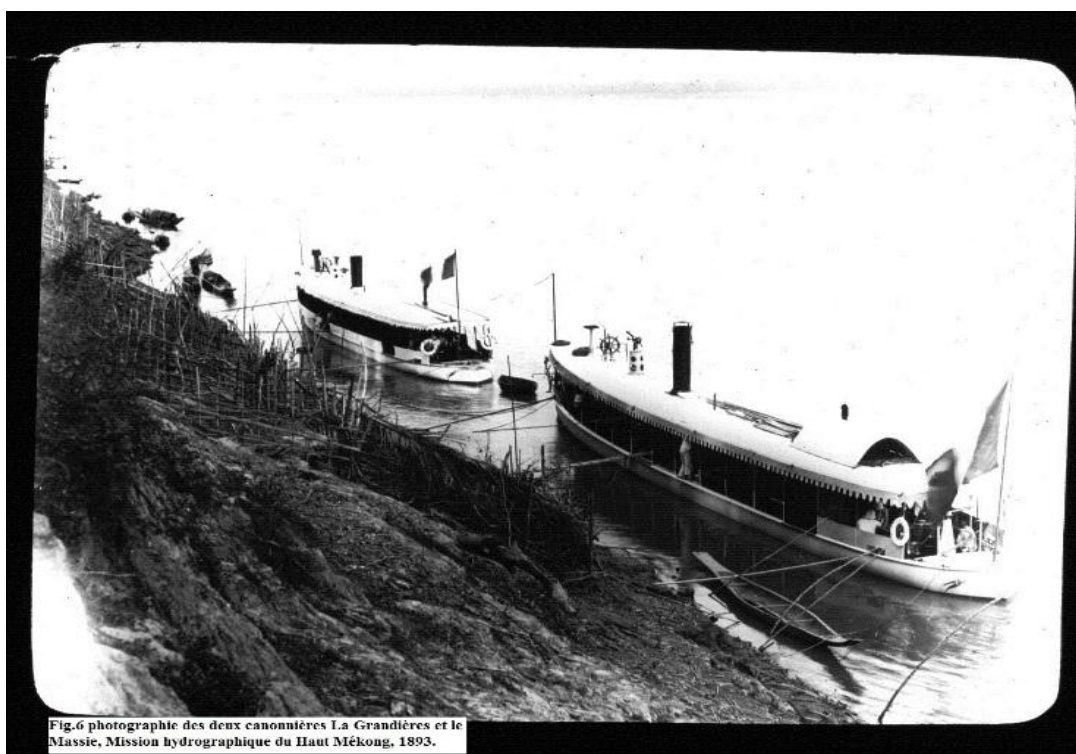
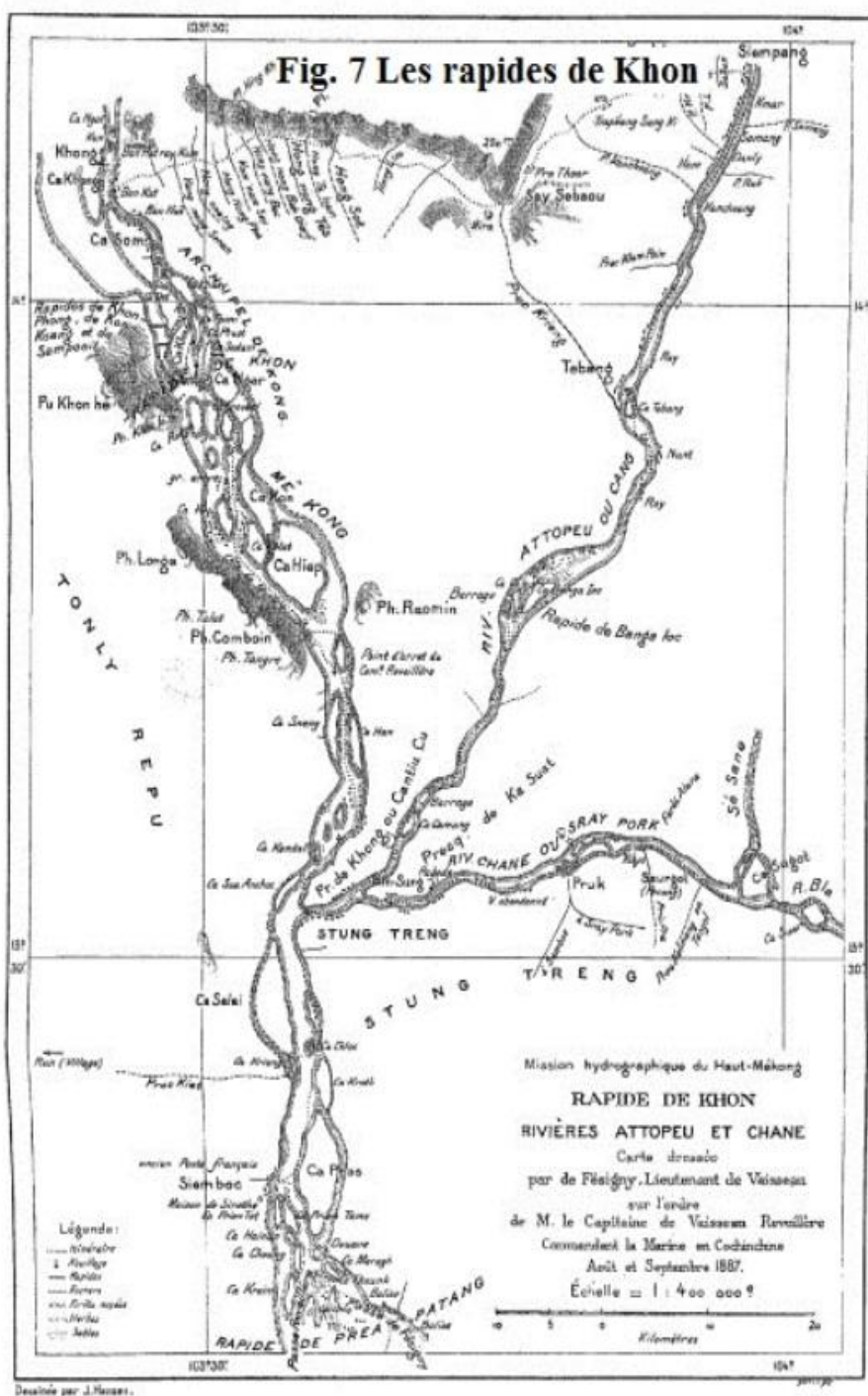


Fig.6 photographie des deux canonnières La Grandières et le Massie, Mission hydrographique du Haut Mékong, 1893.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

vont explorer sous l'intitulé « mission Hydrographique du Haut Mékong » les différents rapides et défilés du fleuve. Ces différentes explorations vont mettre en évidence la dangerosité de plusieurs rapides et chutes notamment aux défilées de Khône et envisager la construction d'un chemin de fer sur l'île principale de Khône. Les chaloupes vont être démontés et acheminés par tronçon puis remontés après les rapides (fig.7).



Caractéristiques des deux chaloupes construites aux ateliers Dubigeon de Nantes : 22 tonnes, 26 mètres de long et démontables en cinq tranches.

Les pirogues peuvent par contre par « eaux basses » et « eaux hautes » passer les chutes (fig.8).



Fig.8 La chaloupe Le Garcerie transportée par voie ferrée pour le franchissement des rapides de Khône.

A partir de 1894 trois bateaux : « Le Colombert », « Le Trentinian » et « Le Garcerie » assurent un service régulier. Un service postal est assuré par « **Les Messageries Fluviales de Cochinchine** ». Cette compagnie française dès sa création (1881) a le quasi monopole du transport et du commerce sur le Mékong. Ces liens étroits avec le gouvernement vont lui permettre d'assurer à la fois des missions pour le gouvernement comme le service réguliers postales mais également le transport de denrées et de passagers. A partir de cette période et jusqu'à l'indépendance de l'Indochine, le commerce fluviale va être intense avec la création et le développement de la **Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine** (1881-1927, dont la plus part des bateaux font partis et construit aux chantiers navals Dubigeon situés à Nantes en France).

Cette compagnie aura le monopole du transport et du commerce sur le Mékong ainsi que le monopole du service du transport du courrier pour l'état comme nous l'avons déjà signalé (annexe 1 : Convention pour l'exploitation des services postaux, Gouvernement Général de l'Indochine et la Société des Messageries Fluviales).

Cette compagnie cède en 1927 sa branche transport au profit de la **Compagnie Saïgonnaise de Navigation et de Transport** (mais ce sont les mêmes propriétaires) qui elle-même sera rachetée en 1938 par la **Société de Chalandage et Remorquage de l'Indochine**.

La plus part des témoignages locaux (presses, populations, entreprises de plantations d'hévéa, de riz, bois précieux....) ne mentionne toujours que le nom des Messageries Fluviales de Cochinchine.

Pour développer le commerce et assurer un bon fonctionnement, la société va donc dès 1890-95 faire appel aux Chantiers Naval Dubigeon, constructeur naval situé à Nantes pour réaliser et faire construire (en grande partie) toute une flotte de navires essentiellement des chaloupes à vapeur de différents tonnages composant plusieurs flottilles (annexe 2 liste de prix pour les voyageurs).

Dès 1923, on note déjà dans les archives la présence de la flottille du Laos composée de 8 chaloupes à vapeurs de dimensions différentes et assurant un trajet journalier entre les différentes escales (Annexes 1 et 2).

Cette flottille se composait :

- du Pavie construit vers 1909, vapeur à 2 hélices en acier, longueur 35 mètres pour une largeur de 5,5 mètres, construit aux ateliers Dubigeon pour les Messageries Fluviales (fig.9).

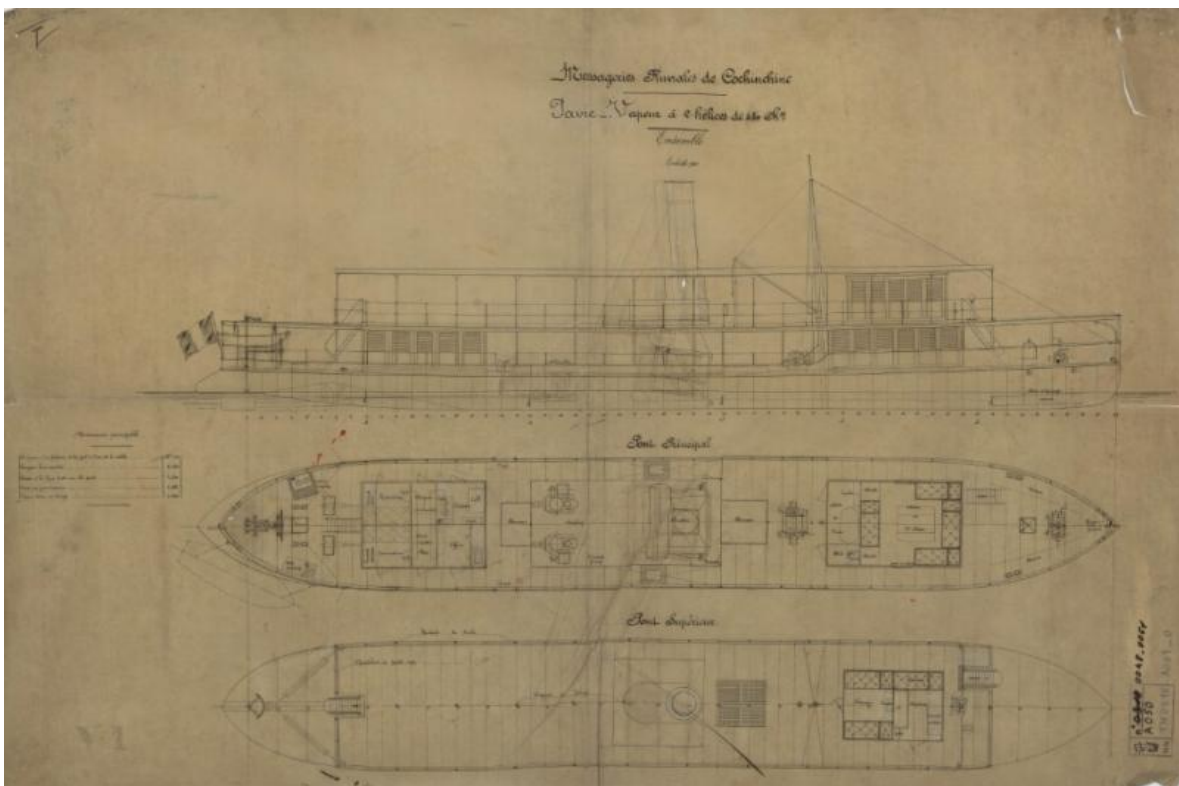


Fig.9 Plan du Pavie, archives de la Maison des Hommes et des techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.

- du Massie, à l'origine chaloupe canonnière à vapeur de 26 mètres de longueur construite pour la Marine Nationale et rachetée par les Messageries Fluviales, daté de 1893 (fig.10, 11 et 12).

Le Massie a participé à la « Mission hydrographique du Haut Mékong » du Lieutenant de vaisseau Georges Eugène Simon 1897 avec une chaloupe le Han Luong.

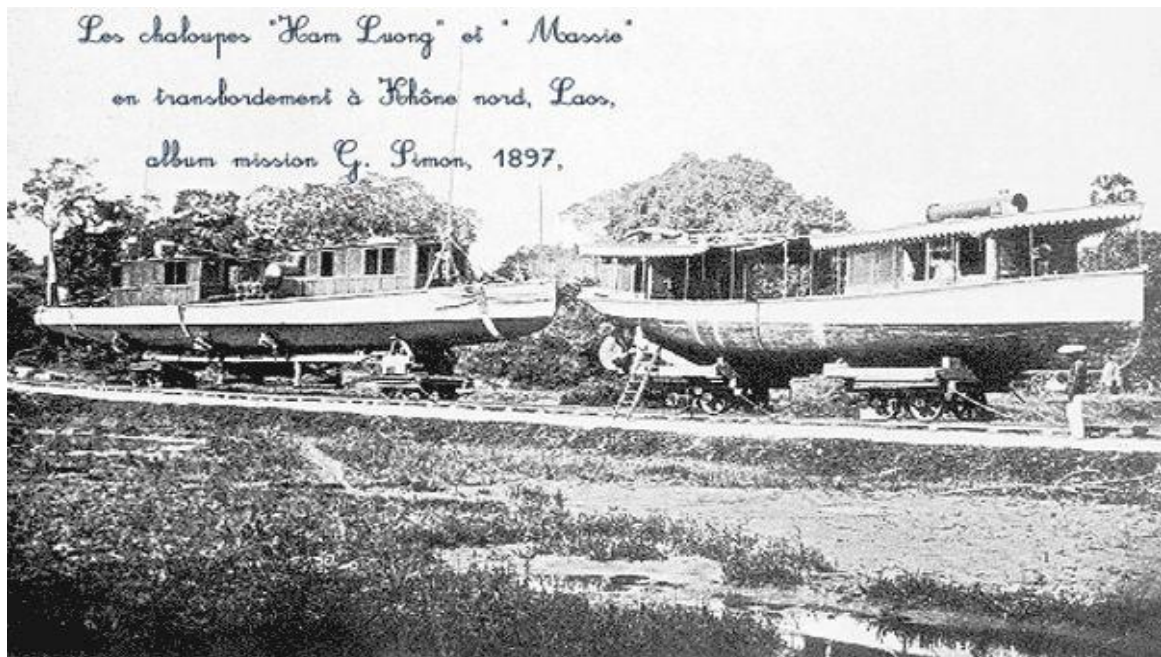


Fig.10 les Chaloupes Han Luong et Le Massie sur l'île de Khône



Fig. 11 Chaloupe canonnière « Le Massie ? », 1893.



Fig.12 Avant de la chaloupe Le Massie sur l'île de Khône.

- La Garcerie, vapeur de 50 mètres de longueur, construit pour les Messageries Fluviales en 1895 (fig.13 et 14), ancien atelier naval Dubigeon à Nantes.



Fig.13 La chaloupe La Garcerie sur l'île de Khône.

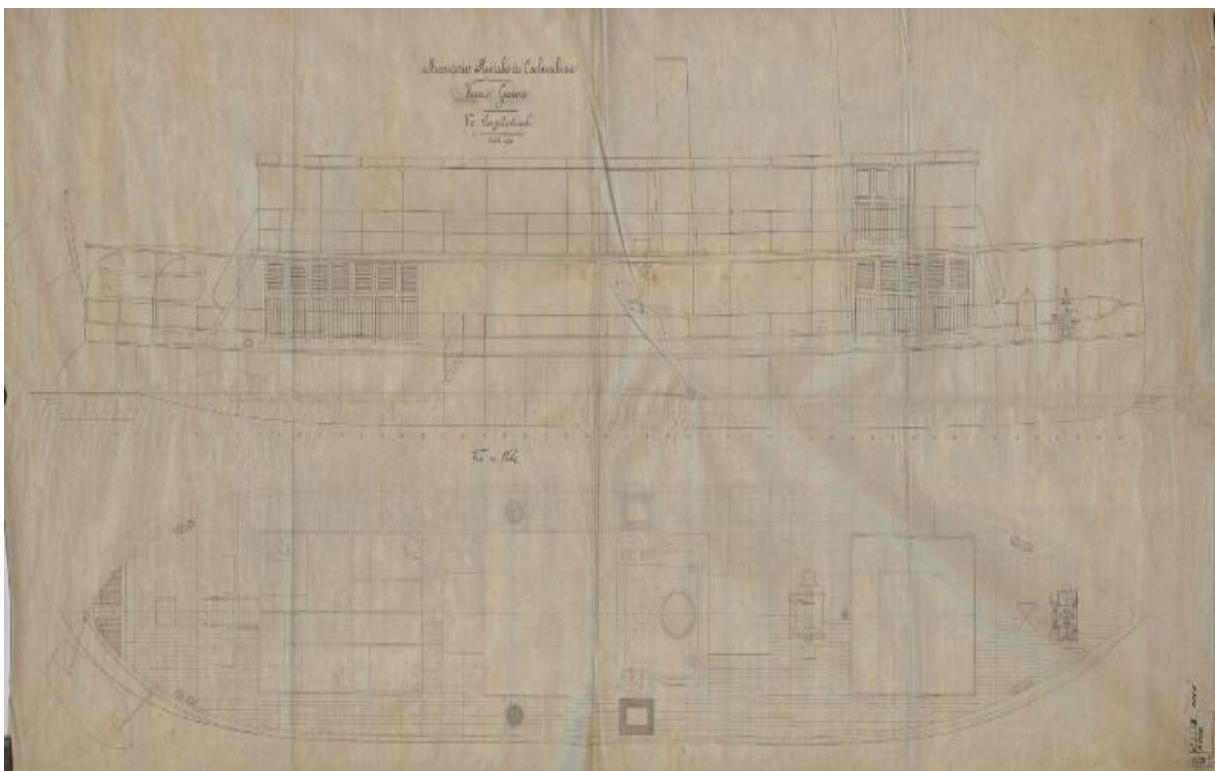


Fig. 14 Chaloupe à vapeur le Garcerie, archives de la Maison des Hommes et des techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.

- Le Gougeard, cette chaloupe est un vapeur à spardeck et équivalent aux chaloupes Colombert et Trentinian.
- Le Colombert, chaloupe à vapeur à spardeck (fig.15 et 16) de 50 mètres de longeurs.



Fig.15 Le vapeur Le colombert au bord du Mékong, Laos.



Fig.16 Vapeur Le Colombert à l'escale, Laos.

- L'albatros, aucune information sur cette chaloupe, seul indication dès 1923 comme faisant partie de la flottille de Laos pour la Compagnie des Messageries Fluviales.

- Le Trentinian chaloupe à vapeur à spardeck, équivalent du Colombert, fera naufrage dans le Mékong en 1928, présent dans la flottille du Laos dès 1914 (fig.17, 18 et 19).



Fig.17 Le Vapeur à spardeck Le Trentinian à l'appontement à Nong Seng.

Suite à une fuite d'essence le vapeur Trentinian explose à 5 kilomètre en amont de Thakhek le 4 février 1928 causant la mort de plusieurs personnes.



Fig.18 Passage sur la voie ferrée de l'île de Khône.



Fig.19 Borne du naufrage du Trentinian

- le Vanneau, équivalent du Massie, présent dans la flottille du Laos dès 1914.

Flottille du Laos MM. BERTRON, capitaine du « Pavie » ; ANGÉLI, chef-mécanicien du « Pavie » ; BOZEC, capitaine du « Garcerie » ; DURSEN, capitaine du « Colombert » ; PARAVISSINI, capitaine du « Trentinian » ; BOLUIX, patron du « Vanneau » ; Huu, patron du « Massie » ; GRANGIER, patron du « Gougéard » ; LAVOPEL, patron de l' « Albatros » ; THOMAS, inspecteur-mécanicien ; GUILLOT, inspecteur-mécanicien p.

Mais à la lecture des différentes archives notamment celles de la Bibliothèque Nationale en particulier le fond des archives de l'Indochine, on s'aperçoit rapidement que la Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine a plutôt été un frein au développement économique du Laos et de sa région en s'opposant systématiquement au développement des routes et des voies ferrées. (annexe 3). Malgré la présence de quelques chaloupes chinoises, la Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine a continué à assurer des lignes régulières malgré plusieurs naufrages dont le Lagrandière en 1910 (fig.20) et le Trentinian en 1928 (annexe 4).

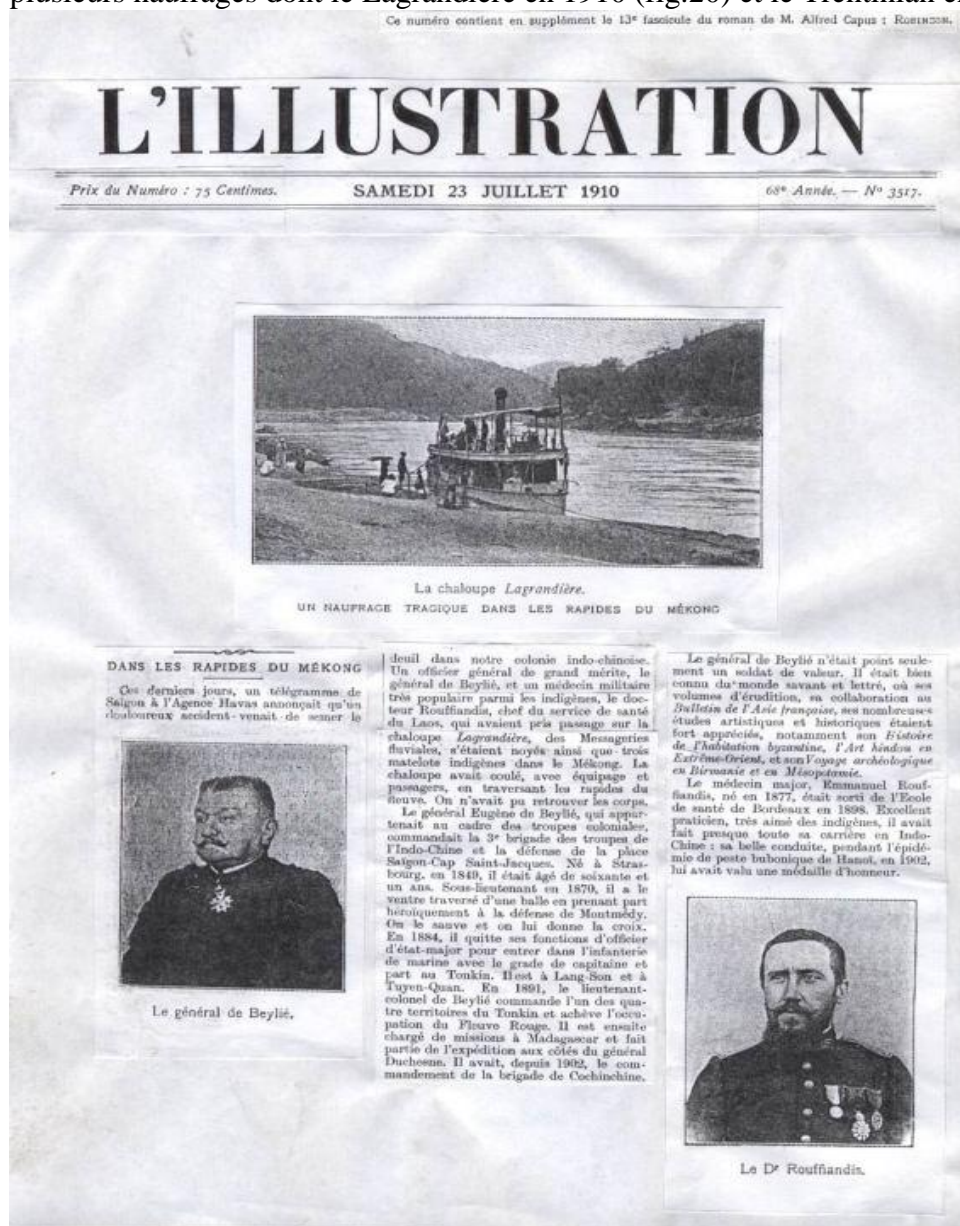


Fig.20 Le naufrage de la chaloupe Lagrandière juillet 1910.

D- La navigation sur le Mékong au Laos et dans le secteur de la découverte.

Plusieurs difficultés pour la navigation sont présentes dans le secteur de la découverte de la chaloupe à Bueng-Kan :

- Tout d'abord le fleuve n'est pas balisé avant 1923 rendant périlleux certains passages.
- Pendant la période des basses eaux, les petits fonds essentiellement dans ce secteur et composés de sable, de roches et de galets interdisent de naviguer à tout bateau calant plus d'1 mètres. Le tirant d'eau est donc très limité d'où la nécessité d'avoir un bateau à fond plat avec hélice sous voûte comme pour l'épave de la chaloupe ou comme la chaloupe le Massie.
- Un autre problème apparaît également car dans ces conditions particulières l'utilisation de l'hélice est mauvaise réclamant une puissance de machine disproportionnée avec le tonnage du navire. Les bateaux le Massie, le Vientiane et l'épave découverte à Bueng-Kan ont un moteur à vapeur avec une chaudière importante ne laissant que peu de place pour le transport des marchandises, la qualité du bois de chauffe (local) est également en cause.
- La vitesse doit être au minimum de 12 nœuds pour franchir les différents rapides les plus puissants. Le Massie qui n'a donné aux essais que 10 nœuds 5 possèdent une machine de 120 chevaux, le bâtiment a toutes les difficultés à franchir les rapides.
- Le conflit avec le Viet-Minh dès 1946 installe un climat d'insécurité notamment par la présence de mines dans certains secteurs du fleuve (deux dragueurs de mines coulent en 1949, la Glycine et le Myosotis, fig.21, 22).



• Matériel récupéré par les plongeurs sur l'épave de la «Glycine» (D332) •



• Lieu du naufrage du dragueur de mine «Glycine» (D332) •

Fig.21 naufrage du navire de guerre Le Glycine, 21 avril 1949.

SAIGON, le 3 Juillet 1949.

SECRET

Le Lieutenant de vaisseau MERGERON
Commandant le "MYOSOTIS"

a

Monsieur le Capitaine de Vaisseau
Commandant les Forces Maritimes du MEKONG,

O B J E T : Perte du " MYOSOTIS "

P. JOINTES { 1 schéma de l'épave
1 Etat du personnel disparu et rescapés indiquant
les emplacements occupés par ce personnel au
moment de l'explosion

- 1.- J'ai l'honneur de vous rendre compte que, le 20 Juin 1949 à 10 heures H., au mille 116 environ du MEKONG, une mine Viet-Minh a explosé sous le "MYOSOTIS" qui a coulé très rapidement, après avoir été coupé en deux tronçons. Cette perte s'est produite dans les conditions suivantes :
- 2.- Le "MYOSOTIS" était affecté au secteur de surveillance fluviale : de VINH-LONG à CHOMOI. J'avais passé la nuit du 19 au 20 au mouillage de CHOMOI et je me proposais d'appareiller le 20 à 9 heures H. pour patrouiller et en particulier harceler la côte rebelle entre les milles 118 et 105. Je comptais prendre contact en fin de matinée avec le poste HOA HAO de MYHIEP, et dans la soirée avec le chef de poste de CAO-LANH au mouillage de LONG-SA.
- 3.- Comme prévu, j'ai quitté CHOMOI à 09 h 00 H. le 20. La marée était exceptionnellement basse. J'ai talonné légèrement au mille 120. Au mille 118, j'ai commencé à longer la rive gauche à une distance de 150 à 200 mètres environ pour effectuer le harcèlement. Ma vitesse était de 10,5 nœuds sur l'eau, soit environ 11 nœuds sur le fond, car il y avait encore un peu de jusant.

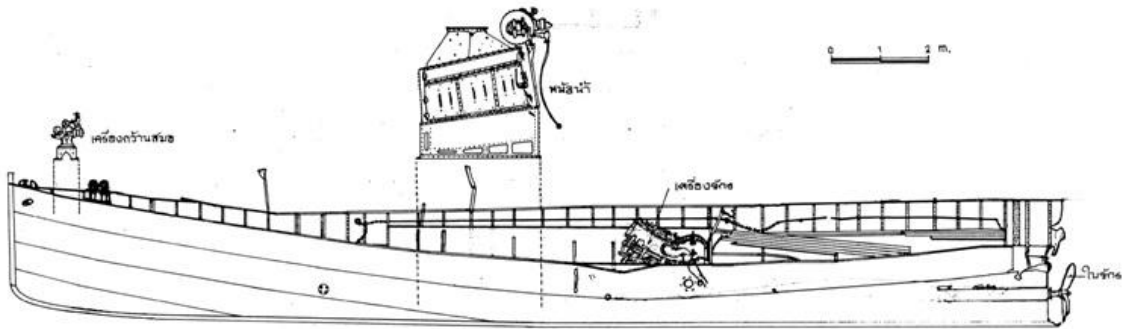
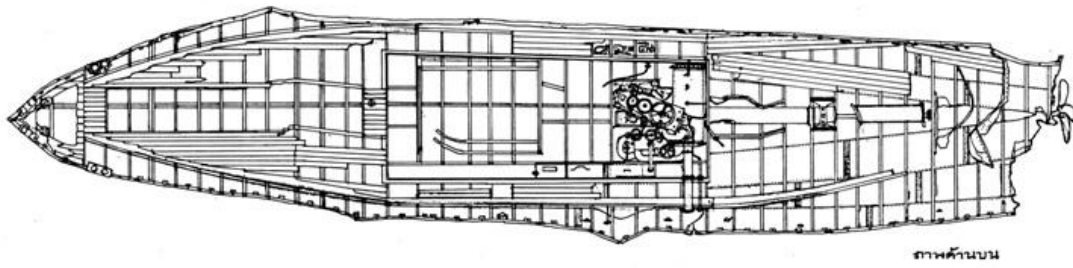
L'équipage était aux postes de veille par bordée.

...../...

Fig.22 Rapport du naufrage du navire Le Myosotis le 20 juin 1949.

4- Expertise de la chaloupe à vapeur

Renflouée le 28 février 2016 par deux équipes : l'armée thaïlandaise (bureau des ports et service d'archéologie sous marine), la chaloupe a fait l'objet d'un premier relevé par le Département des beaux Arts (fig.23).



เรือสินค้าวัดโพธาราม ท่าโคด จ. ปังกาฬ
 ระยะเวลา 22 ต.ค. - 5 ก.ย. 2559
 พ.ร.ศ. เศษ พงษ์ไทย เวียง

Fig.23 relevé de l'épave de la chaloupe. La partie centrale c'est affaissée.

Le bâtiment était échoué à environ 5 mètres de profondeur, le navire a coulé du côté de la Thaïlande. La proue était face au Laos d'après les informations des plongeurs et tout proche du rivage.

Le bâtiment est complet sur presque 95% de sa coque (fig.3 et 24).

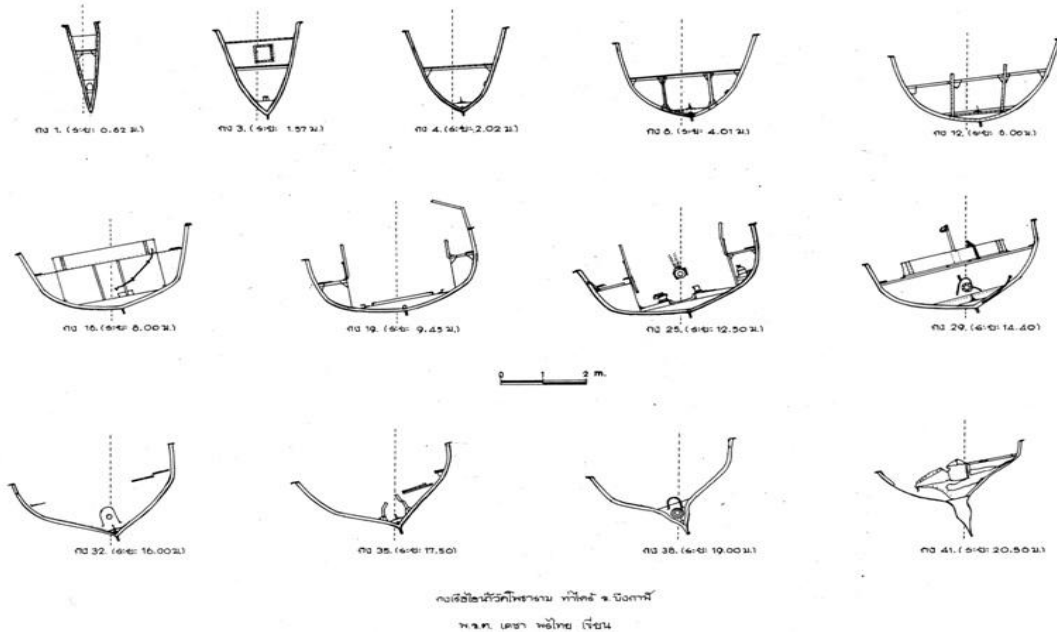


Fig.24 Profils et coupes de l'épave (en mètre).

La coque est en tôles métalliques d'acier doux composée de plaques régulières rivetées, soudées et jointes par des poutrelles métalliques. L'hélice est en bronze à quatre ailes déployées de grand diamètre et la ligne d'arbre est présente. Ce type d'hélice, imposante, permet avec la forme particulière de l'arrière d'utiliser au mieux le travail transmis par le propulseur (fig.25).



Fig.25 L'hélice en bronze de l'épave, Photo, Musée National de Ban Chiang, 2016.

L'exemple est le même pour les deux navires La Grandière et le Massie de la Compagnie des messageries Fluviales et construit au chantier naval Dubigeon à Nantes à la fin des XIXème siècles.

La chaudière présente est plus récente que le navire, elle date de 1923 et correspond à une grande campagne de rénovation lancée cette même année (fig.26) par Les Messageries Fluviales bien consciente de devoir moderniser une partie de sa flotte (et sous la pression du gouvernement d'Indochine et de la presse).

Un taquet (dispositif d'arrêt) de proue est aussi présent, permettant de fixer les cordages (fig.23 et 37). Les deux taquets de la chaîne d'ancre sont également présents ainsi qu'une partie de la chaîne (fig.23 et 37).



Fig.26 Chaudière de la chaloupe, plaque du constructeur de la machine à vapeur, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

Le constructeur correspond à une petite entreprise Nantaise (Société A. Des Brûlais et Reliquets associé à un autre constructeur Nantais Ch. Faivre, fig.27) spécialisée dans la construction de machine à vapeur.



Fig.27 Plaque des deux constructeurs CH. Faivre et A. Des Brûlais et Reliquets, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

La première machine à vapeur doit certainement correspondre au modèle affecté à ce type de bateau pour la compagnie, certainement « compound » à pilon et à condensateur par surface mais pas assez puissante (vitesse aux essais maximum de 10 nœuds).

La chaudière présente également une plaque de contrôle du bureau Véritas Marine (vraisemblablement le bureau de Saïgon) comme l'atteste les marques présentes : visites et contrôles les 26/06/1935, 02/07/1936, 17/07/1940, 07/07/1941 (fig.28).



Fig.28 Plaque du Bureau Véritas Marine, contrôle de l'état de la chaudière, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

Le bâtiment mesure dans son état actuel 20m50 de longueur pour une largeur maximum dans sa partie centrale de 4,5 mètres (fig.23 et 24). Les infrastructures supérieures ont disparu, que ce soit le pont supérieur, la cuisine, les cabines et le poste de pilotage, seul demeure la coque et la chaudière. Ceci peut s'expliquer à la fois par le nombre d'années séjournées dans le fleuve (naufage en 1947) qui, on le rappelle, par un débit très fort avec plusieurs phases de crues annuelles, par les dégâts subits par les filets des pêcheurs et vraisemblablement par le pillage (fig.29).



Fig.29 Vue de l'intérieur de la chaloupe vers l'avant, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

D'après les témoignages des anciens, le navire aurait pris l'eau et coulé, le bateau transportait en dehors des marchandises habituelles du vin destiné à la ville de Vientiane au Laos (nord) et en provenance de Nakhon Phanom côté Thaïlande (sud).

L'ensemble du mobilier archéologique est homogène, composé de vaisselles, de bols en faïence, d'un bol de fabrication américaine de marque Cesco -1944-, provenant certainement de la dotation de vaisselle du capitaine du navire (fig.30),



Fig.30 Mobilier archéologique, bol de fabrication américaine de marque CESCO-1944, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

de fragments de chaussures, épées, coupes-coupes, briquets, fragments de pneus Michelin modèle 130-140/50 superconfort, modèle produit dès 1934. Tout cet ensemble témoigne d'une vie importante à bord, les différents bateaux de la Compagnie ex-des Messageries Fluviales de Cochinchine assuraient des liaisons régulières entre les différentes escales (fig.31 et 32).



Fig.31 Mobilier archéologique, fragment de pneu Michelin vers 1934, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.



Fig.32 Mobiliers archéologiques, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

L'étude des archives des ateliers Dubigeon (archives de La Maison des Hommes et des Techniques, Nantes) a permis de déterminer avec précision qu'un grand nombre de bateaux de la Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine ont été réalisés dans ces ateliers avec plusieurs ébauches de navires de différents tonnages et de différentes propulsions (fig. 33, 34 et 35).

Ces demandes correspondent à des besoins bien particuliers comme des bateaux à faible tirant d'eau par exemple, pour les vapeurs constituant la flottille du Laos ou pour des navires plus importants à une grande capacité de stockage et affectés à la ligne Saïgon-Pnom-Penh (Annexe 2).

Les chantiers navals nantais et les structures nées de ces chantiers

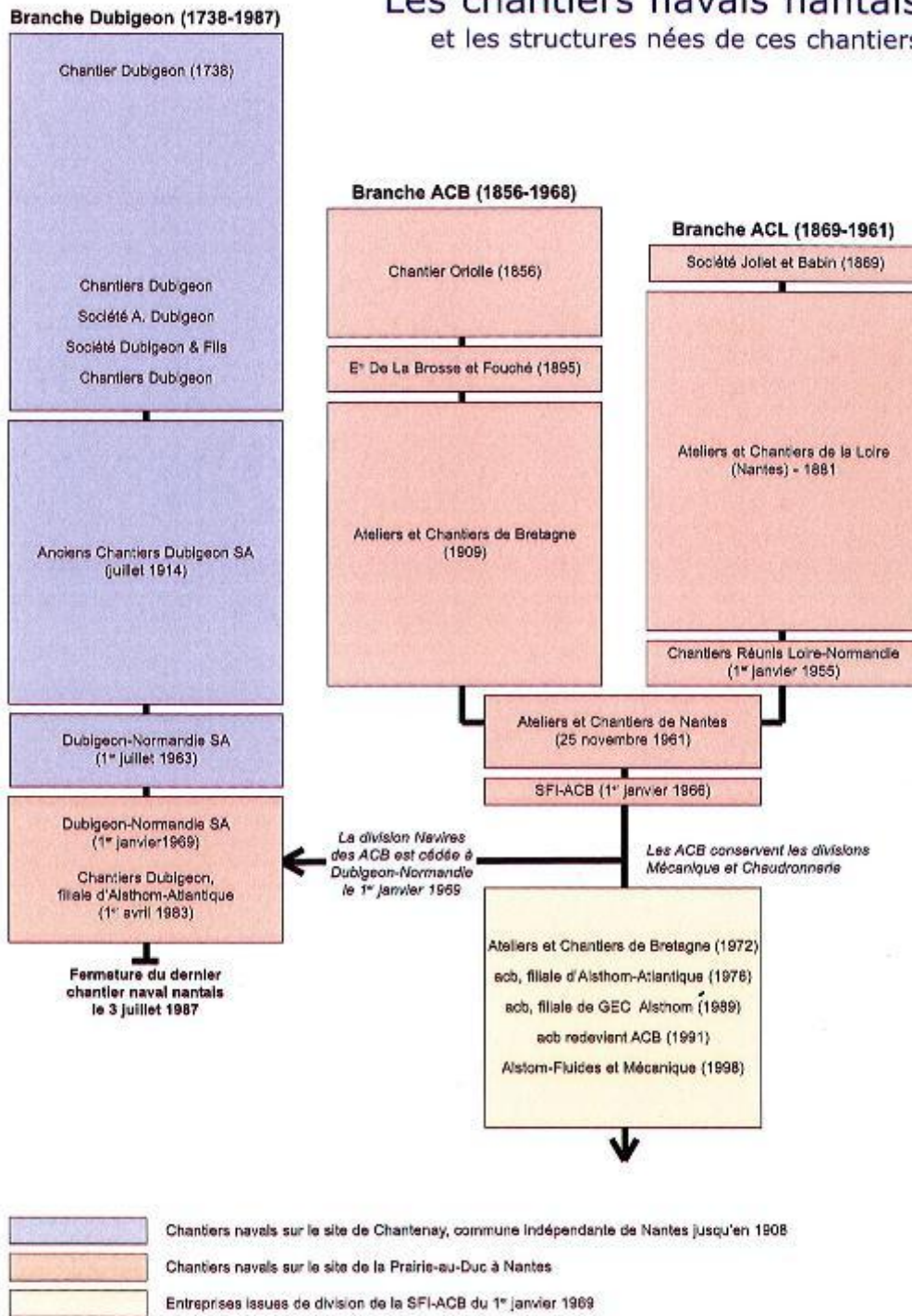


Fig.33 ; Histoire des Ateliers navals Nantais, Les Ateliers Dubigeon, Archives de La Maison des Hommes et des Techniques, Nantes.

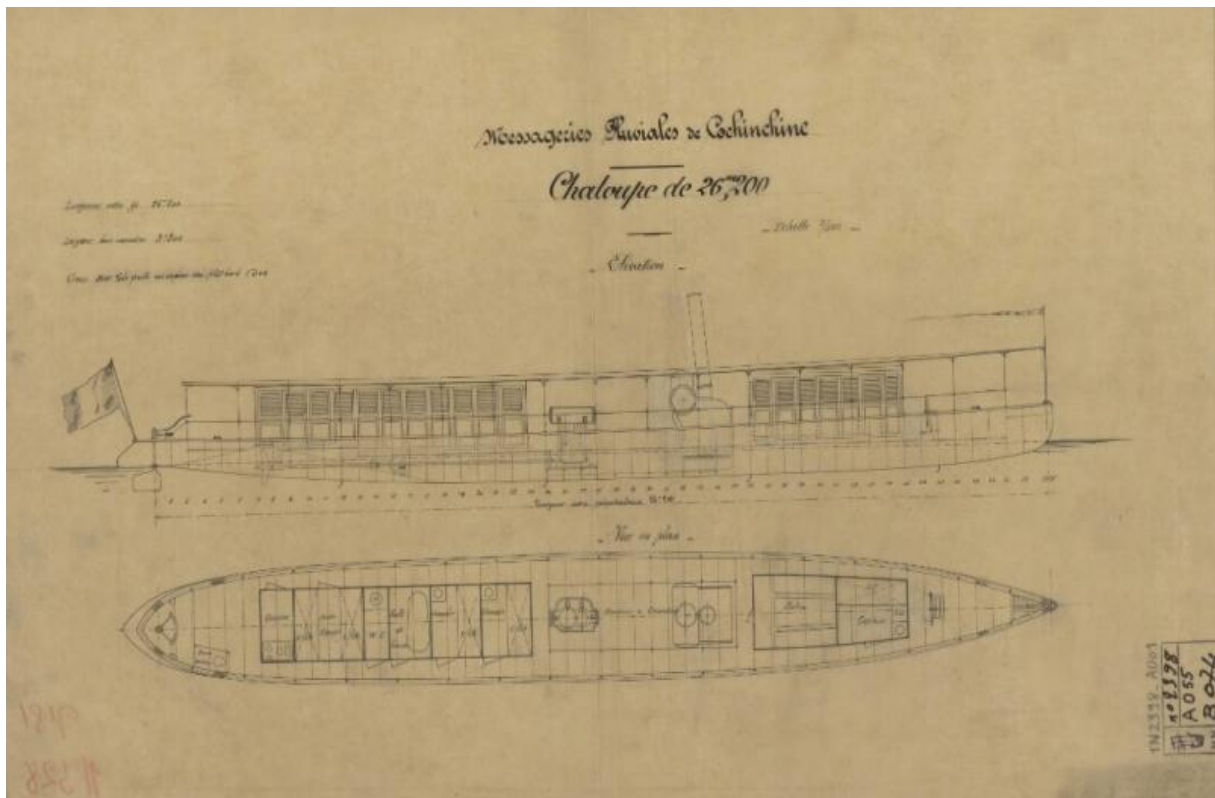


Fig.34 Exemple d'étude pour les Messageries Fluviales, vapeur de 26,2 mètres, archives de la Maison des Hommes et des techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.

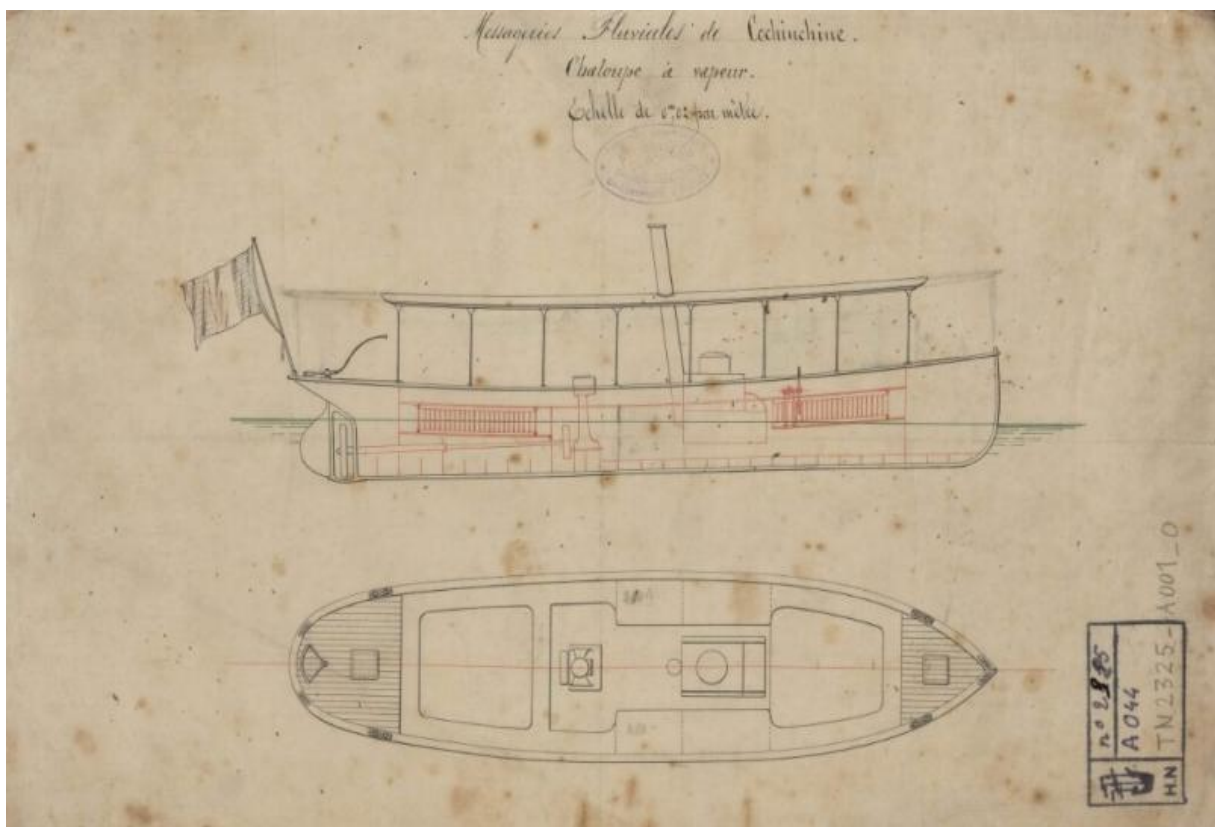


Fig.35 Exemple d'étude pour les Messageries Fluviales, petit vapeur destiné à la navigation du Haut Mékong, archives de la Maison des Hommes et des techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.

5- Conclusion

L'étude de l'épave de cette chaloupe à vapeur se fait l'écho d'une occupation et d'une vie intense (commerce...) sur et autour du fleuve Mékong. Le corpus du mobilier archéologique trouvé dans l'épave renvoie à un contexte de la fin du XIXème siècle et au milieu du XXème (fig.30, 31 et 32). Il est bien sûr impossible d'effectuer une étude sur les horizons stratigraphiques, la chaloupe ayant été pillée deux fois (1948 et 1951) et les conditions de son renflouage en Février 2016 ont été soignées mais aucun relevé n'a été fait en condition subaquatique.

Le mobilier archéologique renvoi à :

- du matériel de consommation (ustensiles culinaires, bols, couverts fragments de céramiques, faiences à décor (notamment la représentation de coqs.....),
- du mobilier de la vie courante (fragments de chaussures, briquets, armements...),
- du mobilier archéologie définissant une notion de commerce (fragments de pneus....), proche de sa mission première, le commerce et le transport de marchandises et de voyageurs sur le Mékong (fig.30, 31 et 32).

Discussion et critique.

La figure 11 citée plus haut mentionne le nom de la chaloupe Le Massie mais cette identification est fautive. L'étude plus précise des photos, cartes postales, documents divers de la chaloupe Le Massie fig.10 et 12, précise que nous avons affaire à un bâtiment très élancé, droit avec un poste de commande en partie basse, sans pont supérieur, mesurant 26 mètres de longueur.

Deux cabines ou deux compartiments distincts sont présents. Le document photographique fig.11, a sur plusieurs autres documents, été mal identifié, entraînant par là beaucoup d'erreurs d'interprétations. Cette chaloupe possède un poste de commande (ou kiosque) en partie haute, de plus, l'avant du bateau s'élève légèrement et ne présente pas du tout le même profil que pour les fig.10 et 12 qui elles, sont certifiées comme étant Le Massie sans conteste possible.

Cette chaloupe pourrait donc être Le Vanneau, autre chaloupe faisant partie de la flottille du Laos (Annexe 1). Elle pourrait correspondre au plan des Ateliers Dubigeon sous l'inventaire n°TN 2320 A044 (fig.36). On note aussi la présence sur l'avant de l'épave d'une partie de la chaîne d'ancre (fig.37).

L'arbre de transmission est partiellement présent malgré les nombreuses années dans le Mékong.

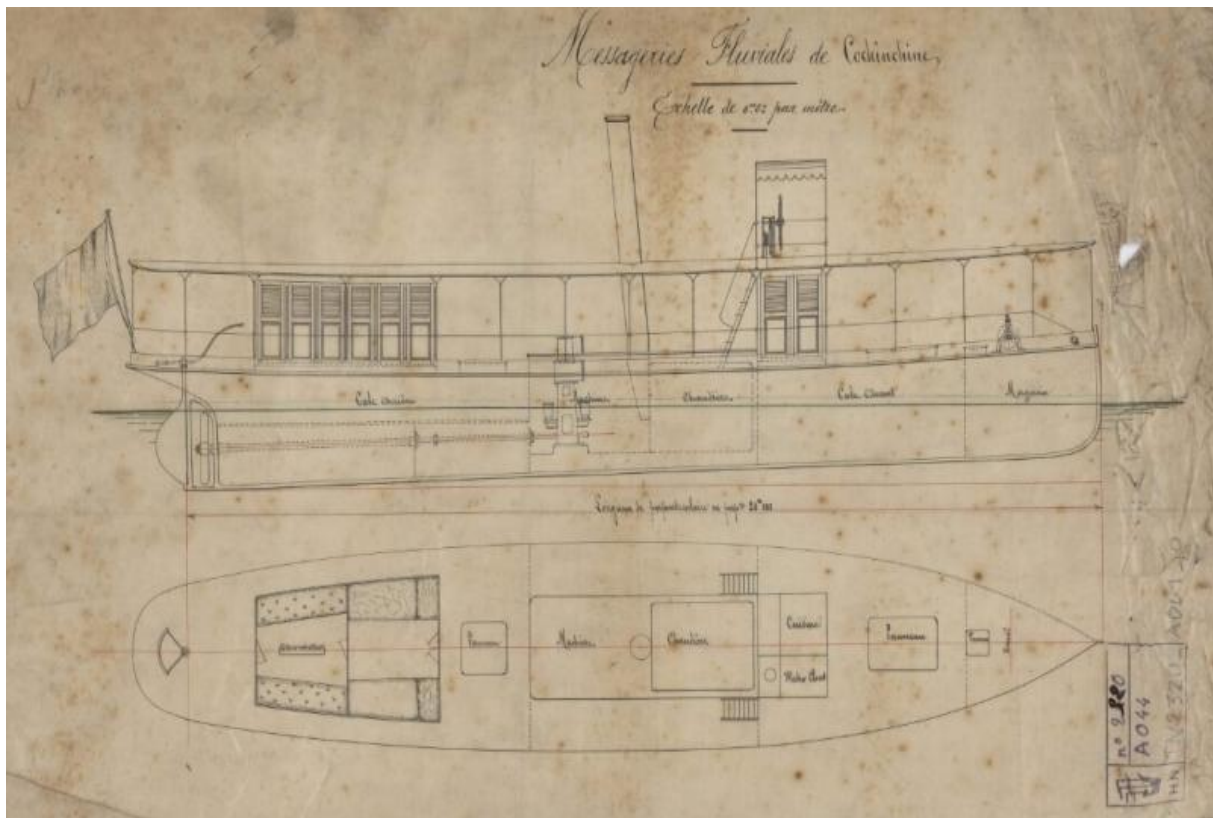


Fig.36 Plan type d'une chaloupe à vapeur de 20 mètres pouvant correspondre à la découverte, archives de la Maison des Hommes et des techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.

Une discussion très poussée a été entreprise notamment avec les archivistes des ateliers Nantais. Même si une grande partie des archives de l'Indochine est restée au Vietnam, l'analyse des photographies prises par les conservatrices du Musée National de Ban Chiang a permis d'apporter des informations précises sur la morphologie générale de la chaloupe. Cette chaloupe possède deux cales, une avant et une arrière, ainsi qu'un magasin en partie avant.



Fig.37 L'avant de l'épave, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

La morphologie général de cette chaloupe correspond plutôt à celle du Pavie mais avec des dimensions plus modestes. Pour rappel le Pavie mesure 35 mètres de longueur pour une largeur maximum de 5,5 mètres et possède deux hélices (fig.9). L'épave fait 20,5 mètres de longueur pour une largeur maximum de 4,5 mètres dans son état actuel, mais il faut rester prudent car une partie (très minime) de l'arrière a disparue, est-ce la cause du naufrage ? Vraisemblablement, car les témoignages des anciens rapportent une rentrée d'eau importante, peut être à la suite d'un choc avec des rochers.

Le bateau en tout cas, va dans un premier temps s'échouer côté Thaïlandais, à proximité du rivage.

Enfin, dans un second temps, une étude sur place (Thaïlande) plus précise portant sur l'ensemble du mobilier archéologique découvert dans l'épave, associée à une analyse plus approfondie sur l'épave elle-même, semble être indispensable.

Bibliographie :

- La Mission Pavie Indo-Chine, Atlas, A. Pavie, éditions Challamel, Paris, 1903
- L. De Reinach : Le Laos Tome II, éditions A. Charles, Paris, 1901.
- R. Meyer : Le Laos, Imprimerie d'Extrême-Orient, Hanoï, 1930.
- Fonds des archives de la Bibliothèque Nationale de France série F 2242, Les Messageries Fluviales de Cochinchine, contrats pour le service postal, Imprimerie Kugelmann, 1895.
- Fonds des archives de la Bibliothèque Nationale de France, bulletin l'Eveil économique de l'Indochine de 1890 à 1937.
- Bulletin de l'ANAI, Association Nationale des Anciens et Amis de l'Indochine et du Souvenir Indochinois, Numéro 24, 2011.
- Les ports Autonomes de l'Indochine, catalogue d'expositions, section économique, Paris 1931.
- Fonds des archives de La Maison des Hommes et des techniques, Nantes.
- Bulletins de liaison des anciens combattants d'Indochine, N°24, 2014.
- Journal Of Irish, vol.3, n°1- Une entreprise de navigation à vapeur Pondichérienne en Indochine, J.B.P. More, 2008.
- Fonds des Archives, Bureau Véritas Marine, Nantes.
- Archives Nationales d'Outre-Mer, Aix en Provence, Fonds l'Indochine.
- Guide des sources de l'histoire de l'Asie et de l'Océanie, Archives et Bibliothèques françaises, tome I, archives et index.
- guide de recherche sur le Vietnam, Paris, l'Harmattan, 1983.
- Etat général des fonds, tome III, Marine et Outre-Mer, Paris, Séries FM17, 23, 30, 31, 77-78, 108, 128, série FP1-6, Inventaire Indo 1-4, Inventaire CP 1-3, 1980.
- Archives de la SIPH (Société Internationale de Plantations d'Hévéas ex- Société Indochinoise de Plantations d'Hévéas), Paris.
- A. De Vogüé, Ainsi vint au monde La SIPH (1905-1939), Amicale des Anciens Planteurs d'Hévéas Edition Gourci, Vichères, 1993.
- Archives internet www.entreprise-coloniales.fr, Les Messageries Fluviales de Cochinchine (1181-1927), La Compagnie de Commerce et de Navigation d'Extrême-Orient, La Société Financière Française et Coloniales, La Compagnie Saïgonnaise de Navigation et de Transport, La société anonyme de Chalandage et Remorquage de l'Indo-Chine.
- L'Eveil économique de l'Indochine, journal, fonds des Archives (1890-1947).
- Les Annales Coloniales, fonds des Archives (1895-1948).
- Planteurs d'hévéas en Indochine 1939-1954, Amicales des Planteurs d'Hévéas, Editions Daupeley-Gouverneur Nogent le Rotrou, 1996.
- J. Vichot, Répertoire des Navires de Guerre Français, Edition Association des amis des Musées de la Marine, Palais de Chaillot, Paris, 1967.
- J.M. Strobino, Peter Hauff (1873-1951), les aventures d'un marchand norvégien en Indochine au début du XXème siècle, Hors série de l'ACTPL n°5, juin 2013.
- J.B. Girard, traité pratique des chaudières marines, Edition Béranger, 1897.
- P. Angrand, Machines marines et moteurs, Edition A. Challamel, Paris, 1913.
- J. Delvert, Quelques problèmes Indochinois en 1947, L'Information Géographique, 1948, N°2, PP.50-61.
- M. Bodin, Combattants français face à la guerre d'Indochine 145-1954, Edition Hamattan.

ANNEXES :

Annexe 1 : Convention pour l'exploitation des services postaux, Gouvernement Général de l'Indochine et la Société des Messageries Fluviales.

Annexe 2 : Prix des passages en premières classe.

Annexes 3 : Article de presse dénonçant le monopole de La Compagnies ex des Messageries Fluviales de Cochinchine, de l'Eveil Economique de l'Indochine, 1928.

Annexe 4 : Le naufrage du Trentinian, article de l'Eveil Economique de l'Indochine, 1928.

Annexe 5 : Photos de renflouage de la chaloupe, février 2016.

Annexe 6 : Navigation sur le Mékong, les services de la compagnie des messageries Fluviales de Cochinchine, les différentes étapes, 1900.

Annexe 7 : L'Expédition d'Henri Mouhot 1854-1861.

Annexe 8 : Les Archives des Ateliers navals, Nantes, archives de La Maison des Hommes et des Techniques.

Annexe 9 : Archives du Bureau Véritas Marine, Nantes, novembre 2016.

Annexe 10 : Implantation de la Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine à Saïgon.

Annexe 11 : différents projets de chaloupe mise à l'étude par les Ateliers Dubigeon de Nantes pour le compte des Messageries Fluviales de Cochinchine (de 1890 à 1927).

Annexe 1 : Convention pour l'exploitation des services postaux, Gouvernement Général de l'Indochine et la Société des Messageries Fluviales.

8^e Pièce,
5016

GOVERNEMENT GÉNÉRAL
DE L'INDOCHINE



CONVENTION

pour l'exploitation
des services postaux et des correspondances fluviales
en Cochinchine, au Cambodge et au Laos

(Approuvée le 31 Juillet 1914)

Durée du contrat: dix années du 1^{er} Janvier 1916



SAIGON
IMPRIMERIE COMMERCIALE P. ARDIN

1914

J.

Annexe 2 : Prix des passages en premières classe

PRIX DES PASSAGES EN PREMIÈRE CLASSE

De	en Piastres	en Francs	en Liv. sterling
Saïgon à Pnom-Penh. . . .	18.30	45.75	1.16.4
Saïgon à Siem-Réap	30.85	77.15	3. 1.3
Saïgon à Khône-Nord. . . .	45.10	112.75	4. 9.6
Saïgon à Bassac.	53.60	134. »»	5. 6.4
Saïgon à Savannakek. . . .	72.20	180.50	7. 3.3
Saïgon à Vien-Tiane	102.20	255.50	10. 2.9
Saïgon à Bangkok.	54. »»	135. »»	5. 7.2

N. B. — Les prix en francs et en livres ne sont donnés qu'à titre d'indication en supposant le taux de la piastre à 2 fr. 50, les paiements doivent être faits en piastres.

Annexe 2

12^{me} Année NUMERO 578 Dimanche 1^{er} Juillet 1928

L'Eveil Economique

DE L'INDOCHINE
BULLETIN HEBDOMADAIRE

Administration et Rédaction :
27, rue Puits-deux-Hermines
Téléphone 110
Un numéro sans frais dans
tous les bureaux de Poste.
Directeur : H. CUCHEROUSET, Rédacteur en Chef

Abonnement :
Indochine 45 p. 5 fr. 00
France et Colonies
françaises 45 p. 5 fr. 00
Etranger 45 p. 5 fr. 00
Le Numéro 20 c.

Sommaire

<p>Au Laos : Les beaux résultats d'un contrat malencontreux.</p> <p>La Cité Universitaire de Paris.</p> <p>La stabilisation par le chaos des eaux d'alluvionnelles.</p> <p>La consultation des élus et élites élus sur le régime des concessions.</p> <p>Le Cours d'Administration de Laos, système</p>	<p>La Cité des Quinze Fleurs et des Quinze Fleurs.</p> <p>Le Yunnan, L'Essor d'une ville (suite).</p> <p>Chronique Industrielle.</p> <p>Variétés : Garnier et Philastre.</p> <p>Chez nos confrères.</p> <p>Informations diverses.</p>
---	---

Au Laos. Les beaux résultats d'un contrat malencontreux

Il est malheureusement certain que le service subventionné de navigation à vapeur sur le Mékong constitue une des plus belles œuvres que l'Indochine ait enregistrées, ex æquo avec celle de la *Haute Indochinoise*.

Evidemment c'est la *Cie des Messageries Fluviales de Cochinchine*, désignée sous le nom de *Cie Saigonnaise de Navigation*, qui, aux yeux du public, est la grande coupable et, lorsque l'on verra que la politique de cette société a pour résultat d'amener les maisons de commerce françaises à fermer leurs portes et beaucoup de maisons saïgonnaises à transférer leurs succursales sur la rive siamoise, surtout lorsque les fonctionnaires français se trouveront obligés de se ravitailler au Siam, que ne dira-t-on pas de la société-*bonne émissaire* ?

Ce sera peut-être injuste, et surtout trop facile.

Nous avons nous-même occasionné de reproches la *Soc. des Fluviales*, comme l'*ARIP* et d'autres entreprises de services publics, qui ne voient que leur intérêt particulier et se moquent de l'intérêt général ; mais il faut bien reconnaître que les entreprises ne sont pas des œuvres de bienfaisance, que c'est leur droit strict de ne voir que leur intérêt personnel et qu'elles en sont les juges.

Lorsqu'elles sont chargées de services publics on comprend qu'elles traitent le représentant du public comme un commerçant traité en commerçant, comme un quelconque vendeur traite son acheteur. Il y a bien des principes modernes, proclamés par les Ford et autres, d'après lesquels la suprême habileté est de bien servir le client ; il y a un certain idéal industriel, qui porte à bien faire ce que l'on fait et à s'engourdir d'un matériel bien au point et d'un service irréprochable ; mais il faut avouer que la moyenne des gens s'en tient à un mercantilisme sans idéal, à la lutte du plus fin contre le plus myope, du plus roublard contre le plus naïf : c'est l'attitude du maquignon. Or nous avons à faire ici à un groupe, bien connu pour ne pas faire de sentiments, pour jouer serré et profiter de toutes les faiblesses du partenaire.

Malheureusement ce partenaire est l'Administration, bien mal armée, elle, pour jouer serré et éviter les fautes. Et quand l'Administration, au lieu de se tenir simplement sur la défensive, veut se montrer plus fine et plus roublarde que l'autre, comme elle se fait rouler !

En somme la société des Fluviales, la *Cie Saigonnaise de Navigation*, si vous le voulez, a tout simplement, en

joueuse habile et avisée, profité de toutes les fautes de l'adversaire de ses fautes d'ignorance, d'inexpérience, d'inattention ou d'enfantine vanité. Les beaux joueurs qui refusent la partie que propose un maladroit notoire, sont rares.

Pourquoi cette société, dont le seul but est de gagner de l'argent, n'aurait-elle pas profité de ce que l'Administration, après avoir, comme le lièvre de la fable, attendu au dernier moment, confié ses intérêts au fonctionnaire à la fois le plus intelligent et le plus gaffeur qu'elle ait jamais eu, et dont il serait intéressant de compter combien il a coûté de millions à la colonie ?

Pourquoi ne pas profiter de l'institution d'un adversaire qui veut ruser, lui si naïf, et rester au clair, lui si facile à rouler ?

L'Administration a d'abord commis la faute de poser des conditions absurdes, que le concessionnaire n'eût jamais acceptées s'il n'avait vu dans le savantissime édifice du cahier des charges quelques belles et bonnes lézardes. Un quart de siècle d'expérience de ce service spécial, leur flair de juifs et la roublardise de leurs hommes de loi auraient dû leur faire prévoir, que si les gens des Fluviales souscrivaient aux conditions en apparence si désavantageuses que possèdent

Annexe 4 : Le naufrage du Trentinian, article de l'Eveil Economique de l'Indochine, 1928.

12^{ème} Année - N° 561 Dimanche 10 Mars 1928

ADRESSE :
51 rue Paul Bert
HANOI

L'ÉVEIL

ÉCONOMIQUE

DE
L'INDOCHINE

DIRECTEUR
H. CUCHEROUSSET

Abonnements

	un an	six mois	un an	six mois
Indochine France et Colonies	18 piastres ou cours	9 piastres ou cours	16 piastres	9 piastres
Étranger...				

Cependant les gouvernements prudents ne font de sacrifices dans ce but que si c'est nécessaire, et dans le cas seulement où les gens intelligents peuvent être réellement dangereux ; mais ils ne vont pas continuer à payer tel talent devenu inoffensif, le public sachant bien qu'il a été déjà acheté ; il n'y a pas lieu de payer deux fois.

Mais ici, en Indochine, l'Administration fait souvent les choses par routine et continue à payer pour des sympathies dont elle a déjà fait l'acquisition.

C'est ainsi que tout le monde connaît un Tonkain tel politicien annamite d'une rare intelligence, très cultivé et très habile, mais qui a déjà tant reçu d'argent de l'Administration, sous une forme ou sous une autre, que ses concitoyens ne le croient pas le jour où il s'aviserait de changer son fusil d'épaule. Seulement

l'habitude est prise et les favoris, qui pourraient être utilement employés à s'acquiescer d'autres sympathies ou à combattre des antipathies, continuent à aller au même politicien comme les ruisseaux à la rivière.

Et voici la nouvelle étrange opération qui se mijote en ce moment pour faire faire à ce diable, un certain un nouveau petit gain de 50 à 60.000 g.

L'Administration lui tenait, depuis longtemps pour le prix de une pièce, le terrain le mieux situé de Hanoï, dont la valeur doit atteindre aujourd'hui aux environs de 80.000 \$.

Par ailleurs notre écrivain se trouve posséder, dans un quartier moins central, un terrain frappé d'alignement et qui vaut au maximum 15.000 \$.

Voici donc la combinaison : On échange les deux terrains ; son-

nement comme l'un veut de autorité publique plus cher que l'autre, notre homme de lettres paiera son terrain.

Une seule ! Quel beau mot ! comment l'opinion publique ne serait-elle pas satisfaite ? Une seule ! N'est-ce pas par définition la différence entre la valeur de l'objet échangé le moins cher et l'objet échangé le plus cher ? Donc c'est très bien.

Seulement il y a des gens trop curieux qui ont appris que cette affaire sera de 7.000 \$ et des gens mal intentionnés ont constaté que ce terrain vaut 80.000 \$ au lieu d'être alloué par l'Administration pour 15.000 + 7.000 soit 22 \$ 00, ce qui laisserait au talentueux écrivain 58.000 \$ de bénéfice. Il les encaissera sous l'empire de l'habitude.

GATEW

La catastrophe du Trentinian

L'enquête se poursuit à Thakhek par un ingénieur sous tutelle avec l'administration locale, M. le Juge de la province de Vinh, qui s'est rendu sur les lieux ; mais il semble qu'on aurait intérêt à attendre, pour être fixé, que le bilan soit rendu.

La Compagnie des Fluviales elle, qui qui sont son but, a fait toute diligence et réussi à Saigon un scaphandrier avec un appareil en bon état. L'Administration du Laos avait, elle aussi, recruté un Tonkain un scaphandrier, mais avec un appareil en mauvais état, de sorte que le scaphandrier a dû rentrer. On se attend un être, très difficile à trouver, semble-t-il, dans un but personnel égoïste.

Il paraît, en effet, que le scaphandrier engagé par la Compagnie est légalement engagé et qu'un scaphandrier payé par l'Administration doit passer dans ses recherches. C'est correct. Car enfin le service de l'un vaut le service de l'autre et si la Compagnie peut en commander un elle en peut aussi en commander deux. Et cela superstitieux de la forme d'une forme imaginée au ministère des mines de Vientiane sans pour résultat un retard qui n'est pas négligeable, rendant le remboursement impossible avant les hautes eaux. Le magistrat enquêteur sera ainsi privé de renseignements peut-être essentiels et le Gouvernement général exposé à une demande de dommages intérêts de la Compagnie. Celle-ci, qui vient d'engager des frais considérables pour acheter un scaphandrier et faire préparer les rizières et tout le matériel de renflouement, pourra en effet arguer de ce que cette vieille chaudière, destinée pour être un siècle, était nécessairement réparables. Comme l'Administration paie déjà à 200 \$ par mois de subvention pour le bateau à moteur tout neuf, le Laos de France, immobilisé par suite de l'autorisation l de quelq'antécédent dont l'Administration se trouve être, comme par hasard, responsable, cela va faire bien sûr une belle charge pour le budget, qui passera très cher pour que le public ne soit pas servi.

Le public, en particulier tous les amis des victimes, attend impatiemment le résultat de l'enquête.

Il semblerait d'ores et déjà :

1° — Que le chaudière portait 4.500 li-

tres d'eau, soit beaucoup plus qu'elle n'avait le droit d'en porter ;

2° — qu'elle avait en outre un déchargement de carbone de carbone.

3° — que ce déchargement était amarré dans une cale fermée et non en plein air, ce qui est évité le mélange d'échouage.

4° — qu'il y avait dans cette cale une voie d'eau, de sorte que de l'eau a pu s'écouler dans une caisse de carbone de carbone, provoquant un dégagement d'acétylène qui, avec l'air de la cale formait un mélange explosif.

5° — que la vapeur aurait pu aller s'échapper au lieu, qui n'a pu dialoguer quand tous les autres ont provoqué une fuite d'eau ; celle-ci se serait évaporée et mélangée elle aussi à l'air de cet espace clos, autre mélange explosif.

6° — Il est en outre certain que la Compagnie ne s'est jamais conformée à ses obligations quant à l'éclairage électrique de cette chaudière. Par conséquent, soit le soir, soit le matin avant le jour, l'éclairage doit s'éclairer avec une lampe ou une torche, s'il y a quelque chose à chercher dans le coin.

7° — Il semblerait qu'il y avait 300 passagers, nombre supérieur à ce que la chaudière peut autoriser à transporter.

Tous ces points demandent évidemment à être soigneusement vérifiés par le Juge enquêteur, car les témoins, même de bonne foi, sont sujets à de grosses erreurs.

Le corps de l'infortuné M. Bartholoni reste introuvable. Arrait-il été projeté hors de la chaudière ? C'est possible. Or, bien M. Bartholoni, qui était excellent nageur, n'est-il tombé et a-t-il été entraîné vers le milieu de l'eau, pris dans un tourbillon et happé par un crocodile ou une

autre bête ? Projeté mort ou grièvement blessé par l'explosion, aura-t-il glissé sous le bateau et été pris entre le rocher et le fond de la rivière ?

lorsqu'on voudrait, quelque temps après la catastrophe, essayer de remonter le vapeur et le sortir de sa position, il se dégagera une odeur qui pouvait provenir de cadavres en décomposition sous l'eau. C'est-à-dire, en fouillant dans la rivièrte avec une grille, le toit ayant été enlevé, on réussit à récupérer les deux scaphandriers contenant les dossiers et documents que M. Bartholoni avait sans doute placés sous son oreiller.

En attendant, vult les transports suivants sur le Mékong bleu complétés. La compagnie a, pour remplacer le chaudière, un délai, qu'elle ne manquera pas de faire proroger deux mois si, par le fait de l'Administration, elle se trouve empêchée de recueillir le Trentinian. Or le Laos de France, est depuis quelques temps déjà, immobilisé, nous n'avons pas encore pu comprendre pourquoi.

Devant cette situation, la Société d'Etudes Indochinoises a dû envisager le transport par voie de terre de beaucoup plus grandes quantités d'eau que précédemment.

Elle a compris l'erreur qu'elle avait commise les années précédentes de faire passer ses machines par la route encore très difficile de Thakhek à Vinh et, le chemin de service de Tân-Áp-Thakhek n'étant pas achevé, elle a reconnu les grands avantages du trajet indochinois plus facile, bien que beaucoup plus long, par le route de Sevonnakhet à Dongkha à l'intérieur que, sur nos conseils, a choisi M. l'ingénieur Strana pour les gros transports de matériel de la Société des Etudes du Cambo-

II. C.

LES

MAGASINS CHAFFANJON

— VENDENT BON MARCHÉ —

— SERVENT BIEN —

— EXPÉDIENT VITE —

Annexe 5 : Photos du renflouage de la chaloupe, février 2016 et photos du Musée National de Ban Chiang, septembre 2016.



Mise en pace de moyen lourd pour sortir l'épave du Mékong, province de Bueng-Kan, village de Ban Tha Kraï, février 2016.



La préparation de la plongée, février 2016, presse locale.



Examen des différentes pièces, ici fragments de tubes de cuivres provenant de la chaudière, manomètre, février 2016.



Vue avant intérieur de l'épave, septembre 2016. La cale avant est présente sous quelques planches qui devaient former le plancher. Les parois externes de la coque se sont écartées sous l'effet des courants.



Vue arrière de l'épave, au premier plan la chaudière, septembre 2016. Une partie de la machinerie, des tubes de cuivres ainsi que le pont supérieur ont disparues. L'arrière est la partie la plus abimée.



Vue intérieure de l'épave, photo prise de l'arrière, septembre 2016.



Etat actuel de la cale, septembre 2016.



Une partie de la machinerie récupérée, septembre 2016.

Annexe 6 : navigation sur le Mékong, les services de la compagnie des messageries Fluviales de Cochinchine, les différentes étapes, 1900.



Document très intéressant, indiquant de façon précise toutes les étapes et les différentes liaisons, dont le lieu proche du naufrage Pak-Sane (Laos).

Annexe 8 : Les Archives des Ateliers navals, Nantes, archives de La Maison des Hommes et des Techniques, Mr Gérard Tripoteau responsable des archives, Novembre 2016.



Annexe 9 : Archives du Bureau Véritas Marine, Nantes, novembre 2016.

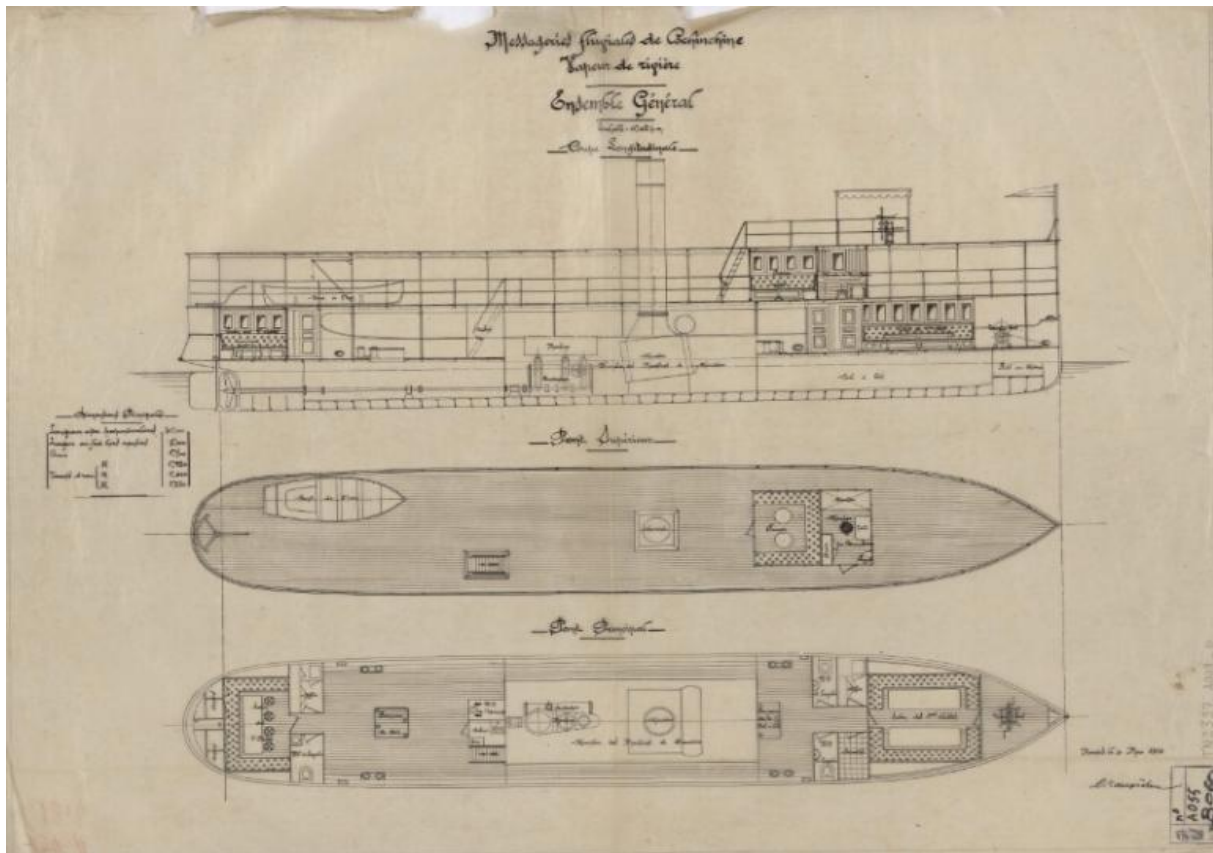


Les registres consignent toutes les révisions d'une bonne partie des navires de tous tonnages depuis 1829 dans le monde.

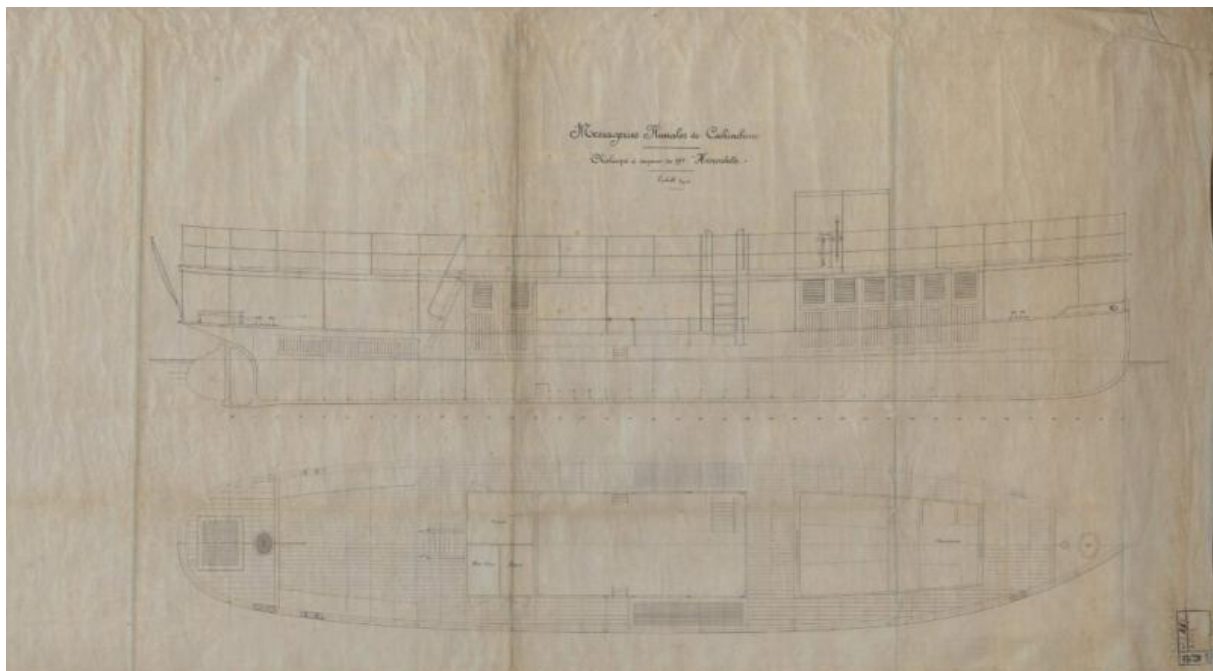
Annexe 10 : Implantation de la Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine à Saïgon.



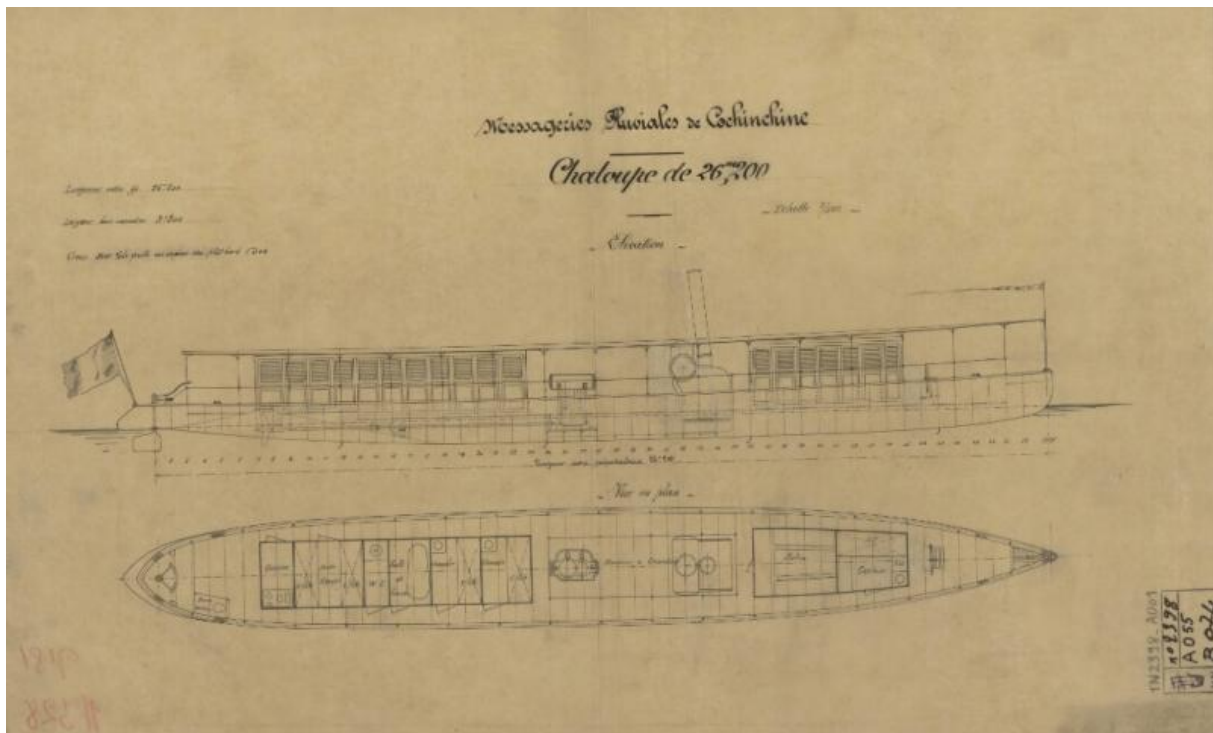
Annexe 11 : différents projets de chaloupe mise à l'étude par les Ateliers Dubigeon de Nantes pour le compte des Messageries Fluviales de Cochinchine (de 1890 à 1927).



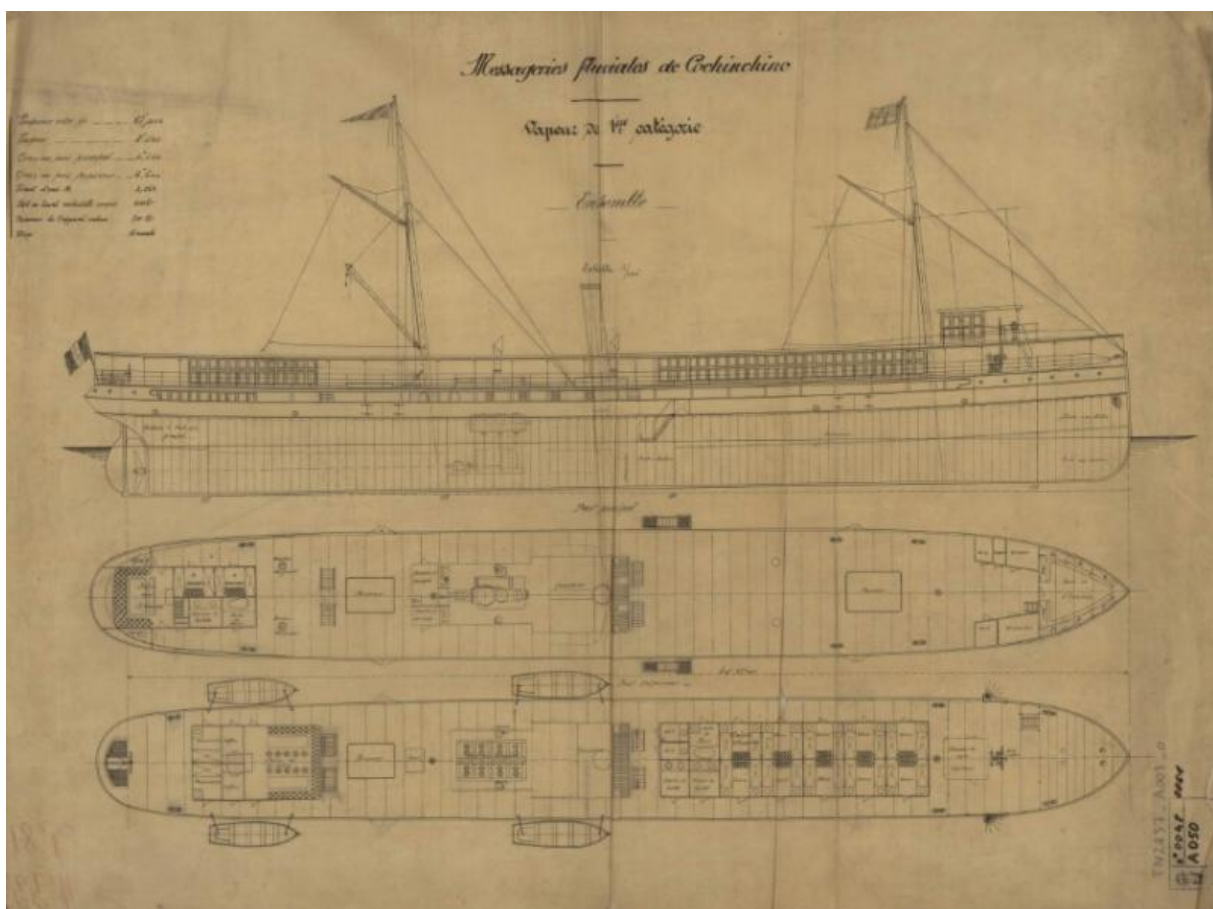
Les bâtiments sont de différents tonnages avec plus ou moins d'aménagements en fonction des souhaits et demandes de la Compagnie des Messageries ici une gamme moyenne destinée à la navigation sur le Haut Mékong.



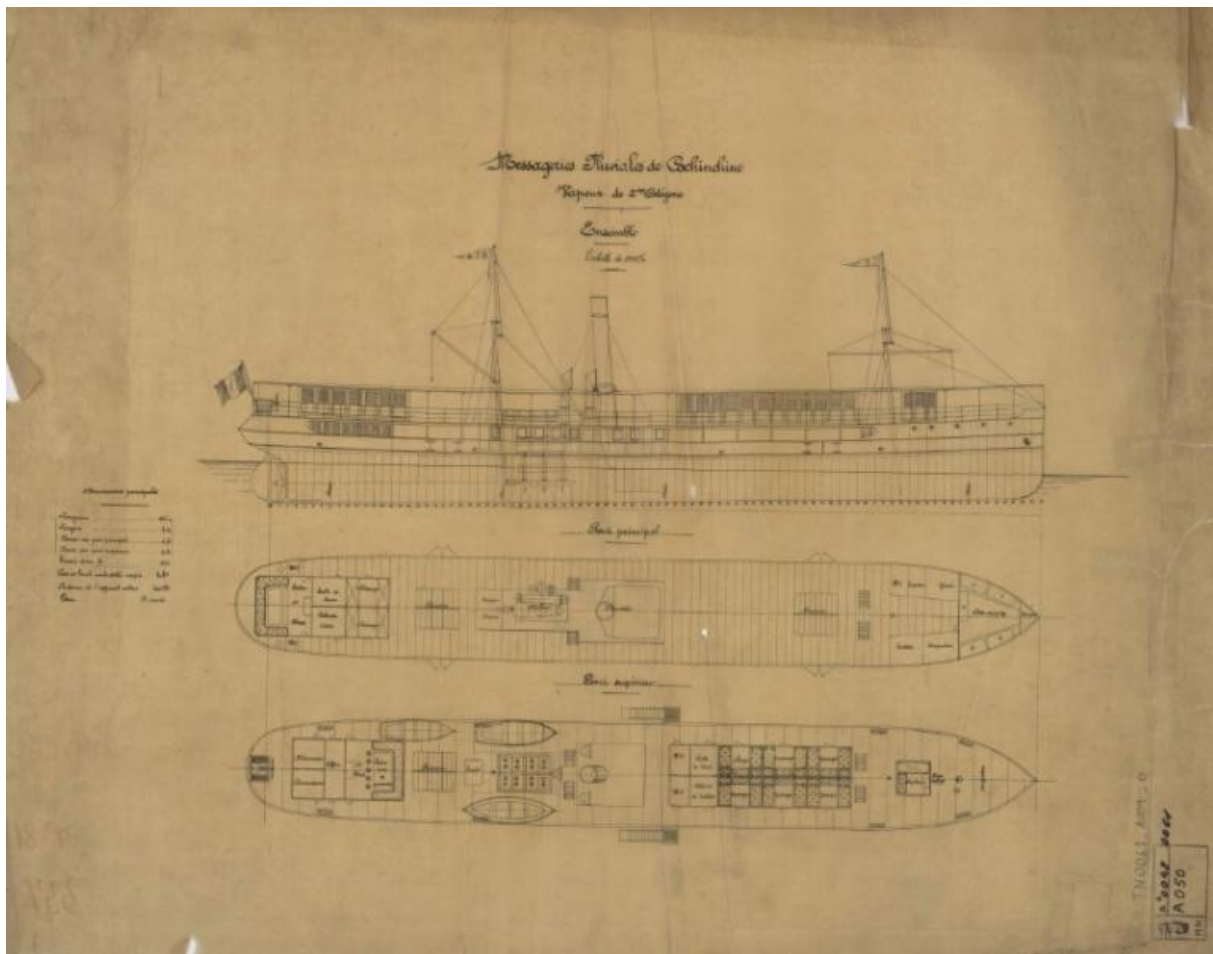
La Chaloupe de 19 mètres l'Hirondelle des Messageries Fluviales, présente dès 1922 comme faisant partie de la flotte du Mékong (Cambodge) construite en 1894.



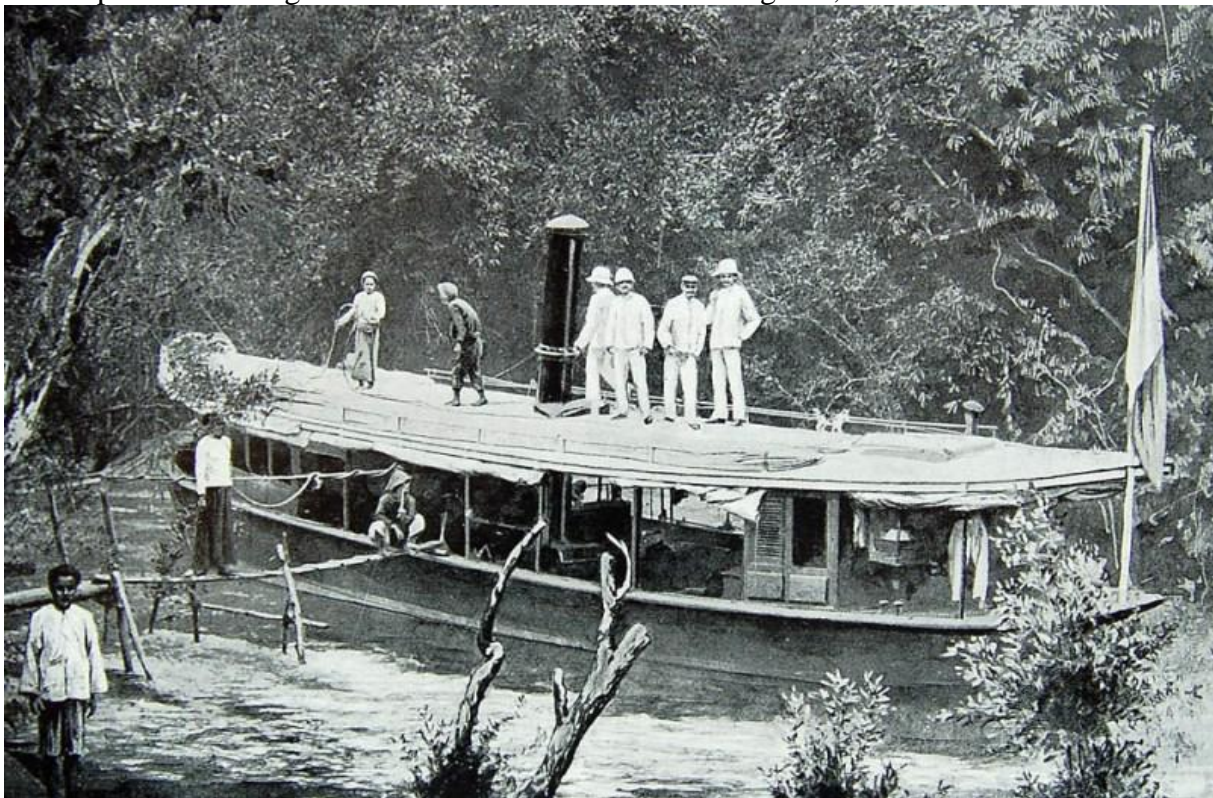
Exemple de chaloupe équivalent à la chaloupe Le Massie ou le Han Luong.



Exemple de chaloupe de 1er Catégorie, plus de 67 mètres de longueur.



Chaloupe de 2^{ème} catégorie Le Haïman de 50 mètres de longueur, 1898.



L'Argus, petite chaloupe des Messagerie Fluviales, vers 1890.

Etudes Complémentaires

A la suite de nouvelles données (renflouage de la chaloupe) trouvées dans la presse locale de la province de Bueng-Kan, nous proposons une étude complémentaire portant sur les différents reportages photographiques du 28 février 2016 de la presse locale Thaïlandaise. Une préparation longue a été réalisée avec l'utilisation d'une barge et de deux pelles mécaniques (fig.38 et 39).



Fig.38 Le renflouage de la chaloupe, les moyens techniques, presse locale, 28 février 2016.



Fig.39 Aménagement d'une rampe d'accès par les pelles mécaniques, presse locale.

L'arrière de la chaloupe est proche de la rive de la Thaïlande (fig.40).



Fig.40 Vue arrière de la chaloupe, presse locale, 28 février 2016.

Une grue se positionne sur la berge. Plus de 200 bidons d'essences ou d'huiles vides sont positionnés et attachés à la coque de la chaloupe pour faire bouées (fig.41).



Fig.41 L'arrière de la chaloupe, presse locale, 28 février 2016.

Une partie de l'arrière de la chaloupe a été détruite lors du naufrage. Grâce à l'aménagement d'une rampe d'accès et avec l'utilisation d'une grue, l'épave est progressivement tirée hors de l'eau (fig.42 et 43).



Fig.42 l'épave sur la rampe d'accès, presse locale, 28 février 2016.



Fig.43 l'épave est hors de l'eau, presse locale, 28 février 2016.

La chaudière est présente ainsi que l'ensemble de la machinerie. La propulsion à vapeur se compose de trois ensembles (fig.44) :

- un appareil évaporatoire, la chaudière et ses accessoires **A**
- un appareil moteur, la machine et ses accessoires **B**
- un appareil propulseur, l'hélice **C**

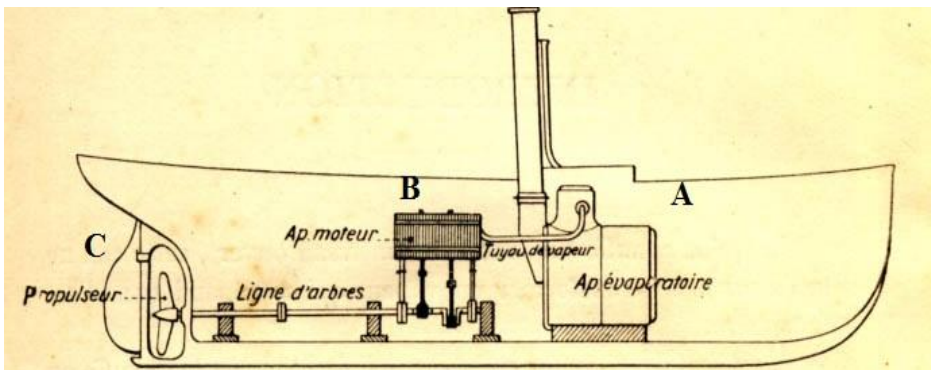


Fig.44 La propulsion à vapeur, plan d'après P. Angrand, Machines Marines et Moteurs, 1913.



On retrouve tout cet ensemble sur notre chaloupe (fig.45).

- A** - L'appareil évaporatoire, la chaudière et ses accessoires
- B** - L'appareil moteur, la machine et ses accessoires

On observe la présence des conduits (tubes) à l'intérieur de la salle de chauffe, l'eau chaude circule et produit de la vapeur envoyée vers le moteur.

La puissance est ensuite transmise à l'appareil propulseur par la ligne d'arbre vers l'hélice (fig.46).



Fig.46 positionnement du propulseur C l'Hélice, la ligne d'arbre de transmission.

La chaloupe à donc une chaudière soit à tubes de fumée ou chaudière tubulaire. L'eau entoure les tubes servant au passage de la flamme (fig.47),



Fig.47 Localisation des tubes dans la chaudière.

soit à tubes d'eau aquatubulaires, dans ce cas l'eau est renfermée dans les tubes autour desquels circulent les gaz. Sur ce système la vapeur formée dans le générateur est amenée par un tuyau collecteur au moteur.

Enfin le témoin des « anciens » souligne la présence d'un couple de « *farang* » (étranger – français) disparue dans le naufrage.

Sources :

- Le journal régional « *Thaï rath* » 28 février 2016.
- Le reportage Télévisé, « *Le naufrage du bateau, un couple de farang mort, les fantômes nous regardent ?* » mars 2016. Workpoint TV, Télé 23.

« ไทยรัฐออนไลน์ บริการข่าวไทยรัฐ ข่าว หนังสือพิมพ์ ไทยรัฐทีวี ดูย้อนหลัง ไลฟ์สไตล์ Social BUZZ คอลัมน์ นิยายไทยรัฐ คลิปข่าว กิจกรรม หน้าหลัก / หัว

อ่านข่าวต่อได้ที่: <http://www.thairath.co.th/content/583688> »

«le navire à vapeur transportant du vincoulé dans la rivière depuis 60 ans... »

On a également été trouvé selon les articles de presses « un stylo de marque de cognac français, 111 bouteilles de vin, un poing américain, un étui à cigarettes, 15 réservoirs de 40 litres d'huiles, deux bombes RPG, des grenades à main..... ».

Il est bien sur très difficile d'affiner plus l'étude à partir de photographies, un complément sur le terrain est indispensable notamment pour étudier l'ensemble du mobilier archéologique.



สำนักศิลปากรที่ ๔ ขอนแก่น
 วันที่ 2179
 วันที่ 26 / ๙.๕ / 59
 เวลา 13.39 น



ที่ บก ๐๐๓๑/๒๕๓๓

สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดบึงกาฬ
 ถนนบึงกาฬ-นครพนม บก ๓๕๐๐๐

๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙

เรื่อง รายงานการพบซากเรือกำปั่นเก่า
 เรียน ผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ ๔ ขอนแก่น
 สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถ่ายซากเรือกำปั่นเก่าและอุปกรณ์อื่น ๆ

ด้วยชาวบ้านท่าไคร้ และวัดโพธาราม ได้ร่วมกันกู้ซากเรือเก่าที่จมอยู่แม่น้ำโขงบริเวณบ้านท่าไคร้ อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ และจากการสอบถามข้อมูลจากผู้นำชุมชน และจากคำบอกเล่าของผู้เฒ่าผู้แก่ในชุมชนหมู่บ้านท่าไคร้ ให้ข้อมูลว่าเรือดังกล่าวได้จมอยู่ในลำน้ำโขงละแวกหมู่บ้านท่าไคร้ เป็นเวลานาน ประมาณ ๗๐ ปีเศษ ซึ่งสันนิษฐานว่าน่าจะเป็นเรือสินค้าของชาวต่างประเทศ ที่ล่องเรือสินค้ามาตามลำน้ำโขงในอดีตและจมอยู่บริเวณดังกล่าว เรือดังกล่าวจมเมื่อประมาณปี พ.ศ. ๒๔๙๐ สันนิษฐานว่าเป็นเรือสินค้าของประเทศฝรั่งเศส ภายหลังจากเรือขึ้นมา พบเลขรหัสบริเวณตัวเครื่องจักรเรือประทับ ปี ค.ศ. ๑๙๒๓ แต่ไม่พบเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับประวัติเรือของดังกล่าว และมีสิ่งที่พบบนเรือ ได้แก่ ประเภทเครื่องตีมันไวน์ เครื่องฉนวน ยาเส้น คลับใส่ฆวนบุหรี โห้เช็ก ตลับใส่ยาเส้น ปากกา ผลิตจากประเทศฝรั่งเศส มีด ส้อมลักษณะเป็นทองสัมฤทธิ์ ภาชนะถ้วยเคลือบ สลักอักษรภาษาจีน และของใช้ในชีวิตประจำวัน ประเภท เครื่องสำอาง และพบกระดูก สันนิษฐานว่าเป็นกระดูกของมนุษย์ซึ่งอาจจะโดยสารมากับเรือดังกล่าว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาพร้อมนี้

ในการนี้ สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดบึงกาฬ จึงขอรายงานการพบซากเรือดังกล่าวไปยัง สำนักศิลปากรที่ ๔ ขอนแก่น เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ
 เรียน ผอ.สำนักศิลปากรที่ ๔ ขอนแก่น
 เพื่อโปรด
 (✓) ทราบ
 (✓) ทิจารณา
 () อื่น ๆ
 (นางสุกัญญา วรรณศรี)
 เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
 26.พ.ค.2559
 กลุ่มส่งเสริมศาสนา ศิลปะและวัฒนธรรม
 โทร. ๐ ๔๒๔๙ ๑๓๕๐
 โทรสาร ๐ ๔๒๔๙ ๑๓๓๐

ขอแสดงความนับถือ
 - N.
 (นายชิตติยา จิรมณี)
 นักวิชาการวัฒนธรรมชำนาญการพิเศษ วิชาการราชการแทน
 วัฒนธรรมจังหวัดบึงกาฬ

Handwritten notes and signatures in blue ink, including names like 'นายชิตติยา จิรมณี' and dates like '26/5/59'.

(นายอรุณศักดิ์ กิ่งมณี)
 ผู้อำนวยการสำนักศิลปากรที่ ๔ ขอนแก่น

La déclaration de la découverte par le département des Beaux Arts, le lieu, date, les circonstances.

C'est le petit fils du Vice-amat tri Khunindnilanuraksa (Pilane Nilasamit) qui a sorti l'épave de la chaloupe du Mékong.



Né le 6 juin 1894 à Nong Khaï (maintenant Bueng-Kan), il semble avoir travaillé avec les Messageries Fluviales de Cochinchine, fonctionnaire du royaume de Siam et attaché au ministère des finances en 1913.



Fragments de céramique provenant de la chaloupe, « Charlionnais et Panassier » fabricant de porcelaine à Limoges et associé de 1921 à 1943 à Panassier propriétaire de magasins de vente à Lyon et Toulouse, vaisselle ordinaire. Photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

Listes des figures :

- Fig.1 Cartes des provinces de la Thaïlande, localisation de la découverte, Province de Bueng-Kan.
- Fig.2 Renflouage de l'épave de la chaloupe.
- Fig.3 Renflouage de l'épave, état de la coque.
- Fig.4 Carte du Mékong.
- Fig.5 Carte de l'Indochine française.
- Fig.6 Photographie des deux canonnières La Grandière et Le Massie.
- Fig.7 Carte des rapides de Khône.
- Fig.8 LA chaloupe Le Garcerie.
- Fig.9 Plan de la chaloupe Le Pavie, Archives de la Maison des Hommes et des Techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.
- Fig.10 Les chaloupes Han Luong et Le Massie sur l'île de Khône.
- Fig.11 La chaloupe canonnière Le Massie ? 1893.
- Fig. 12 Avant de la chaloupe Le Massie sur l'île de Khône.
- Fig.13 La chaloupe La Garcerie sur l'île de Khône.
- Fig.14 L chaloupe La Garcerie, Archives de la Maison des Hommes et des Techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.
- Fig.15 Le vapeur Le Colombert au bord du Mékong, Laos.
- Fig.16 Le vapeur Le Colombert à l'escale, Laos.
- Fig.17 Le vapeur à spardeck Le Trentinian à l'appontement à Nong Seng, Laos.
- Fig.18 Passage sur la voie ferrée de l'île de Khône.
- Fig.19 Borne du naufrage du Trentinian.
- Fig.20 Le naufrage de la chaloupe Lagrandière, juillet 1910.
- Fig.21 Le naufrage du navire de guerre Le Glycine, 21 avril 1949.
- Fig.22 Rapport du naufrage du navire de guerre Le Myosotis, 20 juin 1949.
- Fig.23 Relevé de l'épave de la chaloupe.
- Fig.24 Profils et coupes de l'épave.
- Fig.25 L'hélice en bronze de l'épave, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.
- Fig.26 Chaudière de la chaloupe, plaque du constructeur de la machine à vapeur, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.
- Fig.27 Plaque des deux constructeurs CH. Faivre et A. Des Brûlais et Reliquets, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.
- Fig.28 Plaque du Bureau Véritas Marine, contrôle de l'état de la chaudière, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.
- Fig.29 Vue de l'intérieur de la chaloupe vers l'avant, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.
- Fig.30 Mobilier archéologique, bol de fabrication américaine de marque CESCO-1944, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.
- Fig.31 Mobilier archéologique, fragment de pneu Michelin vers 1934, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.
- Fig.32 Mobiliers archéologiques, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.
- Fig.33 ; Histoire des Ateliers navals Nantais, Les Ateliers Dubigeon, Archives de La Maison des Hommes et des Techniques, Nantes.
- Fig.34 Exemple d'étude pour les Messageries Fluviales, vapeur de 26,2 mètres, archives de la Maison des Hommes et des techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.

Fig.35 Exemple d'étude pour les Messageries Fluviales, petit vapeur destiné à la navigation du Haut Mékong, archives de la Maison des Hommes et des techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.

Fig.36 **Plan type d'une chaloupe à vapeur de 20 mètres pouvant correspondre à la découverte**, archives de la Maison des Hommes et des techniques, Atelier Dubigeon, Nantes.

Fig.37 L'avant de l'épave, photo Musée National de Ban Chiang, 2016.

Fig.38 Le renflouage de la chaloupe, les moyens techniques, presse locale, 28 février 2016.

Fig.39 Aménagement d'une rampe d'accès par les pelles mécaniques, presse locale.

Fig.40 Vue arrière de la chaloupe, presse locale, 28 février 2016.

Fig.41 L'arrière de la chaloupe, presse locale, 28 février 2016.

Fig.42 l'épave sur la rampe d'accès, presse locale, 28 février 2016.

Fig.43 l'épave est hors de l'eau, presse locale, 28 février 2016.

Fig.44 La propulsion à vapeur, plan d'après P. Angrand, Machines Marines et Moteurs, 1913.

Fig.45 On retrouve tout cet ensemble sur notre chaloupe.

Fig.46 positionnement du propulseur C l'Hélice, la ligne d'arbre de transmission.

Fig.47 Localisation des tubes dans la chaudière.